



# INFORME II SEMESTRE 2022

**SECRETARÍA DE FISCALIZACIÓN INCOP**

Puerto Caldera  
[www.incop.go.cr](http://www.incop.go.cr)  
Tel.: 2634-9100

## Contenido

<b>1. Introducción</b>	<b>5</b>
1.1. Objetivo general.	5
1.2. Objetivos específicos.	5
1.3. Alcance.	5
1.3.1. Normativa.	6
1.4. Periodo del informe.	6
1.5. Metodología.	6
1.6. Antecedentes de los contratos de Concesión.	6
<b>2. Indicadores Portuarios.</b>	<b>8</b>
2.1. Movilización de carga.	8
2.1.1. Mercancía.	8
2.1.2. Carga a Granel.	9
2.1.3. Contenedores (TEUS).	11
2.2. Productividades.	14
2.2.1. Rendimiento de contenedores.	14
2.2.2. Rendimiento de graneles.	17
2.3. Arribo de naves.	18
2.3.1. Cantidad de buques portacontenedores.	18
2.3.2. Cantidad de buques graneleros.	19
2.4. Tiempos de espera y atraque.	20
2.4.1. Tiempos de espera y atraque para naves portacontenedores.	20
2.4.2. Tiempos de espera y atraque para naves graneleras.	22
2.5. Tasa de ocupación.	23
<b>3. CONTRATO DE CONCESIÓN DE GESTIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE LA TERMINAL DE PUERTO CALDERA (SPC S.A.).</b>	<b>24</b>
3.1. Plan de mantenimiento de infraestructura.	24
3.2. Plan de mantenimiento de equipo.	27
3.3. Plan de gestión.	29
3.4. Plan de operaciones.	30
3.5. Plan de calidad y gestión ambiental.	30
3.6. Aspectos financieros.	32
3.6.1. Comportamiento de los ingresos de Sociedad Portuaria de Caldera.	32
3.6.2. Verificación ingresos por canon.	33
3.6.2.1. Ingresos y canon:	34
3.6.3. Verificación de tarifas.	35
3.6.3.1. Facturación.	35
3.6.4. Cumplimiento de las obligaciones económicas contractuales.	35

3.6.5.	Estados financieros. ....	36
<b>4.</b>	<b>CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA CON SERVICIOS PÚBLICOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA TERMINAL GRANELERA DE PUERTO CALDERA (SPGC).</b>	<b>36</b>
4.1.	Mantenimiento de infraestructura. ....	36
4.1.1.	Plan de mantenimiento. ....	36
3.1.	Dragado y batimetrías de control. ....	41
3.2.	Aspectos financieros. ....	44
3.2.1.	Comportamiento de los ingresos. ....	44
3.2.2.	Verificación de ingresos por canon. ....	45
3.2.2.1.	Ingresos y canon: ....	45
3.2.3.	Verificación de tarifas. ....	45
3.2.3.1.	Facturación. ....	46
3.2.4.	Cumplimiento de las obligaciones contractuales. ....	47
3.2.5.	Estados financieros. ....	47
<b>4.</b>	<b>Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico.</b> ....	<b>47</b>
4.1.	Análisis y evaluación de las operaciones marítimas. ....	47
4.1.1.	Maniobras. ....	47
4.1.2.	Desplazamientos. ....	48
4.1.3.	Movimientos de atraque y desatraque. ....	48
4.1.4.	Otros servicios marítimos. ....	48
4.2.	Aspectos financieros. ....	49
4.2.1.	Comportamiento de los ingresos por canon. ....	49
4.2.2.	Verificación de ingresos por canon. ....	50
4.2.2.1.	Ingresos y canon: ....	50
4.2.3.	Verificación de tarifas. ....	50
4.2.3.1.	Ajuste tarifario. ....	51
4.2.3.2.	Facturación. ....	51
4.2.4.	Estados financieros. ....	51
4.3.	Planes. ....	51
4.3.1.	Plan de operaciones portuarias. ....	51
4.3.2.	Plan de mantenimiento. ....	52
<b>5.</b>	<b>Terminales portuarias administradas por INCOP.</b> ....	<b>54</b>
5.1.	Aspectos legales. ....	54
5.2.	Terminal Portuaria de Quepos. ....	54
5.2.1.	Antecedentes. ....	54
5.2.2.	Análisis y evaluación de ingeniería y operaciones. ....	54
5.2.2.1.	Operaciones portuarias ....	54

