



II INFORME SEMESTRAL 2020

SECRETARÍA DE FISCALIZACIÓN
INCOP

Puerto Caldera
www.incop.go.cr
Tel.: 2634-9100

Contenido

1. Introducción	4
1.1. Objetivo general.	4
1.2. Objetivos específicos.	4
1.3. Alcance.	5
1.3.1.1. Normativa.	5
1.4. Periodo del informe.	5
1.5. Metodología.	5
1.6. Antecedentes de los contratos de Concesión.	6
2. Indicadores Portuarios.	7
2.1. Movilización de carga.	7
2.1.1.1. Mercadería.	7
2.1.1.2. Graneles.	8
2.1.1.3. Contenedores (TEUS).	9
2.2. Productividades.	11
2.2.1.1. Rendimiento de contenedores.	11
2.2.1.2. Rendimiento de graneles.	12
2.3. Arribo de naves.	14
2.3.1.1. Cantidad de buques portacontenedores.	14
2.3.1.2. Cantidad de buques graneleros.	15
2.4. Tiempos de espera y atraque.	16
2.4.1.1. Tiempos de espera y atraque para naves portacontenedores.	16
2.4.1.2. Tiempos de espera y atraque para naves graneleras.	17
2.5. Tasa de ocupación.	18
3. CONTRATO DE CONCESIÓN DE GESTIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE LA TERMINAL DE PUERTO CALDERA (SPC S.A.).	19
3.1. Plan de mantenimiento de infraestructura.	20
3.1.1.1. Inversiones.	21
3.1.1.2. Plan de mantenimiento de equipo.	21
3.1.1.3. Plan de gestión.	22
3.1.1.4. Plan de operaciones.	22
3.2. Plan de calidad y gestión ambiental.	23
3.3. Aspectos financieros.	24
3.3.1.1. Comportamiento de los ingresos de Sociedad Portuaria de Caldera.	24
3.3.1.1.1. Verificación ingresos por canon.	25
3.3.1.1.2. Verificación de tarifas.	26
3.3.1.1.3. Facturación.	26
3.3.1.1.4. Cumplimiento de las obligaciones económicas contractuales.	27

3.3.1.2.	Estados financieros.....	27
4.	CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA CON SERVICIOS PÚBLICOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA TERMINAL GRANELERA DE PUERTO CALDERA (SPGC).....	27
4.1.	Gestión portuaria.	27
4.1.1.1.	Plan de mantenimiento de infraestructura.	27
4.2.	Rompeolas Puerto Caldera.	32
4.3.	Dragado y batimetrías de control.	34
4.4.	Aspectos financieros.	35
4.4.1.1.	Ingresos por concepto de canon.	35
4.4.1.1.1.	Comportamiento de los ingresos.....	35
4.4.1.1.2.	Verificación de ingresos por canon.....	36
4.4.1.1.3.	Verificación de tarifas.	37
4.4.1.1.4.	Facturación.	38
4.4.1.1.5.	Cumplimiento de las obligaciones contractuales.....	38
4.4.1.2.	Estados financieros.....	38
5.	Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico.	39
5.1.	Análisis y evaluación de las operaciones marítimas.	39
5.1.1.1.	Maniobras.....	39
5.1.1.2.	Desplazamientos.	39
5.1.1.3.	Movimientos de atraque y desatraque.	40
5.1.1.4.	Otros servicios marítimos.	40
5.2.	Aspectos financieros.	40
5.2.1.1.	Ingresos por concepto de canon.	40
5.2.1.1.1.	Comportamiento de los ingresos por canon.	40
5.2.1.1.2.	Verificación de ingresos por canon.....	41
5.2.1.1.3.	Verificación de tarifas.	42
5.2.1.1.4.	Ajuste tarifario.	42
5.2.1.1.5.	Facturación.	43
5.2.1.2.	Estados financieros.....	43
5.3.	Planes.	43
5.3.1.1.	Plan de operaciones portuarias.	43
5.3.1.2.	Plan de mantenimiento.....	44
6.	Terminales portuarias administradas por INCOP.	45
6.1.	Aspectos legales.	45
6.2.	Terminal Portuaria de Quepos.....	45
6.2.1.1.	Antecedentes.....	45
6.2.1.2.	Análisis y evaluación de ingeniería y operaciones.	45

6.2.1.2.1.	Operaciones portuarias.....	45
6.2.1.3.	Aspectos financieros.....	47
6.2.1.3.1.	Comportamiento de los ingresos de Quepos.	47
6.2.1.4.	Infraestructura portuaria.	48
6.3.	Terminal Portuaria de Puntarenas.....	49
6.3.1.1.	Antecedentes.....	49
6.3.1.2.	Aspectos legales.	49
6.3.1.3.	Análisis y evaluación de Ingeniería y Operaciones.....	50
6.3.1.3.1.	Operaciones portuarias.....	50
6.3.1.4.	Aspectos financieros.....	52
6.3.1.4.1.	Comportamiento de los ingresos del Puerto de Puntarenas.	52
6.3.1.5.	Infraestructura portuaria.	53
6.3.1.5.1.	Rehabilitación y reforzamiento del Muelle de Puntarenas.	53
6.3.1.5.2.	Caseta de guardas, entrada al muelle.	53
6.4.	Terminal Portuaria de Golfito.	54
6.4.1.1.	Antecedentes.....	54
6.4.1.2.	Análisis y evaluación de Ingeniería y Operaciones.....	54
6.4.1.2.1.	Movilización de carga.	54
6.4.1.3.	Aspectos financieros.....	56
6.4.1.3.1.	Comportamiento de los ingresos del Puerto de Golfito.	56
6.4.1.4.	Infraestructura portuaria.	57
6.4.1.4.1.	Sistema contra incendios.....	58
6.4.1.4.2.	Defensas.	58
7.	Conclusiones.	59
7.1.	Conclusiones legales.	59
7.2.	Conclusiones operativas.	59
7.2.1.1.	SPC.	59
7.2.1.2.	SPGC.....	60
7.2.1.3.	SAAM.	61
7.2.1.4.	Terminal Portuaria de Quepos.....	61
7.2.1.5.	Terminal Portuaria de Puntarenas.....	62
7.2.1.6.	Terminal Portuaria de Golfito.	62
7.3.	Conclusiones Económico – financieras.	63
7.3.1.1.	SPC S.A.	63
7.3.1.2.	SPGC S.A.....	64
7.3.1.3.	SAAM.	64
7.3.1.4.	Puertos administrados por INCOP.	65
8.	Recomendaciones.....	65

1. Introducción

De conformidad con lo establecido por la **Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico No. 8461 y conforme lo dispuesto en el artículo 17 bis de la Ley Constitutiva del INCOP**, la Secretaría de Fiscalización procede a informar sobre los aspectos más relevantes en la gestión y el desempeño de la función de los operadores de los servicios portuarios, en el Puerto de Caldera y Puertos Administrados por INCOP a saber:

- 1) Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera (S.P.C. S.A.).
- 2) Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera (S.P.G.C. S.A.).
- 3) Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico (SAAM S.A.).
- 4) Gestión de Puertos de: Puntarenas, Quepos y Golfito.

Así mismo, se analiza la gestión realizada por la Unidad Técnica de Supervisión y Control, en su función como contraparte técnica de la Administración Concedente, en la supervisión y control de los Contratos de Concesión.

1.1. Objetivo general.

Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones adquiridas por los concesionarios en la gestión de los servicios públicos, de conformidad con los contratos de concesión, así como la supervisión ejercida por la Unidad Técnica de Supervisión y Control, como administrador de los Contratos de Concesión.

1.2. Objetivos específicos.

1. Analizar la supervisión ejercida por la Unidad Técnica de Supervisión y Control sobre el desempeño de los concesionarios, para valorar su función como Administrador de los contratos de concesión.
2. Verificar mediante inspecciones en sitio la gestión de los concesionarios, para fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones adquiridas en la prestación de los servicios públicos.
3. Validar la información presentada por los concesionarios, conforme a las obligaciones contractuales adquiridas, a efecto de garantizar la efectiva fiscalización de los contratos de concesión.
4. Evaluar la gestión jurídica, técnica y financiera de las Terminales Administradas por INCOP, con la finalidad de valorar su gestión portuaria.

1.3. Alcance.

El nivel de detalle del estudio responde al análisis de riesgo realizado por esta Secretaría de Fiscalización, basado en su universo fiscalizable y los procedimientos aprobados por Junta Directiva, para realizar su gestión.

1.3.1.1. Normativa.

Para el análisis de este informe se deberán considerar las siguientes normas legales que limitan y definen el alcance de las concesiones y de la actividad portuaria.

- Ley Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) No.1721.
- Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico No. 8461.
- Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762.
- Ley General de la Administración Pública No. 6227
- Ley de Contratación Administrativa No. 7494.
- Reglamento General de Servicios Portuarios del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico.

1.4. Periodo del informe.

El período de estudio abarca los meses comprendidos entre el 01 de julio del 2020 al 31 de diciembre del 2020.

1.5. Metodología.

Conforme lo establecido en los incisos b), c), d) y f) del artículo 17 bis de la Ley No. 8461, se realizará una evaluación de las Concesiones vigentes y las Terminales Portuarias Administradas por INCOP (Terminal de Cruceros de Puntarenas, Terminales de Quepos y Terminal de Golfito), bajo tres aspectos fundamentales en su Gestión Portuaria a saber: administrativos-financieros, operaciones e ingeniería y aspectos legales.

Para ejecutar esta función, se solicitó información a las Terminales Portuarias; además, de las inspecciones realizadas in situ por esta Secretaría de Fiscalización, durante el semestre en estudio.

Se validaron los diversos informes y documentación presentada por los concesionarios correspondientes al semestre en estudio, con el objetivo de valorar el desempeño, así como su comportamiento a través del tiempo.

Este informe consta de 3 secciones fundamentales a saber: indicadores portuarios de la terminal de

Puerto Caldera; la gestión de las concesionarias (SPC S.A., SPGC S.A. y SAAM S.A.) y finalmente el desempeño de las terminales portuarias administradas por INCOP (Puntarenas, Quepos y Golfito).

1.6. Antecedentes de los contratos de Concesión.

Las concesiones vigentes del Puerto de Caldera se otorgaron mediante contrato de concesión suscritos entre la Administración Concedente (MOPT-INCOP) y las empresas Concesionarias (Sociedad Portuaria de Caldera S.A. – Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A.).

Se encuentran en operación desde el 11 de agosto de 2006, fecha en la cual la Administración Concedente hizo entrega de la Orden de Inicio a las empresas concesionarias; este acto conllevó la entrega de las instalaciones físicas, maquinaria y equipo, que se requerían para la correcta prestación del servicio, durante un plazo de 20 años.

Por su parte la orden de inicio de la construcción de la terminal granelera se dio en el mes de febrero del año 2013 y la orden de inicio de explotación se dio en el mes de febrero del 2015.

Además, se encuentra en ejecución desde el 12 de diciembre de 2006, el Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico, este contrato fue suscrito entre el INCOP y la empresa Concesionaria SAAM de Costa Rica; durante un plazo de 20 años.

El objeto de las concesiones otorgadas en el Puerto de Caldera de conformidad con la cláusula 1.2 del respectivo contrato es el siguiente:

- Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos del Puerto de Caldera: la prestación de los servicios relacionados con las escalas comerciales realizadas por todo tipo de embarcaciones, que soliciten el atraque para tales fines, en los puestos uno, dos y tres en el Puerto de Caldera, así como los servicios requeridos con relación a la carga general, contenedores, vehículos, saquería y sobre chasis en las Instalaciones Portuarias, tales como, carga y descarga, transferencia y almacenamiento, bajo el régimen de concesión de gestión de servicios públicos.
- Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos para la construcción y operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera: consiste en la explotación del servicio de carga y descarga de productos a granel, así como el diseño, planificación, financiamiento, construcción, mantenimiento y explotación de la Nueva Terminal Granelera de Puerto Caldera.
- Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la vertiente del Pacífico: Es la Gestión del Servicio Público de Remolcadores, de forma exclusiva por parte de la empresa concesionaria, servicio que será prestado en los Puertos de Punta Morales, Puntarenas y Puerto Caldera.

Estos contratos de concesión, además de delimitar el ámbito de acción de los Concesionarios (Sociedad Portuaria de Caldera S.A. - Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A. – SAAM de Costa Rica S.A.), del mismo modo, constituye una serie de requisitos y obligaciones a cumplir, por su parte la Secretaría de Fiscalización debe velar por el correcto cumplimiento, presentación y vigencia de las obligaciones que se detallan en el anexo # 1; mismas que no presentan incumplimientos.

2. Indicadores Portuarios.

2.1. Movilización de carga.

2.1.1.1. Mercadería.

La cantidad de carga movilizada por la Sociedad Portuaria de Caldera SPC S.A., durante el segundo semestre del año 2020, en Puerto Caldera fue de 1 254 733,97 tm, experimentó un crecimiento de un 2 % con respecto al mismo período del año 2019, donde se movilizaron 1 229 710,33 tm.

Esta condición se asocia a una pequeña recuperación económica que experimenta el país y a nivel mundial, durante el segundo semestre del año 2020, así lo indicado por el Banco Central.

Sin embargo, en términos anuales se registraron un total de 2 468 356,26 tm movilizadas, un 3% menos que en el año 2019.

Esta cantidad de carga movilizada fue verificada mediante una revisión de la estadística portuaria, que elabora la Unidad de Planificación Institucional de INCOP y fue comprobada con los respectivos Estados de Hechos presentados mensualmente por la Sociedad Portuaria de Caldera (S.P.C.) S.A.

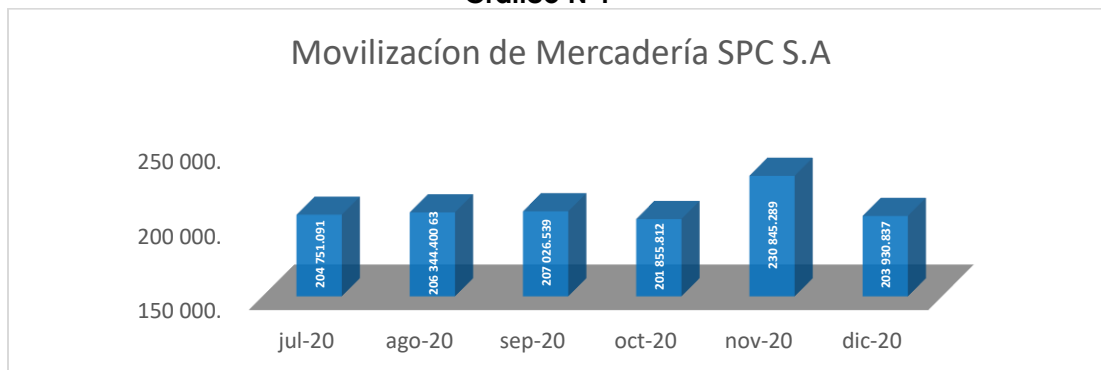
En el siguiente cuadro se detallan las toneladas métricas (carga general) movilizadas durante el segundo semestre del año 2020:

Cuadro N°1
Toneladas Métricas

Mes	Toneladas Métricas
Julio	204 751.091
Agosto	206 344.40
Septiembre	207 026.539
Octubre	201 855.812
Noviembre	230 845.289
Diciembre	203 930.837
Total	1 254 753,97

Fuente: Estados de Hechos SPC y SPGC.

Gráfico N°1



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

La mercadería general y los contenedores experimentaron un crecimiento de un 6% y 3% en términos anuales, todas las demás cargas han decrecido al comparar la movilización con respecto al año 2019.

Predomina, la movilización de Contenedores en un 80%, esta distribución muestra a Puerto Caldera, como una Terminal multipropósito con una fuerte tendencia hacia la especialización para el manejo de esta carga.

2.1.1.2. Graneles.

Esta Secretaría de Fiscalización constató a través de una revisión documental de los Estados de Hechos, presentados mensualmente por la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A. y la estadística portuaria elaborada por la Unidad de Planificación Institucional de INCOP y la Unidad Técnica de Supervisión y Control, relativa a las operaciones de carga y descarga de graneles, que para el período de estudio (julio-diciembre 2020); se movilizaron en la Terminal un total de 1 161 537,82 tm de graneles, con un decrecimiento de un 7 %, al compararlo con el mismo período del año 2019, donde se registraron 1 249 724,50 tm.

En el siguiente cuadro se detallan las toneladas métricas movilizadas durante el semestre en estudio:

Cuadro N°2
Toneladas métricas movilizadas

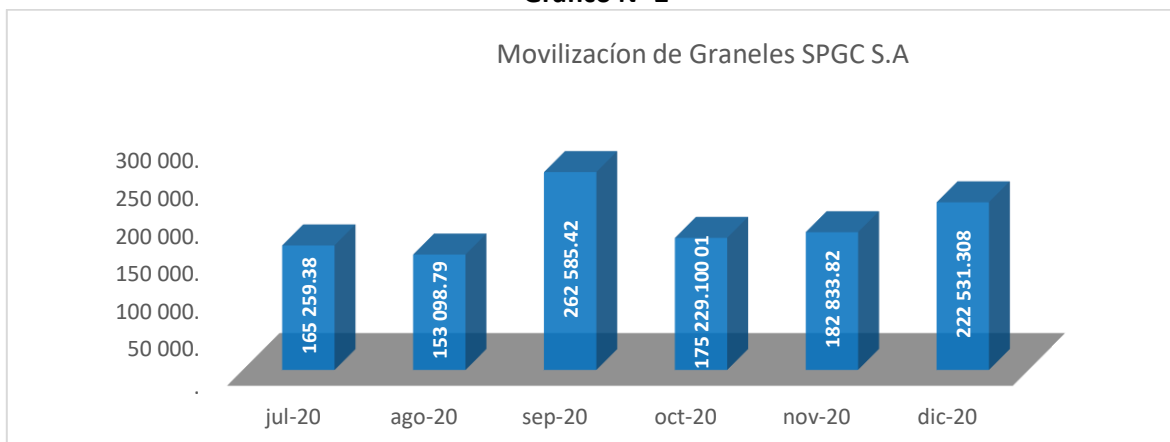
Periodo	Graneles		Total
	Importación	Exportación	
jul-20	165 259.38		165 259.38
ago-20	153 098.79		153 098.79
sep-20	262 585.42		262 585.42
oct-20	175 229.1		175 229.1
nov-20	160 561.61	22 272.21	182 833.82
dic-20	222 510.038	21.27	222 531.308
Total			1 161 537.818

Fuente: Estados de Hechos SPC y SPGC.

En términos anuales se registraron un total de 2 402 856,82 tm de graneles movizados, un 4% menos que en el año 2019, donde se trasegaron 2 498 509,28 tm.

El siguiente gráfico muestra la evolución en la movilización de graneles en forma mensual:

Gráfico N° 2



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

La movilización de los graneles está compuesta en un 99,96 % de graneles sólidos, un 0,04 % de graneles líquidos de importación y 0,01 % de granel líquido de exportación.

La movilización de los graneles en el segundo semestre del año 2020 está compuesta en un 75,4 % de graneles sólidos comestibles, un 24,6 % de graneles no comestibles; un 0,05 % de graneles líquidos de importación y 0,02% de granel líquido de exportación.

En la movilización de granel comestibles predomina la importación de Maíz Amarillo como el principal grano de trasiego en la terminal; en lo que respecta a los graneles no comestibles predomina la importación de Clinker y Fertilizantes.

En el caso de los graneles líquidos, durante el semestre en estudio, se movilizó diésel y aceite de soya.

2.1.1.3. Contenedores (TEUS).

Las siglas TEUS representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Un TEU, *acrónimo del término en inglés (Twenty-foot Equivalent Unit)* es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies, conforme la Organización Internacional de Estandarización ISO.

Además del contenedor de 20 pies que se computa como un TEU, existen otros tipos y tamaños de contenedores; los de uso más frecuentes son los contenedores de 40 pies y son calculados como equivalentes a 2 TEU ó 1 FEU (*Forty-feet Equivalent Unit*).

