



INSTITUTO
COSTARRICENSE
DE PUERTOS DEL
PACÍFICO

GOBIERNO
DE COSTA RICA



II INFORME SEMESTRAL 2024

Secretaría de Fiscalización

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.....	4
1.3.1.	Normativas.....	5
1.4.	Periodo del informe.....	5
1.5.	Metodología.....	5
1.6.	Aspectos Legales de los contratos de Concesión.....	6
2.	Indicadores Portuarios.....	7
2.1.	Movilización de carga.....	7
2.1.1.	Mercancía.....	7
2.1.2.	Carga a Granel.....	9
2.1.3.	Contenedores (TEUS).....	10
2.2.	Productividades.....	13
2.2.1.	Rendimiento de contenedores.....	13
2.2.2.	Rendimiento de graneles.....	14
2.3.	Arribo de naves.....	15
2.3.1.	Cantidad de buques.....	15
2.4.	Tiempos de espera y atraque.....	16
2.4.1.	Tiempos de espera y atraque para naves portacontenedores.....	16
2.4.2.	Tiempos de espera y atraque para naves graneleras.....	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.....	19
3.2.	Plan de mantenimiento de equipo.....	22
3.3.	Certificaciones de calidad, seguridad portuaria y gestión ambiental.....	23
3.4.	Aspectos financieros.....	24
3.4.1.	Comportamiento de los ingresos del canon de Sociedad Portuaria de Caldera.....	24
3.4.1.1.	Análisis de la Tendencia Histórica de los Ingresos de Canon de SPC (2016-2024).....	24
3.4.2.	Tendencias en los Ingresos del Canon de SPC.....	24
3.4.2.1.	Período de Crecimiento Sostenido (2016-2018).....	24
3.4.2.2.	Análisis 2024.....	27
3.4.3.	Ingresos y canon segundo semestre 2024:.....	27
3.4.3.1.	Verificación de tarifas, Facturación y obligaciones contractuales.....	27
3.4.4.	Modelo Financiero y Cumplimiento de la TIR Contractual.....	28
3.4.5.	Análisis de la TIRM.....	28

4. CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA CON SERVICIOS PÚBLICOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA TERMINAL GRANELERA DE PUERTO CALDERA (SPGC).	29
4.1. Mantenimiento de infraestructura.	29
4.1.1. Plan de mantenimiento.	29
4.2. Dragado y batimetrías de control.	36
4.3. Aspectos financieros.	37
4.3.1. Comportamiento de los ingresos.	37
4.3.1.1. Ingresos y canon segundo semestre 2024:	40
4.3.2. Verificación de tarifas, Facturación y obligaciones contractuales.	40
4.3.3. Actualización de la TIR del proyecto	40
5. Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico.	41
5.1. Análisis y evaluación de las operaciones marítimas.	41
5.1.1. Maniobras.	41
5.1.2. Otros servicios marítimos.	42
5.2. Aspectos financieros.	43
5.2.1. Comportamiento de los ingresos por canon.	43
5.2.1.1. Ingresos y canon.	44
5.3. Verificación de tarifas, Facturación y obligaciones contractuales.	45
5.4. Cumplimiento de la TIR Contractual	45
5.5. Planes.	46
5.5.1. Plan de operaciones portuarias.	46
5.5.2. Plan de mantenimiento	47
5.5.2.1. Carenas.	47
6. Terminales portuarias administradas por INCOP.	48
6.1. Aspectos generales.	48
6.2. Terminal Portuaria de Quepos.	48
6.2.1. Aspectos Legales.	48
6.2.2. Análisis y evaluación de ingeniería y operaciones.	48
6.2.2.1. Operaciones portuarias.	48
6.2.3. Aspectos financieros.	49
6.2.3.1. Comportamiento de los ingresos de Quepos.	49
6.2.4. Infraestructura portuaria.	50
6.2.4.1. Sistema de iluminación.	50
6.2.4.2. Báscula.	52
6.2.4.3. Puente de acceso.	53
6.2.4.4. Tensoras.	54
6.2.4.5. Rompeolas	55
6.2.4.6. Plan de mejora de infraestructura	56

6.3.	Terminal Portuaria de Puntarenas.....	58
6.3.1.	Aspectos legales.....	58
6.3.2.	Análisis y evaluación de Ingeniería y Operaciones.	58
6.3.2.1.	Operaciones portuarias.....	58
6.3.3.	Aspectos financieros.....	59
6.3.3.1.	Comportamiento de los ingresos del Puerto de Puntarenas.....	59
6.3.4.	Infraestructura portuaria.....	60
6.3.4.1.	Sanearo y Sandblasting.....	60
6.4.	Terminal Portuaria de Golfito.	62
6.4.1.	Aspectos legales.....	62
6.4.2.	Análisis y evaluación de Ingeniería y Operaciones.	63
6.4.2.1.	Operaciones Portuarias.....	63
6.4.3.	Aspectos financieros.....	64
6.4.3.1.	Comportamiento de los ingresos del Puerto de Golfito.....	64
6.4.4.	Infraestructura portuaria.....	65
6.4.4.1.	Sandblasting.	65
6.4.4.2.	Báscula.....	67
6.4.4.3.	PBIP	69
7.	Proceso modernización Puerto Caldera (contratación IFC).	69
7.1.	Protocolo de Salida	76
8.	Conclusiones.....	76
8.1.	Conclusiones legales.	76
8.2.	Conclusiones operativas.....	77
8.2.1.	SPC.....	77
8.2.2.	SPGC.....	77
8.2.3.	SAAM.	78
8.2.4.	Terminal Portuaria de Quepos.	79
8.2.5.	Terminal Portuaria de Puntarenas.....	79
8.2.6.	Terminal Portuaria de Golfito.....	79
8.3.	Conclusiones Económico – financieras.....	80
8.3.1.	SPC S.A.	80
8.3.2.	SPGC S.A.	80
8.3.3.	SAAM.	81
8.3.4.	Puertos administrados por INCOP.....	81
9.	Recomendaciones.....	82

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 (SPC S.A.), y sus adendas.
- 2) Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera (SPGC S.A.) y sus adendas.
- 3) Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico (SAAM S.A) y sus adendas.
- 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 en la Terminal Portuaria de Caldera y la fiscalización de las Terminales Administradas por INCOP, para el segundo semestre del 2024.

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. Confrontar 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 Puerto Caldera y las Terminales Administradas por INCOP, con la finalidad de valorar su desempeño portuario.

1.3. Alcance.

El nivel de detalle del estudio responde al análisis de riesgo basado en su universo fiscalizable y el macroproceso documentado para realizar la fiscalización de los Concesionarios y las Terminales Administradas por INCOP, para el segundo semestre del 2024.

1.3.1. Normativas.

Para el análisis de este informe se deberán considerar las siguientes normas legales que limitan y definen 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.
- Acuerdo conciliatorio entre INCOP, SPC y SPGC del 15 marzo del 2024.

Así como cualquier otra normativa que se considere oportuna para realizar la fiscalización.

1.4. Periodo del informe.

El período de estudio abarca los meses comprendidos entre el 01 de julio del 2024 al 31 de diciembre del 2024.

1.5. Metodología.

Conforme lo establecido en los incisos b), c), d), e), f), g), l) m) y ñ) del artículo 17 bis de la Ley No. 8461, se realiza una evaluación de las Concesiones vigentes y las Terminales Portuarias Administradas por INCOP (Terminal de Cruceros de Puntarenas, Terminal 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 solicita información a las Terminales Portuarias y Concesionarios; 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 y Terminales Portuarias correspondientes al semestre en estudio, con el objetivo de valorar el desempeño, así como su comportamiento a través del tiempo.

Este informe se divide en varias 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).

Actualmente se está realizando un seguimiento y fiscalización al proceso de finalización de las concesiones actuales y la modernización portuaria que está liderado por la Administración Concedente a través de la Corporación Financiera Internacional (IFC) del Banco Mundial.

1.6. Aspectos Legales de los contratos de Concesión.

Las concesiones actualmente aplicables al Puerto de Caldera fueron otorgadas mediante contratos de concesión suscritos entre la Administración Concedente, representada por el Poder Ejecutivo y el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), y las sociedades concesionarias Sociedad Portuaria de Caldera S.A., Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A., y SAAM de Costa Rica S.A.

Respecto a los contratos de concesión correspondientes a la Terminal de Carga General (SPC) y la Terminal Granelera (SPGC), dichos instrumentos jurídicos entraron en vigor el 11 de agosto de 2006, fecha en que la Administración Concedente emitió la orden de inicio. Dicho acto administrativo incluyó la entrega de las instalaciones físicas, la maquinaria y los equipos indispensables para la adecuada prestación del servicio público, conforme a las cláusulas estipuladas en los contratos, los cuales determinaron un plazo de vigencia de veinte años.

El plazo contractual de veinte años culminará en agosto de 2026. Por ende, el INCOP se encuentra actualmente desarrollando el proceso de licitación pública para la adjudicación de una nueva Concesión de Obra Pública con prestación de servicio público, destinada a la modernización de la infraestructura y el equipamiento del Puerto de Caldera. En cumplimiento de dicha labor, en octubre de 2024, fue publicado el pliego de condiciones correspondiente.

Por otro lado, el Contrato de Concesión para la Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico se encuentra vigente desde el 12 de diciembre de 2006, suscrito entre la Administración Concedente (INCOP - Poder Ejecutivo) y la sociedad concesionaria SAAM de Costa Rica S.A., bajo un plazo establecido de veinte años.

Cabe señalar que este último plazo contractual igualmente expira en el año 2026. En razón de lo anterior, mediante el Acuerdo No. 4, adoptado por la Junta Directiva del INCOP en la Sesión No. 4469 celebrada el 14 de febrero de 2025, se resolvió aprobar la propuesta del International Finance Corporation (IFC) relativa a la extensión del Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico con la empresa concesionaria SAAM de Costa Rica S.A. Dicha decisión encuentra fundamento en la existencia de un análisis técnico que acredita su viabilidad y en la prevalencia del interés público. En virtud de ello, se confirió autorización al Presidente Ejecutivo del INCOP para realizar las gestiones pertinentes destinadas a convocar una mesa de negociación con la concesionaria y presentar la propuesta técnica correspondiente para la ampliación del plazo contractual.

Finalmente, es oportuno subrayar que los contratos de concesión previamente referidos delimitan el ámbito de actuación de los concesionarios (Sociedad Portuaria de Caldera S.A., Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A., y SAAM de Costa Rica S.A.) y establecen un conjunto de obligaciones y requisitos de carácter vinculante que deben ser cumplidos por las partes contratantes.

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, así como al cumplimiento de recomendaciones de esta Secretaría de Fiscalización, (anexo 1).

2. Indicadores Portuarios.

2.1. Movilización de carga.

2.1.1. Mercancía.

La cantidad de carga movilizada por la Sociedad Portuaria de Caldera SPC S.A., durante el año 2024, fue de 2 954 956.89 tm, experimentó un crecimiento de un 9.5% con respecto al año 2023.

La cantidad de carga movilizada fue verificada mediante una revisión de la información portuaria indicada en los Estados de Hechos presentados mensualmente por la Sociedad Portuaria de Caldera SPC S.A.

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

Cuadro N°1.
Toneladas Métricas mensuales SPC-2024.

Periodo 2024	Mercancía Total (Ton)
Enero	261 667.93
Febrero	235 628.77
Marzo	259 275.05
Abril	237 843.26
Mayo	250 532.89
Junio	251 409.02
Julio	200 473.97
Agosto	245 517.94
Septiembre	230 925.02
Octubre	295 315.10
Noviembre	210 232.40
Diciembre	276 135.56

Fuente: Estados de Hechos SPC 2024.

Predomina, la movilización de Contenedores en alrededor de un 74,6 %, esta distribución muestra a Puerto Caldera, como una Terminal multipropósito con una fuerte tendencia hacia la especialización para el manejo de este tipo de carga, las exportaciones representan un 30% del total de la carga manipulada y las importaciones un 70% en promedio.

En el siguiente cuadro se detallan las toneladas métricas movilizadas anualmente desde el año 2018 a la actualidad:

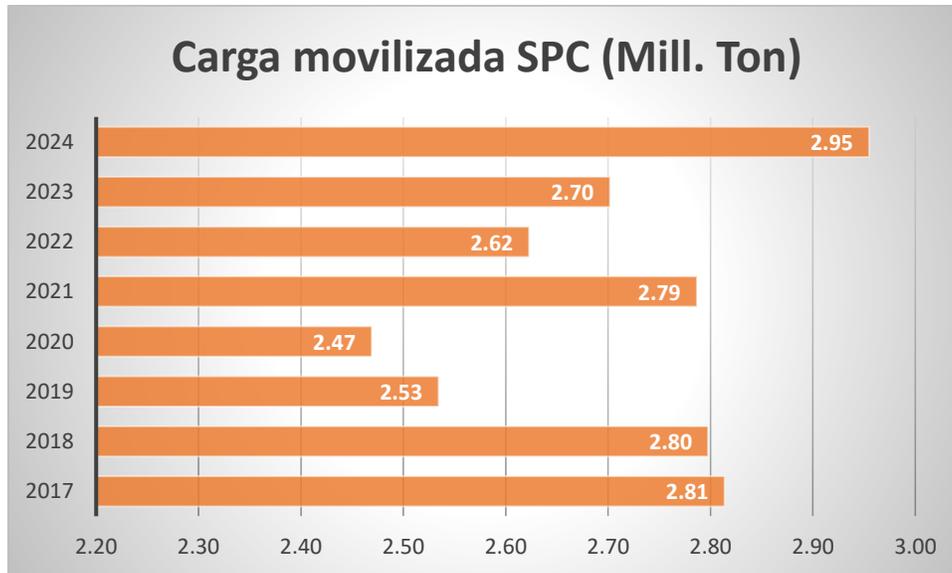
Cuadro N°2.
Cargas en Toneladas – SPC

Cargas en Toneladas - SPC									
Periodo	Mercadería General	Frutas	Atún	Vehículos	Hierro	Contenedores	Ferry	Total, Año	índice de Comparación
2018	64 853.24	108 889.35	9 655.33	56 326.42	385 178.80	2 173 477.72	0.00	2 798 380.86	
2019	85 963.83	98 366.99	5 695.32	40 467.18	314 609.60	1 986 980.82	0.00	2 532 083.74	-9.52%
2020	91 653.71	0.00	14 108.12	33 159.46	293 510.13	2 037 859.11	0.00	2 470 290.52	-2.44%
2021	96 586.62	0.00	16 224.49	47 590.05	417 795.53	2 140 352.01	0.00	2 718 548.70	10.05%
2022	105 765.15	0.00	17 235.06	67 887.12	412 768.84	2 031 459.73	0.00	2 635 115.91	-3.07%
2023	111 934.51	0.00	13 313.27	74 630.79	417 128.64	2 078 526.58	3 126.46	2 698 660.25	2.41%
2024	139 365.40	0.00	17 237.70	80 491.77	511 609.59	2 206 252.44	0.00	2 954 956.89	9.50%

Fuente: Estados de Hechos SPC 2024.

El siguiente gráfico muestra la evolución en la movilización de mercancía de SPC en los últimos 8 años:

Gráfico N° 1.



Fuente: Secretaría de Fiscalización 2025.

En el gráfico anterior se observa que en el 2024 se movilizó la mayor cantidad de carga en los últimos ocho años, alcanzando 2.95 mill de toneladas, esta cantidad fue aumentando paulatinamente después de sufrir una depresión considerable en el año 2020 producto de la crisis económica mundial causada por la pandemia del COVID-19, solamente se movilizaron 2.47 mill de toneladas.

2.1.2. Carga a Granel.

La cantidad de carga a Granel movilizada por la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera SPGC S.A., durante el año 2024, fue de 2 439 102.80 Ton, experimentó un decrecimiento de 4.67 % con respecto al año 2023.

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

Cuadro N°3.
Toneladas métricas movilizadas SPGC-2024.

Periodo 2024	Carga granel Total (Ton)
Enero	144 861.71
Febrero	271 654.27
Marzo	279 549.95
Abril	258 183.98
Mayo	211 596.83
Junio	159 856.88
Julio	239 162.47
Agosto	200 309.63
Septiembre	113 653.46
Octubre	194 579.18
Noviembre	122 590.12
Diciembre	242 537.72

Fuente: Estados de Hechos SPGC, 2024.

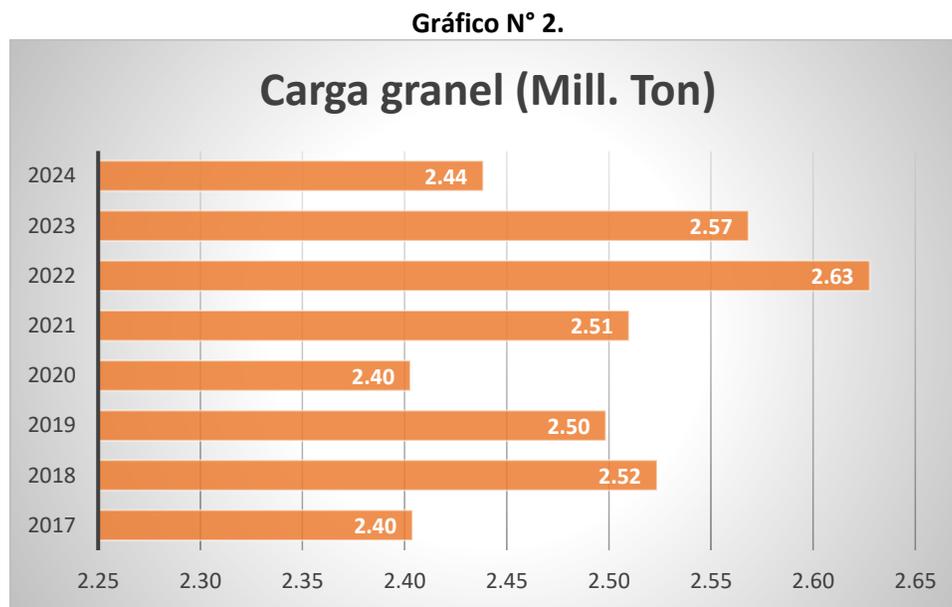
En el siguiente cuadro se detallan las toneladas métricas movilizadas anualmente desde el año 2018 a la actualidad:

Cuadro N°4.
Cargas en Toneladas – SPGC

Periodo	Sólido	Líquido Imp	Líquido Exp.	Sludge	Total, Año	Índice de Comparación
2018	2 507 007.04	15 202.93	549.79	1 049.47	2,523,809.23	
2019	2 473 361.67		294.06	1 138.38	2,474,794.11	-1.94%
2020	2 396 412.84	78.93	407.55	1 307.39	2,398,206.71	-3.09%
2021	2 486 694.90	14 957.48	895.53	697.25	2,503,245.16	4.38%
2022	2 597 387.78	39 154.42	1 632.65	789.75	2,638,964.60	5.42%
2023	2 439 678.47	113 999.64	3 641.21	1 320.36	2,558,639.68	-3.04%
2024	2 436 089.94	968.78	1 477.48	566.60	2,439,102.80	-4.67%

Fuente: Estados de Hechos SPGC 2024.

El siguiente gráfico muestra la evolución en la movilización de graneles en los últimos 8 años:



La movilización de los graneles está compuesta en un 99,90% de graneles sólidos, un 0,04% de graneles líquidos de importación y 0,06 % de granel líquido de exportación.

En el caso de los graneles líquidos, durante el año en estudio, se movilizó combustibles, agua potable y agua de sentina.

2.1.3. 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 o 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 desde el inicio de la concesión.

Cuadro N°5.
Movilización de Contenedores TEUS

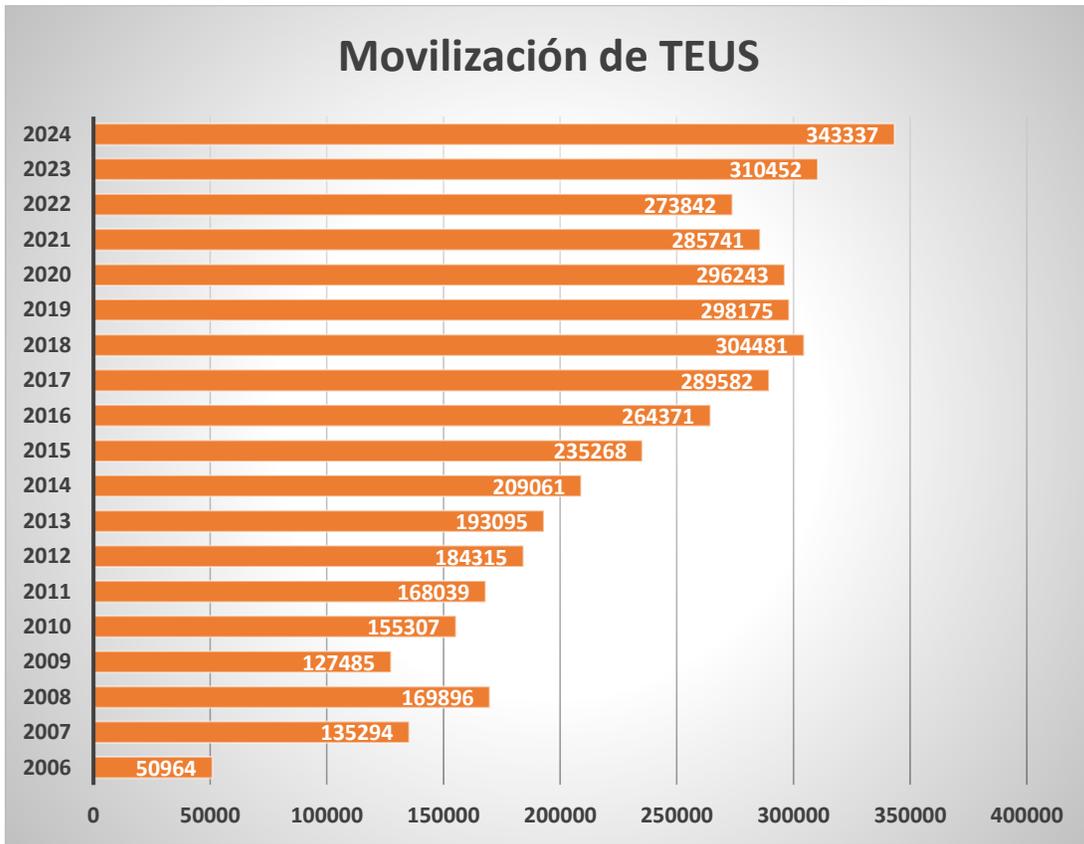
<i>Periodo</i>	<i>Importación</i>	<i>Exportación</i>	<i>Total</i>
2006	25 895	25 069	50 964
2007	70 632	64 662	135 294
2008	86 855	83 041	169 896
2009	66 214	61 271	127 485
2010	82 636	72 671	155 307
2011	88 590	79 449	168 039
2012	87 105	97 210	184 315
2013	93 075	100 020	193 095
2014	106 204	102 857	209 061
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
2021	151 921	133 820	285 741
2022	145 288	127 554	273 842
2023	165 492	144 960	310 452
2024	182 292	161 045	343 337

Fuente: Estados de Hechos SPC y SPGC, 2024.