5.2.3.	Aspectos financieros.	58
5.2.3.1.	Comportamiento de los ingresos de Quepos.	58
5.2.4.	Infraestructura portuaria.	59
5.2.4.1.	Báscula.	59
5.2.4.2.	Puente de acceso.	60
5.2.4.3.	Admisibilidad de cargas.	61
5.3.	Terminal Portuaria de Puntarenas.	62
5.3.1.	Antecedentes.	62
5.3.2.	Aspectos legales.	62
5.3.3.	Análisis y evaluación de Ingeniería y Operaciones.	63
5.3.3.1.	Operaciones portuarias.	63
5.3.4.	Aspectos financieros.	65
5.3.4.1.	Comportamiento de los ingresos del Puerto de Puntarenas.	65
5.3.5.	Infraestructura portuaria.	67
5.3.5.1.	Losa del muelle.	67
5.3.5.2.	Iluminación	68
5.3.5.3.	Escalinata / gangway	69
5.4.	Terminal Portuaria de Golfito.	71
5.4.1.	Antecedentes.	71
5.4.2.	Aspectos legales.	71
5.4.3.	Análisis y evaluación de Ingeniería y Operaciones.	71
5.4.3.1.	Movilización de carga.	71
5.4.4.	Aspectos financieros.	73
5.4.4.1.	Comportamiento de los ingresos del Puerto de Golfito.	73
5.4.5.	Infraestructura portuaria.	74
5.4.5.1.	Pilotes.	74
5.4.5.2.	Bitas	76
5.4.5.3.	Iluminación	77
5.4.5.4.	PBIP	79
6.	Terminal portuaria de Punta Morales.	80
6.1.	Antecedentes	80
6.2.	Aspectos Legales.	81
6.3.	Infraestructura portuaria	81
6.3.1.	Seguridad	82
6.3.2.	Infraestructura	82
6.3.3.	Operación	84
7.	Ayudas a la navegación.	84

<b>8. Informe Contraloría General de la República .....</b>	<b>86</b>
<b>8.1. Seguimiento de estrategias de mantenimiento de infraestructura .....</b>	<b>92</b>
<b>9. Conclusiones.....</b>	<b>93</b>
<b>9.1. Conclusiones legales. ....</b>	<b>93</b>
<b>9.2. Conclusiones operativas.....</b>	<b>93</b>
<b>9.2.1. SPC. ....</b>	<b>93</b>
<b>9.2.2. SPGC. ....</b>	<b>94</b>
<b>9.2.3. SAAM. ....</b>	<b>95</b>
<b>9.2.4. Terminal Portuaria de Quepos. ....</b>	<b>96</b>
<b>9.2.5. Terminal Portuaria de Puntarenas. ....</b>	<b>97</b>
<b>9.2.6. Terminal Portuaria de Golfito. ....</b>	<b>97</b>
<b>9.3. Conclusiones Económico – financieras. ....</b>	<b>98</b>
<b>9.3.1. SPC S.A. ....</b>	<b>98</b>
<b>9.3.2. SPGC S.A. ....</b>	<b>98</b>
<b>9.3.3. SAAM. ....</b>	<b>98</b>
<b>9.3.4. Puertos administrados por INCOP. ....</b>	<b>99</b>
<b>10. Recomendaciones. ....</b>	<b>99</b>

## 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.).
- 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.).
- 3) Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores en la Vertiente del Pacífico (SAAM S.A.).
- 4) Gestión de Puertos de: Puntarenas, Quepos, Golfito y Punta Morales.

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 2022.

### 1.2. Objetivos específicos.

1. Analizar la supervisión ejercida por la Unidad Técnica de Supervisión y Control sobre el desempeño de los concesionarios, para valorar su función como Administrador de los contratos de concesión.
2. Verificar mediante inspecciones en sitio la gestión de los concesionarios, para fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones adquiridas en la prestación de los servicios públicos.
3. Validar la información presentada por los concesionarios, conforme a las obligaciones contractuales adquiridas, a efecto de garantizar la efectiva fiscalización de los contratos de concesión.
4. Evaluar la gestión jurídica, técnica y financiera de las Terminales Administradas por INCOP, con la finalidad de valorar su 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 2022.

### 1.3.1. Normativa.

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

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

### 1.4. Periodo del informe.

El período de estudio abarca los meses comprendidos entre el 01 de julio del 2022 al 31 diciembre del 2022.

### 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 consta de 4 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); así como el seguimiento al cumplimiento de las recomendaciones emitidas por la Contraloría General de la República en su informe DFOE-CIU-IF-00008-2021 y sus correspondientes anexos.

### 1.6. Antecedentes de los contratos de Concesión.

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

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

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

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

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

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

Estos contratos de concesión, además de delimitar el ámbito de acción de los Concesionarios (Sociedad Portuaria de Caldera S.A. - Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A. – SAAM de Costa Rica S.A.), del mismo modo, constituye una serie de requisitos y obligaciones a cumplir por las partes.