Como esta es la unidad mundialmente utilizada para la contabilización de contenedores, se elaboró el siguiente cuadro que muestra la evolución en la movilización de TEUS de los últimos 6 años de la concesión:

Cuadro N°3
Movilización de Contenedores TEUS

Periodo	TEUS		Total
	Importación	Exportación	
2015	124 484	110 784	235 268
2016	131 927	132 444	264 371
2017	147 717	141 865	289 582
2018	154 115	150 366	304 481
2019	151 971	146 204	298 175
2020	154 746	141 497	296 243

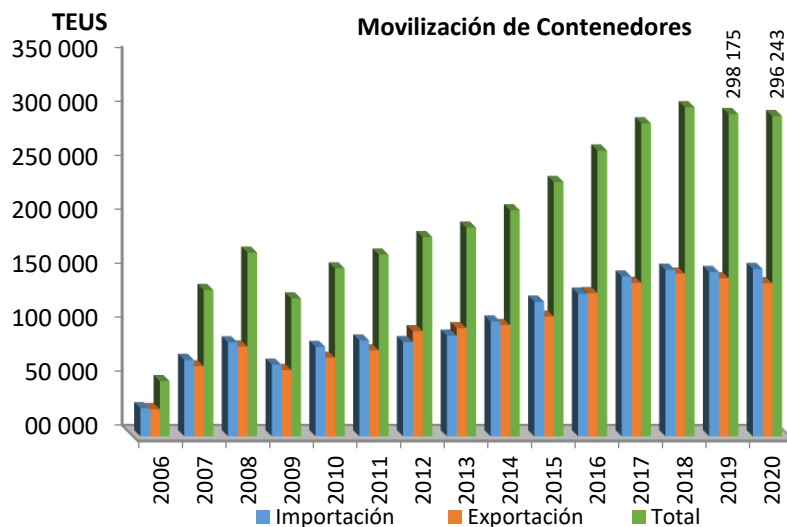
Fuente: Estados de Hechos SPC y SPGC.

En el segundo semestre del año 2020, se movizaron un total de 158 064 TEUS, de los cuales 75 751 corresponde a TEUS exportados, que equivale a un 47,9 % del total y los restantes 82 313 TEUS, 52,1% son importados.

Con respecto a su contenido, el 72,8 % de los TEUS se movilizan en condición de llenos (115 092) y 27,2% en condición de vacíos (43 022), esta última ha presentado una tendencia creciente durante los últimos años, según las estadísticas portuarias.

Si comparamos la movilización de TEUS en Puerto Caldera, para el segundo semestre del año 2020, donde se movizaron un total de 158 064 TEUS, con respecto a su homólogo 2019, se muestra un crecimiento de un 2 %.

Gráfico N°3
Movilización de TEUS



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

Como se muestra en el gráfico anterior del año 2007 a la fecha, la movilización de TEUS a través de la Terminal ha experimentado un crecimiento importante.

En términos anuales se movizaron un total de 296 243 TEUS, un 0.6 % menos que en el año 2019.

2.2. Productividades.

2.2.1.1. Rendimiento de contenedores.

La productividad es un elemento de suma importancia, para medir la eficiencia de un puerto y el rendimiento de este. Como una medida de productividad se utiliza la cantidad de movimientos de contenedores por hora (Mov/h), durante el proceso de carga o descarga.

Durante el semestre en estudio, se ha verificado el cumplimiento de los rendimientos mínimos establecidos en el Plan de Gestión, esto mediante la información contenida en los Estados de Hechos presentados mensualmente por la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) y la revisión de la estadística elaborada por la Unidad Técnica de Supervisión y Control (UTSC).

Además; la Secretaría de Fiscalización ha verificado el cumplimiento de estos rendimientos, mediante la validación documental de los Estados de Hechos e inspecciones aleatorias en algunas naves que arriban al puerto, realizadas de conformidad con los procedimientos establecidos y lo indicado en los informes de inspección.

Se confirmó que, para el período de estudio, el rendimiento alcanzado en la movilización de contenedores fue en promedio de 47 Mov/h, inferior a los 52 Mov/h, exigidos por la Administración Concedente; según el reglamento general de servicios portuarios de INCOP.

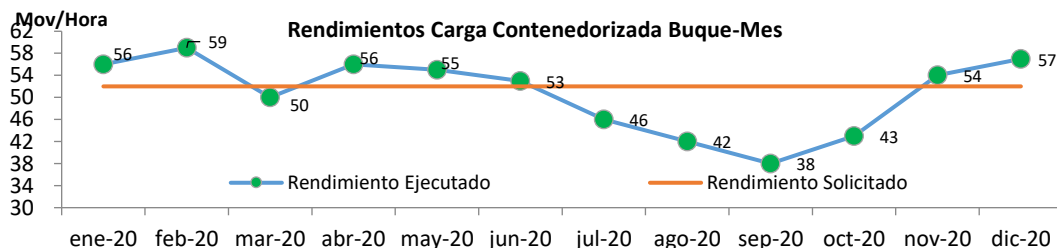
Cuadro N°4
Productividad

Periodo	Rendimiento
jul-20	46
ago-20	42
sep-20	38
oct-20	43
nov-20	54
dic-20	57
Promedio	47

Fuente: Estado de Hechos, SPC.

Con base en estos resultados obtenidos de productividad, se construyó el siguiente gráfico, el cual muestra la productividad promedio por buque/mes en el semestre en evaluación, para las operaciones de exportación e importación de contenedores.

Gráfico N°4
Productividad



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

El Concesionario presenta mensualmente, junto con los Estados de Hechos, el detalle del rendimiento alcanzado por las motonaves, así como el uso de la grúa móvil durante la movilización de contenedores.

Así mismo se han remitido las justificaciones pertinentes para aquellas motonaves donde se les imposibilita alcanzar el rendimiento solicitado. Las cuales han sido de recibo por parte de la UTSC.

Se ha evidenciado que, en algunas operaciones portuarias, se ha utilizado solamente una grúa móvil debido a que las otras grúas se encuentran operando en otro buque o bien están fuera de servicio, por lo que en estos casos especiales no es posible alcanzar el rendimiento mínimo de 52 mov/hora/buque.

La mayor eficiencia en las operaciones del puerto se alcanza cuando se operan con dos o más grúas móviles Liebherr LHM500 y LHM550, obteniéndose rendimientos de carga de 20 contenedores/hora/Buque en promedio lo que se traduce en un rendimiento total mayor a 52 Mov/hora/buque.

Se debe recordar que los buques que arriban actualmente a Puerto Caldera son catalogados como buques portacontenedores pequeños, pues traen sus propias grúas y esto los vuelve lentos a la hora de las descargas o alcanzar mejores rendimientos.

2.2.1.2. Rendimiento de graneles.

La productividad es definida como el indicador de eficiencia que relaciona la cantidad de producto movilizado (toneladas métricas), con respecto al tiempo (horas) utilizado, para la descarga de graneles.

De esta manera, la productividad observada es monitoreada durante un período definido y se utiliza como unidad de medida las toneladas métricas/hora (tm/h).

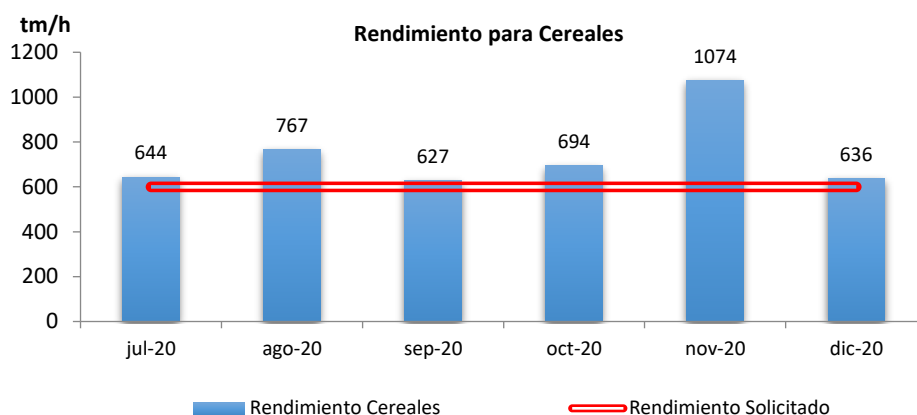
De conformidad con los parámetros establecidos en el Adendum 2 al contrato suscrito con la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A, que indica:

- a. "...La productividad portuaria efectiva será de 600 toneladas/hora/buque atracado y operable por clima para cereales y de 500 toneladas/hora/buque atracado y operable por clima para fertilizantes o su equivalente por bodega (Anexo D de este Adendum) una vez que se inicie el período de explotación de la nueva Terminal Granelera..."

Se exceptúan de lo anterior, los productos a granel como lo son el carbón, Clinker, coque, yeso y otros, con los que no es físicamente posible alcanzar estos rendimientos.

Por lo que a continuación se expone el siguiente gráfico:

Gráfico N°5



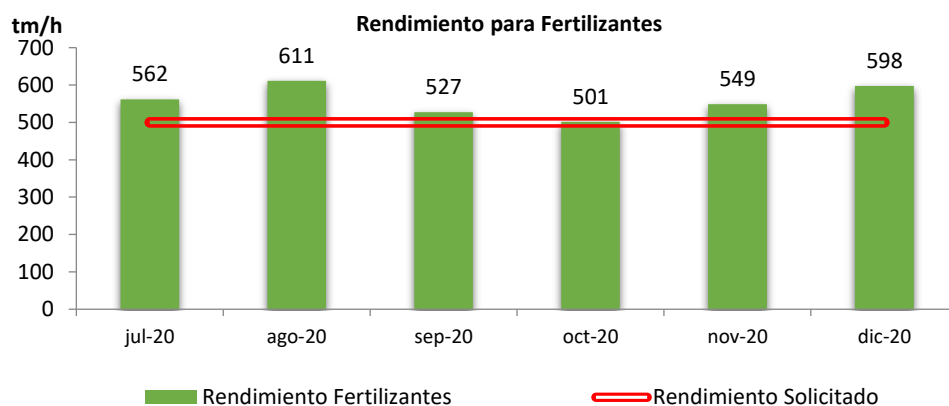
Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

En el gráfico anterior se puede observar la productividad alcanzada por el concesionario en la descarga de graneles superior a las 600 tm/h solicitadas en el contrato de concesión.

El promedio de rendimiento, para la descarga de este tipo de graneles, en el semestre en estudio fue de 740 tm/h.

Por otra parte, la productividad para la descarga de fertilizantes, para el semestre en evaluación fue de 558 tm/h.

Gráfico N°6



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

En algunos casos el arribo de estos buques graneleros, cargados con bodegas fraccionadas o solamente cargados con una o dos bodegas, hace que la productividad disminuya reflejándose en los gráficos anteriores y en la estadística portuaria; sin embargo, es importante resaltar que el Adendum 2 establece su equivalente por bodega.

Los máximos rendimientos son alcanzados en la operación de descarga de estas naves, cuando se utiliza la tolva de 70 m³, que permite cargar dos camiones a la vez, en combinación con las grúas móviles con su almeja de 35 m³, de allí la productividad alcanzada para algunos meses.

Se corroboró, mediante el análisis de los Estados de Hechos presentados mensualmente por la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, leves descensos de la productividad, que son producto de las condiciones especiales descritas anteriormente, estas situaciones fueron inspeccionadas por la Unidad Técnica de Supervisión y Control y del conocimiento de esta Secretaría de Fiscalización, mediante documentación relevante aportada por el concesionario en sus Estados de Hechos y avalada por la Unidad Técnica de Supervisión y Control.

2.3. Arribo de naves.

2.3.1.1. Cantidad de buques portacontenedores.

Para el segundo semestre del 2020, arribaron 138 naves portacontenedores en total, lo que representa un decrecimiento del 3%, con respecto al mismo período del año 2019, en que se registraron 142 arribos, según el siguiente cuadro:

Cuadro N°5
Arribo de Buques Portacontenedores

Mes	Portacontenedores
jul-20	22
ago-20	21
sep-20	24
oct-20	24
nov-20	26
dic-20	21
Total	138

Fuente: Estado de Hechos, SPC.

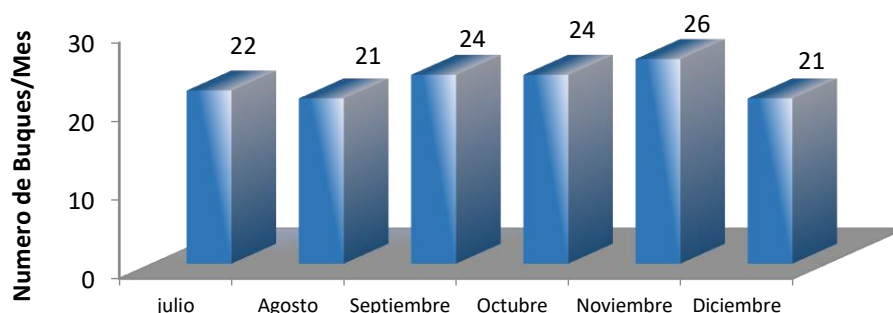
Pese a esta moderada disminución en la recalada de los buques Portacontenedores, la movilización de carga Contenedorizada experimentada en el semestre en estudio creció un 2% al ser comparada con su homólogo del año anterior.

Esta condición se ha evidenciado a través de los Estados de Hechos, donde se ha monitoreado el ingreso de buques portacontenedores.

En promedio ingresan 23 motonaves Portacontenedores por mes.

Gráfico N°7

**Arribo de Buques Portacontenedores
II Semestre 2020**



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

2.3.1.2. Cantidad de buques graneleros.

Durante el período de estudio, ingresaron a Puerto Caldera un total de 55 buques graneleros lo que representa alrededor de un 20 % del total de las motonaves que arribaron al Puerto, en promedio ingresan 9 buques graneleros por mes. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las motonaves:

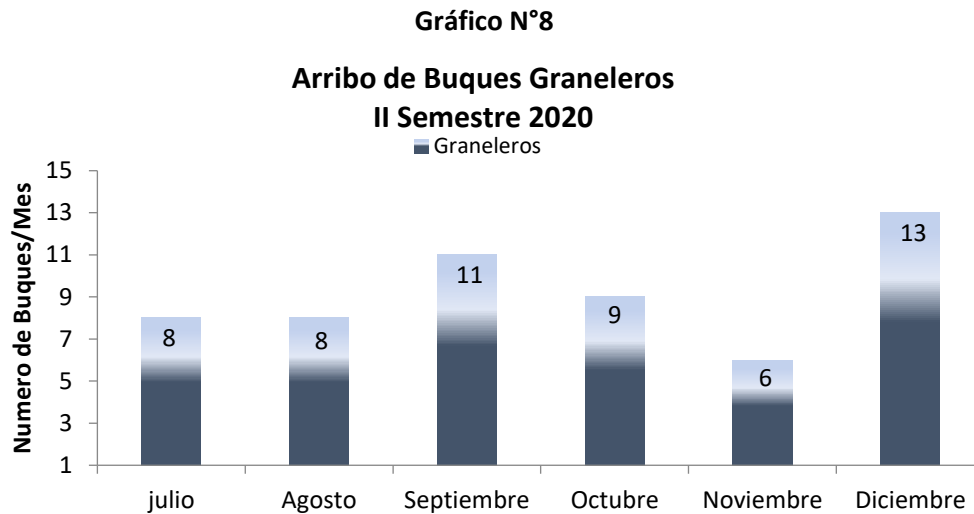
**Cuadro N°6
Cantidad de Buques Graneleros**

Mes	Buques Graneleros
jul-20	8
ago-20	8
sep-20	11
oct-20	9
nov-20	6
dic-20	13
Total	55

Fuente: Estado de Hechos, SPGC.

Si comparamos el arribo de buques graneleros durante este segundo semestre del año 2020, donde arribaron 55 buques, con respecto a su homólogo del año 2019, con 77 arribos de naves graneleras, representa un crecimiento de un 29%.

El siguiente gráfico muestra el arribo de buques graneleros, durante el segundo semestre del año 2020:



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

Si realizamos una distribución de arribo de buques por concesionaria, un 80% del arribo de naves a la Terminal Portuaria de Caldera le pertenece a la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) y el restante 20% a la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera.

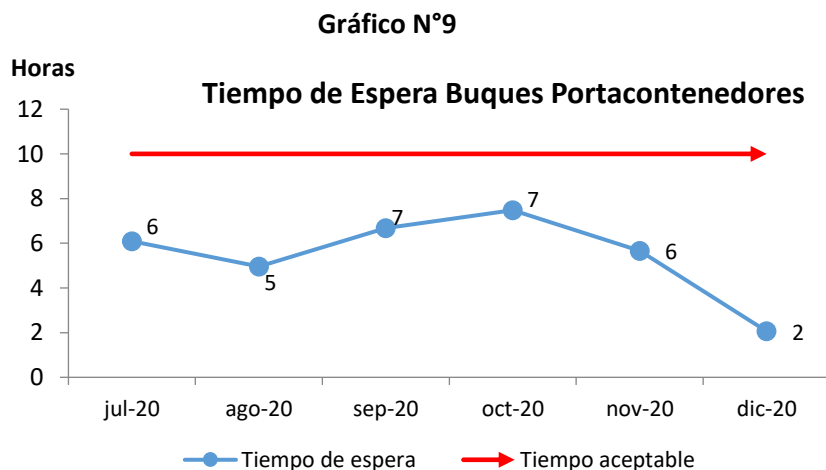
En total arribaron durante el semestre en estudio 263 naves al Puerto de Caldera.

2.4. Tiempos de espera y atraque.

2.4.1.1. Tiempos de espera y atraque para naves portacontenedores.

El tiempo promedio de espera de los buques portacontenedores para el II semestre del año 2020 es de 5 horas y disminuyó 7 horas más con respecto al segundo semestre del año 2019.

Con el fin de conocer la evolución del tiempo promedio de espera en bahía, para los buques portacontenedores, se elaboró el siguiente gráfico:



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

Los tiempos de espera para el semestre en evaluación son razonables, para las condiciones de infraestructura existentes, maquinaria portuaria y la cantidad de naves portacontenedores que arriban al puerto.

Las naves portacontenedores que tienen asignada ventanas de atraque no tienen tiempos de espera.

El principal impacto de los tiempos de espera en bahía para los buques contenedores se presenta por varias condiciones, entre ellas las condiciones climáticas adversas tales como: resaca y fuerte oleaje.

Este indicador es uno de los más importantes en la gestión portuaria, ya que mide el desempeño de una Terminal.

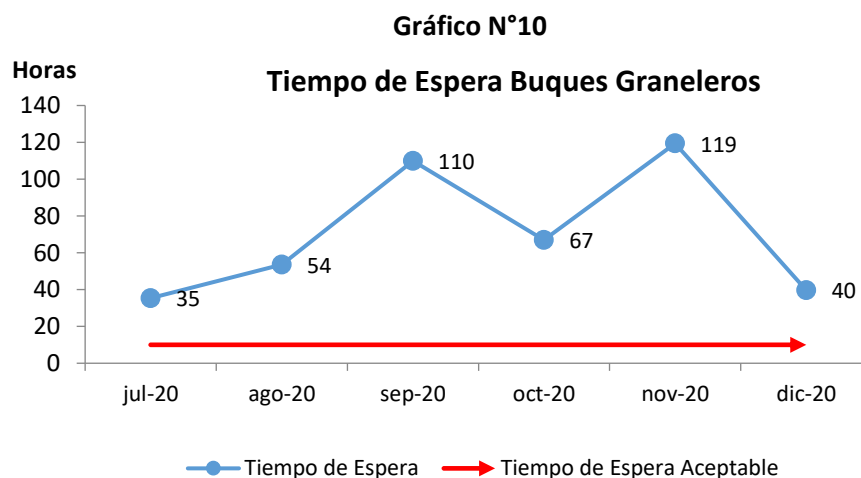
Los buques portacontenedores tuvieron un promedio de estadía en un puesto de atraque alrededor de 20 horas, con un promedio de más de 1 000 TEUS, por buque.

Es importante indicar que, pese a que las naves portacontenedores que arriban al puerto movilizan mayor cantidad de carga y TEUS, los tiempos de atraque de estas naves no se han incrementado, lo cual puede ser atribuible a mejoras en la gestión portuaria y atención.

El tiempo que tarda un buque atracado en un muelle (1, 2, 3 o 4) dependerá principalmente de: el número de grúas que se le ha asignado (móviles o propias), o lo que es lo mismo la capacidad instalada que se tenga para atenderlo, el volumen de carga a movilizar que se deriva de la cantidad de contenedores embarcados o desembarcados y sus tipos (si son de 20 pies o de 40 pies), los planos de estiba de la nave; además, se deben de considerar otros factores externos y condiciones ambientales.