En el año 2024, se movilizaron un total de 343 337 TEUS, de los cuales 161 045 corresponde a TEUS exportados, que equivale a un 46.9 % del total y los restantes 182 292 TEUS (53.1 %), son importados.

Con respecto a su contenido, el 71.9% de los TEUS se movilizan en condición de llenos (247 007) y 28.1% en condición de vacíos (96 330).

**Gráfico N°3.
Movilización de TEUS**



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

Como se muestra en el gráfico anterior del año 2006 a la fecha, la movilización de TEUS a través de la Terminal ha experimentado un crecimiento importante, sin embargo, en los años 2021 y 2022 esta tendencia se ha desacelerado, colocándonos muy por debajo de los casi 300 000 TEUS alcanzados en el año 2020, lo anterior está asociado a la coyuntura económica internacional y local, así como los problemas en las cadenas globales de suministros y la crisis económica mundial provocada por la pandemia COVID-19.

No obstante, en los últimos 2 años ha habido una recuperación considerable en la movilización de TEUS en Puerto Caldera, alcanzando en el 2024 un total de 343 337 TEUS, cifra que es la más alta alcanzada durante todo el periodo de la concesión.

Este indicador en la movilización de contenedores es ampliamente utilizado por los puertos alrededor del mundo, como medida para establecer requerimientos estructurales y de equipo; la literatura portuaria indica que cuando una terminal alcanza o está por alcanzar valores de movilización de más de 300.000 mil TEUS se requiere un mayor grado de especialización (grúas, patios, muelle), para el manejo de esta carga, por lo tanto, este indicador confirma la necesidad de modernización urgente de Puerto Caldera.

2.2. Productividades.

2.2.1. 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 esta Secretaría de Fiscalización, ha verificado el cumplimiento de los rendimientos mínimos establecidos con base al acuerdo conciliatorio.

Esta Información se revisa con base a 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), e inspecciones aleatorias en algunas naves que arriban al puerto.

Se concluye que, para el período de estudio, las motonaves arribadas al puerto han alcanzado los rendimientos propuestos en sus diferentes niveles de servicio.

En el siguiente cuadro se muestran los resultados de las productividades promedio mensuales y los parámetros para medir el cumplimiento durante el periodo en estudio:

Cuadro N°6.

Periodo	CMPH	VMPH	CI	
	≥ 13	≥ 26	≥ 2	
II Semestre 2024	Julio	18.6	37.5	2.0
	Agosto	18.0	37.6	2.1
	Setiembre	18.3	35.6	1.9
	Octubre	18.7	39.4	2.2
	Noviembre	19.0	40.3	2.1
	Diciembre	20.1	37.5	1.9
	Promedio	18.8	38.0	2.0

Fuente: Secretaría de Fiscalización-2024.

En el cuadro anterior, se observa que las productividades promedio del segundo semestre del 2024 se encuentran dentro del rango óptimo, no obstante, en los meses de setiembre y octubre el CI (Crane intensity) estuvo por debajo de 2, sin embargo, se considera aceptable.

El Concesionario presenta mensualmente, junto con los Estados de Hechos, el detalle del rendimiento alcanzado por las motonaves, así como el uso de las grúas móviles (LHM1, LHM2 y LHM3) y las grúas de buque, y los parámetros de nivel de servicio (CMPH, CI Y VMPH) durante la movilización de contenedores, los cuales son analizados por la UTSC.

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

La administración de INCOP, ha implementado lo establecido en el acuerdo conciliatorio para la medición de la productividad.

2.2.2. 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 (semestral) 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.

En el siguiente cuadro resumen, se muestra la productividad promedio del II semestre del 2024 para los buques graneleros cargados de cereal y fertilizantes:

**Cuadro N°7.
Cumplimiento de Productividades SPGC.**

Periodo	Cereal	Fertilizante
	600 ton/hr/buque	500 ton/hr/buque
II Semestre 2024		
Julio	 841.3	—
Agosto	 1041.1	—
Setiembre	 672.1	 684.8
Octubre	 837.2	 728.2
Noviembre	 762.6	—
Diciembre	 834.2	 544.7
Promedio	 831.4	 652.6

Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

Los buques con carga de cereales y fertilizantes fueron evaluados semestralmente conforme a los indicadores de productividades propuestos en las fichas técnicas correspondientes del acuerdo conciliatorio. Estos indicadores muestran un nivel de servicio aceptable mensual como se puede observar en el cuadro anterior y el promedio semestral supera el cumplimiento mínimo requerido.

Es importante indicar que el rendimiento de los buques graneleros se ve afectado por una serie de condiciones como, por ejemplo, factores climáticos, lluvia y oleaje, fraccionamiento de las bodegas con diferentes productos, problemas mecánicos en las grúas de buque, densidad del producto y

compactación, equilibrio de la bodega, capacidad de recibo de los clientes y ausencia de camiones por parte de los transportistas lo que hace que la productividad disminuya. De allí la excepción de algunos productos a granel.

2.3. Arribo de naves.

2.3.1. Cantidad de buques

Para el año 2024, arribaron a Puerto Caldera un total de 626 naves, los buques contenedores son los que tiene más representación de recalado en el puerto con un 49.8%.

En promedio ingresarán a la terminal 12 buques graneleros al mes.

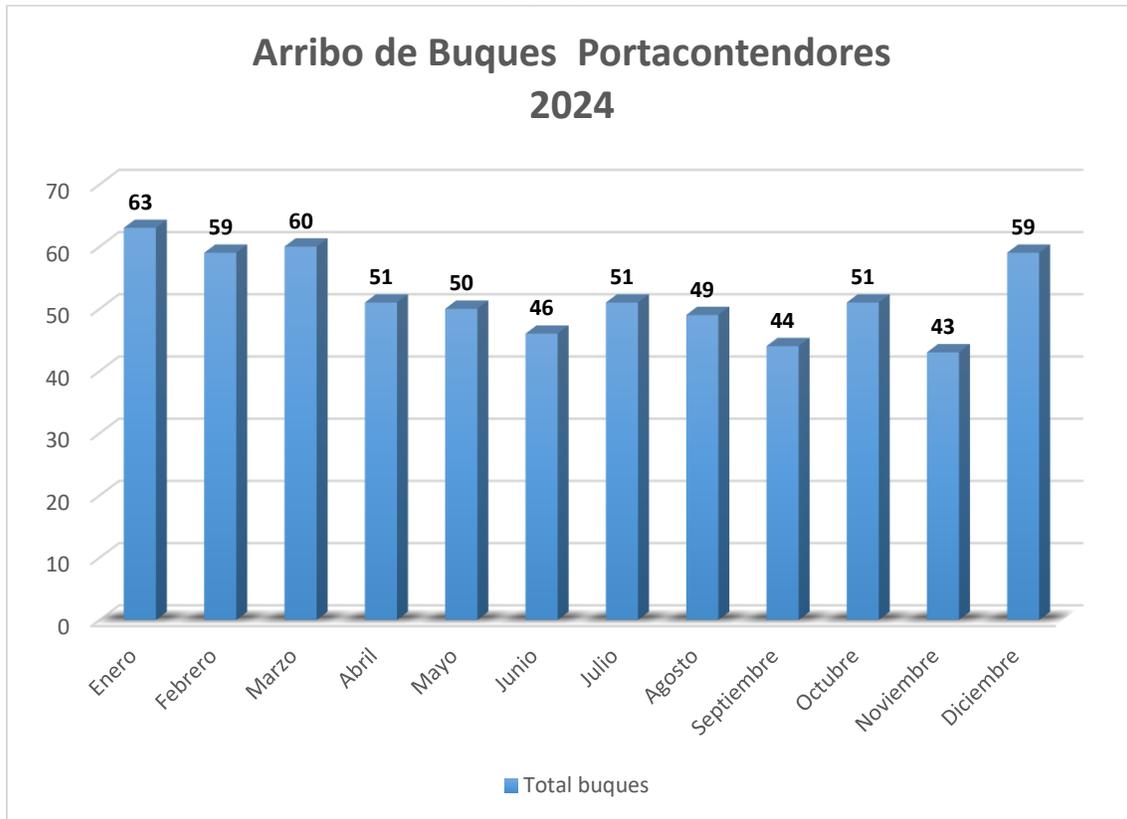
En el siguiente cuadro se muestra el arribo de las naves portacontenedores, carreros, carga suelta y graneleros por mes en la Terminal:

**Cuadro N°8.
Arribo de Buques, Puerto Caldera-2024.**

		Cont.	Cient.	Atún	Carga suelta	Ro-ro	Cruceros/ yates	Granel	Otros	Total
I Semestre 2024	Enero	29	0	1	4	6	11	12	0	63
	Febrero	25	1	2	3	3	10	14	1	59
	Marzo	25	0	1	7	5	7	15	0	60
	Abril	28	0	1	3	3	1	15	0	51
	Mayo	26	0	1	6	6	0	11	0	50
	Junio	25	0	2	6	4	0	8	1	46
II Semestre 2024	Julio	24	0	2	3	4	0	18	0	51
	Agosto	29	0	2	2	2	0	13	1	49
	Septiembre	25	0	2	3	5	1	8	0	44
	Octubre	24	0	2	7	4	1	13	0	51
	Noviembre	22	0	2	5	5	3	6	0	43
	Diciembre	30	0	1	4	3	7	14	0	59
	Total Σ	312	1	19	53	50	41	147	3	626
	Porcentaje	49.8%	0.2%	3.0%	8.5%	8.0%	6.5%	23.5%	0.5%	100%
	Promedio	26	0	2	4	4	3	12	0	52

Fuente: Estado de Hechos, SPC y SPGC- 2024.

Gráfico N°4.



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

En comparación con el año 2023, la cantidad de buques arribados a Puerto Caldera se redujo en un 4%. Sin embargo, el número de embarcaciones especializadas en contenedores aumentó, lo que se reflejó en un mayor volumen de carga movilizada.

2.4. Tiempos de espera y atraque.

2.4.1. Tiempos de espera y atraque para naves portacontenedores.

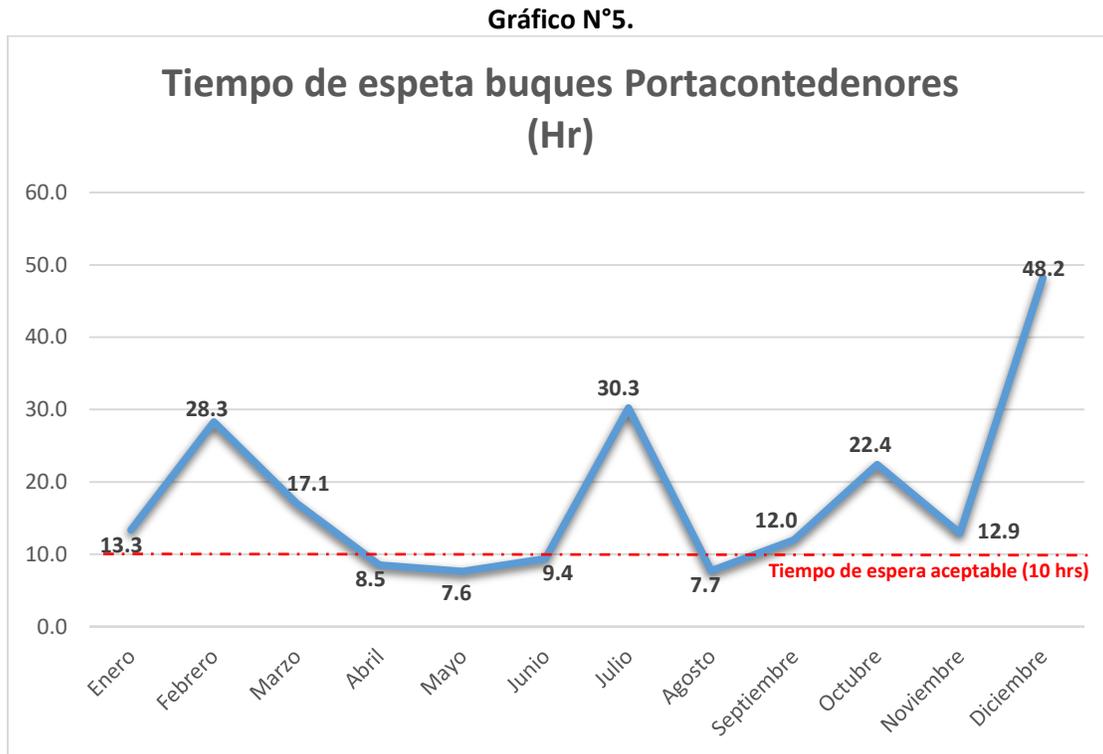
El tiempo promedio de espera de los buques portacontenedores para el año 2024 fue de 18.1 horas y aumentó un 17 % aproximadamente con respecto al año 2023, donde el promedio del tiempo de espera fue de 15.5 horas.

Es importante indicar que las naves portacontenedores de las siguientes líneas navieras tiene ventana de atraque por lo que no presentan tiempo de espera:

- ONE-HAPAG LLOYD (MAREX)
- COSCO-EVERGREEN NORTE
- COSCO-EVERGREEN SUR
- DEL MONTE
- MAERSK (FEEDER)

- MAERSK (WCCA)
- SFC DOLE

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



Este indicador de “tiempo de espera” para el periodo en estudio, se considera alto, debido a las condiciones de infraestructura de la Terminal, poca profundidad de los puestos de atraque y su sedimentación.

El principal impacto de los tiempos de espera en bahía para los buques portacontenedores se ha presentado por condiciones climáticas de fuerte oleaje lo cual ha provocado que la Terminal se haya cerrado por varios días durante el año en estudio (febrero, julio y noviembre).

Además, la temporada lluviosa trae consigo tormentas tropicales, que limitan la visibilidad y generan un paro momentáneo a la operación, aunado a esto las descargas eléctricas ponen en riesgo la seguridad del personal.

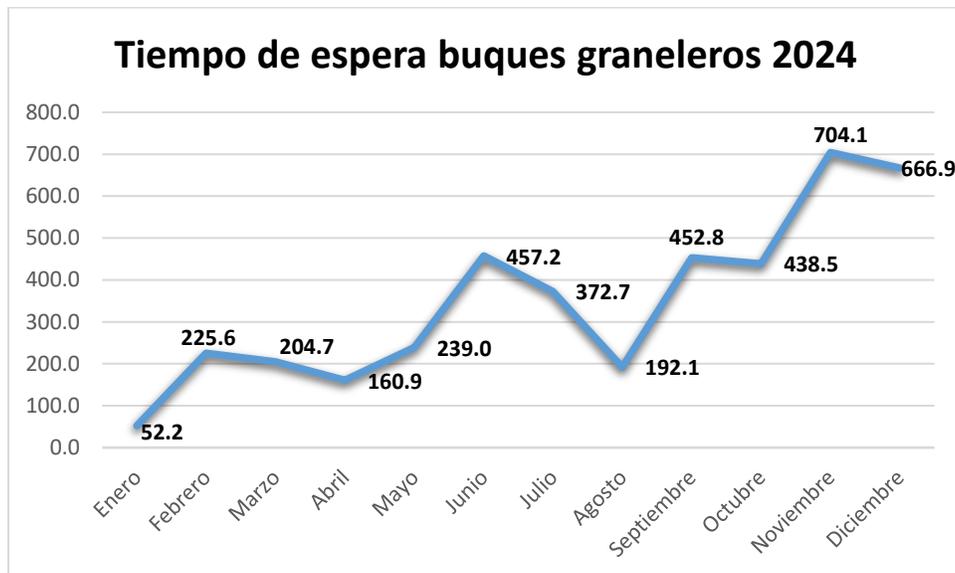
El tiempo que tarda un buque atracado en un muelle (1, 2, 3 o 4) dependerá principalmente del número de grúas que se le ha asignado (móviles o propias), o lo que es lo mismo la capacidad instalada que se tenga para atenderlo, el volumen de carga a movilizar que se deriva de la cantidad de contenedores 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.

2.4.2. Tiempos de espera y atraque para naves graneleras.

El tiempo de espera en promedio de los buques graneleros en el periodo de estudio fue de 223 horas; 93.6 horas más que el mismo periodo del año 2023. Con el fin de conocer la evolución de tiempo promedio en bahía para buques graneleros, se elaboró el siguiente gráfico:

Gráfico N°6.



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 graneleros, situación que obligó a paralizar completamente la descarga, además de la afectación de ondas tropicales.
- ✓ Las condiciones climáticas de fuerte oleaje y resaca típicas que se presentan en Puerto Caldera provocan que se detengan las operaciones portuarias y hasta el desatraque de buques, aumentando el congestionamiento y los tiempos de espera en bahía de las motonaves graneleras; esto debido a la falta de longitud de obras de abrigo, principalmente en los meses de febrero y junio 2024.
- ✓ Condiciones de las bodegas y tipos de graneles de los buques.
- ✓ Demoras en los resultados de los análisis fitosanitarios.

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, lo cual evidencia la urgente modernización de Puerto Caldera.

Antes de la entrada en operación del muelle granelero, los tiempos de espera alcanzaban entre 250 y 300 horas. Además, el número de arribos ha aumentado notablemente: actualmente llegan hasta 16 buques graneleros al mes, mientras que antes eran solo 8.

El muelle 4 tiene una disponibilidad mensual de 730 horas. Si se atienden 16 buques por mes, cada uno tendría, en teoría, 45 horas de operación sin interrupciones. Sin embargo, en la práctica, la descarga de una nave con 50 000 toneladas de carga requiere entre 80 y 90 horas.

El uso de grúas móviles, almejas y tolvas de gran capacidad puede reducir el tiempo de atraque hasta en un 20 %. En contraste, las grúas de los propios buques operan con ciclos más lentos y frecuentemente presentan fallas mecánicas, lo que retrasa la descarga.

En consecuencia, el tiempo total de permanencia en puerto de una nave granelera se distribuye así: 2,2 días atracada (28 %) y 3,8 días en espera en bahía (78 %), sumando un promedio total de 6 días, lo cual se considera excesivo. Estos tiempos solo podrán reducirse una vez se materialicen las obras de mejora en el muelle 4 del proyecto de modernización.

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 supervisión por parte de la Unidad Técnica de Supervisión y Control.

3.1. Plan de mantenimiento de infraestructura.

De acuerdo con los informes presentados por la SPC y la supervisión ejercida por la UTSC, así como las inspecciones realizadas por esta Secretaría de Fiscalización, se concluye que en el año 2024 se ejecutó un monto total de USD\$ 391,812.50 destinado al mantenimiento de infraestructura.

Un elemento clave para la ejecución de las obras de mantenimiento en el Puerto de Caldera fue el acuerdo conciliatorio entre el INCOP y SPC S.A., firmado y aprobado en marzo de 2024. En dicho acuerdo se estableció que la inversión destinada al mantenimiento de la infraestructura de la terminal de Puerto Caldera ascendería a USD\$ 5,500,000.00 en el período comprendido entre 2023 y 2026, con la ejecución de las obras conforme a lo estipulado en el Plan de Inversión del Informe INF-OP-23-24-468 de Camacho y Mora. No obstante, también se dispuso que, si bien las partes acordaban seguir el plan diseñado, el INCOP se reservaba el derecho de modificarlo en caso necesario, mediante la correspondiente orden de modificación y con las debidas justificaciones, sin exceder el monto máximo acordado.

En 2024, considerando que el acuerdo conciliatorio fue formalizado en marzo, la UTSC, con la aceptación del concesionario, determinó la necesidad de establecer los alcances físicos en las fichas técnicas de las labores de mantenimiento, en función de los presupuestos disponibles. Para ello, se promovió la contratación 2024LD-000024-0019200001, titulada “Servicios de Ingeniería para establecer el alcance físico de los planes de mantenimiento anual y evaluar la infraestructura de Puerto Caldera”. La orden de inicio fue otorgada en junio del mismo año a la empresa Camacho y Mora. Debido a las condiciones operativas y climáticas, el informe resultante fue entregado en enero de 2025.

Este informe fue remitido a la SPC para la elaboración del cronograma de ejecución de las obras, el cual fue presentado a la Junta Directiva el 3 de febrero de 2025. Posteriormente, las obras iniciaron en abril del presente año, cumpliendo con el cronograma establecido (resguardado en el archivo digital de la Secretaría de Fiscalización).

Cuadro N°09.
Programación PMI 2025-2026.

Programación PMI 2025-2026					
Actividad	Inicio	Finaliza	Presupuesto ajustado	Observación	
1. Patio 1 adoquín - contenedores	05/05/2025	30/06/2025	USD	108,545.66	En octubre del 2024 se realiza visita al sitio para levantamiento de daños, será la primer actividad a ejecutarse en el 2025
2. Patio 3 concreto - contenedores	01/07/2025	31/08/2025	USD	770,796.90	Levantamiento de estado actual en marzo del 2025.
3. Calles internas de pavimento de adoquín	01/09/2025	31/12/2025	USD	1,005,064.08	
4. Calles internas de pavimento de concreto	01/01/2026	28/02/2026	USD	73,633.56	
5. Patio 2 lastre - contenedores	01/01/2026	31/01/2026	USD	380,583.86	
6. Patio 4 lastre - contenedores	01/02/2026	30/04/2026	USD	490,001.71	Se tiene programado una reparación puntual del patio para mejorar condiciones, previo a la reparación mayor, esto se tiene programado para iniciar en abril del 2025
7. Caseta oeste patio 4	01/02/2026	31/03/2026	USD	9,204.15	
8. Caseta oeste patio 1	01/02/2026	31/03/2026	USD	2,209.00	
9. Caseta AyA costado torre 4	01/02/2026	31/03/2026	USD	2,334.85	
10. Caseta costado-línea férrea en acceso ECO 2	01/02/2026	31/03/2026	USD	10,067.04	
Total			USD	2,852,440.81	

Fuente: Secretaría de Fiscalización, 2024.