La Secretaría de Fiscalización realizó una verificación sobre el cumplimiento de las obligaciones legales, su presentación y vigencia, en cuanto a:

- Informes de los concesionarios, según requerimientos contractuales entre los cuales se pueden mencionar los informes de ingresos, informes anuales de cumplimiento, estados financieros, informes de gestión, estadística portuaria, informe de ejecución, estadística de accidentes laborales y reclamos.
- Informes Batimétricos semestrales para el control de profundidades.



- Informes de explotación del Muelle Granelero.
- Control de pólizas (riesgos de trabajo y responsabilidad civil, embarcaciones) y garantías (ambientales, de explotación y operación, cumplimiento en la función auxiliar aduanera).
- Certificado de navegabilidad de las embarcaciones.
- Código PBIP.
- Permisos de funcionamiento del Ministerio de Salud.
- Verificación del cumplimiento al pago de cuotas obrero-patronales correspondiente a la Caja Costarricense del Seguro Social (C.C.S.S.).
- Referente al control de pólizas y seguros, las Terminales Portuarias administradas por INCOP (Puntarenas, Golfito y Quepos) se encuentran al día al cierre de este informe.

## 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 segundo semestre del año 2022, en Puerto Caldera fue de 1 312 507,64 tm, experimentó un decrecimiento de un 7% con respecto al mismo período del año 2021, donde se movilizaron 1 407 698,71 tm.

La economía costarricense cerró el año 2022 con un crecimiento del 4,3% impulsado por las exportaciones de acuerdo con lo indicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), No obstante, al ser Puerto Caldera una terminal con vocación importadora se ve influenciada por las condiciones del entorno internacional, que se muestran retadoras y con alta incertidumbre. El mundo no ha logrado avanzar en una negociación que permita poner fin al conflicto bélico entre Rusia y Ucrania, sino que, por el contrario, la tensión ha aumentado.

La inflación continúa como el principal reto de las autoridades monetarias alrededor del mundo. Para tratar de controlarla, los bancos centrales han reaccionado con la reducción de los estímulos monetarios y aumentos en las tasas de interés de referencia, cuyo efecto acumulado es significativo en la importación de mercancías que se movilizan por los puertos.

La cantidad de carga movilizada fue verificada mediante una revisión de la estadística portuaria, que elabora la Unidad de Planificación Institucional de INCOP y la UTSC; esta información fue comprobada con los respectivos Estados de Hechos presentados mensualmente por la Sociedad Portuaria de Caldera SPC S.A.

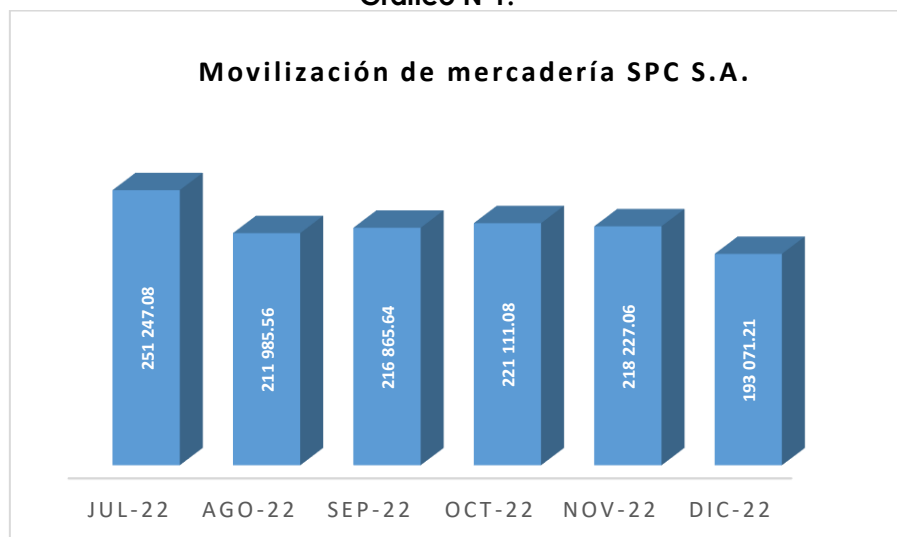
En el siguiente cuadro se detallan las toneladas métricas movilizadas durante el semestre en estudio:

**Cuadro N°1.**  
**Toneladas Métricas**

Mes	Toneladas Métricas
Julio	251 247,08
Agosto	211 985,56
Septiembre	216 865,64
Octubre	221 111,08
Noviembre	218 227,06
Diciembre	193 071,21
<b>Total</b>	<b>1 312 507,64</b>

Fuente: Estados de Hechos SPC y SPGC.