2.4.1.2. Tiempos de espera y atraque para naves graneleras.

El tiempo de espera en promedio de los buques graneleros en el semestre de estudio fue de 71 horas, 18 % menos, que en el mismo periodo del año 2019. Con el fin de conocer la evolución de tiempo promedio en bahía para buques graneleros, se elaboró el siguiente gráfico:



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

La variación en los tiempos de espera entre un período y otro puede atribuirse a diferentes factores, los cuales mencionamos a continuación:

- ✓ El inicio de la temporada lluviosa juega un papel determinante en la atención de los buques, situación que obligó a paralizar completamente la descarga, además de la afectación de huracanes y ondas tropicales.
- ✓ Las condiciones climáticas de fuerte oleaje y resaca típicas en algunos meses en Puerto Caldera provocaron que se detuvieran las operaciones portuarias y hasta desatracar buques, aumentando el congestionamiento y los tiempos de espera en bahía de las motonaves graneleras.
- ✓ La falta de longitud de las obras de abrigo (rompeolas) cuando se presentan condiciones de fuerte oleaje han provocado que se suspendan las operaciones portuarias en el puesto 4 por medidas de seguridad tanto a la nave como a la infraestructura.
- ✓ Falta de un laboratorio fitosanitario en el Puerto para agilizar los permisos de atraque.
- ✓ Disponibilidad de puestos de atraque para atender este tipo de naves.

Si bien estas condiciones afectan el tiempo de espera de las naves graneles en bahía; este tiempo se considera bastante alto con respecto a los indicadores mundialmente aceptados.

Por otra parte, una nave granelera dura atracada en promedio 60 horas, en un puesto de atraque (Muelle 1,2 y/o 4) durante el período de estudio.

Debido al uso de equipo especializado para la descarga de graneles como lo son las grúas móviles, las almejas y tolvas de gran capacidad, han reducido los tiempos de atraque hasta en un 20 %.

El tiempo en puerto de una nave granelera está distribuido de la siguiente manera: 2,2 días en promedio atracado (28%) y 3,8 días en espera en bahía (78%) para un promedio en total de 6 días en Puerto; lo cual se considera excesivo.

2.5. Tasa de ocupación.

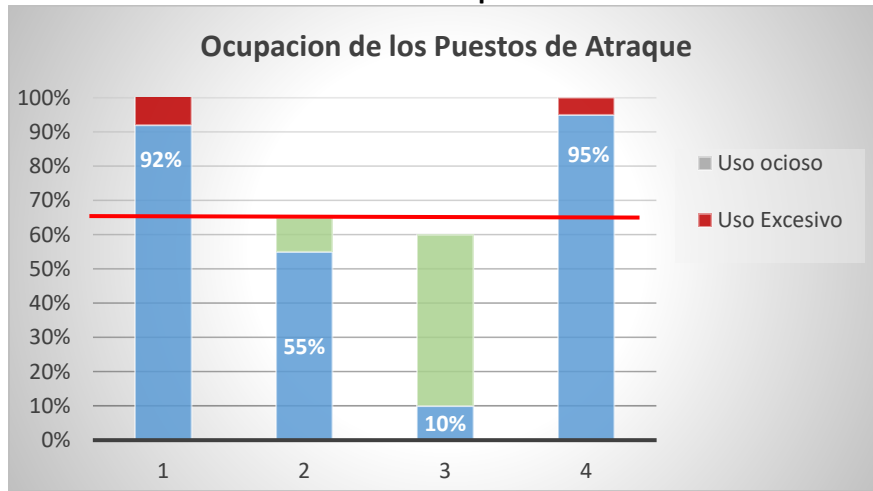
El promedio la tasa de ocupación de la terminal es de un 63 %, cada puesto de atraque tiene la siguiente tasa de ocupación:

Cuadro N°7
Tasa de ocupación

Período	Puesto de Atraque				Promedio
	1	2	3	4	
II Semestre 2020	92%	55%	10%	95%	63%

Fuente: Estados de Hechos, SPGC S.A.

Gráfico N° 11
Tasa de ocupación



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

Las tasas de ocupación del puesto 1 y 4 se consideran excesivas con un porcentaje de uso mayor al 90%, mientras que el puesto 2 y 3 tiene un uso ocioso, ya que por restricciones de profundidad queda limitada para la atención de pequeñas embarcaciones con calados menores a 7,5 m.

La eslora y calado de algunos buques que arriban al puerto, obligan a la concesionaria a trabajar en dos puestos de atraque por ejemplo 1-2 y 2-3.

Por lo que prácticamente la terminal opera con solo dos puestos de atraque para naves con esloras promedio o superiores a 180 m, ya sea puesto 1-2 o 2-3 y puesto 4 en dependencia de su calado y disponibilidad.

Esto es una de las principales problemáticas que enfrenta la terminal y que requiere el desarrollo de obras para la modernización portuaria lo antes posible.

3. CONTRATO DE CONCESIÓN DE GESTIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE LA TERMINAL DE PUERTO CALDERA (SPC S.A.).

A continuación, se efectúa un análisis de cumplimiento por parte del Concesionario Sociedad Portuaria de Caldera S.A., de los principales elementos contractuales y la efectiva supervisión por parte de la Unidad Técnica de Supervisión y Control.

3.1. Plan de mantenimiento de infraestructura.

El 15 de enero del 2021, se recibió el informe del plan de cumplimiento anual de infraestructura (oficio SPC-GG-014-2021), realizado por la SPC. S.A., referente al año 2020, mismo que se analizó a detalle, con el fin de fiscalizar el cumplimiento de ejecución del monto destinado a obras de mantenimiento (\$ 565 463,00), de acuerdo con lo estipulado en la tabla 17 del Modelo Financiero de la Concesión.

En el siguiente cuadro se muestra el detalle del monto ejecutado para el año 2020:

Cuadro N°8.
Ejecución presupuestaria, PMI-2020, al mes de diciembre (cierre de año).

DETALLE ACUMULADO	VALOR		VALOR	
	PROYECTADO		EJECUTADO	
1. Edificaciones (Obras Recurrentes)	USD	89,000.00	USD	83,039.78
2. Sistema eléctrico y refrigeración	USD	120,000.00	USD	120,162.83
3. Bancos de transformadores	USD	10,500.00	USD	7,166.78
4. Pavimento de adoquines	USD	163,963.00	USD	165,431.66
5. Pavimento de concreto	USD	40,765.00	USD	45,653.09
6. Muros guardaruedas	USD	12,500.00	USD	13,866.21
7. Defensas marinas	USD	25,000.00	USD	29,977.38
8. Bitas de amarre	USD	5,000.00	USD	2,915.57
9. Limpieza del sistema pluvial	USD	2,500.00	USD	2,101.69
10. Señalización	USD	20,000.00	USD	22,657.53
11. Mantenimiento de patios	USD	10,000.00	USD	10,427.56
12. Mantenimiento de pararrayos	USD	5,000.00	USD	5,004.82
13. Estudio de Potencial	USD	3,500.00	USD	3,955.00
14. Estudio Talud Torre 4	USD	3,729.00	USD	3,729.00
15. Reparaciones varias báscula 1	USD	8,500.00	USD	9,192.99
16. Reparación Talud Torre 4	USD	45,506.00	USD	45,434.70
TOTAL:	USD	565,463.00	USD	570,716.59

Fuente: Informes Mensuales de Mantenimiento, SPC S.A.

Se puede concluir en el cuadro anterior que, al finalizar el año 2020, se trabajaron en las 16 actividades con las que contaba el PMI-2020, sumando entre todas estas un total de USD 570 716.59 (IVA incluido) si bien es cierto, este monto es superior al monto presupuestado según el modelo financiero, se hace insuficiente para atender las necesidades de mantenimiento que el Puerto

requiere en materia de infraestructura.

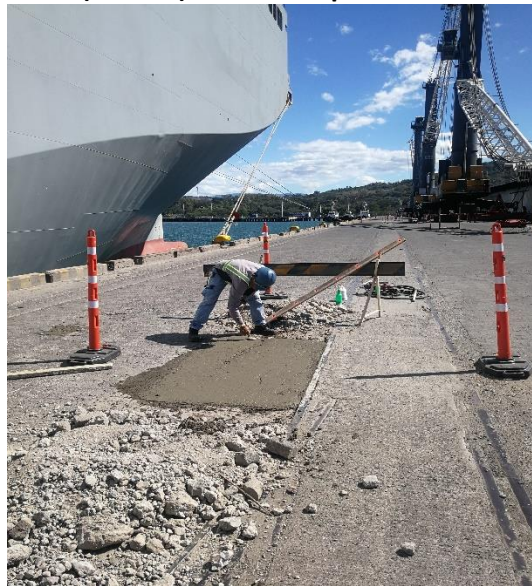
El plan de mantenimiento de infraestructura 2020, se realizó de acuerdo con la programación consensuada entre la SPC S.A. y la UTSC en cuanto a los componentes de infraestructura que requieren atención inmediata; sin embargo, en algunas actividades se redujo el monto de inversión programado con la autorización de la UTSC.

La empresa SPC S.A envía informes mensuales sobre la ejecución y seguimiento de las actividades de mantenimiento y de existir algún cambio, este es consensuado con la UTSC, así mismo estos sirven de insumo para las labores de fiscalización.

Por su parte, el área de Ingeniería y Operaciones de la Secretaría de Fiscalización lleva un control de las actividades de supervisión que ejerce la UTSC.

En la siguiente figura se observa alguna de las actividades de mantenimiento portuario fiscalizadas durante el semestre en estudio:

Figura N°1
Intervención de pavimento (bacheo) cerca de la pantalla de atraque en Puerto Caldera.



Fuente: Secretaría de Fiscalización.

3.1.1.1. Inversiones.

Durante el periodo de estudio de este informe no se han realizado inversiones en el Puerto de Caldera que deban de analizarse y/o informarse, no se ejecutaron proyectos constructivos ni adquisición de maquinaria nueva en el Puerto de Caldera.

3.1.1.2. Plan de mantenimiento de equipo.

De acuerdo con el seguimiento y control que esta Secretaría de Fiscalización, realiza sobre el cumplimiento del Plan de Mantenimiento de Equipo por parte de la Concesionaria SPC S.A, se

procede a mencionar los hechos y datos más relevantes llevados a cabo durante el periodo de estudio:

1. Dentro de la información brindada por la Concesionaria SPC S.A, se observa que se invirtió un total de \$1 292 854.34 USD, en trabajos tanto de mantenimiento preventivo como correctivo en el año 2020.
2. Durante el año 2020 no se incorporó ningún equipo nuevo y el inventario del equipo concesionado por el INCOP se mantuvo.
3. Algunas de las principales intervenciones realizadas al equipo y maquinaria fueron supervisadas por la UTSC y comunicadas en sus informes.
4. Mediante el análisis de la información brindada en los informes de mantenimiento de equipo se evidenció que hay equipo que se encuentra en mal estado, mismo que se debe mantener en buenas condiciones de conformidad con la cláusula 1.6.3 del Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.

3.1.1.3. Plan de gestión.

Durante el periodo de estudio la Sociedad Portuaria de Caldera SPC S.A, presentó el Informe de Cumplimiento al Plan de Gestión, mediante oficio SPC-GG-012-2021; cumpliendo de esta manera lo establecido en el inciso b) de la cláusula 2.1.5 del contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.

En términos generales se puede concluir que las actividades de gestión portuaria desarrolladas durante el periodo de estudio se consideran razonables y acordes a la operatividad e infraestructura de la Terminal.

3.1.1.4. Plan de operaciones.

Los rendimientos a alcanzar durante el periodo de estudio por la Sociedad Portuaria de Caldera S.A., se detallan en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 9
Rendimientos

Tipo de carga	Rendimiento aprobado
Carga contenedorizada (Por Buque)	52 Mov hora/grúa
Carga contenedorizada (Por Grúa)	11 Mov hora/grúa
Carga contenedorizada (Grúa Móvil)	20 Mov Hora
Hierro y Similares	125-250 TM hora/grúa
Mercadería General	125 TM hora/grúa
Vehículos Nuevos	110 vehículos x hora
Vehículos Usados	70 vehículos x hora

Fuente: Informe anual Plan de Operaciones 2020- SPC S.A, Oficio SPC-GG-013-2021.

La SPC S.A propuso los rendimientos a alcanzar en los diferentes tipos de cargas atendidas para la gestión 2020-2021. La UTSC considera que los rendimientos expuestos por la concesionaria son razonables, por lo que valida la propuesta e informa a la Gerencia General de INCOP, que avaló la propuesta.

Esta Secretaría de Fiscalización considera que los rendimientos propuestos por la SPC S.A. son técnicamente razonables, pues están acordes al equipo e infraestructura existente dentro de la terminal.

El uso continuo de las tres grúas móviles es un factor determinante para reducir los tiempos de estadía al lograr mejores rendimientos de operación, a pesar de que muchos buques que recalán poseen grúas con ciclos muy lentos y el estado del buque no permite lograr los mejores rendimientos, sin embargo, la mejora continua que logramos por los diferentes análisis y acciones tomadas, han hecho que se obtenga el mayor provecho de las condiciones de cada operación.

La Sociedad Portuaria de Caldera S.A., ha presentado las justificaciones correspondientes para aquellas naves que no alcanzan los rendimientos solicitados, mismas que han sido de recibo por parte de la Unidad Técnica de Supervisión y Control, esto específicamente para algunas naves portacontenedores.

Se mantiene la aplicación de la metodología de ventanas de atraque para algunas líneas navieras que así lo solicitan; así mismo, este sistema de ventanas de atraque es revisado cada 3 meses, cuya última actualización se informó a la Gerencia de INCOP, mediante oficio SPC-GG-108-2020.

En conclusión, las operaciones portuarias se han cumplido razonablemente y son acordes a los objetivos contractuales para cubrir la demanda sobre los servicios de carga y descarga de mercadería general, así como las obligaciones que dicta el reglamento de servicios portuarios de INCOP, a razón de encontrarse prestando un servicio público.

3.2. Plan de calidad y gestión ambiental.

Con respecto a la fiscalización al sistema de gestión de la calidad de la Sociedad Portuaria de Caldera S.A., se derivan los siguientes comentarios:

1. La concesionaria SPC S.A, indicó que se mantiene la certificación PBIP, bajo la supervisión del MOPT, misma tenía fecha de vencimiento al 31 de agosto 2020, pero se prorrogó el plazo de vencimiento hasta el 30 de junio del 2021, según oficio N° DVMP-DNS-2019-989 de la Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT.
2. El Sistema Integrado de Gestión se compone de 6 certificaciones a saber: ISO 9001:2015; ISO14001:2015, ISO 28000:2007, PBIP, ISO 50001 y Esencial Costa Rica, mismas que se encuentran vigentes a la fecha.

Con estas certificaciones, Puerto Caldera se mantiene a la fecha como la única y primera Terminal Portuaria a nivel nacional, en certificar sus procesos de atención a las naves, bajo requerimientos de calidad que exigen las normas ISO y otras normas internacionales, lo cual proporciona una ventaja competitiva.

Con respecto a la Gestión Ambiental desarrollada por la Sociedad Portuaria de Caldera S.A., durante el semestre en estudio, se observa un excelente manejo de residuos y un programa de mejora continua en cuanto a parámetros ambientales.

Se cumple razonablemente con lo requerido por el Plan de Gestión Ambiental aprobado por la SETENA y no se presentan “no conformidades” durante el periodo en estudio.

Como conclusión, se puede indicar que la concesionaria ha cumplido razonablemente con los objetivos contractuales de implementar y mantener un sistema de calidad; así mismo los objetivos y metas del plan de calidad se consideran razonables y acordes a la misión, visión y política del Sistema de Integrado de Gestión (Calidad, Medio Ambiente y Seguridad).

3.3. Aspectos financieros.

3.3.1.1. Comportamiento de los ingresos de Sociedad Portuaria de Caldera.

Específicamente con respecto a la Sociedad Portuaria de Caldera S.A., se analizaron las causas de las variaciones en los ingresos percibidos por el INCOP, de parte de esta empresa para el II Semestre del año 2020 y se determinó que:

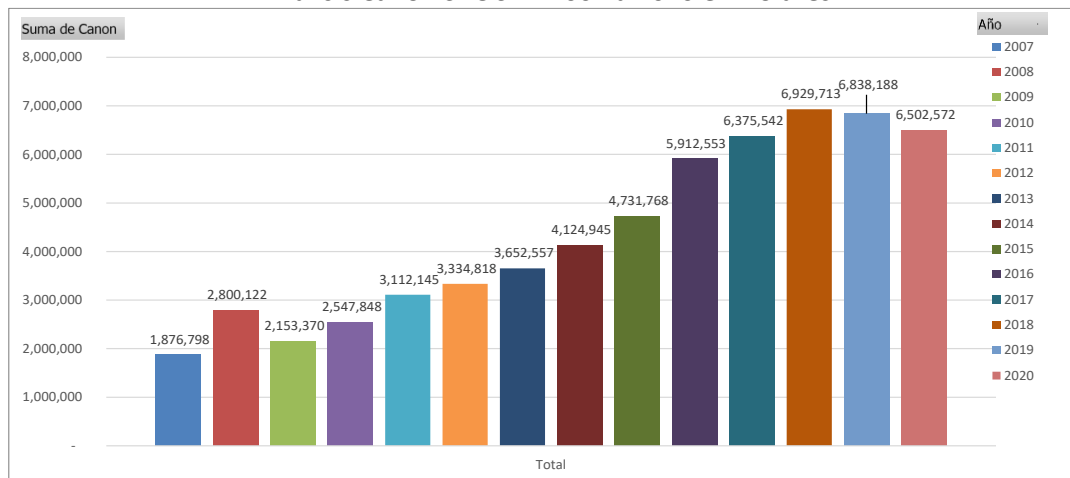
Cuadro N° 10
Canon acumulado al II semestre de cada año SPC

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1,606,298	1,617,879	1,960,922	2,295,624	2,597,042	3,126,326	3,273,832	3,566,052	3,474,779	3,331,178

- El cuadro anterior muestra el comportamiento de los ingresos del canon acumulado al II Semestre de cada año de SPC, se observa una disminución en la tendencia creciente comparada con los ingresos de los años anteriores, al año 2020 los resultados han sido afectados por la influencia del covid 19, existe una disminución del -5% respecto al mismo periodo del año previo.

A continuación, se presenta un gráfico con el comportamiento de los ingresos de INCOP por concepto de canon desde el año 2007 hasta el año 2020, de la concesionaria SPC S.A.

Gráfico N° 12
Análisis Canon SPC S.A. 2007 a 2020 en Dólares



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

3.3.1.1.1. Verificación ingresos por canon.

Se verificó que los ingresos por canon se calcularán y cobrarán de acuerdo con la normativa correspondiente; además, se comprobó el cumplimiento de la presentación de los informes y los pagos efectuados por el concesionario.

Para estos efectos, se revisaron los ingresos del concesionario según el reporte de facturación y se verificó y comprobó contra las muestras de la facturación real de cada mes. También se revisó el cálculo del 40% de los servicios de estadía y muellaje que se le cobran a la SPC S.A., registrados por Sociedad Portuaria de Caldera S.A.; asimismo, se revisaron las notas de crédito y débito generadas y la venta de tiquetes, para el ingreso de vehículos a la zona portuaria; a continuación se detallan los resultados obtenidos:

Ingresos y canon:

Se verificó que el ingreso bruto para el II semestre del año 2020, fue de USD \$22.311.645,02, más 40% de los servicios de estadía y muellaje, menos notas de crédito, más los tiquetes se consideró un ingreso total de USD \$22.207.856,38 sobre el cual se aplicó canon del 15% respectivo calculado en USD \$3.331.178,46.

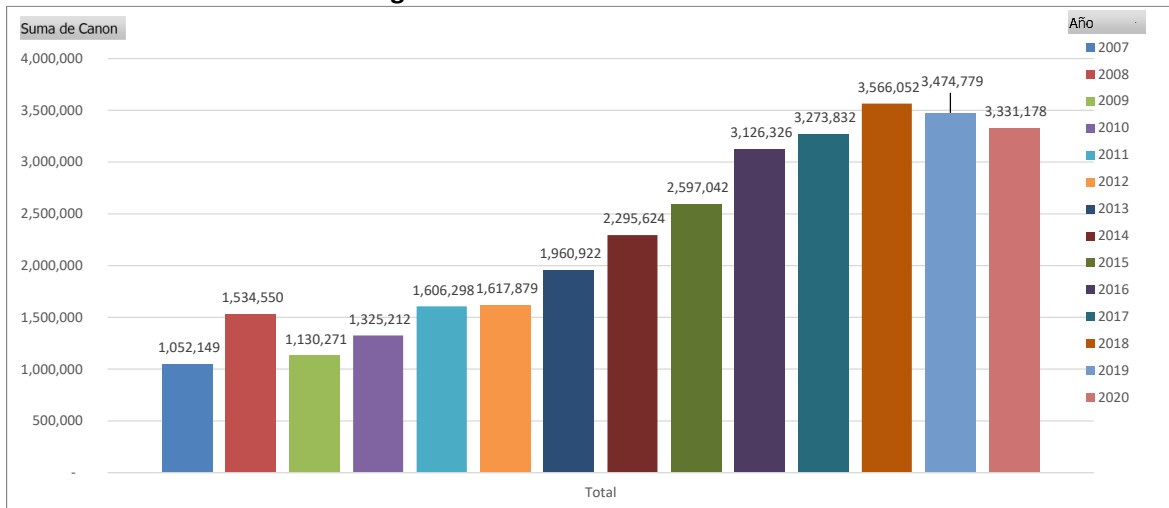
Cuadro N° 11
Cálculo de Ingresos por Canon provenientes de SPC II semestre 2020.