En el siguiente cuadro se muestra el detalle del monto ejecutado durante el año 2024:

Cuadro N°10.

Ejecución presupuestaria en mantenimiento de infraestructura, 2024.

DETALLE ACUMULADO	VALOR
	EJECUTADO
1. Edificaciones (Obras Recurrentes)	USD 123 512.11
2. Sistema eléctrico y refrigeración	USD 167 259.33
3. Bancos de transformadores	USD 9 883.68
4. Pavimentos	USD 1 639.58
5. Muros guardaruedas	USD 6 501.49
6. Defensas marinas	USD 47 664.44
7. Bitas de amarre	USD 906.05
8. Limpieza del sistema pluvial	USD 5 492.73
9. Señalización	USD 25 816.40
10. Mantenimiento de patios	USD 2 486.86
11. Mantenimiento de pararrayos	USD 649.84
TOTAL	USD 391 812.50

Fuente: Reportes mensuales del plan de Mantenimiento 2024, SPC S.A.

Por otra parte, la empresa SPC S.A cumplió en tiempo y forma con los informes mensuales sobre la ejecución y seguimiento de las actividades de mantenimiento durante el periodo en estudio, así mismo, estos sirvieron de insumo para las labores de fiscalización.

Además, 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 observan algunas de las actividades de mantenimiento portuario fiscalizadas durante el 2024:

Figura N°1
Sustitución de muros guardaruedas de concreto por metálicos.



Fuente: Secretaría de Fiscalización, 2024.

3.2. 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 USD \$4 273 465,00 en trabajos tanto de mantenimiento preventivo como correctivo durante el año 2024.

Cuadro N°11.
Inversión en mantenimiento de equipo, Puerto Caldera, 2024.

<i>Mes</i>	<i>SPC</i>	<i>SPGC</i>	<i>Suma</i>
<i>Enero</i>	638 592.00	164 212.00	802 804.00
<i>Febrero</i>	184 705.00	4 065.00	188 770.00
<i>Marzo</i>	478 950.00	27 449.00	506 399.00
<i>Abril</i>	262 691.00	27 974.00	290 665.00
<i>Mayo</i>	289 245.00	17 250.00	306 495.00
<i>Junio</i>	344 055.00	3 848.00	347 903.00
<i>Julio</i>	212 046.00	4 980.00	217 026.00
<i>Agosto</i>	385 754.00	5 791.00	391 545.00
<i>Septiembre</i>	420 848.00	12 390.00	433 238.00
<i>Octubre</i>	245 617.00	7 252.00	252 869.00
<i>Noviembre</i>	323 599.00	10 253.00	333 852.00
<i>Diciembre</i>	191 674.00	10 225.00	201 899.00
TOTAL	3 977 776.00	295 689.00	4 273 465.00

Fuente: Informe mensual, Plan de Mantenimiento de Equipo- SPC y SPGC, 2024.

2. Si comparamos el monto de mantenimiento de equipo que se ejecutó para el año 2023, se tiene un aumento presupuestario de USD \$265 677.00, dado que, para el año 2023, el monto ejecutado fue de USD \$4 007 788.00.
3. Mediante el análisis de la información brindada en los informes de mantenimiento de equipo se evidenció que había equipo que se encontraba en mal estado, entre estas una de las grúas móviles, sin embargo, actualmente todas las grúas se encuentran operativas, lo anterior de conformidad con la cláusula 1.6.3 del Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.
4. Las principales intervenciones realizadas al equipo y maquinaria fueron supervisadas por la UTSC y comunicadas en sus informes; así mismo la Secretaría de Fiscalización ha realizado inspecciones al equipo.

5. La Administración concedente realizó el proyecto dominado “Contratación de una empresa (o Consorcio) especialista para evaluar la maquinaria y equipo que se encuentra en el Recinto Portuario de Caldera, Incluyendo Básculas Camioneras”, a fin de evaluar el estado operativo y de mantenimiento de la maquinaria, a través de la Licitación Reducida 2023LD-000001-0019200001, mismo que fue presentado en noviembre del 2023, insumo que sirvió de base para el acuerdo conciliatorio en el tema de maquinaria.
6. La UTSC para el 2024, gestionó una nueva evaluación de la maquinaria que se utilizó para solicitarle a la SPC la reparación de los hallazgos relevantes para cada equipo según la ficha técnica aplicada, dicho informe se recibió en enero del 2025.

3.3. Certificaciones de calidad, seguridad portuaria 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, renovó y se mantiene la certificación PBIP, bajo la supervisión del MOPT, misma tiene fecha de vencimiento hasta el 30 de junio del 2025, según oficio N° DVMP-DNS-2024-468 de la Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT.
2. El Sistema Integrado de Gestión se compone actualmente de 6 certificaciones a saber: ISO 9001; ISO14001, ISO 28000, PBIP, ISO 50001 y el recientemente incorporado Certificado Carbono reducción (2023), mismas que se encuentran vigentes durante el periodo en estudio, según la siguiente tabla:

**Cuadro N°12.
Vigencia de certificaciones de calidad.**

Certificación	Fecha de emisión	Fecha de Vencimiento
ISO 9001	29/08/2012	28/08/2027
ISO 14001	29/08/2012	28/08/2027
ISO 28000	04/04/2024	31/03/2025
PBIP	30/06/2024	30/06/2025
ISO 50001	25/09/2022	24/09/2025
Carbono reducción	21/07/2024	21/07/2025

Fuente: Informe anual Plan de Calidad 2024- SPC S.A, Oficio SPC-GG-010-2025.

En relación con la certificación Esencial Costa Rica, el concesionario ha decidido no renovar dicha acreditación, dado que su mantenimiento no constituye un requisito obligatorio. Esta decisión se fundamenta en lo indicado en el informe de cumplimiento del Plan de Calidad Portuaria.

Como parte de los esfuerzos por optimizar la gestión operativa y la eficiencia en la terminal, a partir de febrero de 2023, se inició la implementación del programa BEST (Business Excellence System for Terminals). Este sistema está diseñado para fortalecer la excelencia operativa mediante la aplicación de metodologías de optimización y gestión de procesos.

BEST se fundamenta en los principios de Lean Management, integrando prácticas reconocidas a nivel internacional por organizaciones especializadas en mejora continua y gestión de calidad en infraestructura portuaria. Su enfoque promueve la transformación integral de los procesos, impulsando la eficiencia, la reducción de tiempos de operación y la adopción de estándares globales de excelencia.

Con estas certificaciones, Puerto Caldera se mantiene a la fecha como la 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 periodo en estudio, se observa un razonable manejo de residuos y un programa de mejora continua en cuanto a parámetros ambientales y se han presentado los informes correspondientes.

3.4. Aspectos financieros.

3.4.1. Comportamiento de los ingresos del canon de Sociedad Portuaria de Caldera.

3.4.1.1. Análisis de la Tendencia Histórica de los Ingresos de Canon de SPC (2016-2024)

El presente análisis examina la evolución de los ingresos del canon de SPC entre los años 2016 y 2024, considerando las fluctuaciones en su crecimiento y su impacto en el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP). Se analizaron las principales tendencias y variables que han influido en estos cambios.

3.4.2. Tendencias en los Ingresos del Canon de SPC

3.4.2.1. Período de Crecimiento Sostenido (2016-2018)

Durante este lapso, los ingresos del canon de SPC mostraron un crecimiento continuo:

- **2016:** \$5,912,553.04 (+25%)
- **2017:** \$6,375,541.68 (+8%)
- **2018:** \$6,929,713.29 (+9%)

Este crecimiento refleja una expansión en las actividades portuarias y marítimas sujetas al canon, impulsada por el aumento en la demanda de servicios logísticos y el crecimiento económico general en el país.

3.4.2.1.1. Contracción y Reducción de Ingresos (2019-2020)

A partir de 2019, se observó una desaceleración y una posterior caída en los ingresos:

- **2019:** \$6,838,187.64 (-1%)
- **2020:** \$6,498,681.32 (-5.0%)

El retroceso en estos años se atribuye a factores como la desaceleración económica global, menor actividad portuaria y la crisis generada por la pandemia de COVID-19 en 2020, la cual afectó significativamente el comercio y la logística a nivel internacional. Además, desde 2019, Puerto Caldera ha experimentado un alto nivel de congestión debido al crecimiento en la carga y a la falta de infraestructura adecuada para manejar el aumento en la demanda, lo que ha impactado la eficiencia operativa y limitado el crecimiento de los ingresos.

3.4.2.1.2. Recuperación y Crecimiento Acelerado (2021-2024)

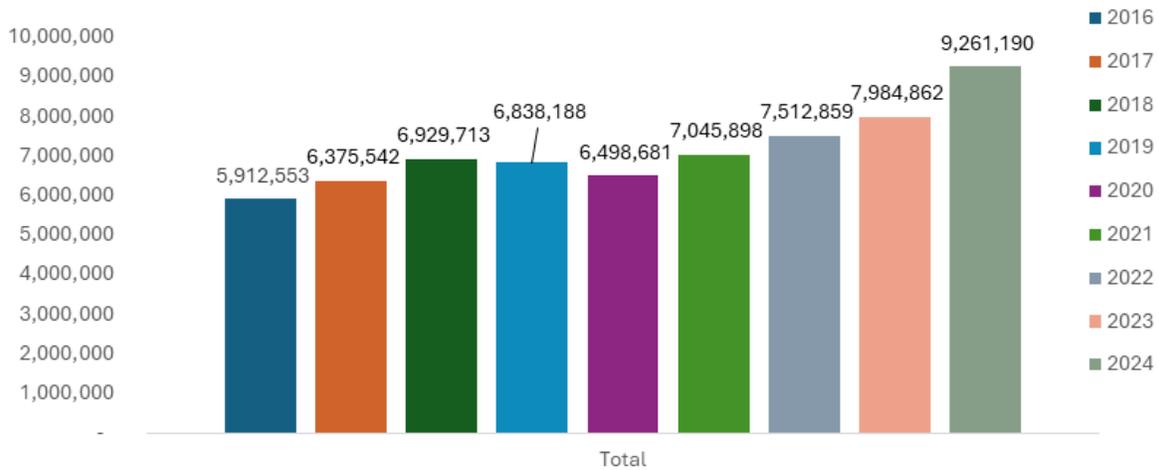
Desde 2021, los ingresos han mostrado una tendencia ascendente con una fuerte recuperación:

- **2021:** \$7,045,897.57 (+8.4%)
- **2022:** \$7,512,859.31 (+6.6%)
- **2023:** \$7,984,861.92 (+6.3%)
- **2024:** \$9,261,190.25 (+16.0%)

La recuperación post-pandemia, la reactivación económica y un incremento en la demanda de servicios portuarios han impulsado este crecimiento. La significativa alza en 2024 (+16%) sugiere que se han implementado estrategias para fortalecer la eficiencia de SPC. Sin embargo, la congestión persistente en Puerto Caldera sigue representando un reto para la optimización de las operaciones portuarias y la expansión del comercio marítimo en la región. Es importante señalar que en el año 2026 finaliza la concesión actual, lo que marcará el inicio de un proceso de modernización de Puerto Caldera, con el objetivo de mejorar la infraestructura y la capacidad operativa para atender el crecimiento en la carga y optimizar la eficiencia del puerto.

El siguiente gráfico y cuadro se muestra el comportamiento de los ingresos del canon acumulado de cada año de la SPC.

Gráfico N°7.
Ingreso SPC anual (2016- 2024).



Fuente: Secretaría de Fiscalización, Fiscalizador financiero, 2025.

Cuadro N° 13.
Canon acumulado de cada año SPC.

Año	SPC	Crec.
2007	1,876,798.28	
2008	2,800,122.47	49%
2009	2,153,369.80	-23%
2010	2,547,848.10	18%
2011	3,112,147.56	22%
2012	3,334,817.73	7%
2013	3,652,557.50	10%
2014	4,124,944.59	13%
2015	4,731,768.15	15%
2016	5,912,553.04	25%
2017	6,375,541.68	8%
2018	6,929,713.29	9%
2019	6,838,187.64	-1%
2020	6,498,681.32	-5.0%
2021	7,045,897.57	8.4%
2022	7,512,859.31	6.6%
2023	7,984,861.92	6.3%
2024	9,261,190.25	16.0%
Total/TCAC	\$92,693,860.17	

Fuente: Secretaría de Fiscalización, Fiscalizador financiero, 2025.

3.4.2.2. Análisis 2024

A nivel anual, en 2024 se registró un total de **9,261,190.25**, mientras que en 2023 fue de **7,984,861.92**, lo que representa un **incremento del 16%**. Este crecimiento anual sugiere una tendencia positiva en los ingresos, debido al aumento en la carga de SPC.

3.4.3. Ingresos y canon segundo semestre 2024:

Los ingresos al segundo semestre 2024 de SPC fueron de USD \$31.6 millones, lo que representó un canon de USD \$4.7, de conformidad con el apartado 4.7.3 contra prestación anual (canon al INCOP).

Se observa lo siguiente:

- Total, segundo semestre (julio-diciembre):** USD \$4 710 788.23, equivalente al 50.9% del total anual (USD \$9 261 190.25).
- Comparación con el primer semestre:** El segundo semestre presenta un incremento de USD \$160 386.21 equivalente a un 3.5%, con relación al primer semestre del 2024.
- Meses destacados:**
 - Julio** registra el valor más bajo del año (USD \$675 362.58).
 - Octubre** presenta la recaudación más alta (USD \$898 702.75).

El segundo semestre registra ingresos ligeramente superiores al primero, con variaciones notables que culminan en un pico en octubre y un cierre al alza en diciembre.

Cuadro N° 14.
Cálculo de Ingresos por Canon provenientes de SPC 2024

Mes	Facturación	Notas Crédito	+Facturación Neta + 40% (Estadía y Muellaje)	- 40% (Estadía y Muellaje)	Ingreso total	Canon (15%)
Enero	5,452,236.29	- 14,908.51	5,437,327.78	- 9,497.01	5,427,830.77	814,174.61
Febrero	4,793,012.09	- 9,744.35	4,783,267.74	20,464.55	4,802,577.94	720,386.69
Marzo	4,979,104.10	- 110,451.87	4,868,652.24	14,201.56	4,882,853.80	732,428.07
Abril	5,274,328.01	- 15,198.09	5,259,129.92	16,923.02	5,274,348.84	791,152.33
Mayo	5,188,024.78	- 29,197.91	5,158,826.87	19,516.63	5,178,343.50	776,751.53
Junio	4,750,620.11	- 1,848.01	4,748,772.10	20,543.91	4,770,058.63	715,508.79
Julio	4,509,619.01	- 39,735.26	4,469,883.75	36,596.62	4,502,417.18	675,362.58
Agosto	5,325,922.06	- 6,190.06	5,319,732.00	1,330.94	5,321,062.94	798,159.44
Setiembre	5,044,504.14	- 21,906.25	5,022,597.89	-	5,022,597.89	753,389.68
Octubre	6,021,193.01	- 29,841.36	5,991,351.66	-	5,991,351.66	898,702.75
Noviembre	5,159,968.38	- 105,250.34	5,054,718.04	2,321.04	5,056,589.71	758,488.46
Diciembre	5,571,284.47	- 75,035.07	5,496,249.40	- 14,986.08	5,511,235.48	826,685.32
Total II Sem	62,069,816.45		61,610,509.39	- 1,139.32	61,741,268.34	9,261,190.25

Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

3.4.3.1. Verificación de tarifas, Facturación y obligaciones contractuales.

Dentro del estudio de la Secretaría de Fiscalización se analiza y verifica la aplicación de las tarifas por parte del concesionario, que sean 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. También se realiza una revisión de facturación mediante una muestra significativa de cada mes para verificar que los ingresos, las tarifas y montos reflejen los datos correctos y que coincidan con la información del Concesionario.

Además, se revisa el cumplimiento de las obligaciones económicas contractuales de conformidad a lo establecido en la Adenda No. 3 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.

3.4.4. Modelo Financiero y Cumplimiento de la TIR Contractual

Existe la obligación de la Administración Concedente de garantizar al concesionario una rentabilidad mínima de 14.3% y por ende la aplicación del mecanismo de restablecimiento financiero de la concesión cuando se obtenga una rentabilidad menor a dicho porcentaje.

La herramienta contractualmente elaborada para calcular la rentabilidad es el modelo financiero.

La actualización del Modelo Financiero por la Secretaría de Fiscalización, se realiza con el fin de comprobar que no exista desequilibrio financiero y que se esté cumpliendo con la tasa mínima contractual, se rige por lo estipulado en el Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Público de la Terminal de Puerto Caldera, concretamente por lo dispuesto en la cláusula 4.2 que garantiza la recuperación de las inversiones, el costo relacionado, costos de operación y una utilidad, y en la cláusula 4.6 garantiza una TIR mínima de 14.3% y por ende la aplicación del mecanismo de restablecimiento financiero de la concesión cuando se obtenga una rentabilidad menor a dicho porcentaje.

La TIR calculada en todos los años está muy por encima de la TIR contractual, principalmente porque la carga real se triplicó con respecto a las estimaciones del proyecto, lo que ha generado mayores ingresos, utilidades y flujos de caja. La fiscalización financiera de la Secretaría de Fiscalización realiza un cálculo preliminar de TIR, a partir de una serie de análisis de la información financiera de la concesionaria, proveniente de los estados financieros auditados y presentados de manera anual, se tiene como resultado una TIR de 33.2% en el 2023.

3.4.5. Análisis de la TIRM.

Se calculó la tasa interna de retorno modificada (TIRM) la cual fue diseñada con la finalidad de superar las deficiencias de la TIR. La TIRM considera en forma explícita la posibilidad de reinvertir los flujos incrementales de fondos del proyecto a una tasa diferente a la tasa TIR que supone la reinversión de esos flujos incrementales a la tasa interna de retorno original, durante la vida económica pendiente que le resta a la inversión. Su metodología de cálculo permite además superar

el problema de las tasas múltiples cuando hay más de un cambio de signo o flujos negativos intercalados.

Así es que la TIRM corrige dos deficiencias que contiene la TIR:

1. La posibilidad de reinvertir los flujos incrementales de fondos del proyecto a una tasa diferente a la tasa TIR.
2. Y representa un indicador de avanzada cuando los proyectos tienen flujos de fondos diversos negativos.

Se obtiene:

- Un Valor Actual Neto (VAN) positivo de USD\$ \$21.3 millones, (tasa de descuento del 15%)
- Tasa interna de retorno (TIR) del proyecto de 33.2%.
- Tasa interna de retorno mejorada (TIRM) del proyecto de 24.7%.
- Ambas por encima de la tasa establecida contractualmente de 14,30%.

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. Mantenimiento de infraestructura.

4.1.1. Plan de mantenimiento.

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.

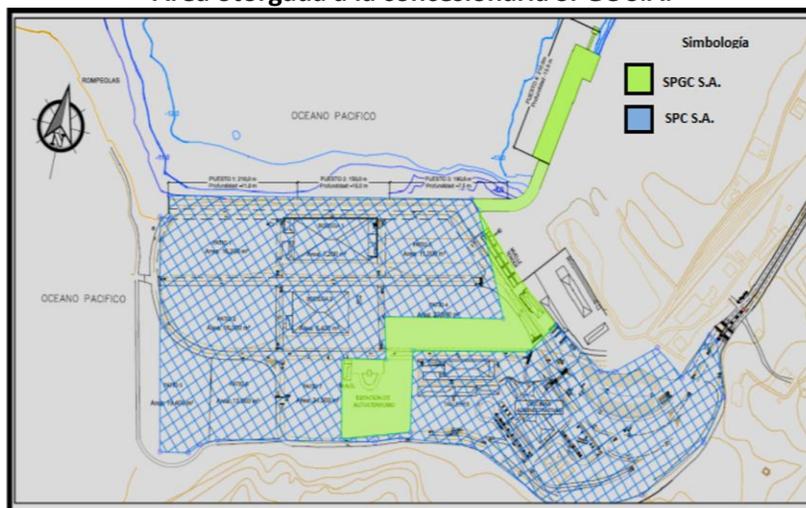
El plan de mantenimiento tiene como principal objetivo, conservar en buen estado las obras e instalaciones de la terminal granelera, de manera que las condiciones de funcionamiento y seguridad sean óptimas.

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 estipulado 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.

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 (plazo máximo de entrega al 28 de febrero de cada año) mediante oficio SPGC-GG-011-2025.

El mismo abarca el periodo comprendió entre febrero del 2024 a febrero del 2025, haciendo referencia al mantenimiento de la infraestructura y equipo del Puerto N°4.