SPC S.A.FACTURACIÓN II SEMESTRE 2020								
Mes	Facturación		Notas Crédito	+Facturación Neta	+ 40% (Estadia y Muellaje)	- 40% (Estadia y Muellaje)	Ingreso total	Canon (15%)
Julio	3,535,166.35	-	32,497.02	3,502,669.34	3,597.29	- 10,598.83	3,495,667.79	524,350.17
Agosto	3,501,160.87	-	12,231.15	3,488,929.72	22,456.95	- 2,426.55	3,508,960.12	526,344.02
Setiembre	3,819,602.63	-	8,040.97	3,811,561.66	27,415.43	- 4,431.95	3,834,545.14	575,181.77
Octubre	3,790,846.13	-	22,825.57	3,768,020.56	6,518.67	- 8,654.16	3,783,193.39	567,479.01
Noviembre	4,133,917.84	-	23,596.03	4,110,321.81	10,388.93	- 22,071.97	4,098,638.77	614,795.82
Diciembre	3,530,951.20	-	45,446.50	3,485,504.69	10,665.11	- 9,318.63	3,486,851.17	523,027.68
Total II Sem	22,311,645.02			22,167,007.78		- 40,193.77	22,207,856.38	3,331,178.46

Fuente: Informes Ingresos Mensuales SPC.

A continuación, se presenta un gráfico con el comportamiento de los ingresos de SPC del segundo semestre de cada año.

Gráfico N° 13
Ingresos SPC II semestre de cada año.



Fuente: Informes financiero SPC S.A.

3.3.1.1.2. Verificación de tarifas.

Dentro del análisis que se realizó para este informe se verificó, la aplicación de las tarifas por parte del concesionario se hiciera de forma adecuada y se obtuvieron los siguientes resultados:

- Se verificó que la Unidad Técnica de Supervisión y Control está supervisando la aplicación de las tarifas establecidas en el Contrato de Concesión, lo cual hacen por medio de una muestra física de facturas aleatorias y su respectiva comparación con la lista de tarifas de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP) y los informes de la concesionaria.
- Mediante revisión electrónica de una muestra de facturas, se confirmó que las tarifas y precios utilizados por Sociedad Portuaria de Caldera, son las aprobadas por la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, en resolución 784-RCR-2012 a partir del 23 de abril 2012, de acuerdo con lo establecido en el contrato. Dicha revisión consistió en tomar una muestra representativa de facturas de cada mes y se revisó que las facturas coincidieran con el informe del Concesionario y que las tarifas y precios fueran los correctos.

3.3.1.1.3. Facturación.

Cumpliendo con los objetivos de este informe, se investigó la existencia de duplicidad en las facturas emitidas, así como la veracidad del contenido de estas, existencia de valores nulos, negativos o iguales a cero en los montos de las facturas y se revisaron los demás elementos importantes, llegándose a los siguientes resultados:

- El período en análisis está comprendido entre 1 de julio y el 31 de diciembre del 2020, durante el cual la Sociedad Portuaria de Caldera se facturaron USD\$22.3 millones de ingresos por servicios portuarios.
- Se utilizó para esta revisión una muestra representativa de facturas seleccionadas para cada mes.

- Se evidenció que no existe duplicidad en las facturas emitidas.
- En la muestra de facturas electrónicas, para la fiscalización de facturas se consideró las de mayor monto y se determinó la veracidad del contenido de estas, en cuanto a Fecha, Número factura, Cliente, Buque, Monto total y Tarifas.

3.3.1.1.4. Cumplimiento de las obligaciones económicas contractuales.

De conformidad a lo establecido en la cláusula N° 4.3 del Contrato de Concesión, con respecto a la prestación del servicio de carga y descarga, la concesionaria Sociedad Portuaria de Caldera, obtiene un ingreso adicional por la retribución del 40% del monto facturado por Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, por concepto de estadía y muellaje, como contraprestación económica por el uso del muelle 1; monto sobre el cual se calcula el canon del 15% correspondiente, modificado en la Adenda No. 2 del Contrato de Concesión de la Terminal Granelera en la cláusula No. 4.7.2.6 "Participación Económica", donde se establecen las participaciones económicas del Concesionario. Al iniciar la operación de la nueva Terminal Granelera, un 40% de los ingresos percibidos de los servicios de estadía y muellaje, serán trasladados como ingresos de la Concesión de Servicios Públicos de Carga y Descarga, quedando un 60% de los ingresos brutos reportados por SPGC."

Condición que fue fiscalizada durante el periodo de estudio por esta Secretaría de Fiscalización.

3.3.1.2. Estados financieros.

En este informe, no se incluye un análisis financiero detallado de los concesionarios, en virtud que se realizará un informe específico de la situación financiera de dichas empresas, basado en los Estados Financieros Auditados en dólares de Estados Unidos de América, con corte al 31 de diciembre de 2020, cuya información es presentada por la SPC S.A. en abril del año 2021.

Como parte de este informe se realiza un análisis económico donde se profundiza actividades mercantiles que tienen relación con la gestión portuaria y el estado actual de la economía costarricense, el cual puede ser consultado en el anexo N°2.

4. CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA CON SERVICIOS PÚBLICOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA TERMINAL GRANELERA DE PUERTO CALDERA (SPGC).

4.1. Gestión portuaria.

4.1.1.1. Plan de mantenimiento de infraestructura.

El 29 de enero del año 2015, fue aprobado por la Junta Directiva de INCOP el Plan de Mantenimiento de Infraestructura de la nueva Terminal Granelera de Puerto Caldera, mediante Acuerdo No. 4 tomado en la Sesión 3924.

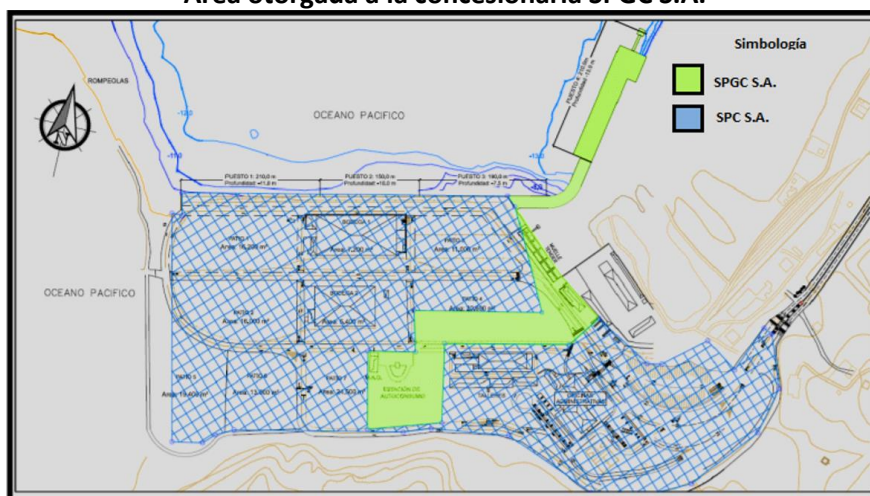
El plan de mantenimiento tiene como principal objetivo, conservar en buen estado las obras e instalaciones de la nueva terminal granelera, de manera que las condiciones de funcionamiento y seguridad sean óptimas.

Este Plan contempla; además del mantenimiento de las obras construidas (puesto 4), aquellas instalaciones entregadas al concesionario mediante Acta firmada por las partes, según lo estipula en el apartado 1.6.1 del contrato que indica:

“...El área concesionada cuenta además con las construcciones, estructuras y redes de servicio que se entregarán mediante un acta suscrita por las partes...” y las áreas establecidas en el plano incluido en el anexo 1 del contrato.

A continuación, se adjunta un croquis con la definición de las áreas en mención, para tener una mejor visión de lo expuesto; en este caso el área en color verde corresponde al área asignada a la concesionaria SPGC S.A. mientras que la parte azul le corresponde a SPC S.A.

Figura N°2
Área otorgada a la concesionaria SPGC S.A.



Fuente: Informe cumplimiento plan de mantenimiento, SPGC S.A.

Durante el periodo de estudio la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera SPGC S.A, presentó el Informe de Cumplimiento al Plan de Mantenimiento del Muelle Granelero mediante oficio SPGC-GG-011-2021.

El mismo abarca el periodo comprendió entre febrero del 2020 y febrero del 2021, haciendo referencia al mantenimiento de la infraestructura civil, mantenimiento del área marítima y mantenimiento de equipos.

Por otra parte, se fiscalizaron las siguientes actividades:

Cuadro N° 12.
Mantenimiento Terminal Granelera

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia de Inspección	Observaciones
Infraestructura Civil			
1.Pilotes del Muelle			
1.1 Mangas de concreto	Limpieza	1 año	No se han realizado las reparaciones de control de grietas en las mangas, recomendaciones dadas según el informe preparado por el Ing. Luis Millán, con fecha marzo del 2020.
	Control de Grietas	1 año	
1.2 Protección catódica	Consumo	2 año	Debido a que la última inspección de consumo se realizó a finales del 2019, se programa la siguiente revisión para finales del año 2021.
	Inspección Visual	4 año	
2. Losa de rodamiento			
2.1 Losa de Concreto	Limpieza	3 meses	El área total de limpieza y lavado fue de 8 693 m², para el sellado de grietas se realizó revisión en el periodo en estudio.
	Control de Grietas	6 meses	
	Revisión de Pintura	6 meses	
	Pintura	1 año	
2.2 Vigas Longitudinales		6 meses	No se reporta en el informe de cumplimiento anual.
2.3 Losas de Transición	Limpieza	3 meses	Se encontró suciedad entre las losas de transición, misma que fue removida con lavado de agua a presión, con respecto al desplazamiento de las losas de transición en su diseño original se tiene una separación superior de 52cm y una inferior de 10cm, lo cual fue corroborado sin ninguna novedad.
	Control de grietas	6 meses	
	Planchas de acero	1 año	
	Desplazamiento de las losas	1 año	
2.4 Acera Peatonal	Limpieza	3 meses	Colocación de pintura con base epóxica y con una capa de protección con pintura en base de poliuretano, en los meses de febrero y agosto del 2020.
	Control de Grietas	6 meses	
	Pintura barandas	6 meses	
2.5 Muros Guarda rueda	Limpieza	3 meses	Se realizaron reparaciones a muros dañados producto de golpes recibidos por la carga o equipos, también, se realizó un repinte de los elementos más dañado, esto es un trabajo constante.
	Control de pintura	6 meses	
	Repintar	1 año	
	Control de Grietas	1 año	
2.6 Demarcación	Limpieza	3 meses	Se remarcaron: -Línea de carriles en la zona del puente. -Flechas y carriles en la zona de atraque. -Línea de borde de carril y borde de acera (amarillo).
	Revisión Pintura	6 meses	
	Pintura	1 año	
	Retoque de Zonas más dañada	6 meses	
2.7 Defensas y escaleras	Limpieza y control de pintura	3 meses	Los paneles con más intervención fueron los correspondientes a las defensas N°2, N°3, N°4, N°6 y N°9, con sandblasting, soldadura, pintura y sustitución de baquelitas.
	elementos metálicos	3 meses	
	Revisión caucho	3 meses	
	Revisión de paneles	3 meses	
2.8 Bitas de amarre	Limpieza	3 meses	Buen estado de pintura, soportes y anclaje.
	Pintura	6 meses	

Continuación del Cuadro N° 12
Mantenimiento Terminal Granelera

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia de Inspección	Observaciones
Infraestructura Civil			
1. Puente del duque de Alba			
Puente	Limpieza	3 meses	Satisfactorio
	Pintura	6 meses	Satisfactorio
4. Sistema de Agua			
4.1 Agua Potable	Correctivo	1 año	Se contempló la revisión de las válvulas, empaques y pintura de accesorios metálicos, así como una revisión del estado de las uniones, con el fin de evitar pérdidas de agua.
4.2 Sistema contra incendio	Prueba del sistema	6 meses	Las pruebas se realizan al momento de lavar la losa del muelle, dado que las mangueras se conectan a los hidrantes y estos han funcionado sin ningún inconveniente.
4.3 Aguas Servidas	Limpieza y control	6 meses	Intervención de los orinales, inodoros y fregadero de la estancia de trabajadores, también se repararon fugas en la tubería de aguas negras.
	Pintura	6 meses	
	Inspeccionar las Fijaciones	6 meses	
	Revisión tanque séptico	3 meses	Funcionando sin ningún inconveniente.
5. Sistema Eléctrico			
5.1 Transformadores	Inspección Visual Muestra de aceite y estado secador	1 año	Buen estado.
5.2 Tablero	Limpieza	1 año	Se realizó limpieza, resaque y verificación del estado de componentes.
5.3 Acometidas y salidas eléctricas	Limpieza e inspección general	1 año	No hizo falta hacer ninguna intervención adicional a la limpieza en los diferentes elementos.
5.4 Luces de cortesía	Limpieza e inspección general	1 año	Se eliminaron nidos de aves y otros elementos que podrían ocasionar salidas de operación del sistema, se intervino 2 veces en el año.
5.5 Postes de Iluminación	Limpieza e inspección general	1 año	Inspección del funcionamiento de las luces.
5.6 Sistema de comunicación y control	Limpieza e inspección general	1 año	Se realizaron inspecciones rutinarias comprobando el buen estado de los componentes del sistema.
5.7 Cajas en la acera peatonal	Destapar, revisar y reempacar las tapas de las cajas	4 meses	No se reporta en el informe de cumplimiento anual
6. Edificaciones			
6.1 edificaciones	Mantenimiento general	6 meses	Buen estado

	Pintura externa	6 meses	Buen estado, aplicación de pintura
	Pintura interna	12 meses	Buen estado, aplicación de pintura
	Estado de techos	6 meses	Buen estado
	Área entrada y salida de basculas	6 meses	Calibración de basculas
	Subestación eléctrica	No indica	Buen estado
	Estancia de Trabajadores	No indica	Limpieza y pintura en estancia de trabajadores.
7.Patios			
7.1 Patios	Pavimento adoquín	6 meses	Regular estado
	Básculas	6 meses	Calibración durante el año, para asegurar que mantienen una adecuada exactitud y trabajan dentro de los límites de tolerancias.
8.Equipamientos			
8.1 Equipamientos	Tolvas y almejas, pintura	3 meses	Buen estado
	Sistema de lubricación	3 meses	Satisfactorio

Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

De acuerdo con el plan de cumplimiento anual de mantenimiento de infraestructura, las revisiones visuales de las mangas de concreto de los pilotes del muelle granelero se deben realizar al menos una vez al año.

En marzo del 2020, el concesionario contrata a la empresa Millán Ingeniería Ltda. Para que lleve a cabo la inspección de las mangas, de la cual se remite el informe “Revisión de las camisas de concreto de los pilotes de acero del puesto 4 (Muelle Granelero), Caldera”, en donde se establecen una serie de recomendaciones preventivas, en el apartado 5.2 de dicho documento.

No obstante, al cierre del presente informe, no se ha realizado la intervención correspondiente por parte del concesionario para atender las recomendaciones indicadas en el informe suscitado.

Es importante que se realicen las acciones necesarias a fin de cumplir las medidas preventivas recomendadas, con el propósito de evitar un deterioro a futuro en la estructura.

Figura N° 3
Inspección camisas de concreto en los pilotes del puesto N°4.



Fuente: Millán Ingeniería Ltda.

De conformidad con las visitas de inspección realizadas por esta Secretaría de Fiscalización, se verificó que dichas actividades de mantenimiento se han realizado razonablemente por parte de la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A, además la UTSC ha ejercido una supervisión adecuada, mediante inspecciones periódicas a la terminal granelera indicadas en sus informes.

4.2. Rompeolas Puerto Caldera.

Como parte de las actividades de seguimiento, esta Secretaría de Fiscalización ha realizado inspecciones a la reparación y rehabilitación del rompeolas de Puerto Caldera, durante el año 2020.

Este proyecto está siendo financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y se estima un costo aproximado de ₡7 300 millones de colones, cabe recalcar que, estos trabajos responden a la afectación de un oleaje extraordinario que golpeó la costa del Pacífico de Costa Rica durante los días 26 y 27 de mayo de 2002, que le ocasionaron serios daños al rompeolas del Puerto de Caldera, lo que produjo la pérdida parcial de la sección transversal en una longitud de aproximadamente de sesenta metros del espigón del mismo.

Los representantes en esta obra son el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como la autoridad marítima, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) financia el proyecto y la empresa Constructora Pirenaica S.A. (COPISA) es el adjudicado, bajo la supervisión de la empresa de capital español INECO.

El proyecto en general consta de 10 actividades principales, entre ellas se puede mencionar el acondicionamiento del camino de acceso al rompeolas y el reforzamiento y rehabilitación de varios tramos del rompeolas con elementos de concreto y enrocado.

Además de la construcción del “morro” perdido por el oleaje y el dragado en la zona de rehabilitación del rompeolas, entre otros.

Se tenía programada la finalización de la obra para para diciembre del 2020, no obstante, debido a la crisis por COVID 19 y medidas restrictivas interpuestas para prevenir los contagios por este virus a nivel nacional, se sufrió un atraso considerable, por lo tanto, se solicitó una prórroga de tiempo hasta marzo del 2021.

El siguiente cuadro, indica el avance de la obra (al cierre del mes de diciembre del 2020):

Cuadro N°13
Avance del proyecto diciembre 2020.

Contratista 1	Constructora Pirenaica S.A. (COPISA)
Plazo inicial	365 días
Días por eventos compensables	56 días
Fecha orden de inicio	2 diciembre 2019
Fecha de terminación autorizada	Marzo 2021 (prórroga)
Avance físico real (diciembre 2020)	79,2%
Avance físico programado (diciembre 2020)	97,4%
Avance financiero real (diciembre 2020)	70%
Avance financiero programado (diciembre 2020)	96,5%

Fuente: Viceministerio de infraestructura, MOPT.

El avance físico real del proyecto al mes de diciembre del 2020 es de 79.2%. y en las inspecciones realizadas por esta Secretaría de Fiscalización, se pudo verificar los avances indicados por el MOPT.

Figura N°4
colocación de material en el rompeolas.



Fuente: Secretaría de Fiscalización.

Figura N° 5
Secciones a intervenir del rompeolas de Puerto Caldera.



Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

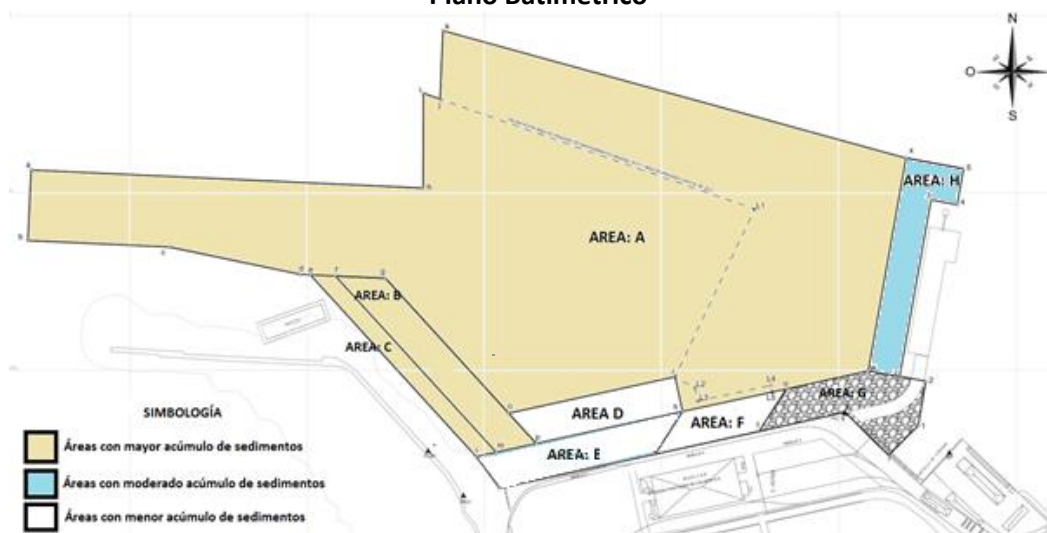
4.3. Dragado y batimetrías de control.