A continuación, se detalla el cuadro de control de esta Secretaría de Fiscalización, sobre las principales actividades del Plan de mantenimiento del Muelle Granelero:

Cuadro N° 15.
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	El 24 de junio del 2022, se recibe el informe “Revisión de las camisas de concreto de los pilotes de acero del Puesto 4 (Muelle Granelero), Puerto Caldera” emitido por el contratista Millán Ingeniería Ltda; donde se recomienda proceder a las reparaciones de las camisas detectadas con focos de corrosión, las cuales son: CB09, M17, D18, D22, L23, H24, J24, M24, L25. Durante el mes de junio del año 2023, el concesionario realiza la reparación correspondiente de las 9 mangas mencionadas en el informe de Millán Ingeniería.
	Control de Grietas	1 año	El 13 de junio del 2024, se realizó inspección visual del 100% de las mangas de concreto del muelle para verificar su condición. Según el Informe de Millán Ingeniería Ltda, menciona que “ <i>después de efectuar la revisión que las camisas de concreto de los pilotes, se determina que las mismas se encuentran en buena condición. Hay algunas que muestran fisuras o manchas, pero sin productos de corrosión, ni expansión del acero de refuerzo que pueda observarse en la superficie del concreto. De la inspección no se notaron a la fecha que se requieran de camisas por reparar.</i> ”

1.2 Protección catódica	Consumo	2 años	De acuerdo con el documento denominado “Puerto Caldera - Plan de Mantenimiento”, realizado por la empresa Royal Haskoning Enhancing Society, se define la periodicidad para revisar el estado de la protección catódica. Para el año 2024 no se tenían que realizar los trabajos, por lo que la siguiente programación de fecha es para este año 2025.
	Inspección Visual	4 años	

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia Inspección	Observaciones
2. Losa de rodamiento			
2.1 Losa de Concreto	Limpieza	3 meses	La limpieza de la superficie del muelle tuvo una frecuencia de ejecución de cada tres meses, siendo la ejecución de los trabajos en los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre del 2024.
	Control de Grietas	6 meses	
	Revisión de Pintura	6 meses	El área total de limpieza y lavado fue de 8 600 m ² .
	Pintura	1 año	El proceso de sellado de grietas se ha realizado de manera continua durante todo el 2024, según se amerite. La última demarcación horizontal del muelle se realizó en abril del 2024.
2.2 Vigas Longitudinales		6 meses	No se reportan intervenciones.
2.3 Losas de Transición	Limpieza	3 meses	En abril del 2023 se les dio mantenimiento a los puntos de anclaje de la platina para garantizar que no se mueva de su ubicación y poder cumplir así su función.
	Control de grietas	6 meses	

	Planchas de acero	1 año	La limpieza tuvo una frecuencia de ejecución de cada tres meses, por lo que se realizó, en los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre del 2024. Se realiza medición de posibles desplazamientos de la losa de transición y no se presentaron desplazamientos, se revisaron las 2 transiciones (Puesto 3- Puente y Puente-Puesto 4).
	Desplazamiento losas	1 año	
2.4 Acera Peatonal	Limpieza	3 meses	La limpieza de la acera peatonal del muelle granelero tuvo una frecuencia de ejecución de cada tres meses, en febrero, mayo, agosto y noviembre del 2024. En abril del 2024, se observa que se coloca pintura en el borde de la acera peatonal como parte del mantenimiento del muelle. Se limpia bien la zona, se retiran residuos de pintura anterior y material suelto de la superficie, se procede a hacer reparaciones pequeñas dónde era necesario. Se procede a aplicar pintura color amarillo y dar acabado. La revisión de las barandas se dio en los meses de febrero y agosto del 2024. En julio del 2024, se realiza limpieza de la superficie de borde de acera y se remarca la pintura amarilla correspondiente.
	Control de Grietas	6 meses	
	Pintura barandas	6 meses	
2.5 Muros Guarda rueda	Limpieza	3 meses	La limpieza tuvo una frecuencia de ejecución de cada tres meses, en los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre del 2024. Se pintaron todos los muros guardarruedas y bitas ubicadas en pantalla, Puesto 3 (puente de acceso) en marzo del 2024. Al mes de abril del 2024, el concesionario reporta que se intervinieron todos los muros guardarruedas ubicados entre las bitas 2G y 7G.
	Control de pintura	6 meses	
	Repintar	1 año	
	Control de Grietas	1 año	
2.6 Demarcación	Limpieza	3 meses	La limpieza se realizó por medio de lavado a presión, en los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre del 2024. La última demarcación horizontal del muelle se realizó en el mes de abril del 2024.
	Revisión Pintura	6 meses	
	Pintura	1 año	
	Retoque Zonas dañada	6 meses	
2.7 Defensas y escaleras	Limpieza y control de pintura	3 meses	Dentro de los trabajos de mantenimiento que se realizaron a las defensas por parte de SPGC durante el 2024, son: <ul style="list-style-type: none"> • Sustitución de baquelitas, defensa #2. • Se sustituyó el panel y cono de la defensa #6 muelle 4. • Reparación de la defensa 9 del muelle 4, ya que presentaba desprendimiento de más del 25% de sus baquelitas y daño grave en el cono. • Se cambia el panel de la defensa #5 ya que al anterior se le habían desprendido baquelitas.
	elementos metálicos	3 meses	
	Revisión caucho	3 meses	
	Revisión de paneles	3 meses	

			<ul style="list-style-type: none"> • Reemplazo de cadenas con grado de corrosión que genere escamas, se realizó evaluación y se cambiaron los elementos que lo ameritaban por su estado (revisión en febrero y mayo del 2024). <p>Se intervinieron las defensas N°02, N°05, N°06, N°07, N°09, de la zona de atraque. Se realizó mantenimiento completo de sandblasting, soldadura, y pintura.</p> <p>Se instalaron nuevos los conos en las defensas N°02, N°06, N°07 y N°09.</p>
2.8 Bitas de amarre	Limpieza	3 meses	<p>En febrero y agosto del 2024, se realiza limpieza y preparación de los elementos para proceder con la aplicación de la capa de pintura base.</p> <p>También se realizó el sellado de bases de bitas que lo requerían.</p> <p>Posterior a esto se procede a aplicar la pintura de acabado en el color negro y detallado en números.</p>
	Pintura	6 meses	

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia de Inspección	Observaciones
3. Puente del duque de Alba			
3.1 Puente duque de alba.	Limpieza	3 meses	Se realiza limpieza en los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre del 2024. La limpieza consiste en un lavado por medio de agua a presión.
	Pintura	6 meses	La revisión de la pintura del puente que va hacia el duque de alba del muelle granelero tiene una frecuencia de ejecución de cada seis meses, por lo que en febrero y agosto del 2024 se procedió a realizar la misma.
4. Sistema de Agua			
4.1 Agua Potable	Correctivo	1 año	Durante el periodo en estudio se dieron acciones del tipo correctivas en los momentos en que se dieron fugas, reparaciones de llaves, entre otras.
4.2 Sistema contra incendio	Prueba del sistema	6 meses	<p>No se ha realizado la prueba de funcionamiento del sistema contra incendios en compañía de Bomberos de CR, misma que esta Secretaría de Fiscalización ha solicitado que se haga desde el 2018.</p> <p>Con respecto al mantenimiento de los hidrantes, en junio del 2024, se realiza mantenimiento de pintura y pruebas a los hidrantes y gabinetes.</p>
4.3 Aguas Servidas	Limpieza y control	6 meses	Se realizaron intervenciones de los orinales, inodoros y fregaderos de la estancia de trabajadores, también se realizaron revisiones y reparaciones en la tubería de aguas negras.
	Pintura	6 meses	
	Inspeccionar las Fijaciones	6 meses	

	Revisión tanque séptico	3 meses	Se realizó la revisión de las fijaciones. La revisión del filtro anaeróbico (tanque séptico), fue chequeado mediante contratación de empresa externa. Actualmente se encuentra funcionando sin ningún inconveniente.
5.Sistema Eléctrico			
5.1 Transformadores	Inspección Visual Muestra de aceite y estado secador	1 año	Se le tuvo que realizar una intervención mayor al transformador por problemas con bobinado. La intervención se realizó de manera exitosa por proveedor especializado y el transformador se vuelve a conectar a la red eléctrica en su operación normal para garantizar la alimentación de Muelle 4.
5.2 Tablero	Limpieza	1 año	Se realizó limpieza, resoque y verificación del estado de componentes, durante todo el transcurso del periodo.
5.3 Acometidas y salidas eléctricas	Limpieza e inspección general	1 año	Se realizan dos intervenciones durante el año de mantenimiento. Se realizó limpieza de salidas eléctricas y cajas de registro (incluyendo drenajes), revisión de estado de cables y salidas eléctricas incluyendo gabinetes.
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 interviene 2 veces en el año días.
5.5 Postes de Iluminación	Limpieza e inspección general	1 año	Se programaron inspecciones nocturnas por parte de esta Secretaría de Fiscalización para verificar su funcionamiento.
5.6 Sistema de comunicación y control	Limpieza e inspección general	1 año	No se reporta ninguna intervención al respecto en el informe de cumplimiento anual (2022, 2023 y 2024).
5.7 Cajas en la acera peatonal	Destapar, revisar y reempacar las tapas de las cajas	4 meses	No se reporta ninguna intervención al respecto en el informe de cumplimiento anual (2022, 2023 y 2024).

**Continuación del Cuadro N° 15.
Mantenimiento Terminal Granelera**

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia de Inspección	Observaciones
6.Edificaciones			
6.1 Edificaciones	Mantenimiento general	6 meses	Se revisa el estado de la pintura interna, externa y de los techos. Todo lo anterior se realizó dentro del plazo establecido en el plan de mantenimiento, además se instaló un alero a la estancia para brindar mayor protección del sol y lluvia a los trabajadores.
	Pintura externa	6 meses	
	Pintura interna	12 meses	
	Estado de techos	6 meses	

	Área entrada y salida de basculas	6 meses	Certificado de calibración de las basculas. Se solicita certificado a través de correo electrónico para su verificación.
	Subestación eléctrica	No indica	Estado operativo
	Estancia de Trabajadores	No indica	Limpieza y pintura en estancia de trabajadores.
7.Patios			
7.1 Patios	Pavimento adoquín	6 meses	En mal estado, para intervenir en el 2025.
	Básculas	6 meses	Para el caso de las básculas camioneras a las mismas se les realizó mantenimiento y calibración durante el año 2024 en los meses de mayo, septiembre y diciembre para asegurar que mantienen una precisión dentro de las tolerancias en que deben trabajar. Las anteriores calibraciones fueron realizadas por un proveedor acreditado ante el ECA.
8.Equipamientos			
8.1 Equipamientos	Tolvas y almejas, pintura	3 meses	El cambio de los cables de las almejas se hizo con una frecuencia mensual, independientemente de las toneladas trasegadas, esto con base a la estadística, es la frecuencia que elimina el riesgo de daños en los mismos. Para el mantenimiento de las tolvas, se realiza una revisión mensual la cual incluye la lubricación del sistema de apertura de la salida de los compartimentos y una revisión general del estado de la estructura de la tolva. Para las almejas se definió una revisión mensual en la cual se realiza una inspección general del estado de la estructura, roldanas, sistema hidráulico, sistema eléctrico, además se realiza una lubricación general según manual del equipo.
	Sistema de lubricación	3 meses	se realiza una lubricación general según manual del equipo.

Fuente: Secretaría de Fiscalización.

Para el caso del mantenimiento de infraestructura del Muelle Granelero en Puerto Caldera, no existe un monto definido contractualmente, por lo que todos los mantenimientos preventivos, correctivos y sus costos asociados corren por cuenta del Concesionario.

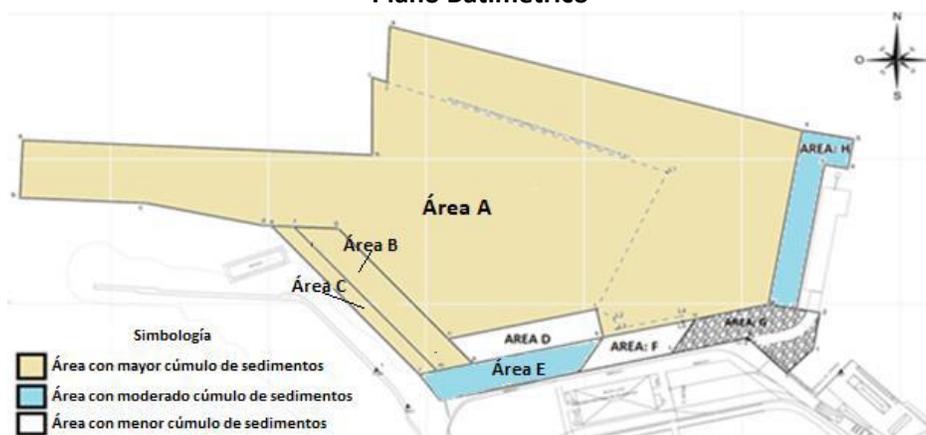
Debido a lo anterior, es importante ejercer de manera constante la supervisión realizada por la UTSC en el muelle N°4, mediante inspecciones periódicas para identificar las labores de mantenimiento, los daños a la infraestructura y solicitar al concesionario su ejecución.

En general y de conformidad con las visitas de inspección realizadas por esta Secretaría de Fiscalización, se verificó que dichas actividades de mantenimiento se han realizado por parte de la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A, y la supervisión ejercida por la UTSC ha sido adecuada.

4.2. Dragado y batimetrías de control.

La concesionaria presentó el informe batimétrico de control, mediante oficio SPGC-GG-012-2025 del 03 de marzo del 2025, en el mismo se concluyó que existe un volumen acumulado de 265 902,1 m³, donde el límite para efectuar el dragado de mantenimiento es al alcanzar los 400 000 m³.

**Figura N° 3.
Plano Batimétrico**



Fuente: Modificación, Secretaría de Fiscalización.

A continuación, se adjunta la tendencia de depósito de material con base a la batimetría realizada en el mes de febrero del 2025.

**Gráfico N° 8.
Tendencia mediciones batimétricas.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización-Informes batimétricos.

Como se observa en el gráfico anterior, la entrada de sedimentos es significativa, alcanzando un volumen de sedimentación de 265 902,1 m³ (según la última medición batimétrica, febrero 2025) a dos años de haberse realizado la campaña de dragado en Puerto Caldera y de mantenerse esta tendencia es posible que se deba realizar una campaña de dragado extraordinaria en el último trimestre del 2025, de acuerdo con las proyecciones.

Esta Secretaría de Fiscalización realizó un informe especial de la campaña de dragado (CR-INCOP-SF-IO-004-2023), donde se exponen los aspectos técnicos más relevantes de dicha campaña.

La Secretaría de Fiscalización mediante el oficio CR-INCOP-SF-009-2024 con fecha del 06 de marzo del 2024, le recuerda a la Administración Concedente que debe de considerar que se ha alcanzado el volumen total 1 600 000 m³ de sedimentos cumpliendo así, con la obligación contractual del concesionario, por lo que las futuras campañas de dragado deberán ser compensadas por la Administración concedente.

4.3. Aspectos financieros.

4.3.1. Comportamiento de los ingresos.

Análisis de la Tendencia Histórica de los Ingresos de Canon de SPGC (2016-2024)

El presente análisis examina la evolución de los ingresos del canon de SGPC entre los años 2016 y 2024, considerando las fluctuaciones en su crecimiento y su impacto en el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP). Se analizarán las principales tendencias y variables que han influido en estos cambios.

1. Período de Crecimiento Sostenido (2016-2018)

Tendencia: Expansión moderada y constante.

- **2016-2018:** El canon creció a tasas del 8%, 5% y 10%, lo que indica una fase de expansión sostenida tras el fuerte crecimiento de 2015.
- **Factores:** Mayor dinamismo en el comercio, crecimiento en la demanda de servicios portuarios y estabilidad económica.

2. Período de Volatilidad y Contracción (2019-2020)

Tendencia: Descenso del canon por factores externos adversos.

- **2019:** Caída del -2%, marcando el inicio de una tendencia negativa.
- **2020:** Disminución más pronunciada del -5%, influenciada por la pandemia de COVID-19, que redujo el comercio global y afectó la actividad portuaria.

3. Período de Recuperación y Nueva Desaceleración (2021-2024)

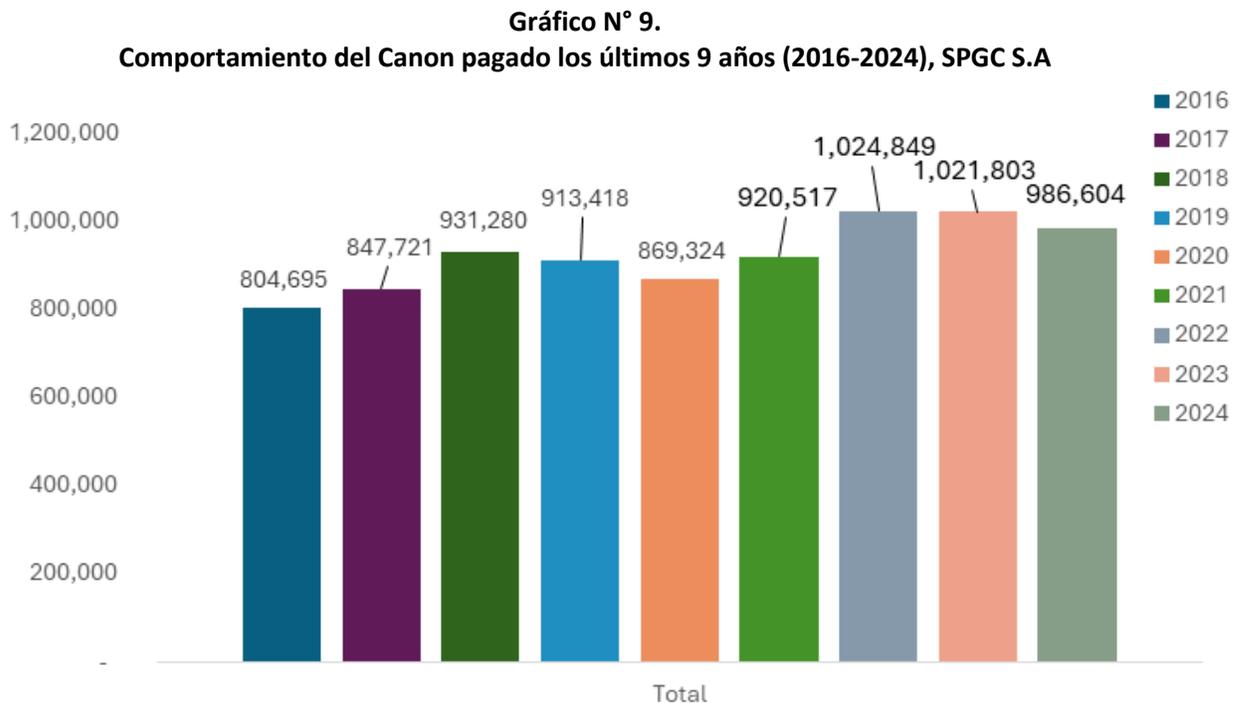
Tendencia: Repunte seguido de una nueva caída.

- **2021-2022:** Recuperación con tasas positivas del 6% y 11.3%, reflejando la reactivación económica post-pandemia.
- **2023-2024:** Desaceleración con tasas de -0.3% y -3.4%, lo que indica una posible saturación en la infraestructura portuaria y un menor crecimiento del comercio.

Aunque hubo un repunte después de la crisis sanitaria, la desaceleración reciente sugiere desafíos estructurales en la operación portuaria y el comercio marítimo.

El futuro del canon dependerá de mejoras en la infraestructura portuaria y el comportamiento del comercio internacional.

El siguiente gráfico y cuadro muestra el comportamiento de los ingresos del canon acumulado de cada año de la SPGC.



Fuente: Secretaría Fiscalización, INCOP.

Cuadro N° 16.
Canon acumulado de cada año SPGC.

Año	SPGC	Crecimiento
2007	374,912.23	
2008	348,558.83	-7%
2009	331,686.39	-5%
2010	337,682.50	2%
2011	440,511.04	30%
2012	434,788.32	-1%
2013	435,542.09	0%
2014	446,892.88	3%
2015	745,108.05	67%
2016	804,694.80	8%
2017	847,721.18	5%
2018	931,279.75	10%
2019	913,418.16	-2%
2020	869,323.50	-5%
2021	920,516.52	6%
2022	1,024,848.72	11.3%
2023	1,021,802.56	-0.3%
2024	986,603.58	-3.4%
Total	\$12,215,891.10	

Fuente: Secretaría de Fiscalización.

Análisis de Ingresos por Canon de SPGC – Año 2024 y Segundo Semestre

Año 2024

- El total de ingresos por canon en 2024 fue de **\$986 603.58**.
- Esto representa una caída de **3.4%** respecto al año anterior, marcando el segundo año consecutivo de reducción.
- La disminución de **\$35 198.98** frente a 2023 sugiere una menor actividad de carga y descarga de graneles, atribuible en parte a la saturación de Puerto Caldera, lo que ha afectado la eficiencia operativa y prolongado los tiempos de espera.

Análisis del Segundo Semestre (Julio - diciembre)

- El total de ingresos en este periodo ascendió a **\$450 291.58**, equivalente a alrededor del **45.6%** del total anual.
- El mes con mayor ingreso fue **julio (\$96 119.56)**, mientras que el de menor ingreso fue **setiembre (\$46 882.04)**.
- Comparado con el primer semestre (\$536 312.01), el segundo semestre registró una **contracción cercana al 16%**, reflejando la tendencia general a la baja durante 2024.

La reducción de ingresos por segundo año consecutivo confirma la necesidad de atender la saturación de Puerto Caldera y mejorar la infraestructura y eficiencia de la terminal. Esto podría

mitigar los tiempos de espera y fomentar un repunte en la actividad de carga y descarga de graneles en el futuro.

4.3.1.1. Ingresos y canon segundo semestre 2024:

Los ingresos de SPGC fueron de USD \$19.9 millones, lo que representó un canon de USD \$987 mil, de conformidad con el apartado 4.7.3 contra prestación anual (canon al INCOP).

Cuadro N° 17. Cálculo de Ingresos por Canon provenientes de SPGC 2024.

SOCIEDAD PORTUARIA GRANELERA CALDERA (SPGC S.A.)

AÑO 2024

Mes	Facturación	Notas Crédito	+Facturación Neta	+ 40% (Estadía y Muellaje)	- 40% (Estadía y Muellaje)	Ingreso total	Canon (5%)	
Enero	1,240,675.05	-	879.24	1,239,795.81	9,497.01	-	1,249,292.82	62,464.64
Febrero	2,069,045.81	-	748.60	2,068,297.21	1,154.35	20,464.55	2,048,987.01	102,449.35
Marzo	2,246,731.75	-	18,367.30	2,228,364.45	-	14,201.56	2,242,566.01	112,128.30
Abril	2,037,276.03	-	19.97	2,037,256.06	1,704.10	16,923.02	2,022,037.14	101,101.86
Mayo	1,841,978.83	-	23,764.49	1,818,214.34	-	19,516.63	1,798,697.71	89,934.89
Junio	1,346,475.66	-	3,102.85	1,343,372.81	742.62	20,543.91	1,364,659.34	68,232.97
Julio	2,009,331.49	-	50,343.69	1,958,987.80	-	36,596.62	1,922,391.18	96,119.56
Agosto	1,611,032.57	-	1,754.58	1,609,277.99	-	1,330.94	1,607,947.05	80,397.35
Setiembre	937,646.55	-	-	937,646.55	-	5.66	937,640.89	46,882.04
Octubre	1,592,155.85	-	7.46	1,592,148.39	-	-	1,592,148.39	79,607.42
Noviembre	1,054,999.88	-	-	1,054,999.88	449.37	2,321.04	1,053,128.21	52,656.41
Diciembre	1,922,524.08	-	14,962.10	1,907,561.98	-	14,986.08	1,892,575.90	94,628.80
Total	19,909,873.54	-	113,950.28	19,795,923.26	13,547.45	-	19,732,071.64	986,603.58

Fuente: Informes Ingresos Mensuales SPGC, 2024

4.3.2 Verificación de tarifas, Facturación y obligaciones contractuales.

Dentro del estudio de la Secretaría de Fiscalización se analiza y verifica la aplicación de las tarifas por parte del concesionario, publicadas en el Diario La Gaceta N° 63 — miércoles 10 de abril del 2024, día de publicación del ajuste de las tarifas que han de regir a partir de esa fecha en la Terminal Granelera de Puerto Caldera. También se realiza una revisión de facturación mediante una muestra significativa de cada mes para verificar que los ingresos, las tarifas y montos sean correctos y que coincidan con la información del Concesionario.