Durante el semestre en evaluación la concesionaria presentó el Informe Batimétrico de control, mediante oficio SPGC-GG-051-2020 del 27 de noviembre del 2020; cumpliendo así con lo establecido contractualmente.

En el mismo se concluye que:

- A. El volumen sobre la superficie teórica de dragado a partir del cálculo (con respecto al plano de elevaciones “Límites de Dragado de Mantenimiento de Puerto Caldera”), fue de 122 507.4 m³.
- B. En este periodo de estudio, las principales áreas donde se acumuló mayor cantidad de material son aquellas contiguas al rompeolas (Que corresponden a las áreas A= 40,2%, B= 24,7% y C= 26,7% y H= 11,1%).
- C. Hay relativamente poca sedimentación en las áreas de los puestos de atraque (E, F y G).

Figura N° 6
Plano Batimétrico

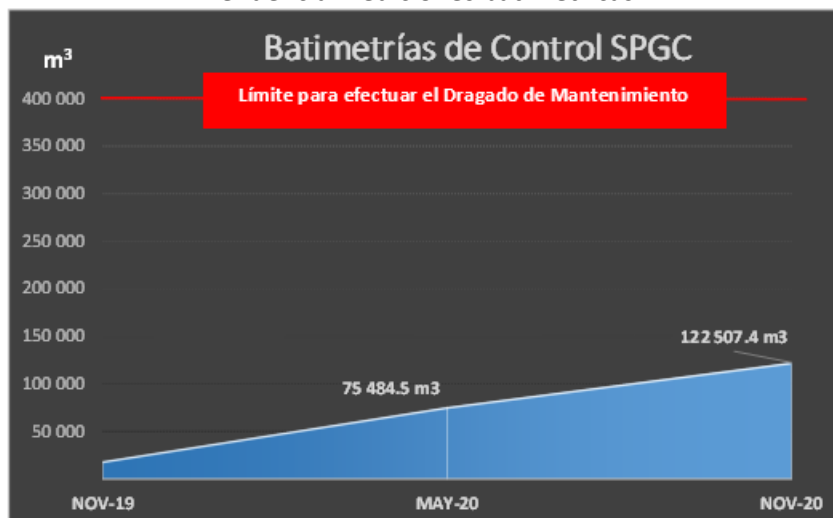


Fuente: Modificación, Secretaría de Fiscalización.

De acuerdo con los datos arrojados por la batimetría de control, se puede concluir que, según los términos de referencia de la modificación al contrato de concesión para la Terminal Granelera, no se ha sobrepasado el límite considerado para el inicio del dragado de mantenimiento (400 mil metros cúbicos).

A continuación, se adjunta la tendencia de depósito de material en base a la batimetría realizada en el mes de noviembre del 2020.

Gráfico N° 14
Tendencia mediciones batimétricas.



Fuente: Secretaría de Fiscalización-Informes batimétricos.

De conformidad con el gráfico anterior, se han realizado 3 medidas batimétricas post-dragado, la primera corresponde a la finalización del dragado en noviembre del 2019, la segunda en mayo del 2020 y la tercera el pasado noviembre del 2020, por lo que aún es muy temprano para proyectar una fecha estimada para el próximo dragado.

4.4. Aspectos financieros.

4.4.1.1. Ingresos por concepto de canon.

4.4.1.1.1. Comportamiento de los ingresos.

Se analizaron las causas de las variaciones en los ingresos percibidos por el INCOP de parte de Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A., para el II semestre del año 2020 y se determinó que:

- Evaluando el comportamiento de los ingresos por canon, se registra una disminución del - 5% al cierre del II semestre del año 2020, comparado con el mismo período del año 2019.

Cuadro N° 14
Ingresos de canon acumulado al II semestre de cada año SPGC

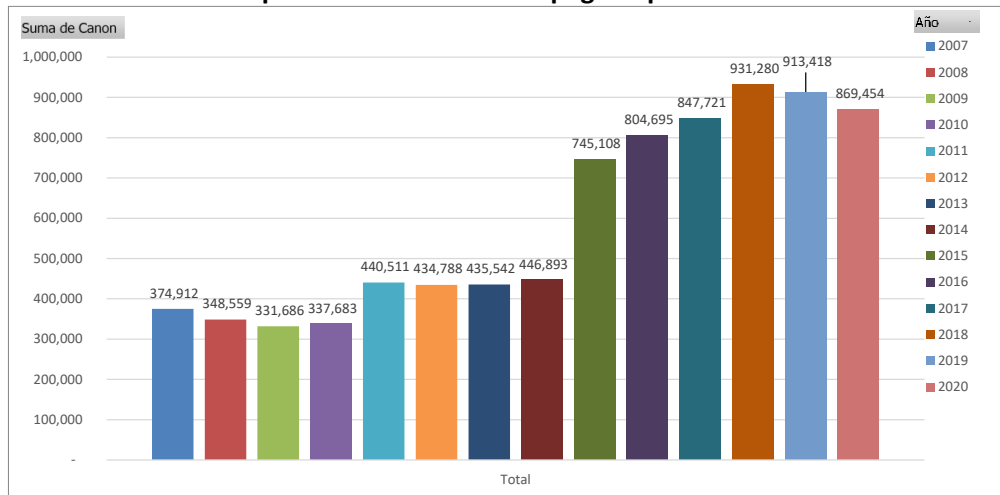
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
236,840	237,033	235,397	228,631	367,894	373,568	421,501	508,941	447,616	417,536

Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP.

- Los ingresos por canon de Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A. se han visto afectados por el covid 19, se presenta una disminución del 5% de los ingresos del 2020 comparados con el año 2019.

A continuación, se presenta un gráfico con el comportamiento de los ingresos desde el año 2007 hasta el año 2020, de la SPGC S.A.

Gráfico N° 15
Comportamiento del Canon pagado por SPGC S.A.



Fuente: Secretaría Fiscalización, INCOP

Como se puede observar en el gráfico anterior, los ingresos de Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A., sufrieron un incremento del 66,73% en el año 2015, esto se debió principalmente al inicio de las operaciones de la Nueva Terminal Granelera, a la cual le correspondía una indexación contractual de las tarifas; para el período 2016 los ingresos de canon aumentaron un 8% con respecto al cierre del 2015 y en el año 2017, 2018 y 2019 los ingresos se incrementaron un 5%, 10% y -2% respectivamente, al cierre del año 2020 los ingresos alcanzan los USD\$869.454 lo que representa un decrecimiento del -5% con respecto al mismo periodo del 2019.

4.4.1.1.2. Verificación de ingresos por canon.

Se verificó que los ingresos por canon se calcularan y cobraran de acuerdo con la normativa correspondiente; además, se comprobó el cumplimiento de la presentación de los informes y los pagos efectuados por el concesionario.

Para estos efectos, se revisaron los ingresos del concesionario, según el reporte de facturación y se verificó y comprobó contra las muestras de la facturación real de cada mes. También se revisó el cálculo del 40% de los servicios de estadía y muellaje que se le pagan a la Sociedad Portuaria de Caldera S.A.; así mismo, se revisaron las notas de crédito y débito generadas.

Se detallan a continuación los resultados obtenidos:

Ingresos y canon:

Se revisó que el ingreso bruto para el II semestre del año 2020, fue de USD \$8.677.121,41, menos 40% de los servicios de estadía y muellaje, menos notas de crédito, se consideró un ingreso total de USD \$8.350.717,46 sobre el cual se aplicó canon del 5% respectivo calculado en USD \$417.535,87.

Cuadro N° 15
Cálculo de Ingresos por Canon provenientes de SPGC II semestre 2020
SOCIEDAD PORTUARIA GRANELERA CALDERA (SPGC S.A.)
FACTURACIÓN II SEMESTRE 2020

Mes	Facturación	Notas Crédito	+Facturación Neta	+ 40% (Estadía y Muellaje)	- 40% (Estadía y Muellaje)	Ingreso total	Canon (5%)
Julio	1,190,868.17	-	57,067.72	1,133,800.46	10,598.83	1,140,802.00	57,040.10
Agosto	1,402,549.33	-	221,300.80	1,181,248.52	2,426.55	1,161,218.12	58,060.91
Setiembre	1,938,065.45	-	23,890.83	1,914,174.62	4,431.95	1,891,191.14	94,559.56
Octubre	1,300,887.04	-	-	1,300,887.04	8,654.16	1,303,022.53	65,151.13
Noviembre	1,271,146.48	-	-	1,271,146.48	22,071.97	1,282,829.52	64,141.48
Diciembre	1,573,604.94	604.32	1,573,000.62	9,318.63	10,665.11	1,571,654.14	78,582.71
Total II Sem	8,677,121.41	-	301,655.03	8,374,257.74	57,502.09	8,350,717.46	417,535.87

Fuente: Informes Ingresos Mensuales SPGC, II semestre 2020.

4.4.1.1.3. Verificación de tarifas.

Dentro del análisis que se realizó para este informe, se verificó que la aplicación de las tarifas por parte del concesionario se hiciera de forma adecuada y se obtuvieron los siguientes resultados:

- Se verificó que la Unidad Técnica de Supervisión y Control está supervisando la aplicación de las tarifas establecidas en el Contrato de Concesión, lo cual realizan por medio de una muestra física de facturas aleatorias y los informes de la concesionaria.
- Mediante revisión electrónica de las facturas, se confirmó que las tarifas y precios utilizados por Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, son las publicadas en el Diario La Gaceta N° 46 — lunes 9 de marzo del 2020, donde se aprobó el ajuste de las tarifas que han de regir a partir de esa fecha en la nueva Terminal Granelera de Puerto Caldera, de acuerdo con lo establecido en el contrato. Las tarifas aprobadas y vigentes son las siguientes:

**INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS
DEL PACÍFICO**

Que la Junta Directiva de esta Institución mediante Acuerdo N° 6 Firme tomado en la Sesión N° 4207, celebrada el 12 de febrero del 2020, acordó aprobar la solicitud de ajuste ordinario anual de las tarifas para los servicios de la Concesionaria de Obra Pública con Servicios Públicos para la construcción y operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera (SPGC), presentado mediante oficio N° SPGC-GG-0012-2020 de fecha 5 de febrero de 2020, puesto que se está de acuerdo con el cálculo de la indexación presentada, en virtud de que se ajusta a lo dispuesto por la ARESSE, quedando las tarifas a aplicar por la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera (SPGC):

Tarifas Terminal Granelera 2020		
Servicio	Unidad de Cobro	Tarifa USA \$
Amarre y Desamarre	TRB	0,18
Estadía	Metro/eslora/hora	0,50
Estiba/Carga/Descarga/Recepción/ Despacho/Transferencia (Granos)	Tonelada métrica	5,05
Estiba/Carga/Descarga/Recepción/ Despacho/Transferencia (Otros graneles)	Tonelada métrica	6,48
Muellaje a la carga	Tonelada métrica	0,74
Almacenamiento	Tonelada métrica/día	0,22

Fuente: Oficio N° CR-INCOP-UTSC-0023-2020

De conformidad con el oficio N° CR-INCOP-GG-2020-0126 de fecha 11 de febrero del 2020, de la Gerencia General, oficio N° CR-INCOP-UTSC-0023-2020 de fecha 07 de febrero del 2020 de la Unidad Técnica de Supervisión y Control, oficio N° CR-INCOP-UTSC-AFC-2020-0003 de fecha 05 de febrero del 2020 del Área Financiera de las Concesiones, oficio N° CR-INCOP-SF-2020-017 de fecha 11 de febrero del 2020, de la Secretaría de Fiscalización.

Mba. Juan Ariel Madrigal Porras Proveedor General.—1 vez.—O. C. N° 30488.—Solicitud N° 187563.—(IN2020441856).

La revisión de las facturas consistió en tomar una muestra representativa de facturas de cada mes y se constató que las facturas coincidieran con el informe del Concesionario; además, que las tarifas y precios fueran los correctos.

4.4.1.1.4. Facturación.

Cumpliendo con los objetivos de este informe, se investigó la existencia de duplicidad en las facturas emitidas, así como la veracidad del contenido de estas, existencia de valores nulos, negativos o iguales a cero en los montos de las facturas y se revisaron los demás elementos importantes, llegándose a los siguientes resultados:

- El período en análisis está comprendido entre 1º de julio y el 31 de diciembre de 2020, durante el cual la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, facturó USD\$8,7 millones en servicios portuarios.
- Se utilizó para este informe, una muestra representativa de facturas seleccionada para cada mes.
- Se confirmó que no existe duplicidad en las facturas emitidas.
- En la muestra de facturas electrónicas, para la fiscalización de facturas se consideró las de mayor monto y se determinó la veracidad del contenido de estas, en cuanto a Fecha, Número factura, Cliente, Buque, Monto total y Tarifas.

4.4.1.1.5. Cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Según lo estipulado en la Adenda No 2 del Contrato de Concesión de la Terminal Granelera en la cláusula No.4.7.2.6 "Participación Económica", donde se establecen las participaciones económicas del Concesionario, al iniciar la operación de la nueva Terminal Granelera, un 40% de los ingresos percibidos de los servicios de estadía y muellaje, será trasladado como ingreso de la Concesión de Servicios Públicos de Carga y Descarga, quedando un 60% de los ingresos brutos reportados.

Condición que fue fiscalizada durante el periodo en estudio por la Secretaría de Fiscalización.

4.4.1.2. Estados financieros.

En este informe no se incluye un análisis financiero detallado de los concesionarios, en virtud que posteriormente se realizará un informe específico de la situación financiera de dichas empresas, basado en los Estados Financieros Auditados en dólares de Estados Unidos de América, con corte al 31 de diciembre 2020.

Los estados financieros son presentados por la Concesionaria en el mes de abril del 2021.

5. Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico.

5.1. Análisis y evaluación de las operaciones marítimas.

5.1.1.1. Maniobras.

En el Contrato de Concesión en numeral 1.5.1.1 Tiempos estimados para el atraque, desatraque de embarcaciones y desplazamiento, cita:

En condiciones normales, las maniobras de atraque se efectuarán dentro de los siguientes parámetros:

Cuadro N° 16
Tiempos estimados para atraque y desatraque.

	Caldera	Puntarenas	Punta Morales
Atraque	60 minutos	60 minutos	60 minutos
Desatraque	60 minutos	60 minutos	60 minutos

Fuente: Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico

Al cierre del período de este informe esta Secretaría de Fiscalización, no ha detectado que se hayan dado no conformidades por el cumplimiento de estos tiempos para el atraque y el desatraque de las naves, a su vez no se han presentado quejas ante la Administración Concedente debido a retrasos en las maniobras.

5.1.1.2. Desplazamientos.

De conformidad con la “Adenda al Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores, en la Vertiente del Pacífico”, se estableció que las maniobras de desplazamiento deben realizarse en los siguientes tiempos:

Cuadro N° 17
Cláusula 1.5.1.1 Tiempos de desplazamiento

	Caldera	Puntarenas	Punta Morales
Atraque	60 minutos	60 minutos	60 minutos
Desatraque	60 minutos	60 minutos	60 minutos
Tiempo de desplazamiento desde Caldera	5 minutos	50-60 minutos	110-120 minutos

Fuente: Adenda al contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico

Al cierre del período de este informe esta Secretaría de Fiscalización, no ha detectado que se hayan dado “no conformidades” en el cumplimiento de estos tiempos de desplazamiento.

5.1.1.3. Movimientos de atraque y desatraque.

Durante el semestre en estudio, se validaron las condiciones de atraque y desatraque de las diferentes naves que arribaron al puerto. Esta comprobación se realizó mediante una revisión de los informes mensuales presentados por SAAM de Costa Rica S.A., donde se desglosan las maniobras de atraque y desatraque para cada buque en puesto 1, 2, 3 y 4.

No se tiene registro que se hayan presentado reclamos o quejas para la asistencia de embarcaciones y sus maniobras de atraque y desatraque

5.1.1.4. Otros servicios marítimos.

Durante el periodo de estudio, se verificó el cumplimiento del Anexo A: Disposiciones para Operaciones de Remolcadores del Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico.

Específicamente el uso del remolcador a toda nave con Tonelaje de Registro Bruto (TRB), superior a 500 toneladas, la cual está obligada a utilizar remolcador para las maniobras de atraque y desatraque.

Así mismo el servicio de lanchaje y pilotaje se ha prestado regularmente y sin interrupciones de conformidad con el anexo B: Disposiciones para Operaciones para Pilotaje y Lanchaje del Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico.

También se han presentado servicios de doble maniobra y Shifting.

En términos generales la concesionaria SAAM, ha prestado los servicios públicos marítimos en apego a los requerimientos contractuales.

Así mismo, la disminución en la recalada de los buques tanto portacontenedores como graneleros ha provocado una reducción en los servicios de atraque y desatraque.

5.2. Aspectos financieros.

5.2.1.1. Ingresos por concepto de canon.

5.2.1.1.1. Comportamiento de los ingresos por canon.

Se analizaron las causas de las variaciones en los ingresos percibidos por el INCOP, de parte de Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A., para el II semestre del año 2020 y se determinó que:

- Evaluando el comportamiento acumulado al cierre del II semestre del año 2020, en comparación con el mismo período 2019, se evidencia una disminución del 6%.

Cuadro N° 18
Ingresos de canon al II semestre de cada año SAAM.

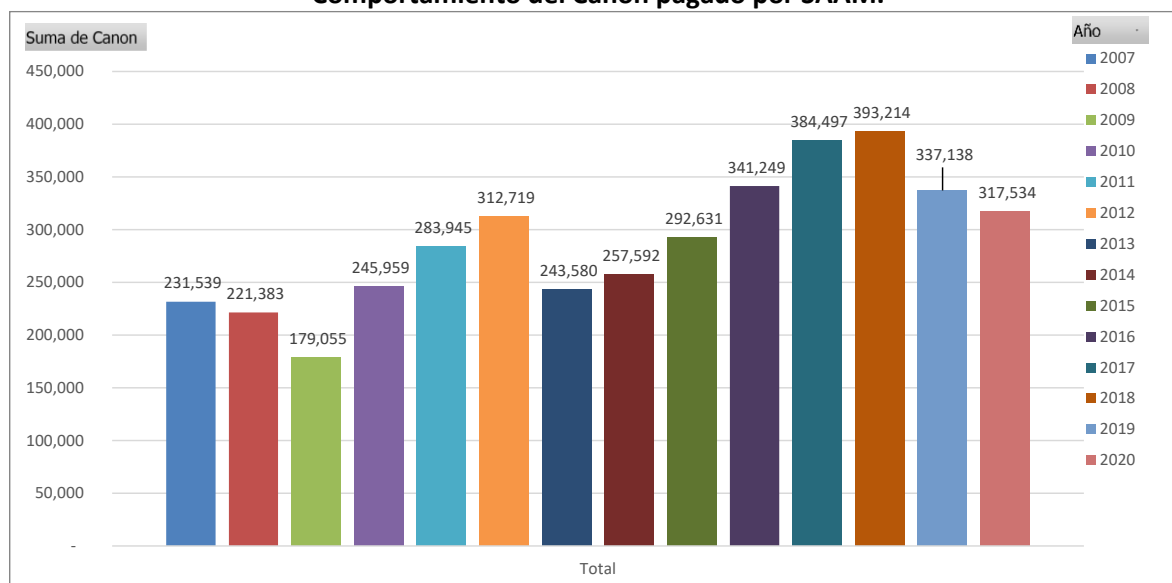
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
138,745	168,925	119,956	134,051	147,900	178,159	199,803	202,135	172,582	156,966

Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP.

- Al cierre del II semestre del 2020 ya se tienen registrados los efectos del covid 19, se muestra un decrecimiento de -6% en los ingresos con respecto al mismo periodo 2019, ha esto se le suma que ya en el año 2019 se había presentado una fuerte caída en los ingresos.

A continuación, se presenta un gráfico con el comportamiento de los ingresos desde el año 2007, hasta el año 2020, de SAAM:

Gráfico N° 16
Comportamiento del Canon pagado por SAAM.



Fuente: Elaboración propia, Secretaría Fiscalización INCOP.

Al observar el gráfico anterior, se observa la tendencia decreciente de los ingresos que inició en el 2019 y aumentó en el 2020 esto ha representado una fuerte disminución en los ingresos de canon, al cierre del periodo se registró una disminución de los ingresos del 6% comparada con el año 2019.

5.2.1.1.2. Verificación de ingresos por canon.

Se verificó que los ingresos por canon se calcularán y cobrarán de acuerdo con la normativa correspondiente; además, se comprobó el cumplimiento de la presentación de los informes y los pagos efectuados por el concesionario.

Para calcular el canon, se revisaron los ingresos reportados en la facturación, verificando y comparando los reportes enviados por el concesionario con las muestras de la facturación real de cada mes.

Se detalla a continuación los resultados obtenidos:

Ingresos y canon:

Se verificó que el ingreso bruto para el II semestre del año 2020, fue de USD \$3.139.326,17, y al no registrarse notas de débito y crédito el ingreso total fue de USD \$3.139.326,17 sobre el cual se aplicó canon del 5% respectivo calculado en USD \$156.966,31.

Cuadro N° 19
Cálculo de Ingresos por Canon provenientes de SAAM II semestre 2020.
SUDAMERICANA AGENCIAS AÉREAS Y MARÍTIMAS (SAAM S.A.)
FACTURACIÓN II SEMESTRE 2020

Mes	Facturación	NC_Cli	ND_Cli	Tiquetes	Ingreso total	Canon (5%)
Julio	479,860.41	-	-	-	479,860.41	23,993.02
Agosto	496,077.07	-	-	-	496,077.07	24,803.85
Setiembre	578,499.82	-	-	-	578,499.82	28,924.99
Octubre	554,236.80	-	-	-	554,236.80	27,711.84
Noviembre	550,141.62	-	-	-	550,141.62	27,507.08
Diciembre	480,510.45	-	-	-	480,510.45	24,025.52
Total	3,139,326.17	-	-	-	3,139,326.17	156,966.31

Fuente: Informes Técnicos Mensuales SAAM

5.2.1.1.3. Verificación de tarifas.

Dentro del análisis que se realizó para este informe, se verificó que la aplicación de las tarifas por parte del concesionario se hiciera de forma adecuada y se obtuvieron los siguientes resultados:

- Se verificó que la Unidad Técnica de Supervisión y Control está supervisando la aplicación de las tarifas establecidas en el Contrato de Concesión, lo cual hacen por medio de una muestra física de facturas aleatorias y su respectiva comparación con la lista de tarifas de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP) y los informes de la concesionaria.
- Mediante revisión física de facturas, se confirmó que las tarifas y precios utilizados por SAAM son las aprobadas por la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, en resolución RIT-024-2016, de las 15:00 horas del 19 de febrero del 2016 y de acuerdo con lo establecido en el contrato. Dicha revisión consistió en tomar una muestra representativa de facturas de cada mes y se revisó que las facturas coincidieran con el Informe del Concesionario y que las tarifas y precios fueran los correctos.

5.2.1.1.4. Ajuste tarifario.

El Ajuste Tarifario vigente fue el aprobado mediante la resolución RIT-024-2016, de las 15:00 horas del 19 de febrero del 2016, el Intendente de Transporte de la ARESEP, aprueba el incremento tarifario para los servicios de remolcaje, alquiler de remolcadores y alquiler de lanchas que se brindan en los puertos de la vertiente del Pacífico.

5.2.1.1.5. Facturación.

Cumpliendo con los objetivos de este informe, se investigó la existencia de duplicidad en las facturas emitidas, así como la veracidad del contenido de estas, existencia de valores nulos, negativos o iguales a cero en los montos de las facturas y se revisaron los demás elementos importantes, llegándose a los siguientes resultados:

- El período en análisis está comprendido entre 1º de julio y el 31 de diciembre del 2020, durante el cual SAAM facturó USD\$ 3,1 millones en servicios públicos de remolcadores.
- Se utilizó para este informe una muestra representativa de facturas seleccionada por cada mes.
- Se confirmó que no existe duplicidad en las facturas emitidas.
- En la muestra de facturas físicas se consideró las de mayor monto y se determinó la veracidad del contenido de estas en cuanto a Fecha, Número factura, Cliente, Buque, Monto total y Tarifas.

5.2.1.2. Estados financieros.

En este informe no se incluye un análisis financiero detallado de los concesionarios, en virtud que se realizará un informe específico de la situación financiera, basado en los Estados Financieros Auditados en dólares de Estados Unidos de América, con corte al 31 de diciembre de 2020.

El Concesionario estará entregando los informes financieros en el mes de abril del 2021.

5.3. Planes.

5.3.1.1. Plan de operaciones portuarias.

Conforme al Contrato Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores, en la Vertiente del Pacífico, no existe obligación contractual de presentar informes; sin embargo, la concesionaria presenta mensualmente informes sobre su gestión en diferentes aspectos técnicos, administrativos, operativos y legales.

Con base en estos informes y las bitácoras se validaron las siguientes condiciones:

- Registro de las operaciones marítimas y tipos de servicios prestados para los puertos de Puntarenas, Caldera y Punta Morales.
- Detalle de las facturas por los servicios prestados e ingresos provenientes de las operaciones marítimas.
- Disponibilidad de personal las 24 horas, los 365 días del año, lo cual fue corroborado por medios de los turnos de trabajo.

- Aplicación de lista de verificación previa de zarpe, según constancia en la bitácora de cubierta.
- Verificación diaria de las máquinas y se deja constancia en el libro de trabajos y posteriormente en el programa informático de mantenimiento.
- Llenado del registro de los reportes de servicio al buque y la liberación de la maniobra con la firma del capitán del buque.
- Incapacidades del personal de SAAM; además, con un reporte de enfermedades y/o accidentes laborales.
- Reclamos formales por parte de los clientes y las resoluciones respectivas de SAAM.
- Reportes detallados de las maniobras marítimas.
- Cualquier otro suceso o eventualidad en la gestión marítima de SAAM.

En términos generales, se evidenció un cumplimiento razonable de las directrices estipuladas en el Plan de Operaciones Marítimas de SAAM.

5.3.1.2. Plan de mantenimiento.

Según los controles y registros de esta Secretaría de Fiscalización, durante el semestre en estudio el remolcador Choroy salió a carena.

Mediante oficio SAAM-GG-1007-20, con fecha 24 de agosto 2020, la empresa SAAM, solicitó a la administración concedente la autorización para el zarpe al RAM y mediante oficio CR-INCOP-UTSC-0139-2020 remitido por el señor Mba. Jeison Carranza Villalobos, Sub Gerente, INCOP, se autoriza la salida a dique de dicho remolcador.

El Ingeniero Frezier Joaquín Anchía Vargas de la UTSC de INCOP, presenta el informe FJAV-2021-002 y basado en el anexo D del contrato de Concesión de Servicios Remolcadores celebrado por la empresa SAAM, indica que, de acuerdo con la inspección realizada a la embarcación en mención, se considera que los trabajos ejecutados cubren razonablemente con todo lo requerido en dicho anexo.

Por su parte, el Ingeniero Jeison Carranza Villalobos, Mba. Subgerente de INCOP, avala el informe del Ingeniero Anchía y expresa en el oficio CR-INCOP-UTSC-0015-2021 que considera que los trabajos realizados en la carena ejecutada al remolcador Choroy, se apegan razonablemente a los requisitos del contrato de concesión.

De conformidad con lo anteriormente expuesto, esta Secretaría de Fiscalización, ha comprobado que dichas actividades de mantenimiento a la embarcación se han efectuado razonablemente por parte de la Concesionaria SAAM S.A. y en apego a los requisitos contractuales.

6. Terminales portuarias administradas por INCOP.

6.1. Aspectos legales.

La Ley Constitutiva de INCOP No. 1721, estableció como objetivo principal el asumir las prerrogativas y funciones de Autoridad Portuaria, con el propósito de explotar, directa o indirectamente, de acuerdo con la Ley los puertos del Estado en el Litoral Pacífico del país (puertos de Puntarenas, Caldera, Quepos, Golfito), sus servicios portuarios, así como las actividades y facilidades conexas, con el fin de brindar de forma eficiente y eficaz; para fortalecer la economía nacional.

El artículo 17 bis de la Ley Constitutiva de INCOP, establece dentro de las funciones de la Secretaría de Fiscalización, fiscalizar los servicios otorgados en concesión, como los Administrados directamente por el INCOP.

Conforme a lo anterior, se realiza una revisión de los requisitos legales indispensables (laboral, seguridad social, cumplimiento pólizas, permisos, Código PBIP) que los administradores de los muelles deberán de cumplir.

6.2. Terminal Portuaria de Quepos.

6.2.1.1. Antecedentes.

El muelle de Quepos fue construido por la compañía Bananera de Costa Rica en el año 1939 y estuvo bajo su Administración hasta el año 1970.

En 1993, este muelle fue traspasado al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, según Decreto Ejecutivo No.11161-MOPT publicado en la Gaceta N° 95 del 19 de mayo de 1993, de conformidad con la Ley Constitutiva del INCOP.

6.2.1.2. Análisis y evaluación de ingeniería y operaciones.

6.2.1.2.1. Operaciones portuarias

En el siguiente cuadro se resumen las operaciones portuarias que se llevaron a cabo en la terminal de Quepos durante el semestre en estudio:

Cuadro N° 20
Operaciones Portuarias.

Periodo	Terminal de Quepos		
	Movilización Carga Tm	Arribo de Buques	Movimiento Pasajeros
jul-20	32	76	0
ago-20	36	106	0
sep-20	14	51	0
oct-20	50	95	0
nov-20	85	104	0
dic-20	94	126	0
Total	311	558	0

Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP.

La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Quepos, durante el segundo semestre del año 2020, fue de 311 tm, la cual experimentó un decrecimiento de un 65 % con respecto al mismo periodo del año 2019, donde se movilizaron 884 tm.

En cuanto al arribo de Buques, para el segundo semestre 2020, arribaron a la Terminal de Quepos un total de 558 naves, lo que representa un decrecimiento de un 60% con respecto al mismo periodo del año 2019.

Es importante mencionar que este puerto tiene una vocación turística, de allí las cantidades de cargas movilizadas durante el período; es importante mencionar que la mayoría de las naves que arriban a esta terminal son pequeñas embarcaciones de pesca.

El decrecimiento en las operaciones portuarias de esta terminal está asociado a las medidas impuestas por el gobierno para el control de la propagación del covid19 y cancelación de itinerarios de naves de vocación turística que arriban al Puerto.

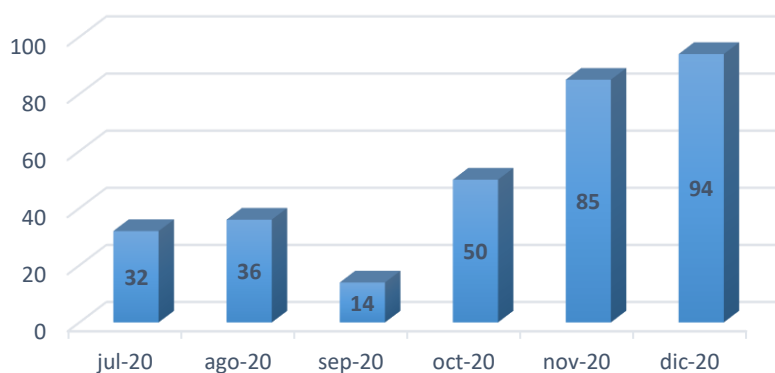
Durante el semestre en estudio no se registran movimiento de pasajeros, fundamentalmente las operaciones de naves turísticas se realizan en bahía con el tránsito de pasajeros por medio del muelle tender.

Los datos de operaciones portuarias fueron verificados mediante una revisión de la estadística portuaria, que elabora la Unidad de Planificación Institucional de INCOP.

Esta estadística se obtiene a partir de los registros de movimiento de carga por cada buque que arriba a la Terminal que son ingresados por el responsable del Muelle al sistema de estadísticas de INCOP.

Gráfico N° 17

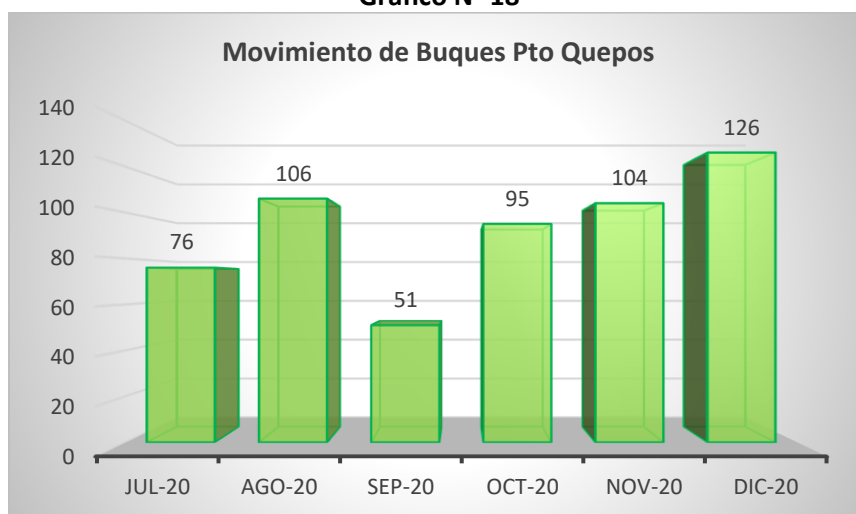
Movimiento de Carga Pto Quepos



Fuente: Planificación Institucional, INCOP.

Gráfico N° 18

Movimiento de Buques Pto Quepos



Fuente: Planificación Institucional, INCOP.

6.2.1.3. Aspectos financieros.

6.2.1.3.1. Comportamiento de los ingresos de Quepos.

Específicamente con respecto al Puerto de Quepos, se analizaron las causas de las variaciones en los ingresos percibidos por el INCOP, de parte de este puerto para el II semestre del año 2020 y se determinó que:

Los ingresos del Puerto de Quepos representaron sólo el 2% de los ingresos propios de INCOP y del total general de INCOP representa el 0,73%, en valores absolutos representa un total de USD\$0,08 millones.

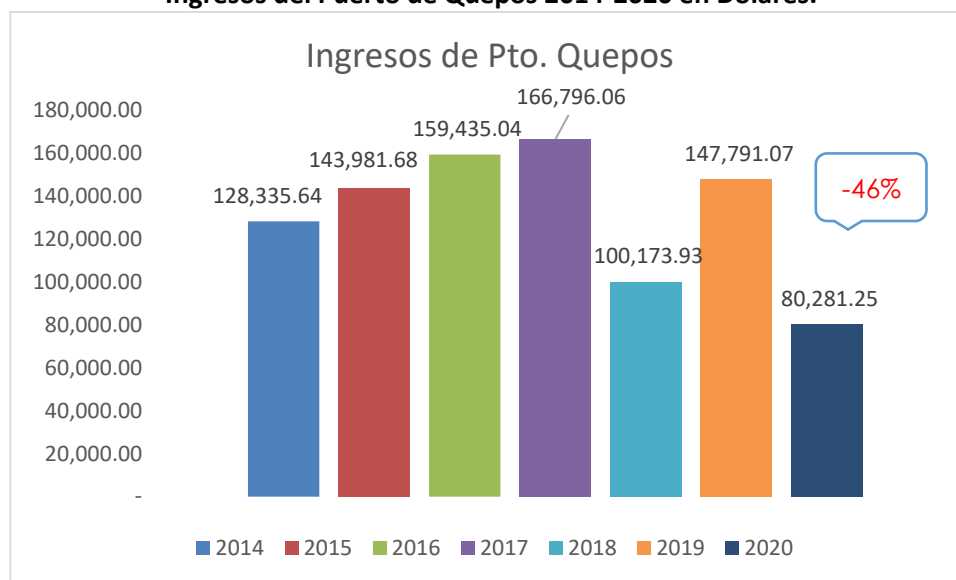
Cuadro N° 21 Ingresos anuales Muelle de Quepos.

Puerto de Quepos													
Año	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total
2014	32,412.74	18,836.71	26,290.11	8,930.01	3,665.39	3,541.49	3,992.13	3,614.41	2,052.29	2,054.36	3,345.92	19,600.08	128,335.64
2015	25,639.37	24,526.61	32,915.48	9,487.91	11,101.85	4,634.30	5,116.00	3,393.26	1,820.70	2,148.80	3,855.19	19,342.21	143,981.68
2016	35,965.16	35,706.57	18,002.62	12,775.47	11,246.82	4,541.22	4,625.90	3,930.55	2,361.59	2,453.59	3,401.01	24,424.54	159,435.04
2017	42,254.34	30,813.29	30,223.18	28,805.50	4,446.84	5,356.09	4,517.64	4,824.44	2,297.70	895.42	581.83	11,779.79	166,796.06
2018	26,140.15	17,695.42	15,224.23	10,241.22	3,459.44	2,342.80	2,745.85	3,271.46	9,135.91	320.39	514.66	9,082.40	100,173.93
2019	32,066.59	27,751.19	7,829.62	14,132.18	12,452.49	2,276.03	2,100.15	2,616.48	2,161.03	17,872.49	3,533.64	22,999.18	147,791.07
2020	33,866.92	18,088.57	14,816.55	1,100.46	833.20	1,548.31	1,226.50	2,155.99	685.34	1,850.07	1,894.89	2,214.43	80,281.25

Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP, 2020

A continuación, se presenta un gráfico con el comportamiento de los ingresos de Quepos desde 2014 hasta 2020.

Gráfico N° 19
Ingresos del Puerto de Quepos 2014-2020 en Dólares.



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP, 2020.

Los ingresos del Puerto de Quepos muestran un comportamiento estacional en todos los años de estudio, se observó una tendencia creciente en los mismos, se registraron aumentos del 12%, 11% y 5% para los años 2015, 2016 y 2017 respectivamente. En el año 2018, el muelle tender no estuvo funcionando la mayor parte del año esto produjo una reducción en los ingresos del 40%.

Al cierre del año 2020 el puerto de Quepos es uno de los más golpeados por la Crisis que ha generado el covid-19, los ingresos han experimentado una disminución del -46% comparado con el periodo previo.

6.2.1.4. Infraestructura portuaria.

La Secretaría de Fiscalización, inspeccionó la Terminal Portuaria de Quepos durante el segundo semestre del año 2020, dónde se pudo observar y dar seguimiento a las actividades de mantenimiento, así como al avance del proyecto de rehabilitación y reparación del rompeolas.

Como resultado de dicha inspección, se realiza el informe de fiscalización con número de oficio CR-INCOP-SF-2020-062, presentado para conocimiento de Junta Directiva, el informe se encuentra en el anexo N°3.

Por otra parte, con respecto al plan de mantenimiento de infraestructura de la Terminal de Portuaria de Quepos, esta Secretaría de Fiscalización puede concluir que ha sido implementado de manera razonable.

6.3. Terminal Portuaria de Puntarenas.

6.3.1.1. Antecedentes.

En el año de 1814, se declaró a Puntarenas, como puerto mayor de Costa Rica, en 1834, se proyectó trasladar el puerto a Caldera, pero en 1840, se rehabilita el puerto bajo la Administración de Braulio Carrillo, quien implementó importantes medidas en materia de comercio marítimo.

Para el año de 1871, se estrena el primer muelle metálico y el Edificio de la Aduana en Puntarenas, se establece el primer ferrocarril que uniría el muelle con las bodegas. Para el año 1927, se construyó el muelle que se conociera como el Muelle Grande de Puntarenas. Entre los años de 1814-1982, Puntarenas fue el puerto más importante del Litoral Pacífico costarricense.

6.3.1.2. Aspectos legales.

En el tema de seguridad portuaria es importante mencionar en este informe que el código PBIP de la Terminal Portuaria de Puntarenas vencía el 31 de octubre de 2020.

Es de suma importancia para las terminales portuarias que se dediquen al comercio internacional el contar con este certificado de seguridad portuaria, con el fin de otorgar confiabilidad a los buques que atracquen en las instalaciones y así velar por la seguridad marítima en la interfaz buque-puerto.

La Administración de INCOP ha realizado varias acciones con la finalidad de cumplir con los requerimientos, dichas acciones se desglosan en el oficio dirigido a la División Marítimo-Portuaria número CR-INCOP-GG-2020-0963 del 25 de noviembre, mediante el cual se aportan las evidencias de las acciones realizadas por INCOP para cumplir con las prevenciones.

La División Marítima Portuaria mediante el oficio DVMP-DNS-2020-1170 del 05 de diciembre de 2020 remite el informe de seguimiento para la instalación portuaria de Puntarenas y definiendo algunas prevenciones como cumplidas y otras como no cumplidas y condicionando el otorgamiento de la renovación del PBIP al cumplimiento de estas.