Además, se revisa el cumplimiento de las obligaciones económicas contractuales de conformidad a lo establecido 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.

4.3.3 Actualización de la TIR del proyecto

A diferencia de la SPC en el contrato de SPGC no existe ninguna obligación de la Administración Concedente de garantizar al concesionario una rentabilidad mínima, pero sí, la aplicación del mecanismo de restablecimiento financiero de la concesión cuando se obtenga un desequilibrio financiero.

La herramienta contractualmente elaborada para calcular la rentabilidad del proyecto es el modelo financiero.

La comprobación del Modelo Financiero por la Secretaría de Fiscalización se realiza para verificar que no exista desequilibrio financiero, de conformidad con lo estipulado en el Contrato de Concesión, concretamente por lo dispuesto en la cláusula 4.7.4 reajuste del equilibrio financiero del contrato.

Cuadro N° 18.
Rentabilidad del Proyecto

TIR	20.25%
TIRM	17%
VAN	\$4,697,457.41

Fuente: Secretaría Fiscalización, INCOP.

Como se observa, la TIR calculada es de 20.25% y el VAN es de USD\$ 4.7 millones utilizando una tasa de descuento de 15%. Al haber varios cambios de signo en los flujos de caja la TIR tiene problemas, por lo que se procedió a calcular la TIRM (TIR modificada o mejorada) cuyo resultado fue de 17%.

Se calculó la tasa interna de retorno modificada (TIRM) la cual fue diseñada con la finalidad de superar las deficiencias de la TIR. La TIRM considera en forma explícita la posibilidad de reinvertir los flujos incrementales de fondos del proyecto a una tasa diferente a la tasa TIR —que supone la reinversión de esos flujos incrementales a la tasa interna de retorno original-, durante la vida económica pendiente que le resta a la inversión. Su metodología de cálculo permite además superar el problema de las tasas múltiples cuando hay más de un cambio de signo o flujos negativos intercalados.

Así es que la TIRM corrige dos deficiencias que contiene la TIR:

1. La posibilidad de reinvertir los flujos incrementales de fondos del proyecto a una tasa diferente a la tasa TIR.
2. Y representa un indicador de avanzada cuando los proyectos tienen flujos de fondos diversos negativos.

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. 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° 19.
Cláusula 1.5.1.1 Tiempos de desplazamiento, atraque y desatraque

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

Durante el semestre en estudio, la concesionaria SAAM de Costa Rica S.A., remitió informes mensuales de atraque y desatraque de las diferentes naves que arribaron al puerto, donde se desglosan las maniobras para cada Terminal.

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 tiempos mencionados en el cuadro anterior.

Al cierre del período de este informe esta Secretaría de Fiscalización, no ha detectado que se hayan dado incumplimientos o no conformidades de los tiempos de desplazamiento, atraque y desatraque.

Así mismo, no se tiene registro de que se hayan presentado quejas ante la administración concedente debido a retrasos en estos tiempos.

5.1.2. 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 con el uso obligatorio del servicio de remolcaje para las naves con Tonelaje de Registro Bruto (TRB), superior a 500 toneladas.

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.

Con respaldo en el reglamento General de Servicios Portuarios, en el periodo de estudio de este informe, ha sido necesario realizar la doble maniobra y/o Shifting (proceso de cambiar la posición de un barco o embarcación dentro de un puerto con la ayuda de remolcadores).

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

5.2. Aspectos financieros.

5.2.1 Comportamiento de los ingresos por canon.

Análisis de la Tendencia Histórica de los Ingresos de Canon de SAAM (2016-2024)

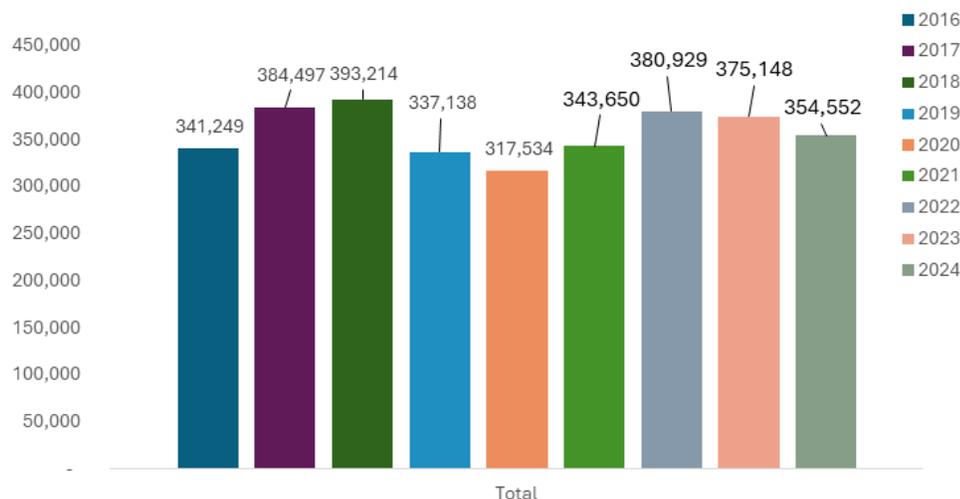
1. Tendencias Generales

El análisis de los ingresos de canon de SAAM para el período 2016-2024 muestra fluctuaciones significativas en el crecimiento anual. Se pueden identificar tres fases principales:

- **Fase de Crecimiento (2016-2018):** Los ingresos presentaron un crecimiento sostenido, con tasas del 17% en 2016, 13% en 2017 y 2% en 2018. Este periodo refleja una fase de expansión en la recaudación del canon, lo que sugiere un posible incremento en la actividad portuaria y un crecimiento económico a nivel nacional.
- **Fase de Contracción (2019-2020):** En 2019, se registró una caída del 14%, seguida de una reducción del 6% en 2020. Esto está relacionado con la desaceleración del comercio internacional y los efectos de la pandemia de COVID-19, que afectaron la operación de los puertos.
- **Fase de Recuperación y Estabilización (2021-2024):** Se observa un repunte en 2021 (+8%) y 2022 (+11%), lo que indica una reactivación del comercio y la logística. Sin embargo, en 2023 y 2024 los ingresos muestran nuevamente una contracción (-2% y -5%, respectivamente).

El siguiente gráfico y cuadro muestran el comportamiento de los ingresos del canon acumulado.

Gráfico N° 10.
Comportamiento del Canon pagado los últimos 9 años (2016-2024), SAAM.



Fuente: Secretaría Fiscalización, INCOP.

2. Análisis de los Ingresos de Canon de SAAM en 2024

Comparación 2024 vs. 2023

En 2024, los ingresos alcanzaron **\$354 552.36**, lo que representa una disminución del **5%** respecto a los **\$375 147.98** del año 2023. Esto marca una tendencia de contracción en los últimos dos años.

Tendencia General del Año 2024

Los ingresos totales de SAAM en el año 2024 ascienden a **\$354 552.36**. Se observa una variabilidad mensual en los ingresos, con valores máximos y mínimos que pueden estar relacionados con la estacionalidad de las actividades portuarias.

- **Mes con mayores ingresos: Abril (\$33 724.04)**
- **Mes con menores ingresos: Junio (\$22 762.26)**

Se nota que los ingresos fluctúan mensualmente, sin una tendencia ascendente o descendente sostenida a lo largo del año.

Análisis del Último Semestre de 2024 (Julio - diciembre)

El segundo semestre del año presenta ingresos totales de **\$175 211.34**.

- **Mes con mayores ingresos en el segundo semestre: Diciembre (\$32 813.11)**
- **Mes con menores ingresos en el segundo semestre: Setiembre (\$25 400.07)**

Este período muestra una ligera recuperación en diciembre, lo que podría estar asociado a un aumento en la actividad portuaria de fin de año. Sin embargo, en los meses de setiembre y noviembre se observa una baja en los ingresos.

5.2.1.1. Ingresos y canon.

Los ingresos de SAAM del año 2024 fueron de USD \$7.1 millones, lo que representó un canon de USD \$354 mil de conformidad con el contrato de concesión.

Cuadro N° 20.
Cálculo de Ingresos por Canon provenientes de SAAM año 2024.
SUDAMERICANA AGENCIAS AÉREAS Y MARÍTIMAS (SAAM S.A.)
Año 2024

Mes	Facturación	NC_Cli	ND_Cli	Tiquetes	Ingreso total	Canon (5%)
Enero	665,115.55	-	-	-	665,115.55	33,255.78
Febrero	542,606.79	-	-	-	542,606.79	27,130.34
Marzo	620,248.22	-	-	-	620,248.22	31,012.41
Abril	674,480.80	-	-	-	674,480.80	33,724.04
Mayo	629,123.64	-	-	-	629,123.64	31,456.18
Junio	455,245.22	-	-	-	455,245.22	22,762.26
Julio	630,408.07	-	-	-	630,408.07	31,520.40
Agosto	589,962.57	-	-	-	589,962.57	29,498.13
Setiembre	512,107.64	- 4,106.23	-	-	508,001.41	25,400.07
Octubre	612,323.81	-	-	-	612,323.81	30,616.19
Noviembre	507,498.70	229.95	-	-	507,268.75	25,363.44
Diciembre	677,845.81	21,583.53	-	-	656,262.28	32,813.11
Total	7,116,966.82	17,707.25	-	-	7,091,047.11	354,552.36

Fuente: Informes Técnicos Mensuales SAAM.

5.3. Verificación de tarifas, Facturación y obligaciones contractuales.

Dentro del estudio de la Secretaría de Fiscalización se analiza y verifica la aplicación de las tarifas por parte del concesionario, que sean 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, de acuerdo con lo establecido en el contrato. También se realiza una revisión de facturación mediante una muestra significativa de cada mes para verificar que los ingresos, las tarifas y montos reflejen los datos correctos y que coincidan con la información del Concesionario. Se fiscaliza el cálculo del Canon realizado trimestralmente por la UTSC.

5.4. Cumplimiento de la TIR Contractual

Existe la obligación de la Administración Concedente de garantizar al concesionario una rentabilidad mínima de 12.723% y por ende la aplicación del mecanismo de restablecimiento financiero de la concesión cuando se obtenga una rentabilidad menor a dicho porcentaje. La herramienta contractualmente elaborada para calcular la rentabilidad es el modelo financiero.

La actualización del Modelo Financiero se realiza para comprobar que no exista desequilibrio financiero y que se esté cumpliendo con la tasa mínima contractual, se rige por lo estipulado en el Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico, concretamente por lo dispuesto en la cláusula 2.1 y 4.9 que garantiza la recuperación de las inversiones, el costo relacionado, costos de operación, una utilidad y una TIR mínima de 12.723% y por ende la aplicación del mecanismo de restablecimiento financiero de la concesión cuando se obtenga una rentabilidad menor a dicho porcentaje.

La TIR calculada en todos los años está por encima de la TIR contractual, principalmente porque la carga real se triplicó con respecto a las estimaciones del proyecto, lo que ha generado mayores ingresos, utilidades y flujos de caja.

Se calculó la tasa interna de retorno modificada (TIRM) la cual fue diseñada con la finalidad de superar las deficiencias de la TIR. La TIRM considera en forma explícita la posibilidad de reinvertir los flujos incrementales de fondos del proyecto a una tasa diferente a la tasa TIR —que supone la reinversión de esos flujos incrementales a la tasa interna de retorno original-, durante la vida económica pendiente que le resta a la inversión. Su metodología de cálculo permite además superar el problema de las tasas múltiples cuando hay más de un cambio de signo o flujos negativos intercalados.

Así es que la TIRM corrige dos deficiencias que contiene la TIR:

1. La posibilidad de reinvertir los flujos incrementales de fondos del proyecto a una tasa diferente a la tasa TIR.
2. Y representa un indicador de avanzada cuando los proyectos tienen flujos de fondos diversos negativos.

Cuadro N°21.

Rentabilidad del Proyecto	
TIR	17%
VAN	\$3 211 520.32

Fuente: Secretaría Fiscalización, INCOP.

Como resultado de la actualización del Modelo Financiero del proyecto se obtiene:

- Un Valor Actual Neto (VAN) positivo de USD \$3.2 millones, (tasa de descuento del 10%).
- Tasa interna de retorno (TIR) del proyecto de 17%.

5.5. Planes.

5.5.1. Plan de operaciones portuarias.

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.

- 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 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.

5.5.2. Plan de mantenimiento

5.5.2.1. Carenas.

De acuerdo con los controles de esta Secretaría de Fiscalización, durante el año 2024 no hay registro de zarpe a carena de ninguno de los remolcadores, en el siguiente cuadro se puede observar la programación de las próximas carenas, según con la información brindada por el Concesionario.

Cuadro N° 22.
Programación de próximas carenas.

Remolcador	Fecha próxima carena
Choroy	03 de junio del 2025
Don Hugo	25 de octubre del 2025
Antisana	30 de enero del 2026

Fuente: Información brindada por la UTSC, actualización agosto- 2024.

Esta Secretaría de Fiscalización dará el seguimiento correspondiente al cumplimiento de dicha programación.

Con lo expuesto anteriormente, esta Secretaría de Fiscalización, ha comprobado que dicha programación de mantenimiento a las embarcaciones (RAM) se ha efectuado razonablemente por parte de la Concesionaria SAAM S.A. y de conformidad con los requisitos contractuales.

6. Terminales portuarias administradas por INCOP.

6.1. Aspectos generales.

La Ley Constitutiva del 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 (Puerto de Puntarenas, Caldera, Quepos y Golfito), sus servicios portuarios, así como las actividades y facilidades conexas, con el fin de brindar un servicio de forma eficiente y eficaz para fortalecer la economía nacional.

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

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

A la fecha de cierre de este informe no se presentan incumplimientos legales que deban ser informados para cada una de las Terminales Portuarias.

6.2. Terminal Portuaria de Quepos.

6.2.1. Aspectos Legales.

Producto de la fiscalización realizada durante el semestre en estudio, no se han encontrado incumplimientos o condiciones legales que se deban informar.

A esta Terminal principalmente arriban naves de pasajeros (pequeños Cruceros), de vocación turística y demás embarcaciones menores, las cuales realizan operaciones por medio del muelle Tender.

No cuenta con declaratoria de Seguridad de conformidad con el Código PBIP emitida por la autoridad designada.

Por otra parte, dicha Terminal se encuentra al día con el Permiso Sanitario de Funcionamiento del Ministerio de Salud, el cual vence el 24 de abril del 2028.

6.2.2. Análisis y evaluación de ingeniería y operaciones.

6.2.2.1. Operaciones portuarias

En el siguiente cuadro se resumen las operaciones portuarias que se llevaron a cabo en la terminal de Quepos durante el 2024.

Cuadro N° 23.
Operaciones Portuarias

Periodo 2024	Terminal de Quepos		
	Movilización Carga Tm	Arribo de Buques	Movimiento Pasajeros
ene	1 033.48	342	642
feb	782.79	305	584
mar	638.49	253	91
abr	512.49	263	61
may	527.75	193	360
jun	383.16	191	457
Jul	93.46	176	383
ago	13.12	89	98
Set	1.42	25	1
Oct	0	23	32
Nov	6.99	75	54
Dic	1.38	71	448
Total	3 994.53	2 006	3 211

Fuente: Planificación Institucional INCOP.

La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Quepos, durante el año 2024, experimentó un decrecimiento considerable de un 64% con respecto al año 2023.

En cuanto al arribo de Buques, se obtiene un decrecimiento de un 39% con respecto al 2023 con un promedio de 167 naves al mes, la mayoría de estas naves son pequeñas embarcaciones de pesca y turismo.

El movimiento de pasajeros por esta terminal decreció un 61% con respecto a su periodo homólogo 2023; las operaciones de naves turísticas se realizan en bahía con el tránsito de pasajeros por medio del muelle Tender y rampa de atraque fija.

6.2.3. Aspectos financieros.

6.2.3.1. Comportamiento de los ingresos de Quepos.

I. Análisis de la tendencia en tres periodos

1. Periodo 2019–2021 (Contracción):

- **2019:** Ingresos de \$147 791.07, con una variación positiva del 48% respecto al año previo.
- **2020:** Presentó un descenso del 46%, con un ingreso de \$80 281.25.
- **2021:** Continúa la tendencia a la baja con \$61 355.74 (-24% respecto a 2020).
- En conjunto, este lapso muestra un marcado retroceso con relación al año 2019.

2. Periodo 2022–2023 (Recuperación):

- **2022:** Se registra una fuerte recuperación de \$143 128.60 (133% más que en 2021).
- **2023:** Continúa la tendencia creciente, de \$206 693.07 (44% por encima de 2022).
- Estos dos años representan una recuperación significativa frente a la contracción previa.

3. Periodo 2024 (Retorno a la baja):

- **2024:** Los ingresos descienden a \$154 663.88, lo que marca una nueva reducción (-25%) respecto al año 2023.
- Pese a la caída, se mantiene por encima de los niveles mínimos registrados en los años 2020 y 2021.

La disminución de **\$52 029.19** entre ambos años equivale a una variación de **-25%**. Este retroceso revierte la tendencia positiva de los dos años anteriores (2022 y 2023) y sugiere la presencia de factores que han vuelto a impactar negativamente la actividad en el puerto.

Cuadro N° 24.
Ingresos anuales Muelle de Quepos.
Puerto de Quepos

Año	Total	Var.
2019	147,791.07	48%
2020	80,281.25	-46%
2021	61,355.74	-24%
2022	143,128.60	133%
2023	206,693.07	44%
2024	154,663.88	-25%

Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP

6.2.4. Infraestructura portuaria.

Para fiscalizar el cumplimiento del plan de mantenimiento de infraestructura del 2024, esta Secretaría de Fiscalización, inspeccionó la Terminal Portuaria de Quepos a inicios del año 2025 (13 de enero del 2025).

Con base en la inspección realizada y en la respuesta por parte de la DOP al “*Informe de seguimiento y fiscalización del mantenimiento de infraestructura de la Terminal Portuaria de Quepos.*”, mismo que se basó en observar el estado de cada una de las tareas de mantenimiento y dar seguimiento a una serie de actividades, entre las que destacan:

6.2.4.1. Sistema de iluminación.

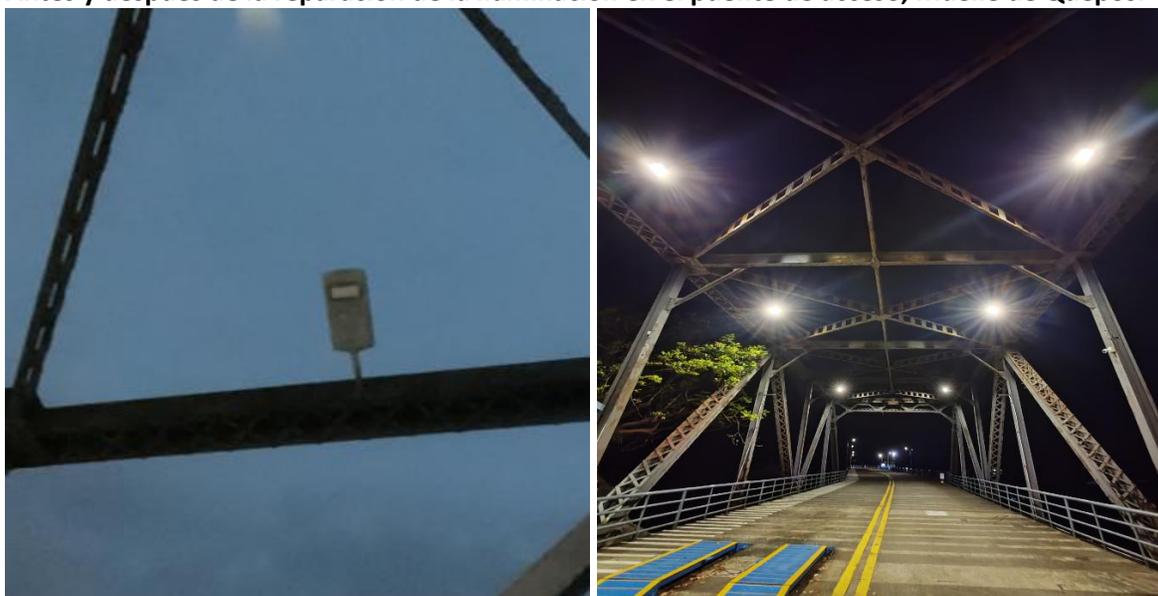
Se realizó inspección de fiscalización al Muelle de Quepos el 05 de junio del 2024 en horas de la noche para observar las luminarias LED que se instalaron el 03 de agosto del 2021, por parte de la

empresa adjudicada PM PROJECT MÁSTER S.A., y se observó que había dos luminarias que no se encontraban funcionando.

Las luminarias que se encontraban fuera de servicio, una se trataba de un poste de iluminación y otra se trataba de una de las lámparas en el puente de acceso, no obstante, en inspección realizada a inicios del 2025, se constató que dichas luminarias ya fueron reparadas y se encontraban funcionando, además, en el informe CR-INCOPI-MQ-0086-2024 remitido por la Administración del muelle de Quepos, se indica textualmente que *“se solicitó en la modificación 3-2024, un ajuste recursos presupuestarios para posteriormente tramitar en la plataforma de SICOP el mantenimiento general de las luminarias de la Terminal Portuaria.”*

Figura N° 4.