Como resultado el Código PBIP de la terminal Portuaria de Puntarenas se encuentra vencido a pesar de que la administración ha realizado acciones para su renovación la misma no se ha podido lograr, por este motivo la administración deberá gestionar lo pertinente para su renovación.

6.3.1.3. Análisis y evaluación de Ingeniería y Operaciones.

6.3.1.3.1. Operaciones portuarias.

En el siguiente cuadro se resumen las operaciones portuarias que se llevaron a cabo en la terminal de Puntarenas durante el semestre en estudio:

Cuadro N° 22
Operaciones Portuarias.

Periodo	Terminal de Puntarenas		
	Movilización Carga Tm	Arribo de Buques	Movimiento Pasajeros
jul-20	256.43	3	0
ago-20	337.42	3	0
sep-20	518.09	6	0
oct-20	93.28	1	0
nov-20	0	0	0
dic-20	0	0	0
Total	1205.22	13	0

Fuente: Planificación Institucional INCOP.

Es importante señalar que esta terminal es de vocación turística destinada a la atención de cruceros por lo que la movilización de carga que se reporta es principalmente basura, suministros, agua y cualquiera otra mercadería que el buque requiera o bien desembarque.

La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Puntarenas, durante el segundo semestre del año 2020, fue de 1205,22 tm, la cual experimentó un decrecimiento de un 10% con respecto al mismo periodo del año 2019, donde se movilizaron 1 344,01 tm.

La cantidad de arribos de naves en la terminal de Puntarenas, durante el segundo semestre del año 2020, fue de **13** naves y experimentó un decrecimiento de un 60 % con respecto al mismo periodo del año 2019, donde arribaron 32 cruceros.

No se registran movimientos de pasajeros durante el periodo de estudio, debido a las medidas impuestas por los gobiernos (cierre de fronteras) para controlar la propagación del covid19, las cuales han impactado directamente la operación de esta terminal.

Los datos de las operaciones portuarias fueron verificados mediante una revisión de la estadística portuaria, que elabora la Unidad de Planificación Institucional de INCOP.

Esta estadística se obtiene a partir de los registros de movimiento de carga por cada buque que arriba a la Terminal, que son ingresados por el responsable del Muelle a sistema de estadísticas de INCOP.

Gráfico N° 20

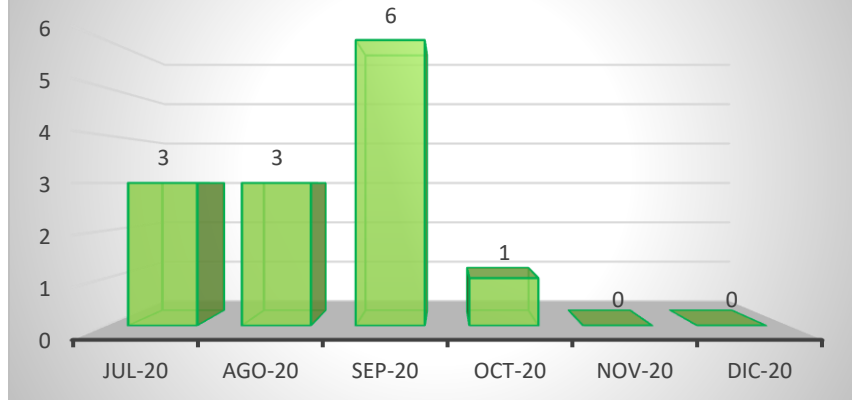
Movimiento de Carga Pto Puntarenas



Fuente: Planificación Institucional INCOP

Gráfico N° 21

Movimiento de Buques Pto Puntarenas



Fuente: Planificación Institucional INCOP

Es importante mencionar que esta terminal han sido una de las más afectadas en términos operativos debido a las medidas impuestas por las autoridades a nivel internacional (cierres de fronteras) para controlar la propagación del covid-19 y por ende la clausura de los viajes de cruceros a nivel mundial.

Se espera que para el primer semestre del 2021 se reinicien los itinerarios de cruceros con los protocolos Covid-19 aprobados por las líneas de cruceros y del Ministerio de Salud.

6.3.1.4. Aspectos financieros.

6.3.1.4.1. Comportamiento de los ingresos del Puerto de Puntarenas.

Específicamente con respecto al Puerto de Puntarenas, se analizaron las causas de las variaciones en los ingresos percibidos por el INCOP, de parte de este puerto para el cierre del año 2020 y se determinó que:

Los ingresos del Puerto de Puntarenas representan el 12% de los ingresos propios de INCOP y del total general de INCOP representa el 4%, y en valores absolutos representa un total de USD\$0,42 millones.

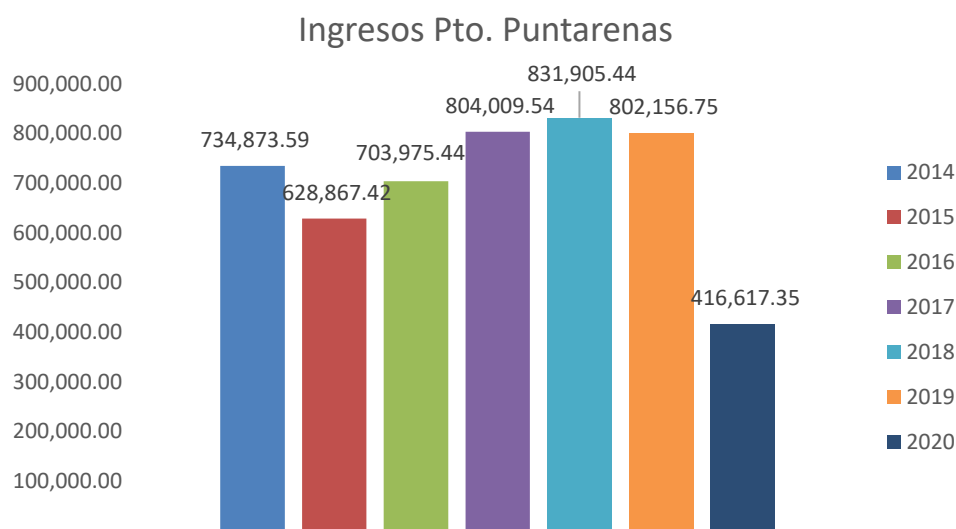
Cuadro N° 23
Ingresos anuales Muelle de Puntarenas.

Puerto de Puntarenas													
Año	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total
2014	144,683.29	16,795.31	82,746.97	162,720.64	68,041.08	10,456.07	27.41	11,203.45	18,091.84	81,400.66	101,610.09	37,096.78	734,873.59
2015	73,519.92	64,344.94	59,889.01	119,212.46	59,943.57	7,956.22	6,980.74	-	24,628.77	44,051.58	32,936.29	135,403.92	628,867.42
2016	75,784.95	50,007.84	55,026.89	110,916.07	73,473.65	6,703.01	-	-	34,953.93	88,518.42	76,532.26	132,058.42	703,975.44
2017	127,928.14	46,058.01	85,466.96	98,726.66	52,041.79	19,736.38	6,359.95	15,449.94	21,809.89	151,906.75	105,449.12	73,075.95	804,009.54
2018	217,466.03	66,828.26	71,563.19	152,971.07	52,017.45	14,978.52	31.32	9,891.77	9,188.42	74,208.78	48,442.51	114,318.12	831,905.44
2019	115,143.84	85,357.03	105,674.86	86,903.32	17,239.99	271.62	5,176.57	57,898.63	8,122.76	120,795.89	119,132.99	80,439.25	802,156.75
2020	185,460.93	38,815.95	46,077.03	4,014.43	4,641.60	20,933.21	50,344.15	21,934.91	31,051.64	11,354.88	717.36	1,271.25	416,617.35

Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP, 2020.

A continuación, se presenta un gráfico con el comportamiento de los ingresos de Puntarenas desde el año 2014 al 2020.

Gráfico N° 22
Ingresos del Puerto de Puntarenas 2014-2020 en Dólares.



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP, 2020.

Los ingresos del Puerto de Puntarenas muestran un comportamiento estacional y estable en los últimos cinco años, se observa también una tendencia creciente en los mismos, se registran un menos -14%, 12%, 14%, 3% y -29% para los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019 respectivamente.

Al cierre del año 2020 el puerto de Puntarenas es también uno de los más golpeados por la Crisis que ha generado el covid-19, los ingresos han experimentado una disminución del -48% comparado con el periodo previo; producto de las medidas impuestas por las autoridades sanitarias (cierre de fronteras) a efectos de mitigar la propagación del Covid-19, lo cual ha provocado la cancelación de los atraques de las naves de cruceros.

6.3.1.5. Infraestructura portuaria.

Para el periodo en estudio, se efectuaron inspecciones de fiscalización por parte de esta Secretaría de Fiscalización, con el propósito de darle seguimiento al mantenimiento de la infraestructura y proyectos de construcción.

6.3.1.5.1. Rehabilitación y reforzamiento del Muelle de Puntarenas.

El proyecto de “Reforzamiento del Muelle de Puntarenas”, se adjudicó a la empresa Desarrollos Urbanísticos Almada S.A. para su ejecución y a la empresa Camacho y Mora S.A. encargada de la inspección de dicha obra, donde se iniciaron labores en el mes de julio de 2018, cuyo trabajo consistió en el reforzamiento y protección catódica del muelle, con el fin de darle mantenimiento y reparación necesaria a las vigas transversales y pilotes.

El proyecto consistió en rehabilitar un total de 68 vigas de concreto (con dimensiones de 52,5cm x 50cm y una resistencia mínima de concreto de 350 Kg/cm²) en el puente de acceso del muelle.

Al cierre de este informe, las 68 vigas de concreto se encontraban debidamente reforzadas, ya no había personal de construcción en el sitio y el área de trabajo se encontraba limpia y libre de escombros, este proyecto tuvo un costo de \$67 405 186,15, quedando pendiente la recepción definitiva de la obra por parte de la Dirección de Operaciones de INCOP.

6.3.1.5.2. Caseta de guardas, entrada al muelle.

Durante el periodo de estudio, se continuó con los trabajos de construcción de la caseta de guardas en la entrada del muelle, la cual había sufrido un atraso considerable, a causa de la aprobación de los permisos constructivos por parte del Ministerio de Salud y el colegio de ingenieros.

Un dato importante es que en el diseño de la caseta venía un baño, no obstante, al no obtener los permisos ambientales y de salud para la instalación de un servicio sanitario, se tuvo que clausurar y dicha área será utilizada temporalmente como bodega, dejando las previstas para cuando se obtengan los permisos correspondientes se pueda instalar el servicio sanitario.

El proyecto también incluía la construcción de un arco a la entrada del muelle, con estructura de techo, posado sobre 2 bases de concreto que dan un aspecto moderno a la Terminal Portuaria.

Figura N° 7

Arco en la entrada al muelle, nueva fachada (no posee iluminación).



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP.

Al cierre de este informe, el proyecto se encontraba en etapa de recepción, estando al pendiente la firma del acta, con una inversión de ₡ 37 598 767,99 colones IVA incluido.

Con respecto al cumplimiento del plan anual de mantenimiento de infraestructura, esta Secretaría de Fiscalización puede concluir que ha sido implementado de manera razonable.

6.4. Terminal Portuaria de Golfito.

6.4.1.1. Antecedentes.

Fue construido en el año 1939 por la Compañía Bananera de Costa Rica, con el propósito exclusivo de servir de plataforma, para la exportación de banano a los Estados Unidos.

Esta compañía bananera lo administró y operó hasta el año 1984, fecha en que abandonó sus actividades en la zona.

Por orden de la Sala Constitucional el INCOP asume la Administración de la Terminal de Golfito; a partir del 01 de abril del año 2007.

6.4.1.2. Análisis y evaluación de Ingeniería y Operaciones.

6.4.1.2.1. Movilización de carga.

En el siguiente cuadro se resumen las operaciones portuarias que se llevaron a cabo en la terminal de Golfito durante el semestre en estudio:

Cuadro N° 24
Operaciones Portuarias.

Periodo	Terminal de Golfito		
	Movilización Carga Tm	Arribo de Buques	Movimiento Pasajeros
jul-20	35 553.5	6	0
ago-20	32 215.75	8	0
sep-20	29 585.08	10	0
oct-20	15 010.01	5	0
nov-20	28 213.86	9	0
dic-20	8 279.12	7	0
Total	148 857.32	45	0

Fuente: Planificación Institucional INCOP.

La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Golfito, durante el segundo semestre del año 2020, fue de 148 857,32 y experimentó un crecimiento de un 20 % con respecto al mismo periodo del año 2019, donde se movilizaron 124 117,98 tm.

Este crecimiento en la movilización de carga específicamente la exportación de aceite de palma en de la terminal portuaria se ha mantenido constante durante el semestre pese a los efectos de la pandemia por covid19.

No obstante, el arribo de naves durante el segundo semestre del 2020 presentó un decrecimiento de un 30%, al compararlo con el mismo periodo del año 2019, muy relacionado con el arribo de naves de cruceros los cuales se han mantenido clausurados por la Pandemia.

Cabe resaltar que esta Terminal comparte una vocación turística con la exportación de aceite de palma.

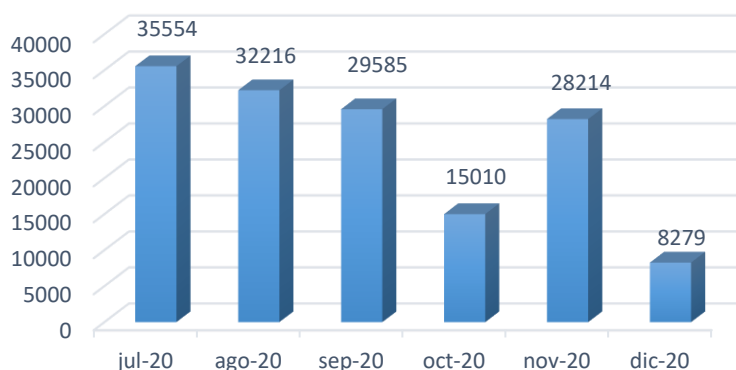
A raíz del cierre de fronteras para disminuir la propagación del covid-19 no se registra tráfico de turistas en esta terminal.

Los datos de las operaciones portuarias fueron verificados mediante una revisión de la estadística portuaria, que elabora la Unidad de Planificación Institucional de INCOP.

Esta estadística se obtiene a partir de los registros de movimiento de carga por cada buque que arriba a la terminal que son ingresados por el responsable del Muelle a sistema de estadísticas de INCOP.

Gráfico N° 23

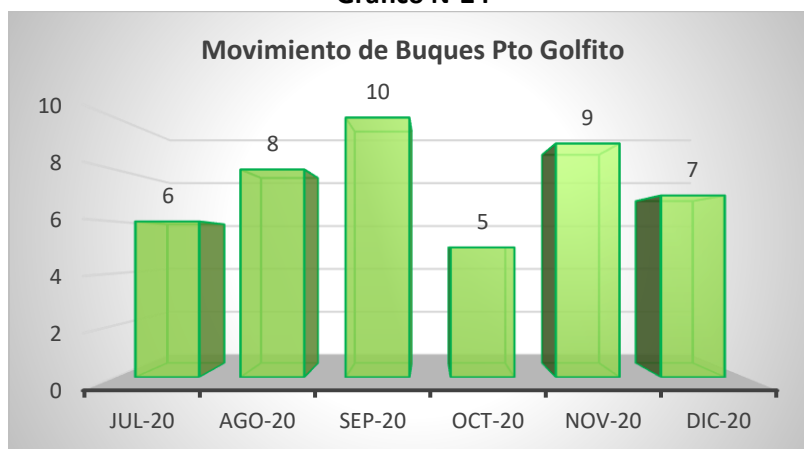
Movimiento de Carga Pto Golfito



Fuente: Planificación Institucional INCOP

Gráfico N°24

Movimiento de Buques Pto Golfito



Fuente: Planificación Institucional INCOP

6.4.1.3. Aspectos financieros.

6.4.1.3.1. Comportamiento de los ingresos del Puerto de Golfito.

Específicamente con respecto al Puerto de Golfito, se analizaron las causas de las variaciones en los ingresos percibidos por el INCOP para el segundo semestre del año 2020 y se determinó que:

Los ingresos del Puerto de Golfito representan el 18% de los ingresos propios de INCOP y del total general de INCOP representa el 6%, y en valores absolutos representa un total de USD\$0,65 millones.

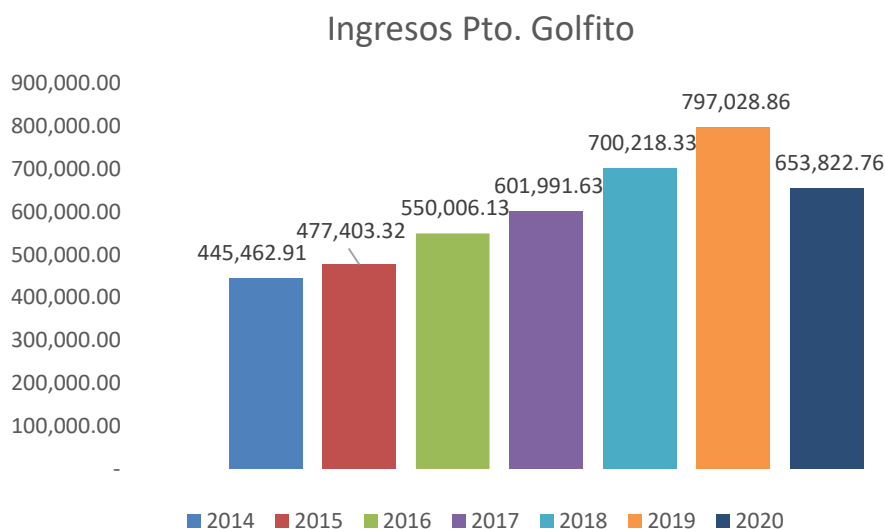
Cuadro N° 25
Ingresos anuales Muelle de Golfito.

Puerto de Golfito													
Año	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total
2014	63,549.33	29,916.54	41,204.08	22,910.55	19,552.47	67,733.32	25,916.31	25,036.31	32,573.10	56,947.16	11,442.47	48,681.26	445,462.91
2015	21,250.07	61,105.35	50,728.64	33,976.12	33,628.14	50,945.25	18,231.19	23,482.24	41,307.27	61,259.12	23,967.39	57,522.54	477,403.32
2016	29,988.93	82,429.45	24,099.88	43,949.33	36,900.24	105,285.88	37,590.30	34,096.65	42,987.82	10,506.64	47,661.20	54,509.81	550,006.13
2017	74,198.40	46,983.58	46,085.82	58,384.32	40,471.55	63,897.36	50,705.21	13,596.82	53,154.03	54,711.90	56,377.38	43,425.26	601,991.63
2018	69,833.42	48,339.75	70,192.59	55,131.33	49,562.37	39,997.69	64,525.29	48,698.57	56,810.46	93,232.60	64,203.58	39,700.68	700,218.33
2019	149,415.13	60,936.83	50,554.40	52,079.22	80,127.12	64,492.21	50,281.20	31,474.22	60,621.16	61,834.44	59,989.58	75,223.35	797,028.86
2020	60,502.34	35,002.34	60,007.19	54,446.51	15,610.58	67,820.02	72,011.20	48,405.89	77,448.18	45,319.34	76,656.65	40,592.52	653,822.76

Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP, 2020.

A continuación, se presenta un gráfico con el comportamiento de los ingresos de Golfito desde el año 2014 al 2020.

Gráfico N° 25
Ingresos del Puerto de Golfito 2014-2020 en Dólares.



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

Los ingresos del Puerto de Golfito muestran un comportamiento estacional en los últimos cinco años, se observa también una tendencia creciente en los mismos, se registra el siguiente comportamiento del 7%, 15%, 9%, 16% y 37% para los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019 respectivamente.

Al cierre del periodo del 2020 golfito es el muelle menos afectado con una caída del 18% en los ingresos, con respecto al 2019, esto como producto de la continuidad de las exportaciones de aceite de palma durante el semestre en estudio.

6.4.1.4. Infraestructura portuaria.

La Secretaría de Fiscalización realizó una inspección a la Terminal Portuaria de Golfito durante el periodo de estudio, con el propósito de darle seguimiento al mantenimiento de la infraestructura.

Como resultado de dicha fiscalización, se pueden mencionar una serie de observaciones en el avance del siguiente proyecto:

6.4.1.4.1. Sistema contra incendios.

Se está instalando un sistema contra incendios para dicha terminal; parte de obras conexas para dicho sistema, consiste en la construcción del tanque de almacenamiento de agua, cuyas dimensiones son de 6m x 4,65m x 4,5m de altura, además, contiguo al tanque se construyó también una caseta, con dimensiones de 3m x 4,48m de eje a eje.

Según las especificaciones técnicas la resistencia del concreto debe ser mayor a 290 Kg/cm².

La empresa adjudicada para llevar a cabo la construcción de este sistema es Confort Climático, dicho proyecto tenía programada una duración aproximada a los 120 días naturales (4 meses) y tiene un costo de inversión de \$218 207 600,00 colones.

A la fecha de cierre de este informe, Este proyecto se encuentra en ejecución, solamente está en proceso el sellado del tanque, ya se realizaron pruebas y funcionamiento del sistema. El avance del proyecto corresponde a un 98% (diciembre 2020).

6.4.1.4.2. Defensas.

Se verificó la sustitución de todas las defensas del muelle, donde se contrató a la empresa PYDCA; en total se instalaron 19 defensas (se agregó una defensa más al total de las existentes).

Figura N° 8
Reemplazo e instalación de 19 defensas nuevas a lo largo de todo el muelle de Golfito.



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

También, se comprobó el mantenimiento de las bitas, mediante procesos de limpieza y pintura, en términos generales se encuentran en buen estado y no presentan defectos de fijación.

Esta Secretaría de Fiscalización puede concluir que, al cierre de este informe el plan de mantenimiento de infraestructura de la terminal portuaria de Golfito ha sido implementado de manera razonable.

7. Conclusiones.

7.1. Conclusiones legales.

Desde el Ámbito Legal los Contrato de Concesión, a la fecha no presentan incumplimientos de las obligaciones adquiridas, la administración da un seguimiento razonable del cumplimiento de estos aspectos, en cuanto al seguimiento de cumplimiento de recomendaciones de esta Secretaría de Fiscalización, se incluyó en el informe un cuadro del estado de cumplimiento de estas.

Se detectó que en la Terminal de Cruceros de Puntarenas el certificado PBIP se encuentra vencido desde el 31 de octubre de 2020.

7.2. Conclusiones operativas.

7.2.1.1. SPC.

- La movilización de carga en Puerto Caldera durante el año 2020, en Puerto Caldera fue de 2 468 356,26 tm movilizadas y experimentó un decrecimiento de un 3 % con respecto al año 2019
- La movilización de TEUS en Puerto Caldera para el año 2020 fue de 296 243 TEUS.
- Esta Secretaría de Fiscalización ha verificado el cumplimiento de los rendimientos para la movilización de carga Contenedorizada, los cuales no superan los 52 Mov/hora/buque exigidos por la administración.
- Arribaron un total de 266 naves portacontenedores a la terminal durante el año 2020.
- El tiempo promedio de espera de los buques portacontenedores es de 5 horas.
- Las tasas de ocupación del puesto 1 y 4 se consideran excesivas con un porcentaje de uso mayor al 80%
- Se presentaron los informes de cumplimiento anuales de cada uno de los planes a saber: Mantenimiento de Infraestructura, Calidad, Gestión y Operaciones.
- Las actividades de mantenimiento de infraestructura portuaria se desarrollaron razonablemente acorde al plan de mantenimiento y al cronograma presentado por la SPC, se invirtió un total de \$ 570 716,00 USD.
- La administración concedente (UTSC) ha realizado las inspecciones correspondientes.
- La Sociedad Portuaria de Caldera S.A., cuenta con un Sistema integrado de gestión, el cual se compone de 6 certificaciones: ISO 9001:2015; ISO 14001:2015, ISO 28000:2007, ISO 50001:2018, PBIP, y Esencial Costa Rica.
- Durante el período de estudio, se renovó la certificación al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), otorgada por la Autoridad Designada (MOPT), validez hasta el 30 de junio 2021.
- Las actividades de Gestión Ambiental se rigen por los compromisos ambientales adquiridos por la normativa vigente (PGA-SETENA) y las normas internacionales (ISO 14000).

7.2.1.2. SPGC.

- La movilización de graneles en Puerto Caldera durante el año 2020, en Puerto Caldera fue de 2 402 856,82 tm movilizadas y experimentó un decrecimiento de un 4 % con respecto al año 2019.
- Los 3 principales productos comestibles movilizados en Puerto Caldera son Maíz Amarillo, Frijol de Soya y Trigo.
- Los 3 principales productos no comestibles movilizados en Puerto Caldera son Fertilizantes, Petcoke y Nitrato de amonio.
- Los rendimientos para la movilización de cereales (600 tm/h) y fertilizantes (500 tm/h) se cumplen razonablemente de conformidad con los parámetros establecidos en el Adenda 2 al Contrato de concesión.
- Durante el año 2020 arribaron a la terminal granelera un total de 282 buques graneleros, lo que representa alrededor de un 20 % del total de las motonaves que arribaron al Puerto.
- El tiempo de espera en promedio para los buques graneleros es de 70 horas.
- El Plan de Mantenimiento de Infraestructura de la nueva Terminal Granelera de Puerto Caldera, se ha cumplido razonablemente y conforme al plan aprobado, exceptuando la intervención de las camisas de concreto de los pilotes del Muelle Granelero, que a la fecha no se le ha realizado el mantenimiento correspondiente.
- La administración concedente (UTSC) ha realizado las inspecciones correspondientes.
- La concesionaria SPGC S.A. ha presentado los informes de explotación de la nueva terminal granelera cumplimiento con lo establecido en el anexo C del cartel de licitación del contrato de concesión Obra Pública con servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera.
- La Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A., cuenta con un Sistema integrado de gestión, el cual se compone de 6 certificaciones: ISO 9001:2015; ISO 14001:2015, ISO 28000:2007, ISO 50001:2018, PBIP, y Esencial Costa Rica.
- Durante el semestre en evaluación se han realizado las batimetrías de control y el volumen de sedimentos al cierre del año 2020 es de 122 507,4 m³.
- El MOPT, adjudico el proyecto de Contratación del Diseño y Construcción para la Rehabilitación y Reforzamiento del Rompeolas de Puerto Caldera a la empresa COPISA Constructora Pirenaica S. A., por un monto de US \$12 115 474,00 y un plazo de ejecución 540 días calendario, la empresa constructora solicito una prórroga para culminar con los trabajos para el mes de marzo del 2021.

7.2.1.3. SAAM.

- Los Tiempos estimados para el atraque y desatraque de embarcaciones y desplazamiento, se han realizado de conformidad con los requerimientos del Contrato de Concesión en el numeral 1.5.1.
- Se verificó el uso del remolcador en las maniobras de atraqué y desatraqué para aquellas naves que arriben al puerto con un TRB superior a 500 toneladas.
- El servicio de lanchaje se ha prestado regularmente y sin interrupciones, el cual consiste en transportar al Piloto Oficial desde el Puerto hasta las embarcaciones y viceversa; así como también en disponer de la embarcación para transportar personas y/o materiales en general.
- El servicio por alquiler de remolcadores se ha prestado regularmente y sin interrupciones, el cual consiste en disponer de la embarcación en las proximidades donde se ejecute una maniobra, de cambio de sitio, para efectos de seguridad y evitar daños o pérdidas en caso de emergencia.
- Se verifico la prestación regular y sin interrupciones del servicio para la atención de las embarcaciones de pasajeros, estas reciben un servicio especial y la tarifa está definida por hora o fracción, en función del tonelaje de registro bruto.
- Se evidenció la prestación de otros servicios marítimos como servicios por doble maniobra, servicios por asistencia a las naves y servicios por Shifting los cuales se apegan a los requerimientos contractuales.
- Se evidenció un cumplimiento razonable de las directrices estipuladas en el Plan de Operaciones Marítimas de SAAM.
- La administración concedente (UTSC) ha realizado las inspecciones correspondientes
- Durante el semestre de estudio se efectuaron trabajos en carena al remolcador Choroy de la flota de SAAM, esto trabajos se realizaron acorde a los requisitos establecidos en el anexo D del contrato de Concesión de Servicios de Remolcadores de SAAM.
- La Concesionaria SAAM presenta mensualmente los informes de cumplimiento, informes de ingresos, informes financieros y otros aspectos como de Salud Ocupacional, Gestión Ambiental y de la Gestión de la Calidad.

7.2.1.4. Terminal Portuaria de Quepos.

- La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Quepos, durante el segundo semestre del año 2020, fue de 311 tm, la cual experimentó un decrecimiento de un 65 % con respecto al mismo periodo del año 2019, donde se movilizaron 884 tm.
- Para el Segundo semestre 2020, arribaron a la Terminal de Quepos un total de 558 naves, lo que representa un decrecimiento de un 60% con respecto al mismo periodo del año 2019.
- La Terminal Portuaria de Quepos, Administrada por el INCOP, no registró durante el segundo semestre del 2020 movimiento de pasajeros.
- El plan de mantenimiento de infraestructura de la terminal de Quepos ha sido implementado de manera razonable.

- Se concluye con el proyecto de rehabilitación del rompeolas, cuyo costo de la obra en la primera fase (diseño, viabilidad Ambiental), fue de ₡19.000.000,00, por su parte, la 2da fase (ejecución y construcción) tuvo un costo de ₡196.006.052,10.
- Esta terminal cuenta con póliza de riesgos para los trabajadores, Seguro de todo riesgo y póliza de responsabilidad civil.
- La Terminal Portuaria de Quepos cuenta con el permiso del Ministerio de Salud.

7.2.1.5. Terminal Portuaria de Puntarenas.

- La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Puntarenas, durante el segundo semestre del año 2020, fue de 1205,22 tm, la cual experimentó un decrecimiento de un 10% con respecto al mismo periodo del año 2019, donde se movizaron 1 344,01 tm.
- La cantidad de arribos de naves en la terminal de Puntarenas, durante el segundo semestre del año 2020, fue de **13** naves y experimentó un decrecimiento de un 60 % con respecto al mismo periodo del año 2019, donde arribaron 32 cruceros, esto debido a los efectos del covid19.
- La Terminal Portuaria de Puntarenas Administrada por el INCOP, no registró durante el segundo semestre del 2020, movimiento de pasajeros, esto por el cierre de fronteras y cancelación de los itinerarios de las líneas de cruceros.
- Esta terminal cuenta con póliza de riesgos para los trabajadores y seguro de todo riesgo y póliza de responsabilidad civil.
- La Terminal Portuaria de Puntarenas cuenta con el permiso del Ministerio de Salud.
- El certificado para el cumplimiento de las disposiciones y lineamientos establecidos por el Código PBIP, emitido por la autoridad designada (MOPT), se encuentra vencido.
- Durante el semestre en estudio se concluye con los trabajos de Reforzamiento del Muelle de Puntarenas”; a la empresa Desarrollos Urbanísticos Almada S.A.; por un Monto total de ₡189.413.829.13 Millones de colones. Este reforzamiento del Muelle de Puntarenas incluyó: 68 vigas transversales del Puente de acceso, 4 pedestales de Bitas de Rehabilitación de 75 metros cuadrados de losa.
- El proyecto de construcción de la caseta de guardas y arco en la entrada al muelle se encuentra en etapa de recepción, con una inversión de ₡ 37 598 767,99 colones IVA incluido.
- El plan de mantenimiento de infraestructura de la terminal de Puntarenas ha sido implementado de manera razonable.

7.2.1.6. Terminal Portuaria de Golfito.

- La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Golfito, durante el segundo semestre del año 2020, fue de 148 857,32 y experimentó un crecimiento de un 20 % con respecto al mismo periodo del año 2019, donde se movizaron 124 117,98 tm.
- El arribo de naves durante el segundo semestre del 2020 presentó un decrecimiento de un 30%, al compararlo con el mismo periodo del año 2019, voy relacionado con el arribo de naves de cruceros los cuales se han mantenido clausurados por la Pandemia.

- La Terminal Portuaria de Golfito, Administrada por el INCOP no registró durante todo el segundo semestre del 2020, movimientos de pasajeros. esto por el cierre de fronteras y cancelación de los itinerarios de las líneas de cruceros.
- Esta terminal cuenta con póliza de riesgos para los trabajadores y seguro de todo riesgo y póliza de responsabilidad civil.
- La Terminal Portuaria de Golfito cuenta con el permiso del Ministerio de Salud.
- La construcción del sistema contra incendios en el muelle de Golfito se encuentra en su etapa final de ejecución, dicho proyecto tenía programada una duración aproximada a los 120 días naturales (4 meses) y tiene un costo de inversión es de ₡218 207 600,00 colones.
- Se verificó la sustitución de todas las defensas del muelle, donde se contrató a la empresa PYDCA; en total se instalaron 19 defensas (se agregó una defensa más al total de las existentes).
- El plan de mantenimiento de infraestructura de la terminal de Golfito ha sido implementado de manera razonable.
- Aun no se ha iniciado en esta terminal el proceso de certificación e implementación de las medidas y acciones concernientes al plan de protección de la instalación portuaria PBIP, solo se cuentan con algunos procedimientos de seguridad y control de ingreso.

7.3. Conclusiones Económico – financieras.

7.3.1.1. SPC S.A.

SPC S.A. reflejó una tendencia creciente de los ingresos que inició a partir del año 2010 luego de la crisis financiera del año 2009, se presentaron altas tasas de crecimiento interanual, en los últimos cuatro años presenta valores de, 15%, 25%, 8%, 9% en los años 2015, 2016, 2017, 2018 y en el 2019 experimentó una leve disminución debido a los efectos de la desaceleración económica experimentada en el país, respectivamente.

Durante el periodo 2020, los ingresos de SPC S.A. experimentaron una disminución del orden del -5% en comparación al mismo período de 2019, con un decrecimiento del -0.6% en el volumen de carga de TEUS, a pesar de los resultados obtenidos nuestra expectativa sigue siendo positiva, porque la baja en los ingresos de puerto Caldera fue menor de la esperada, por ejemplo la OMC espera que la disminución del comercio mundial fuera de aproximadamente -13%, en este contexto y con una disminución de sólo el -5% de sus ingresos, la compañía exhibe su estabilidad en los peores momentos de estrés financiero, esperando que lo peor haya pasado, SPC S.A. reportará muy buenos niveles de ingresos, muy buena capacidad de generar ganancias y flujo de caja, redundando en sólidos indicadores financieros.

SPC S. A. al representar el 83% de los ingresos de canon del INCOP, en el cierre del año 2020 se obtuvo un monto de USD\$6.5 millones, que ha representado un fuerte impacto positivo en las finanzas de la institución, permitió reflejar al cierre del año 2020 una disminución del 5% en los ingresos de canon del INCOP frente al mismo periodo del año anterior.

7.3.1.2. SPGC S.A.

La Concesionaria SPGC S.A. experimentó una tendencia creciente de los ingresos desde año 2010 (después de la crisis financiera del año 2009), de esto se desprende el buen desempeño que han experimentado los ingresos del canon, en el año 2015 se presentó una tasa de crecimiento del 67% producto principalmente de la indexación de las tarifas por la puesta en marcha de la nueva terminal granelera; asimismo, el crecimiento interanual de los últimos cuatro años presenta valores de 67%, 8%, 5%, 10% y 10% en los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019 respectivamente.

A diciembre 2020 a pesar de la situación mundial de crisis por el covid-19, los ingresos se mantienen casi estables con una moderada disminución del -5%, en este contexto y con una disminución de sólo del -5% de sus ingresos, la compañía demuestra su estabilidad en los peores momentos de estrés financiero, esperando que lo peor haya pasado, se estima que SPGC S.A. reportará muy buenos niveles de ingresos, muy buena capacidad de generar ganancias y flujo de caja, redundando en sólidos indicadores financieros.

SPGC S. A. al representar el 11,3% de los ingresos de canon del INCOP, en el cierre del año 2020 se obtuvo un monto de USD\$869.453,93, esto ha representado un fuerte impacto positivo en las finanzas del fideicomiso, ya que el 100% de estos ingresos son destinados para la inversión en obra turística de la Provincia.

Durante el semestre de estudio se aprobó un nuevo pliego tarifario, que empezó a regir a partir de marzo del 2020.

7.3.1.3. SAAM.

Desde el 2010 y con la excepción del 2013 SAAM ha reflejado una tendencia creciente de los ingresos, el crecimiento interanual de los últimos cinco años presenta valores de 14%, 17%, 13%, 2% y 5% en los años 2015, 2016, 2017 y 2018 respectivamente. Al 2018 la tasa de crecimiento Anual compuesta alcanza un 5%.

Al cierre del ejercicio 2019, los ingresos de SAAM experimentaron un decrecimiento del orden del -14% en comparación al período de 2018, esto producto de una combinación de menos barcos y barcos más pequeños que redundan en menos TRB.

A diciembre 2020 a pesar de la situación mundial de crisis por el covid-19, los ingresos de SAAM se mantienen casi estables con una moderada disminución de sólo el -6% de sus ingresos, la compañía demuestra estabilidad en los peores momentos de estrés financiero, esperando que lo peor haya pasado, se estima que SAAM reportará adecuados niveles de ingresos, capacidad de generar ganancias y flujo de caja, redundando en satisfactorios indicadores financieros.

SAAM presentó disminución de los ingresos de canon del INCOP, al cierre del 2020 registró un monto de USD\$317.534, que representa un impacto positivo en las finanzas de la institución.

7.3.1.4. Puertos administrados por INCOP.

Los ingresos generados por los puertos administrados por el INCOP han reflejado una tendencia creciente de los ingresos desde el año 2014, con incrementos del 7%, 8% y 10% en los años 2015, 2016 y 2017 respectivamente, para los años 2018 y 2019 los ingresos presentaron una disminución del 1% y 2% respectivamente.

Durante el periodo 2020, los ingresos generados por los puertos administrados por INCOP experimentaron una fuerte contracción debido a los efectos del covid 19 (los más afectados fueron Puntarenas -48% y Quepos -46%), en tanto que los ingresos totales del INCOP registran un decrecimiento del -18% en comparación al mismo período de 2019. La buena noticia es que, si bien es cierto se produjo una fuerte disminución en los ingresos de los puertos de administrados por el INCOP, la estabilidad presentada por los ingresos de las concesiones amortigua y asimila el golpe, reduciendo la baja total de los ingresos a un nivel menor, esto mantendrá un buen nivel de ingresos, que esperamos le permitirá presentar utilidades y flujo de caja positivo, redundando en aceptables indicadores financieros.

Actualmente los ingresos propios de los puertos administrados por INCOP representa el 40% de los ingresos operativos de la Institución, esta participación y el nivel de ingresos alcanzados en periodos anteriores, permitirá sortear las condiciones adversas de la economía y además; mostrar resultados positivos en las finanzas de la institución, a pesar de que al cierre del 2020 se registra una disminución del -18% en los ingresos propios del INCOP que en término absolutos registra ingresos por un monto de USD\$3.4 millones.

8. Recomendaciones.

1. La Gerencia General de INCOP deberá de presentar un cronograma de las actividades pendientes a realizar según lo indicado por la Autoridad Designada (MOPT) en sus informes para renovar la certificación PBIP del Muelle de Puntarenas, a efectos de que esta Secretaría de Fiscalización pueda dar un seguimiento al tema, para cumplir con lo anterior se otorga un plazo de un 1 mes calendario.
2. La UTSC deberá de explorar la posibilidad de establecer un procedimiento sancionatorio para regular los posibles incumplimientos, que se deriven de las productividades exigidas por la administración concedente en el manejo de carga contenedorizada por parte de la SPC S.A, de conformidad con el artículo 81 del Reglamento General de Servicios Portuarios, para cumplir con lo anterior se otorga un plazo de 8 meses.
3. Considerado el mal estado y el tiempo en desuso de algunos de los equipos portuarios, la UTSC deberá de generar directrices a la SPC S.A para considerar su reparación o reposición a efectos de cumplir lo indicado en la cláusula 1.6.3 Objeción y exclusión de bienes, para cumplir con lo anterior se otorga un plazo de 8 meses.

4. Considerando lo indicado en el informe “Revisión de las camisas de concreto de los pilotes de acero del Puesto 4 (Muelle Granelero), Caldera” realizado por Millán Ingeniería Ltda., la UTSC deberá de realizar las acciones correspondientes a fin de que la concesionaria cumpla las recomendaciones indicadas en dicho informe, a efectos de prevenir un deterioro en la infraestructura del muelle 4, para lo cual se otorga un plazo de 3 meses para informar sobre las acciones a tomar.