Antes y después de la reparación de la iluminación en el puente de acceso, Muelle de Quepos.



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP- 2025.

También, esta Secretaría de Fiscalización indicó como una acción de mejora instalar iluminación en el patio aledaño a las oficinas de la Terminal Portuaria de Quepos, para mejorar la seguridad en la zona ya que no poseía iluminación alguna y la Administración indicó que *“se gestionará también la instalación de una luminaria en el terreno anexo a las instalaciones portuarias con el fin de brindar mayor iluminación a ese sector”*.

Al momento de la inspección realizada (enero-2025) se observó que ya fue instalada la luminaria y se mejoró sustancialmente la iluminación en ese sector.

Figura N° 5.
Antes y después del mejoramiento de la iluminación en el patio o terreno aledaño a las oficinas de la Terminal Portuaria de Quepos.



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP- 2025.

6.2.4.2. Báscula.

En la inspección realizada en junio del 2024, la báscula de pesaje de los vehículos que ingresan a las instalaciones portuarias para realizar carga y descarga de productos, poseía elementos corroídos, específicamente los pernos de sujeción y las rampas, además, las cintas antideslizantes también se observaron dañadas y no se encontraba operando, ya que, de acuerdo con la información brindada por la Administradora del muelle de Quepos, se estaban presentando problemas en el sistema y los pesajes no eran los correctos.

Como respuesta, la Administración del muelle de Quepos informa que *“mediante orden de compra N°31650 se adjudicó a la empresa Romanas Ocony S,A el mantenimiento respectivo de la romana y sustitución de conectores dañados, los cual era la razón del porque el equipo se encontraba fuera de funcionamiento, en el momento de la visita por parte del funcionario de fiscalización.”*

A la fecha de la visita de Fiscalización (enero-2025), la romana se encontraba reparada y funcionando, con su respectiva pintura en buen estado y las cintas antideslizantes.

Figura N°6.

Antes y después de la reparación de la romana al ingreso a la Terminal Portuaria de Quepos.



Fuente: Secretaría de Fiscalización-2025.

6.2.4.3. Puente de acceso.

El estado actual del puente de acceso al Muelle de Quepos es crítico y los daños han ido aumentando exponencialmente en los últimos años.

Con respecto a este tema, esta Secretaría de Fiscalización ha venido realizando una serie de observaciones y advertencias desde hace varios años atrás, en los informes:

- CR-INCOP-SF-IO-006-2021, 11 de marzo del 2021.
- CR-INCOP-SF-IO-020-2022, 20 de octubre del 2022.
- CR-INCOP-SF-IO-018-2023, 11 de octubre de 2023.
- CR-INCOP-SF-IO-009-2024, 11 de junio de 2024.
- Informe de fiscalización I Semestre-2024.

Esta Secretaría de Fiscalización realizó una recomendación al respecto en el primer informe semestral del 2023, aprobada en la sesión N°4424 de la Junta Directiva de INCOP, la cual menciona textualmente:

“Rec. 1. Se recomienda a la Dirección de Operaciones del INCOP, definir una estrategia para la reparación o sustitución del puente de acceso del muelle de Quepos, debido a los problemas estructurales, el estado avanzado de la corrosión y deterioro de la losa de concreto. No obstante, a pesar de la serie de recomendaciones y observaciones que ha emitido esta Secretaría de Fiscalización, a la fecha de la inspección realizada, el puente de acceso al Muelle de Quepos se encuentra en malas condiciones.

También, se observa un mayor desprendimiento del concreto por la parte debajo de la losa, dejando aún más expuesto el acero de refuerzo y debilitándose cada vez más su capacidad de soporte.

Figura N°7.

Aumento en la cantidad y tamaño de grietas en la losa del puente de acceso, Muelle de Quepos.



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP-2025.

6.2.4.4. Tensoras.

En junio del 2024 durante la visita de fiscalización, se observó que al final del muelle había sobre la losa de concreto una cantidad de tensores con sus respectivas placas sin instalar, mismas que se estaban deteriorando por el abrasivo ambiente marino y ante la necesidad de sustituir estos elementos dañados del muelle, se le solicitó a la DOP, informar porqué las tensores se encontraban sin uso y no se habían utilizado para sustituir las que se encontraban dañadas en la estructura del muelle.

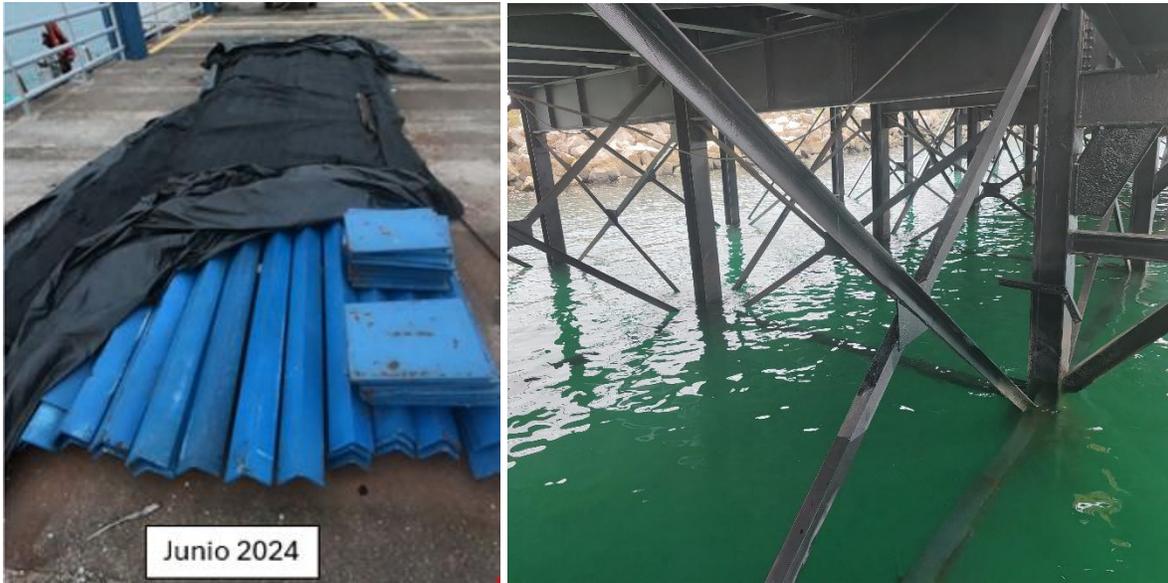
A lo anterior mencionado, la administración del Muelle de Quepos contestó lo siguiente:

“Sobre el proyecto de sustitución de tensores, dicha contratación inicio en el año 2022, los trabajos fueron entregados según lo solicitado a nivel cartelario, pero el plazo contractual terminaba y pasaba para el periodo 2024, y se requería un código ante MIDEPLAN para poder incluir recursos en esa contratación, por lo cual se procedió con el pago de los materiales únicamente, el proceso de gestión de obtención de dicho código fue bastante lento, pero una vez que se obtuvo el respectivo código aprobado para el mantenimiento de la Subestructura del Muelle de Quepos, se incluyeron los trabajos de sustitución de tensores pendientes de instalar, lo cual inician el 01 de agosto del año en curso.”

En la inspección realizada en enero del 2025, se observó que dichas tensoras ya habían sido utilizadas y fueron colocadas, reemplazando aquellas que se encontraban en mal estado, con su respectiva pintura anticorrosiva, esto como parte de los trabajos del proyecto de saneado (sanblasting), reparación, pintura, cambio de elementos metálicos en la estructura del Muelle de Quepos.

Figura N°8.

Angulares y placas sin utilizar al final del Muelle y ya debidamente colocados y pintados.



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP-2025.

6.2.4.5. Rompeolas

En la visita in situ de fiscalización, se pudo observar que el rompeolas (reparado en el año 2020 por un monto total de inversión de más de 177 millones de colones), presenta nuevamente signos de deterioro causado por los fuertes oleajes que lo han impactado en los últimos años, moviendo el material de la escollera de protección, causando erosión en el cuerpo del rompeolas.

Figura N°9.

Puntos donde la erosión ya ha ido socavando el cuerpo del rompeolas, Quepos.



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP-2025.

Es importante que se tomen las consideraciones necesarias para evitar que el rompeolas vuelva a sufrir un daño de mayor magnitud como ocurrió anteriormente y el costo de reparación sería mayor que el de mantenimiento preventivo.

6.2.4.6. Plan de mejora de infraestructura

Mediante oficio CR-INCOP-SF-2023-0041 con fecha del 11 de mayo de 2023, se le recuerda a la DOP el cumplimiento de la recomendación donde se le solicitaba la elaboración de un plan de mejora para la infraestructura portuaria de los muelles de Puntarenas, Quepos y Golfito, con una proyección de inversión de al menos 3 años.

En la nota con número de oficio CR-INCOP-SF-2023-0060, esta Secretaría de Fiscalización le indica a la DOP que la recomendación N°1 del del Informe semestral enero-junio 2022, acuerdo N°. 9 de la sesión No. 4354 del 21 de septiembre del 2022, referente a *“establecer un plan de mejora de la infraestructura portuaria de los Muelles...”* se mantiene en proceso de cumplimiento, quedando a la espera de la propuesta solicitada.

La DOP responde mediante oficio CR-INCOP-DOP-2024-0206 y adjunta cronogramas de trabajos del muelle de Puntarenas, Quepos y Golfito.

Figura N°10.
Cronograma plan de trabajo Muelle de Quepos.

CRONOGRAMA TENTATIVO TRABAJO (Plan A)



Fuente: DOP, INCOP, Informe CR-INCOP-DOP-2024-0206.

También, se informa mediante oficio CR-INCOP-MQ-0086-2024 que, de acuerdo con la “orden de compra N° 31652, se adjudicó a la empresa Agroservicios Hípicos de Aranjuez, por un monto inicial de \$294 163 860.00.

Adicionalmente, se realizó una modificación de contrato por un monto de \$40,490,312.55 (orden de compra N°31693) por el aumento de espesor del recubrimiento de los elementos estructurales, dando como resultado un total de \$334,654,172.55., lo anterior con previa revisión y justificación del Ingeniero Estructural Esteban Mayorga Marín de la Dirección de Operaciones Portuarias de INCOP.

Se dio orden de inicio para el 01 de agosto del 2024, en un plazo establecido de 4 meses, finalizando el 30 de noviembre del 2024, cumpliendo a cabalidad con el cronograma establecido.

Con respecto al puente de acceso, tal como lo recomendó el Ing. Esteban Mayorga de la DOP, mediante el informe CR-INCOP-DOP-ING-2024-0005, se está iniciando con el proceso de elaboración del pliego de condiciones técnicas y estudio de mercado para iniciar con el trámite de contratación de la reparación.

La Secretaría de Fiscalización continuará el seguimiento respectivo a la gestión, cumplimiento y ejecución de los proyectos constructivos, así también como los trabajos de mantenimiento de infraestructura, con la finalidad de garantizar un buen aprovechamiento de los recursos públicos y mejorar las condiciones de la Terminal Portuaria de Quepos.

6.3. Terminal Portuaria de Puntarenas.

6.3.1. Aspectos legales.

Producto de la fiscalización realizada durante el semestre en estudio, sobre los aspectos legales no se han encontrado incumplimientos o condiciones legales que se deban informar.

Referente al Plan de Protección de la Instalación Portuaria de la Terminal de Cruceros, el MOPT renovó la declaración de cumplimiento para el periodo 2024-2025, mediante declaración N°003-2024. Esta declaración de cumplimiento es válida hasta el 30 de junio de 2025, basada en el oficio DVMP-DNS-2023-529 de la Dirección de Navegación y Seguridad.

Por su parte, el Permiso Sanitario de Funcionamiento de esta Terminal fue otorgado por el Ministerio de Salud en fecha 10 de octubre de 2024, el cual tiene una validez de 5 años y debe ser renovado el 10 de octubre del 2029.

6.3.2. Análisis y evaluación de Ingeniería y Operaciones.

6.3.2.1. Operaciones portuarias.

En el siguiente cuadro se resumen las operaciones portuarias que se llevaron a cabo en la Terminal de Puntarenas durante el año 2024:

Cuadro N° 25.
Operaciones Portuarias

Periodo	Terminal de Puntarenas		
	Movilización Carga Tm	Arribo de Buques	Movimiento Pasajeros
ene-24	460.97	16	16994
feb-24	98.81	6	5208
mar-24	71.68	8	10880
abr-24	229.52	11	15658
may-24	4.69	3	4567
jun-24	20.48	4	2230
Jul-24	0	0	0
Ago-24	0	0	0
Set-24	364.73	3	2098
Oct-24	461.36	10	15734
Nov-24	21.06	3	4454
Dic-24	31.03	8	7132
Total	1 798.16	76	81 959

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.

En cuanto al arribo de cruceros, se mantuvo con la misma cantidad con respecto al año anterior (2023) con un promedio de 6.3 naves al mes.

La Terminal Portuaria de Puntarenas Administrada por el INCOP, registró durante el periodo en estudio un total de 81 959 pasajeros, una cifra que supone un decrecimiento de pasajeros de un 4% con respecto al año 2023; estas cifras son mucho mayores que antes de experimentar la pandemia por covid-19, que obligó la cancelación de los viajes turísticos de los cruceros a Centroamérica y Caribe.

6.3.3. Aspectos financieros.

6.3.3.1. Comportamiento de los ingresos del Puerto de Puntarenas.

El Puerto de Puntarenas, es especializado en la atención de cruceros, ha experimentado fluctuaciones significativas en sus ingresos en los últimos años:

- **Caída drástica en 2020 y 2021:** En el año 2020 los ingresos disminuyeron un **48%**, probablemente debido a la pandemia del COVID-19 y la suspensión de operaciones de cruceros a nivel mundial. En el 2021, la caída fue aún más severa (-87%), reflejando la crisis total del sector.
- **Recuperación acelerada en 2022:** Con un crecimiento del **893%**, la reactivación del turismo de cruceros permitió que los ingresos presentaran un aumento significativo.
- **Crecimiento sostenido en 2023 y 2024:** En este periodo, los ingresos aumentaron un **37%**, (2023) y un **14% (2024)**, alcanzando un monto de **\$825 753.44**.

2. Comparación 2024 vs. 2023

- En 2024, los ingresos crecieron en **\$101,116.65** respecto a 2023, lo que representa un aumento del **14%**.
- Si bien el crecimiento es menor al del año anterior (37% en 2023), sigue siendo positivo, indicando una consolidación del turismo de cruceros en la región.
- Este incremento puede estar relacionado con una mayor llegada de cruceros y mejor promoción del destino.

Cuadro N° 26.
Ingresos anuales Muelle de Puntarenas.

Año	Total	Var.
2019	802,156.75	-4%
2020	416,617.35	-48%
2021	53,100.30	-87%
2022	527,098.96	893%
2023	724,636.79	37%
2024	825,753.44	14%

Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP, 2024.

Gráfico N° 11.



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP, 2024.

6.3.4. Infraestructura portuaria.

Para el periodo en estudio, se efectuaron inspecciones los días 08 de mayo y 19 de junio del 2024, por parte de esta Secretaría de Fiscalización, con el propósito de darle seguimiento al mantenimiento de la infraestructura y proyectos de construcción, con base en las visitas a la Terminal Portuaria, se realizaron los siguientes informes, CR-INCOP-SF-IO-003-2024 y CR-INCOP-SF-IO-011-2024, referentes al estado de las actividades de mantenimiento y dar seguimiento al proyecto de “saneado (Sandblasting), reparación, pintura y cambio de elementos metálicos en la estructura del Muelle de Cruceros de Puntarenas”, entre lo que se destaca:

6.3.4.1. Saneado y Sandblasting

El proyecto antes mencionado consistió en trabajos de saneado (sandblasting), reparación, pintura y cambio de elementos metálicos en la estructura del Muelle, reforzamiento del puente de acceso, sandblasting y pintura de Pilotes de la Terminal de Cruceros de Puntarenas, de acuerdo con lo estipulado en el pliego cartelario con número de licitación 2023LE-000004-0019200001, adjudicado

por un monto inicial de ₡ 889 150 737.80 (ochocientos ochenta y nueve millones, ciento cincuenta mil setecientos treinta y siete colones con 80/100) y dieron inicio a los trabajos a finales del 2023.

El 11 de diciembre de 2024, se realizó la recepción definitiva del objeto contractual por parte de la DOP según consta en el acta de recepción definitiva en el expediente SICOP y de acuerdo con el finiquito definitivo de contratación, se indica que, el monto original del contrato fue de ₡889 150 737,8, adicionalmente se realizaron dos modificaciones de contrato por ₡148 284 712,9949 (modificación del contrato N° 1072024200400004) y ₡62 855 538,552 (modificación del contrato N°1072024200300002), lo que da como resultado el monto final del contrato por ₡1 100.290.989,3469.

Se le solicitó a la DOP remitir a esta Secretaría de Fiscalización todos los informes de avance de la supervisión de obra de la consultoría externa Staar Yee y los informes de aprobación de Ingeniería de la DOP, esto como parte del control y seguimiento que esta Secretaría lleva a cabo en los proyectos de rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura de los Puertos Administrados por INCOP.

También, se sugirió a la DOP que se tomen en cuenta medidas de mitigación y contención del material de residuo del sandblasting, para disminuir riesgos de afectación en la salud de los trabajadores e impacto ambiental, dicha observación se le trasladó al contratista y este a través de sus profesionales supervisores tomaron las medidas necesarias.

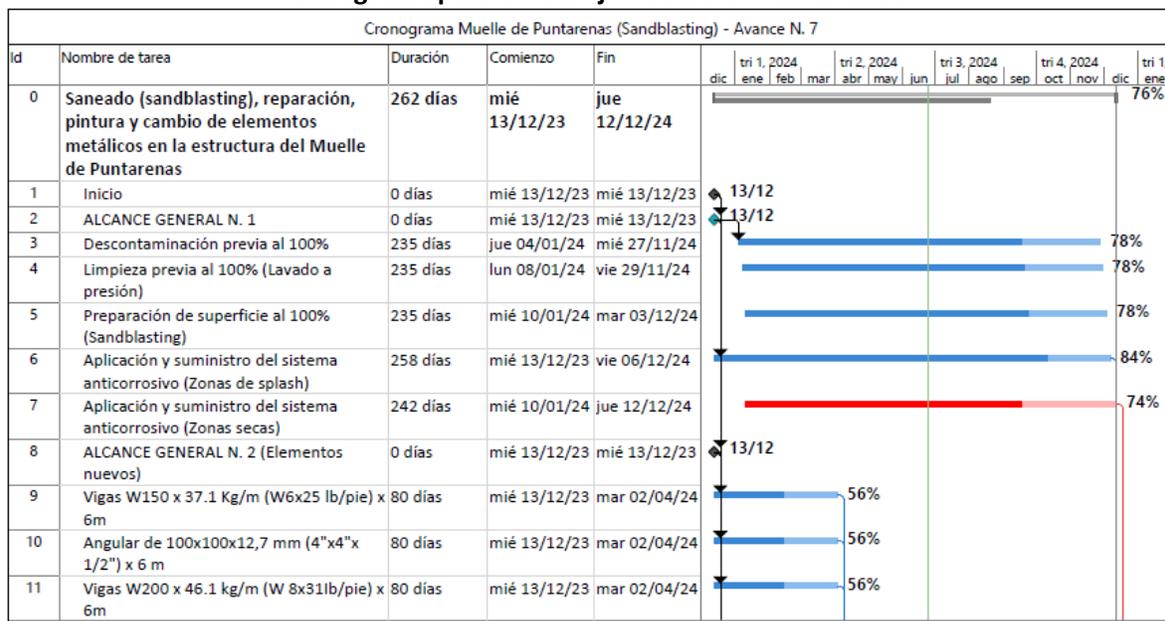
Figura N°11.
Duque de alba saneado, sandblastado y pintado, Muelle de Puntarenas.



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP, mayo 2024.

El plazo original del proyecto se cumplió según lo solicitado en el pliego, habiéndose concluido las obras dentro del plazo contractual aprobado, de acuerdo con el siguiente cronograma:

Figura N°12.
Cronograma plan de trabajo Muelle de Puntarenas.



Fuente: DOP, INCOP, Informe CR-INCOP-DOP-2024-0206.

La Secretaría de Fiscalización llevó a cabo el seguimiento respectivo a la gestión, cumplimiento y ejecución de los proyectos constructivos, así también como los trabajos de mantenimiento de infraestructura, con la finalidad de garantizar un buen aprovechamiento de los recursos públicos y mejorar las condiciones de la Terminal Portuaria de Puntarenas.

6.4. Terminal Portuaria de Golfito.

6.4.1. Aspectos legales.

Producto de la fiscalización realizada durante el semestre en estudio, en relación con los aspectos legales no se han encontrado incumplimientos o condiciones legales que se deban informar para esta Terminal.

La Terminal Portuaria de Golfito recibe buques aceiteros, así como también cruceros; además, la Administración Concedente explora la posibilidad de atender buques de carga general, RO-RO, hierro y similares en este puerto, debido a la congestión que presenta Puerto Caldera.

Se obtuvo el PBIP mediante la certificación 06-2024, según oficio DVMP-DNS-2024-913, con una validez al 30 de setiembre del 2025.

Por lo anterior, la Administración Concedente debe ser diligente en continuar con la declaración de cumplimiento para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (Código PBIP) para la Terminal de Golfito.

Por otra parte, esta Terminal se encuentra al día con el Permiso Sanitario de Funcionamiento del Ministerio de Salud, el cual debe ser renovado el 28 de febrero del 2027.

6.4.2. Análisis y evaluación de Ingeniería y Operaciones.

6.4.2.1. Operaciones Portuarias.

En el siguiente cuadro se resumen las operaciones portuarias que se llevaron a cabo en la Terminal de Golfito durante el primer semestre del año 2024:

Cuadro N° 27.
Operaciones Portuarias

Periodo	Terminal de Golfito		
	Movilización Carga Tm	Arribo de Buques	Movimiento Pasajeros
ene-24	11 324.85	23	366
feb-24	29 347.61	26	807
mar-24	8 442.43	13	541
abr-24	7 350.59	7	741
may-24	28 649.01	10	0
jun-24	41 236.53	9	0
Jul-24	16 131.04	6	0
Ago-24	29 675.05	6	0
Set-24	21 688.80	5	0
Oct-24	31 136.92	9	0
Nov-24	14 426,87	7	84
Dic-24	17 592.05	9	163
Total	242 574.88	130	2 702

Fuente: Planificación Institucional INCOP.

La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Golfito, durante el año 2024 experimentó un decrecimiento de un 8% comparado con el 2023; cabe resaltar que esta Terminal comparte una vocación turística con la exportación de aceite de palma.

En cuanto al arribo de buques, también experimentó un decrecimiento de un 17 % en comparación con el 2023 con un promedio de 11 naves al mes, la mayoría de estas naves son pequeñas embarcaciones de turismo (cruceros), buques graneleros que trasiegan aceite de palma y demás embarcaciones pequeñas como: veleros, fragatas, entre otros.

La Terminal Portuaria de Golfito Administrada por el INCOP, registró durante el 2024 un total de

2702 pasajeros, una cifra que supone un decrecimiento de 65% de pasajeros con respecto al mismo periodo del año 2023, donde se movilizaron 7648 pasajeros.

6.4.3. Aspectos financieros.

6.4.3.1. Comportamiento de los ingresos del Puerto de Golfito.

1. Tendencia General

El Puerto de Golfito, cuyo principal producto de carga es el aceite de palma, ha mostrado variaciones en sus ingresos en los últimos años:

- En el año 2020, debido a efectos de la pandemia y la reducción en la demanda de exportaciones, se obtuvo una disminución de un 18%.
- En los años 2021 y 2022, se presentó una estabilización en la actividad portuaria del 2% y un 16%.
- En el año 2023, presento un crecimiento del 20%.
- En el año 2024, los ingresos marcando un retroceso de un 22%.

2. Comparación 2024 vs. 2023

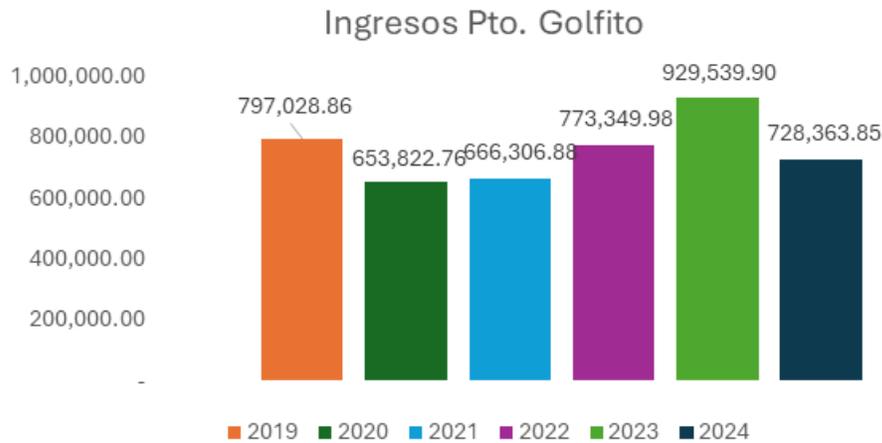
- En el 2024, los ingresos disminuyeron un monto de \$201 176.05, lo que representa una contracción del 22% respecto a 2023.
- Esta caída está vinculada a factores como reducción en la producción de aceite de palma o menor demanda en mercados de exportación.

Cuadro N° 28.
Ingresos anuales Muelle de Golfito
Puerto de Golfito

Año	Total	Var.
2019	797,028.86	14%
2020	653,822.76	-18%
2021	666,306.88	2%
2022	773,349.98	16%
2023	929,539.90	20%
2024	728,363.85	-22%

Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP, 2024.

Gráfico N° 12.



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP, 2024.

6.4.4. Infraestructura portuaria.

La Secretaría de Fiscalización realizó una serie de inspecciones (marzo, julio del 2024 y enero del 2025) a la Terminal Portuaria de Golfito, con el propósito de darle seguimiento al mantenimiento de la infraestructura.

Con base en lo anterior, se realizaron los informes, CR-INCOP-SF-IO-006-2024, CR-INCOP-SF-IO-012-2024, CR-INCOP-SF-IO-003-2025 y CR-INCOP-SF-IO-006-2025 donde se destacan una serie de observaciones:

6.4.4.1. Sandblasting.

Como parte de las funciones de esta Secretaría de Fiscalización, de dar seguimiento a las obras de mantenimiento de infraestructura portuaria, el 14 y 15 de enero del 2025 se realiza inspección de fiscalización a la Terminal Portuaria de Golfito con la finalidad de observar el avance de los trabajos de sandblasteo y pintura de la estructura del muelle, estando presente el Ing. Johan Yee, Supervisor de obra, Staar Yee Consultoría.

Figura N° 13.
Fiscalización espesores de pintura en las vigas del puente de acceso, Terminal Portuaria de Golfito.



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP, Informe CR-INCOP-SF-IO-003-2025.

Como resultado de las mediciones llevadas a cabo de manera aleatoria por parte de la Fiscalización de Ingeniería de la Secretaría de Fiscalización de INCOP, se pudo observar que, se encontraban aún segmentos de las vigas y/o elementos metálicos que no estaban cumpliendo con el espesor mínimo (24 mils) establecido en el contrato.

Por otra parte, también se pudo observar que otros puntos medidos dieron como resultado un espesor mucho mayor a lo solicitado, alcanzando hasta los 45 mils o más, sin embargo, esto ocurría en mayor medida en las partes inferiores de las vigas y en las partes superiores el espesor era menor, este comportamiento podría deberse al desplazamiento de la pintura por gravedad y el excesivo espesor de la película de pintura que se le colocó.

Dentro de las recomendaciones que esta Secretaría de Fiscalización dio con respecto al aumento en el espesor de la Pintura solicitado por el contratista, se mencionan:

- Se debe dar un buen recubrimiento de al menos 6 mils de espesor y los elementos metálicos de la subestructura del muelle poseen “crestas de hasta 29 mils (de acuerdo con las mediciones realizadas por la empresa STAAR YEE), dicho comportamiento no se presenta en la totalidad del área de los elementos de la subestructura del muelle y puente de acceso, por lo que, debería identificarse estas áreas de forma puntual para aumentar el espesor de la pintura solo dónde se requiera y no en la totalidad del proyecto.

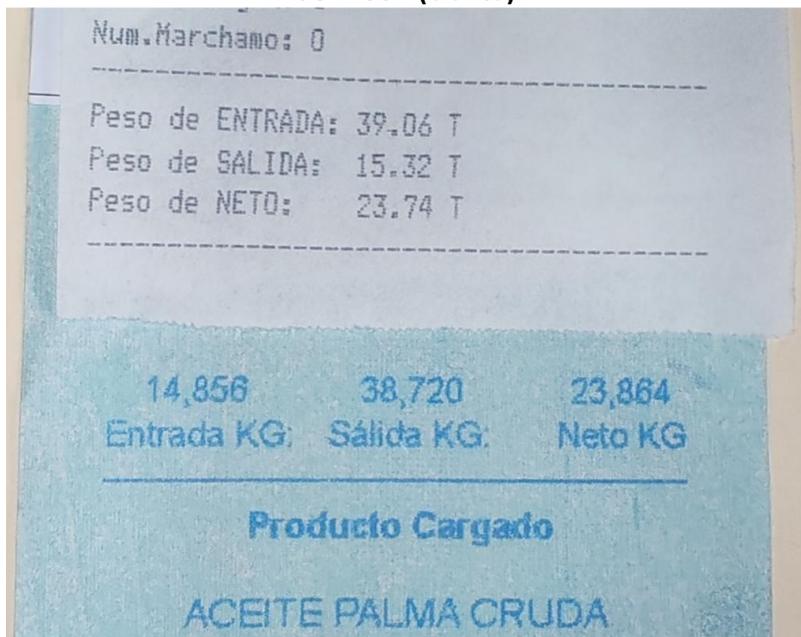
- Una vez cumplido con el mínimo requerido del espesor (24 mils) de la pintura en todos los elementos metálicos del proyecto, identificar aquellas áreas donde se sobrepasó este espesor y no contemplar esas secciones dentro del aumento de espesor solicitado.
- Se debe garantizar una mayor expectativa de vida útil y alargar la durabilidad de la estructura del Muelle de Golfito, pero no se debería aumentar el espesor de la pintura en toda la estructura según la propuesta, sino donde realmente se requiere, de acuerdo con los puntos antes mencionados.
- Por otra parte, y de manera reiterativa, se sugiere a la DOP contratar de forma directa para futuros proyectos las auditorías externas y que estas no sean contratadas por el mismo proveedor o adjudicado, ya que, como parte de los principios de calidad, según con la norma ISO 9001, en el apartado 8.2.2 menciona textualmente, *“Se debe planificar un programa de auditorías tomando en consideración el estado y la importancia de los procesos y las áreas a auditar, así como los resultados de auditorías previas. Se deben definir los criterios de auditoría, el alcance de esta, su frecuencia y la metodología. La selección de los auditores y la realización de las auditorías deben asegurar la objetividad e imparcialidad del proceso de auditoría. Los auditores no deben auditar su propio trabajo.”*
Teniendo en cuenta los principios de imparcialidad y transparencia en la calidad, y reconociendo el profesionalismo del Ingeniero Yee Liu, es necesario modificar el proceso de contratación de estas auditorías para cumplir con los estándares de calidad.

6.4.4.2. Báscula.

Como parte del trabajo de esta Secretaría de Fiscalización se realiza visita a la Terminal Portuaria de Golfito los días 14 y 15 de enero de 2025, para verificar lo indicado por la DOP y el correcto funcionamiento de báscula en mención.

Se procede a fiscalizar que la báscula se encuentre funcionando correctamente y en buen estado de calibración, además, se procede a revisar las boletas de los pesajes realizados de manera aleatoria de algunas unidades de transporte de aceite de palma de las empresas Cooperativa agroindustrial de servicios múltiples de productores de palma aceitera R.L. y Comercializadora Sharon Panamá, con la finalidad de corroborar las boletas de pesaje que traen al salir de la empresa respectiva y la boleta del pesaje realizado con la báscula en el Muelle de Golfito.

Figura N° 14.
Corroboración de pesos, boleta de salida de la empresa (celeste) vs boleta de pesaje en báscula de INCOP (blanca).



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP, Informe CR-INCOP-SF-IO-006-2025.

Analizando los datos de la boleta de la imagen N°1 tenemos que:

Cuadro N° 29.
Análisis de diferencia de pesos registradas en las boletas.

	Boleta empresa	Boleta INCOP	Diferencia (Kg)
Peso neto (Kg)	23 864	23 740	124

Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP.

Se observa una diferencia de 124 kg menos entre lo reportado por la boleta de pesaje de la empresa y la realizada con la báscula de la Terminal Portuaria de Golfito, representando esta diferencia en porcentaje un 0,5 % aproximadamente, lo cual se considera una diferencia aceptable.

Se procede a realizar el mismo ejercicio de verificación con una segunda boleta de pesaje, en este caso de la empresa Comercializadora Sharon Panamá.

Es importante darle el mantenimiento correspondiente a la báscula y la calibración requerida para disminuir lo mayor posible estas diferencias de pesos, no obstante, esta Secretaría de fiscalización da fe del funcionamiento de la báscula en el momento de la inspección realizada y puede darse por cumplida dicha recomendación.

6.4.4.3. PBIP

La Gerencia General de INCOP, informó en el oficio CR-INCOP-GG-1024-2024 que en la nota DVMP-DNS-2024-552 del 7 de agosto de 2024 el Lic. Nelson Soto Corrales, Director de Navegación y Seguridad, remitió el informe de análisis del PBIP de Puerto Golfito V.2, edición del 18/07/2024 el cual concluyó lo siguiente:

2. CONCLUSIONES

Se da por concluida la etapa de revisión del PPIP v2 edición 18/7/2024 en versión digital, en consecuencia, INCOP deberá de remitir los ejemplares 1, 2 y 3 en formato físico y formato digital, con la portada y "Tabla 1: IDENTIFICACIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE LOS EJEMPLARES" debidamente cumplimentadas y firmadas, para la respectiva aprobación.

Conforme a lo anterior, se preparó por parte de la Administración del Muelle de Golfito y la DOP, la remisión de ejemplares conforme a lo solicitado a efectos de contar con la aprobación definitiva.

El 20 de diciembre de 2024, de acuerdo con la declaración de cumplimiento de instalación portuaria 06-2024, certifica que se ha efectuado la verificación del cumplimiento de las disposiciones obteniendo la aprobación.

Dicha certificación es válida hasta el 30 de setiembre del 2025, según lo indicado en el oficio DVMP-DNS-2024-913 de la Dirección de Navegación y Seguridad y sujeto a las verificaciones pertinentes.

La Secretaría de Fiscalización dará el seguimiento correspondiente a la continuidad y renovación de esta importante certificación.

7. Proceso modernización Puerto Caldera (contratación IFC).

Una vez aprobadas las fases de la etapa de pre inversión para los proyectos de inversión pública, el proceso de modernización de Puerto Caldera continúa con la fase de inversión (proceso licitatorio y ejecución del proyecto).

En relación con el proceso licitatorio para la modernización de Puerto Caldera, el INCOP solicitó la excepción para tramitar dicha licitación fuera del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), esto debido a incompatibilidades técnicas que existían; no obstante, para revestir el proceso de la transparencia que otorga el SICOP a las licitaciones, el INCOP ha creado un apartado en su página web denominado "Proyecto de Modernización" en el cual se lleva la trazabilidad de todas las actuaciones realizadas.

El 28 de octubre de 2024, se aprobó el pliego de condiciones por la Junta Directiva de INCOP, mediante acuerdo 2 Sesión No. 4457 celebrada.

El 30 de octubre de 2024, se publicó el pliego de condiciones de la Licitación Mayor No. 2024-LY-CAL-000001-INCOP para la "Concesión de obra pública con servicio público para la modernización de infraestructura y equipamiento", con lo cual se busca un nuevo concesionario para el diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento del Puerto Caldera.

El 5 de diciembre de 2024, las empresas DP World CL Holding America Inc., SAAM Puertos S.A., International Container Terminal Services, Inc. y APM Terminals B.V presentaron recursos de objeción en contra del pliego de condiciones supra indicado. En virtud de lo anterior, la División de Contratación Pública de la Contraloría General de la República otorgó audiencia especial al INCOP para que se pronunciara sobre los recursos de objeción interpuestos. La audiencia fue atendida mediante el oficio CR-INCOP-PE-0800-2024 de fecha 16 de diciembre de 2024.

La Contraloría mediante la resolución R-DCP-00088-2024 del 12 de diciembre de 2024, suspendió el cómputo del plazo para resolver los recursos de objeción interpuestos.

Mediante resolución R-DCP-00004-2025 del 20 de enero de 2025, la División de Contratación Pública declaró parcialmente con lugar los recursos de objeción interpuestos en contra del pliego de condiciones y previno al INCOP para que procediera a realizar las modificaciones indicadas.

A través de la resolución supra citada la Contraloría General de la República indicó que su obligación es revisar el cartel en forma integral y advertir a la Administración: si existen vicios de procedimiento, si se ha incurrido en alguna violación de los principios de la contratación o se ha quebrantado en alguna forma la normativa vigente; por lo que, para lo que interesa y a modo de resumen, se mencionan las advertencias que realizó el Órgano Contralor:

- **Comisión de Evaluación:** Dicha Comisión será la encargada de la evaluación de las ofertas y de elaborar el Informe de Recomendación de Adjudicación, el cual será remitido a la Junta Directiva del INCOP. El informe citado debe estar fundamentado en criterios técnicos, financieros, económicos y legales que justifiquen adecuadamente la recomendación. La determinación de la exclusión de una oferta debe obedecer a un análisis detallado de los funcionarios encargados en el que se identifique el incumplimiento, se analice si es un elemento susceptible de impugnación y se catalogue como un aspecto trascendente de frente al objeto contractual; dicho análisis debe consignarse en el expediente respectivo. Siendo que se cuenta con un plazo de 30 días hábiles para realizar la evaluación de las ofertas, considerando que se trata de una labor compleja, se presume que la Comisión debe apoyarse en el personal con el que a los efectos cuente el INCOP para cumplir con la tarea en los tiempos previstos. En cuanto a la conformación de la Comisión Evaluadora, se indica que el Comisionado Vocal C será designado por la Junta Directiva de INCOP; al respecto, es preciso que la toma de decisión en cuanto a dicho nombramiento quede definida y acreditada dentro del expediente respectivo. Además, deberá quedar claro en el pliego que la persona que se nombre para esa función tendrá la condición de servidor público. Aunado a esto, debe quedar claro que los miembros del Comité Evaluador tienen responsabilidad administrativa y civil por la recomendación que emitan en el concurso.
- **Sobre el plazo para la presentación de ofertas:** Para la presentación de las ofertas se estableció un plazo de 120 días; en la resolución se expone que se trata de un objeto contractual complejo que amerita dar a los potenciales oferentes el tiempo necesario para

realizar los análisis técnicos y financieros suficientes para estructurar una oferta competitiva y acertada.

En aras de procurar una adecuada participación, resulta meritorio que la Administración analice el plazo que otorgará para la presentación de ofertas; tomando en consideración que, a raíz de las objeciones, surgen modificaciones y análisis técnicos, jurídicos y financieros que la Administración debe efectuar. En tal sentido, la toma de decisión relacionada con el establecimiento del plazo se debe realizar con las valoraciones técnicas que resulten necesarias para dar certeza y acreditar que se trata de un plazo suficiente y razonable para participar válidamente en el concurso.

- **Sobre los datos recopilados durante la ejecución de la concesión:** No se observa en el pliego de condiciones ni en el borrador del contrato una regulación específica que establezca de manera explícita a quién corresponde la titularidad de los datos que sean recopilados por la Sociedad Concesionaria durante la ejecución del contrato y que resulten necesarios para las funciones de control por parte de la Administración y si su acceso y/o análisis por parte de ésta se encuentra sujeto a alguna condición; dicho aspecto debe ser incorporado al pliego de condiciones.

- **Sobre el Modelo Financiero:** Los archivos de Excel denominados "20240913 Puerto Caldera Modelo Financiero Cartel.xlsx" y "20240825 Puerto Caldera Modelo Financiero Factibilidad.xlsx" deben ser incorporados en el expediente administrativo tanto en formato de documento portable (pdf) como de hoja de cálculo Excel.

No se observa reflejado en el pliego ni en el borrador de contrato las fases 2 y 3 a implementar de acuerdo al Estudio de Factibilidad. En consecuencia, debe la Administración armonizar el contrato de conformidad con lo establecido en la factibilidad; caso contrario, deberá explicar las razones por las cuales las fases de inversión de la alternativa escogida no fueron incluidas en el pliego de condiciones ni en el borrador de contrato.

En cuanto al Anexo 18, se debe aclarar si las inversiones que se realicen como resultado de los Planes de Ejecución de Desencadenantes de Inversión que sean aprobados, durante ejecución contractual por el INCOP, generan o no la posibilidad de acudir a una restitución del desequilibrio financiero, con la debida justificación de la posición adoptada por esa Administración.

En relación con la discrepancia entre el Modelo Financiero y la estimación de CAPEX, en específico la diferencia entre los 587 millones de dólares señalado en la cláusula 1.5 del pliego de condiciones y los 739 millones de dólares según lo expresado en la hoja "Capex" del archivo del modelo financiero "20240825 Puerto Caldera Modelo Financiero Factibilidad.xlsx" debe incorporarse al expediente documento emitido por personal idóneo en el cual se explique dicha diferencia y se detalle los rubros que la componen; debe indicarse debidamente justificado si para efectos del modelo el CAPEX es de 587 o 739 millones de dólares, deben identificarse las respectivas celdas del modelo financiero donde se ubica el CAPEX; debe señalar expresamente las inversiones de obras y equipamientos

obligatorias, entendidas como aquellas que no dependen de los desencadenantes de inversión y cuáles son los momentos en que deben realizarse.

No se observa en el expediente un detalle del presupuesto oficial del pliego con indicación de si ese presupuesto incluye una estimación en caso de la aplicación de los desencadenantes de inversión del Anexo 18, de ser así, deberá incorporar al pliego dicho detalle.

No se observa dentro de las regulaciones del borrador del contrato que se establezca como una obligación de la Sociedad Concesionaria el mantener el modelo financiero actualizado, ni la periodicidad con que dicha actualización debe llevarse a cabo, como tampoco se dispone la forma en que la Administración Concedente verificará el cumplimiento de dicha actualización.

- **Sobre las tarifas durante las etapas de Transición y Construcción de la Concesión:** No se observa un criterio jurídico sólido en el cual se acredite la procedencia de utilizar las tarifas de los contratos vigentes para la Etapa de Construcción y Explotación Inicial del nuevo contrato; esto por cuanto la Administración no se ha referido de forma detallada a este hecho.

Por consiguiente, se requiere que se incluya dentro del expediente un criterio jurídico mediante el cual se analice la procedencia de utilizar las tarifas de los contratos vigentes aprobadas por la ARESEP para los servicios portuarios regulados que brinda el INCOP en el Puerto de Caldera, durante las etapas de Transición y Construcción de la Concesión. En caso de estimarlo necesario, se debe contar con el criterio de parte de ARESEP como instancia competente, según corresponda.

- **Sobre la ausencia de un mecanismo extraordinario de ajuste tarifario:** Es indispensable que la Administración tome en consideración los efectos que el hecho de no contar con un mecanismo extraordinario de ajuste tarifario puede representar. Para efectos de tomar la decisión de continuar con el concurso sin incorporar dicho mecanismo extraordinario, se deben haber realizado las valoraciones correspondientes, tanto para lo relacionado con la presentación de la oferta por parte de los interesados, como para el desarrollo de la ejecución contractual. Dichas valoraciones deberán quedar constando en el expediente.

Considerando los ajustes que se deben efectuar al pliego y análisis que conlleva de parte de la Administración, es necesario que la Administración valore la inclusión de un mecanismo extraordinario de ajuste tarifario sometiéndolo, nuevamente, a conocimiento de ARESEP para su aprobación, tomando en consideración los aspectos previamente señalados por esa instancia.

En caso de optar por continuar con la regulación actual del pliego, es oportuno que la Administración se asegure que la forma en la que se pretende solventar la situación sea congruente con las competencias de ARESEP y los tiempos en los que se estarían efectuando los ajustes; para lo cual, deberá efectuar las coordinaciones correspondientes. Se estima

que, en caso de presentarse algún reclamo, es indispensable el establecimiento de plazo y su estricto cumplimiento para la atención de estos.

- **Anexo 6. Requisitos del Programa de Construcción y Principales Plazos, punto 4. Plazos máximos.** En el cuadro de hitos y plazos, la Administración indica que el plazo se contabiliza a partir de la orden de inicio, sin embargo, debe revisarse cada uno de los casos, porque se presentan supuestos en los que debería ser a partir de la comunicación de la orden de inicio.

- **Área de disposición de material de dragado:** Es preciso que la Administración ponga en conocimiento de los oferentes la capacidad y el estado desde el punto de vista medioambiental del área de disposición de materiales que utiliza el Concesionario actual.

- **Sobre las disposiciones en materia ambiental y social establecidas en el pliego de condiciones en los Anexos 16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.5 y 17.**
 - Sobre la normativa referenciada en el pliego de condiciones en materia ambiental y social: En el anexo 16.1, 16.2, 16.3 y 16.5 se observan referencias a normativa que se encuentra derogada o no vigente, por lo que deberá la Administración revisar toda la normativa indicada en el pliego a efecto de evitar sustentar sus actuaciones en normativa no vigente. Adicionalmente, se observa que el Decreto Ejecutivo 39.704/S cuenta con una vigencia limitada hasta el día 09 de julio de 2021, por lo que deberá la Administración hacer una valoración jurídica de las posibles repercusiones que esta derogatoria podría impactar en alguna de las etapas de este concurso.
 - Sobre la cláusula 6: Deberá la Administración revisar y replantear el apartado relacionado con la experiencia general del consultor y equipos de trabajo, para que defina con claridad y certeza lo que necesita, cómo se demuestra y no deje espacio para interpretaciones subjetivas a los potenciales oferentes, incluyendo explicar qué debe entenderse por “similar”.
 - Sobre la Resolución N° 0924-2024-SETENA: La resolución otorga a la Administración un plazo de un año a partir de la notificación para presentar el estudio de impacto ambiental. Deberá acreditar la Administración si cuenta con algún cronograma mediante el cual acredite que cumplirá con este plazo o bien aclarar si ha realizado alguna gestión para prorrogar o suspender este plazo. Así mismo deberá considerar las posibles implicaciones por incumplir el plazo otorgado.
 - Sobre la cláusula 6: Deberá acreditar en el pliego cuál es el marco de referencia que utilizará la Administración para definir con objetividad si existe o no un conflicto de interés, así como aclarar si incluyen únicamente supuestos nacionales o también internacionales.
 - Sobre la cláusula 4.3.3.4. Análisis de brechas entre la legislación de Costa Rica y la ND 5 del IFC: Deberá la Administración aclarar y definir si cuenta con estudios del posible impacto económico de las compensaciones por bienes perdidos, cuál sería el posible impacto en las ofertas económicas y establecer con claridad quién asume esos costos.

- Sobre la cláusula 3: Análisis cualitativo de vulnerabilidad. Deberá la Administración aclarar y definir si se trata de un análisis adicional al Plan de Medidas de Adaptación y Mitigación de Cambio Climático o si forman parte de este. Adicionalmente, deberá aclararse o definir el plazo de entrega de dicho análisis.
- Sobre la cláusula 3.2.4 Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL): El Convenio MARPOL no se encuentra ratificado por Costa Rica, por lo que no resulta posible que se incorpore su aplicación de forma completa. No obstante, si la Administración considera que existen principios o criterios objetivos contenidos en el mencionado convenio, deberá indicar de forma expresa los principios o criterios que requiera aplicar para efectos de este proyecto.
- Sobre la cláusula 4.3.8. Criterios de elegibilidad para la definición de unidades sociales (familiares o económicas) y fecha de corte: Deberá la Administración establecer de forma clara y precisa en el pliego de condiciones, cuál es el órgano o dependencia del INCOP que será la que defina los criterios de elegibilidad de las personas beneficiadas o los valide, así como validar las listas o criterios de elegibilidad que va a presentar el concesionario.
 - **Sobre las sanciones determinadas en el pliego de condiciones en el Anexo 21 y el clausulado del pliego, así como el contrato modelo.**
- Sobre la cláusula 6.4 Procedimiento para la imposición de multas: Se ordena a la Administración que proceda con la revisión y determinación expresa del procedimiento sancionatorio que regirá durante la ejecución de la concesión.
- Sobre las conductas tipificadas como sancionables en el Anexo 21. Sanciones: Se ordena a la Administración proceder con la revisión y ajuste del Anexo 21. Sanciones, a fin de que no solamente se remita a los capítulos, cláusulas y otros anexos cuyo incumplimiento generaría la aplicación de una sanción; de manera que además se establezca de forma expresa y completa, cuáles serán las conductas u omisiones sancionables, para así dotar de tipicidad y seguridad jurídica al régimen sancionatorio.
- Sobre el otorgamiento del plazo de subsanación: Pareciera necesario que la cláusula referente al plazo de subsanación se ajuste para evitar una lectura descontextualizada del principio de eficiencia frente a elementos que brindó el legislador.
- Causales de imposición de sanciones: Se debe distinguir los casos de supuestos referidos a las obligaciones de mantenimiento sobre el cumplimiento del plan respectivo, de los casos previstos en el artículo 50 inciso b) de la Ley No. 7762. Lo anterior considerando que podría existir supuestos que tengan su sanción definida por Ley y se pueda relativizar por el pliego del concurso, desconociendo no solo la jerarquía normativa sino también la finalidad perseguida por la legislación.
- Sobre las sanciones abiertas en el Anexo 21. Sanciones: punto 5. Valor de las Sanciones y Plazo de Aplicación: Se ordena a la Administración proceder con la revisión y ajuste del Anexo 21. Sanciones, para que no se utilicen tipos sancionatorios abiertos y ambiguos; de manera que se dote de tipicidad y seguridad jurídica al régimen sancionatorio aplicable durante la ejecución de la concesión.

- Sobre el Anexo 21, sanción 12. Calidad: Se ordena a la Administración proceder con la revisión y ajuste del Anexo 21. Sanciones, sanción 12. Calidad, para que no se utilice un tipo sancionatorio abierto y ambiguo; de manera que se dote de tipicidad y seguridad jurídica al régimen sancionatorio aplicable durante la ejecución de la concesión.
- Sobre el Anexo 21, sanción 13. Reglamento en relación con la cláusula del contrato 1.24 Reforma al Reglamento de Servicio de Puerto Caldera, sub incisos 1.24.1 a 1.24.6: imposibilidad de transferir la potestad reglamentaria al concesionario: Se ordena a la Administración proceder con la revisión, corrección y ajuste del Anexo 21. Sanciones, en cuanto al punto 13. Reglamento, así como las cláusulas del contrato 1.24 Reforma al Reglamento de Servicio de Puerto Caldera del contrato modelo, subincisos 1.24.1 a 1.24.6; para que se ajuste a la normativa aplicable al efecto.
- Sobre el Anexo 21. Sanciones, sanción 21. General: Se ordena a la Administración proceder con la revisión y ajuste del Anexo 21. Sanciones, sanción 21. General, para que no se utilice un tipo sancionatorio abierto y ambiguo; de manera que se dote de tipicidad y seguridad jurídica al régimen sancionatorio aplicable durante la concesión.
- Sobre las causas de extinción de la concesión y el Anexo 21. Sanciones: remisión y referencia en las sanciones a imponer, de cláusulas del pliego y el contrato que no corresponden con el número citado: Se ordena a la Administración proceder con la revisión, corrección y ajuste del Anexo 21. Sanciones y las referencias en el clausulado, a fin de que las citas y remisiones coincidan con la numeración que efectivamente corresponde con tales menciones.
- Sobre el Anexo 23. Requerimientos del Plan de Explotación y Mantenimiento: segmentación o atomización de los aspectos sancionables: Se ordena a la Administración proceder con el ajuste del Anexo 21. Sanciones, a fin de que se indique en éste, la referencia a aquellos otros apartados, anexos o cláusulas, en los cuáles también se han establecido sanciones; a fin de dotar de claridad y seguridad al pliego de condiciones.
-
- **Otras observaciones:**
 - Sobre la participación de ofertas en consorcio: Se ordena a la Administración proceder con el ajuste de la redacción de un párrafo citado, con el fin de dotar de claridad al pliego de condiciones, sobre los alcances de las ofertas en consorcio.
 - Sobre la interpretación y prelación de instrumentos en la ejecución de la concesión: Se ordena a la Administración ajustar la cláusula 1.8.2, a fin de que se entienda que prevalece el fin público perseguido con la concesión.

Es importante destacar que actualmente el INCOP realizó los ajustes al pliego de condiciones, contemplando los aspectos indicados por la Contraloría General de la República.

7.1. Protocolo de Salida

Como parte del proceso de finalización de la concesión de la terminal de carga general (SPC) y de la terminal granelera (SPGC) que se encuentran vigentes, el IFC (International Finance Corporation) ha elaborado un documento denominado Protocolo de Salida, el cual tiene como objetivo establecer recomendaciones que permitan al INCOP finalizar en tiempo y forma los contratos de concesión vigentes, con el fin de atender temas de diversa índole que por sus características podrían interferir con el proceso de incorporación del nuevo concesionario. Dicho protocolo busca generar una transición fluida y ordenada entre los concesionarios actuales y el nuevo concesionario, abordando aspectos financieros, legales y operativos con el objetivo de garantizar la continuidad del servicio y la modernización del puerto.

Para lograr lo anterior, en el protocolo se definen las actividades de control, gobernanza y coordinación intra e interinstitucional que el INCOP debe llevar a cabo en los próximos meses. Las citadas actividades son definidas en el protocolo y entre ellas se encuentran algunas relacionadas con el inventario de activos, los contratos laborales y de subcontratistas, el listado de licencias y permisos, los servicios públicos, el canon y fideicomiso, aspectos financieros, operativos, ambientales y sociales, así como lo relacionado con las garantías y seguros.

Adicionalmente, con cada una de las actividades que se recomienda realizar y se señalan en el protocolo, se establece el mes y año en el que deben realizarse; además se delimitan cuáles son las responsabilidades del INCOP, del concesionario actual y del nuevo concesionario en el proceso de culminación de la concesión actual y la transición a la nueva concesión.

Aunado a lo anterior, el Protocolo de Salida también contempla la ampliación del contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico, en aras de garantizar la continuidad y disponibilidad del servicio; por lo anterior, se detallan las actividades a realizar para lograr de manera efectiva la prórroga del plazo de dicho contrato, estableciendo los meses en que se deben ejecutar cada una de las actividades y contemplando que deberán ser finalizadas en agosto del año 2026.

8. Conclusiones.

8.1. 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.

La Administración Concedente ha dirigido de manera adecuada el proceso de la Licitación de Puerto Caldera.

Las Terminales Portuarias administradas por INCOP, se mantienen al día con el cumplimiento de los requisitos legales como: vigencia de pólizas, garantías y certificaciones.

8.2. Conclusiones operativas.

8.2.1. SPC.

- La movilización de carga en Puerto Caldera durante el año 2024; fue de 2 954 956.89 tm.
- La movilización de TEUS en Puerto Caldera durante el año 2024, fue de 343 337 TEUS.
- Los rendimientos consensuados entre el INCOP y la SPC S.A, mediante el acuerdo conciliatorio se han cumplido razonablemente durante el semestre en estudio.
- Arribaron un total de 626 naves a la terminal durante todo el año 2024.
- El tiempo promedio de espera de los buques portacontenedores para el año en estudio fue de 18.1 horas.
- 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 para el año 2024 suman un total de ejecución de USD 391 812,50 (IVA incluido).
- Se invirtió un monto de USD \$4 273 465,00, correspondiente al mantenimiento preventivo y correctivo de equipo portuario durante el año 2024.
- La administración concedente (UTSC) ha realizado inspecciones al recinto portuario durante el semestre en estudio.
- La Sociedad Portuaria de Caldera S.A., cuenta con un Sistema integrado de gestión, el cual se compone de 6 certificaciones.
- Durante el semestre en estudio, se puede concluir que existe un cumplimiento razonable de los requisitos contractuales por parte de la SPC.
- La SPC presentó los informes técnicos de acuerdo con la cláusula contractual 6.2.
- Durante el semestre en evaluación no se han realizado actualizaciones tarifarias.
- La Sociedad Portuaria de Caldera ha prestado los servicios portuarios con un apego razonable a los principios de continuidad, regularidad, uniformidad, igualdad y generalidad.
- Durante el periodo de estudio no se han realizado procedimientos sancionatorios y/o multas al concesionario en el ejercicio de sus funciones.

8.2.2. SPGC.

- Se movilizaron un total de 2 439 102.80 tm de graneles en puerto Caldera para el año 2024.
- Durante el año 2024 arribaron a la terminal granelera un total de 147 buques graneleros.
- En el periodo en estudio, el tiempo de espera en promedio para los buques graneleros es de 223 horas.
- La SPGC ha cumplido razonablemente con las actividades de mantenimiento e infraestructura del muelle N°4.
- La administración concedente (UTSC) ha realizado inspecciones al recinto portuario durante el semestre en estudio.

- La concesionaria SPGC S.A. ha presentado los informes de explotación de la nueva terminal granelera en 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.
- Durante el semestre en evaluación se ha realizado la batimetría de control y el volumen de sedimentos acumulado fue de 265 902,1 m³.
- Durante el semestre en estudio, se puede concluir que existe un cumplimiento razonable de los requisitos contractuales por parte de la SPGC.
- El concesionario ha cumplido razonablemente con la resolución emitida por la SETENA, para mitigar los impactos ambientales en el muelle N°4.

8.2.3. SAAM.

- Los Tiempos estimados para el atraque, 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 verificó 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 inspecciones al recinto portuario durante el semestre en estudio.
- Durante el segundo semestre del 2024 no se realizaron carenas a los remolcadores.

- 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.
- Durante el semestre en estudio, se puede concluir que existe un cumplimiento razonable de los requisitos contractuales por parte de la SAAM.
- Durante el periodo en estudio no se han realizado procedimientos sancionatorios y/o multas al concesionario en el ejercicio de sus funciones.

8.2.4. Terminal Portuaria de Quepos.

- La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Quepos, durante el año 2024, fue de 3994.53 tm.
- Arribaron a la Terminal de Quepos un total de 2 006 naves durante el 2024.
- La Terminal Portuaria de Quepos, Administrada por el INCOP, registró durante el 2024 un total de 3 211 movimientos de pasajeros.
- Se adjudicó a la empresa Agroservicios Hípicos de Aranjuez, por un monto de \$294 163,860.00, contemplando trabajos de reforzamiento, sand blasting y pintura marina, lo anterior para el mantenimiento de la subestructura del Muelle de Quepos.
- Con respecto al puente de acceso, se está iniciando con el proceso de elaboración del pliego de condiciones técnicas y estudio de mercado.

8.2.5. Terminal Portuaria de Puntarenas.

- La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Puntarenas, durante el año 2024, fue de 1 798.16 tm.
- La terminal de Puntarenas registra el arribo de 76 buques (cruceiros) durante todo el año 2024.
- La Terminal Portuaria de Puntarenas Administrada por el INCOP, registró durante el periodo en estudio (2024) un total de 81 959 pasajeros.
- Se realizaron los trabajos de saneado (sandblasting), reparación, pintura y cambio de elementos metálicos en la estructura del Muelle, reforzamiento del puente de acceso, sandblasting y pintura de Pilotes de la Terminal de Cruceiros de Puntarenas.

8.2.6. Terminal Portuaria de Golfito.

- La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Golfito, durante el año 2024, fue de 242574.88 Tm.
- Arribaron a la Terminal un total de 130 buques durante el año 2024.
- La Terminal Portuaria de Golfito, Administrada por el INCOP, registró durante todo el periodo (2024) un total de 2 702 pasajeros.

- Con respecto al proyecto de sandblasting y saneado, la Secretaría de Fiscalización realiza la observación que se debe dar un buen recubrimiento (pintura anticorrosiva) de al menos 6 mils de espesor a los elementos metálicos de la subestructura del muelle.

8.3. Conclusiones Económico – financieras.

8.3.1. SPC S.A.

- La Administración Concedente ha supervisado el cumplimiento del equilibrio financiero de la concesión SPC, garantizando el adecuado registro de los ingresos y el pago del canon.
- Durante el período analizado, no se ha presentado ninguna solicitud de ajuste de tarifas, lo que refleja estabilidad en el sistema tarifario.
- Se ha llevado a cabo una fiscalización exhaustiva por parte del concesionario en la aplicación de las tarifas aprobadas por ARESEP.
- En cuanto al pago de la contraprestación anual (Canon), el año 2024 destacó como un buen período, con un crecimiento del 16% en los ingresos de SPC S.A. con respecto al año anterior. Esto se tradujo en el registro del mayor canon de todos los años de la concesión, impulsado principalmente por el aumento en la carga del puerto.
- SPC S.A. ha sido fundamental en el aporte al canon del INCOP, representando el 83% de los ingresos totales. Al cierre del periodo 2024, los ingresos alcanzaron los USD \$62 millones, generando un canon de USD \$9.2 millones, lo que ha fortalecido significativamente las finanzas de la institución.
- Las expectativas son positivas, dado que la compañía ha demostrado estabilidad incluso en momentos de estrés financiero. A pesar del congestionamiento del puerto, SPC S.A. ha incrementado la cantidad de movimientos de contenedores, alcanzando máximos históricos en sus niveles de ingresos y mostrando una buena capacidad para generar ganancias y flujo de caja. Se espera que este comportamiento positivo perdure hasta el término de la concesión.

8.3.2. SPGC S.A.

- La Administración Concedente ha supervisado el cumplimiento del equilibrio financiero de la concesión SPGC, garantizando el adecuado registro de los ingresos y el pago del canon.
- Durante el período de análisis, se llevó a cabo una fiscalización integral del ajuste ordinario de las tarifas, en estricto cumplimiento del procedimiento contractual. Como resultado, se aprobó un nuevo pliego tarifario, el cual fue debidamente publicado y entró en vigor en abril de 2024.
- En cuanto al pago de la contraprestación anual (Canon), los ingresos representaron el 11% de los ingresos totales de canon del INCOP. Durante este período, los ingresos alcanzaron los USD \$20 millones, generando un canon de USD \$987 mil. Este hecho ha tenido un impacto positivo en las finanzas del fideicomiso, dado que el 100% de estos ingresos se destinan a la inversión en obras turísticas de la Provincia.

- Al cierre del año 2024 el total de ingresos por canon en 2024 fue de ₡19 909 873. Los ingresos cayeron un 3.4%, situándose en \$986 603.58, marcando el segundo año consecutivo de reducción. A pesar de la disminución que ha sufrido SPGC en sus ingresos aún mantiene una sólida posición Financiera.

8.3.3. SAAM.

- La Administración Concedente ha supervisado el cumplimiento del equilibrio financiero del contrato de concesión de SAAM, asegurando su adecuada gestión financiera.
- El INCOP realizó una fiscalización rigurosa en la aplicación de las tarifas aprobadas por ARESEP, asegurando la transparencia y el cumplimiento normativo en los procesos tarifarios.
- Durante el período, no se ha presentado ninguna solicitud de ajuste de tarifas, lo que indica estabilidad en el sistema tarifario y contractual.
- SAAM representa el 5% de los ingresos totales de canon del INCOP. Durante este período 2024, los ingresos alcanzaron USD \$7.1 millones, generando un canon de USD \$355 mil según lo estipulado en el contrato de concesión. Este hecho ha tenido un impacto positivo en las finanzas de la institución.
- A pesar de dos años de contracción en sus ingresos de 2% y 5% en los períodos 2023 y 2024 respectivamente, la compañía ha demostrado estabilidad incluso en momentos de estrés financiero y capacidad para generar ganancias y flujo de caja en niveles satisfactorios, lo que se refleja en buenos indicadores financieros.

8.3.4. Puertos administrados por INCOP.

Tendencia General

Los ingresos totales de los puertos administrados por INCOP en diciembre de 2024 alcanzaron **\$8 292 356.00**, reflejando un incremento del **11%** en comparación con los **\$7 477 279.09** registrados en diciembre de 2023. Este crecimiento representa un aumento absoluto de **\$815 076.91**, evidenciando una tendencia positiva en la actividad portuaria.

Puerto Caldera

- La mayor contribución al crecimiento proviene de Puerto caldera con **\$6 164 667.55 en diciembre de 2024**, un **17%** más que en 2023 (**\$5 290 608.79**).

Terminal de Puntarenas

- Registró ingresos de **\$825 753.44 en 2024**, reflejando un crecimiento del **14%** respecto a los **\$724 636.79** del año anterior.

- Dado que este puerto atiende cruceros, el incremento está vinculado **a un mayor arribo de embarcaciones turísticas y pasajeros**, impulsado por la recuperación del sector turístico.

Terminal de Quepos con mayor caída (-25%)

- Se observa una reducción significativa de **\$52 029.19 (-25%)**, pasando de **\$206 693.07 en 2023 a \$154 663.88 en 2024**.

Terminal de Golfito

- Registró una contracción del **22%**, disminuyendo de **\$929 539.90 en 2023 a \$728 363.85 en 2024 (\$201 176.05 menos)**.

Actualmente los ingresos propios de las terminales administradas por INCOP representa el 51% de los ingresos operativos de la Institución, al cierre del año 2024 registra ingresos por un monto de USD\$8.3 millones, al reportar mayores niveles de ingresos, mejoró su capacidad de generar ganancias y flujo de caja, mejorando la posición financiera.

9. Recomendaciones.

1. La UTSC deberá solicitar a la SPGC que, remita semestralmente un informe de los alcances detallados (cantidades, costos, cronograma de avances) del mantenimiento de la Terminal Granelera, a fin de garantizar el buen estado de uso y explotación al cierre de la Concesión.
2. La UTSC deberá remitir un informe detallado al finalizar las obras de mantenimiento según el cuadro 3.3. del informe de Camacho, que corresponden a las prioridades 1, 2 y 3 de la conciliación (patios y vías internas) en un plazo de 22 días una vez finalizada cada obra.
3. Se solicita a la UTSC remitir un informe trimestral del cumplimiento al Protocolo de Salida, con el fin de garantizar el cierre de los contratos de concesión.