**Gráfico N°1.**



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

La mercancía de hierro y similares, experimentó un decrecimiento de un 6%, por su parte, los contenedores se mantienen estables en términos semestrales, los vehículos en términos de movilización en toneladas métricas experimentaron un crecimiento de un 8%, la mercancía general también presentó un decrecimiento del 6%; todas estas cargas al ser comparadas con el segundo semestre del 2021.

Predomina, la movilización de Contenedores en alrededor de un 76 %, 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.

### 2.1.2. Carga a Granel.

Esta Secretaría de Fiscalización constató a través de una revisión documental de los Estados de

Hechos, presentados mensualmente por la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A, la estadística portuaria elaborada por la Unidad de Planificación Institucional de INCOP y la Unidad Técnica de Supervisión y Control, relativa a las operaciones de carga y descarga de graneles, que para el período de estudio (Julio-Diciembre); se movilizaron en la Terminal un total de 1 279 503,92 tm de graneles, un 10% más al compararlo con el mismo período del año 2021, donde se registraron 1 161 716,83 tm.

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

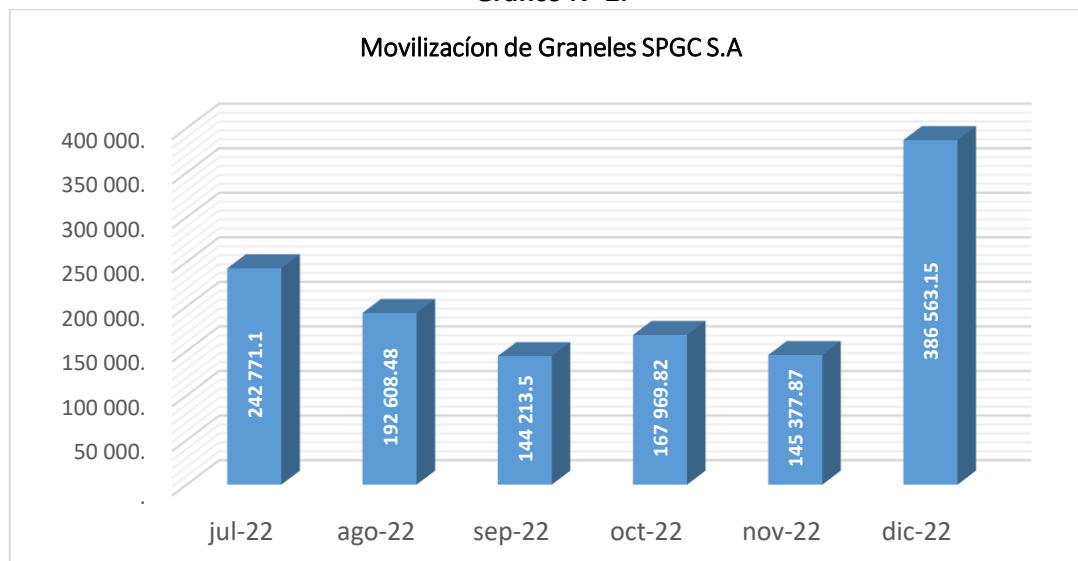
**Cuadro N°2.**  
**Toneladas métricas movilizadas.**

Periodo	Granel Solido	Granel Líquido	Total
Julio	241 701,5	1 069,6	242 771,1
Agosto	191 621,86	986,62	192 608,48
Septiembre	137 806,13	6 407,37	144 213,5
Octubre	167 053,04	916,78	167 969,82
Noviembre	144 494,15	883,72	145 377,87
Diciembre	368 185,33	18 377,82	386 563,15
Total			1 279 503,92

Fuente: Estados de Hechos SPC y SPGC.

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

**Gráfico N° 2.**



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

La movilización de los graneles está compuesta en un 99,12 % de graneles sólidos, un 0,83 % de graneles líquidos de importación y 0,05 % de granel líquido de exportación.

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

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

### 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°3.**  
**Movilización de Contenedores TEUS**

Periodo	Importación	Exportación	Total
<b>2006</b>	25 895	25 069	50 964
<b>2007</b>	70 632	64 662	135 294
<b>2008</b>	86 855	83 041	169 896
<b>2009</b>	66 214	61 271	127 485
<b>2010</b>	82 636	72 671	155 307
<b>2011</b>	88 590	79 449	168 039
<b>2012</b>	87 105	97 210	184 315
<b>2013</b>	93 075	100 020	193 095
<b>2014</b>	106 204	102 857	209 061
<b>2015</b>	124 484	110 784	235 268
<b>2016</b>	131 927	132 444	264 371
<b>2017</b>	147 717	141 865	289 582
<b>2018</b>	154 115	150 366	304 481
<b>2019</b>	151 971	146 204	298 175
<b>2020</b>	154 746	141 497	296 243
<b>2021</b>	151 921	133 820	285 741
<b>2022</b>	145 288	127 554	273 842

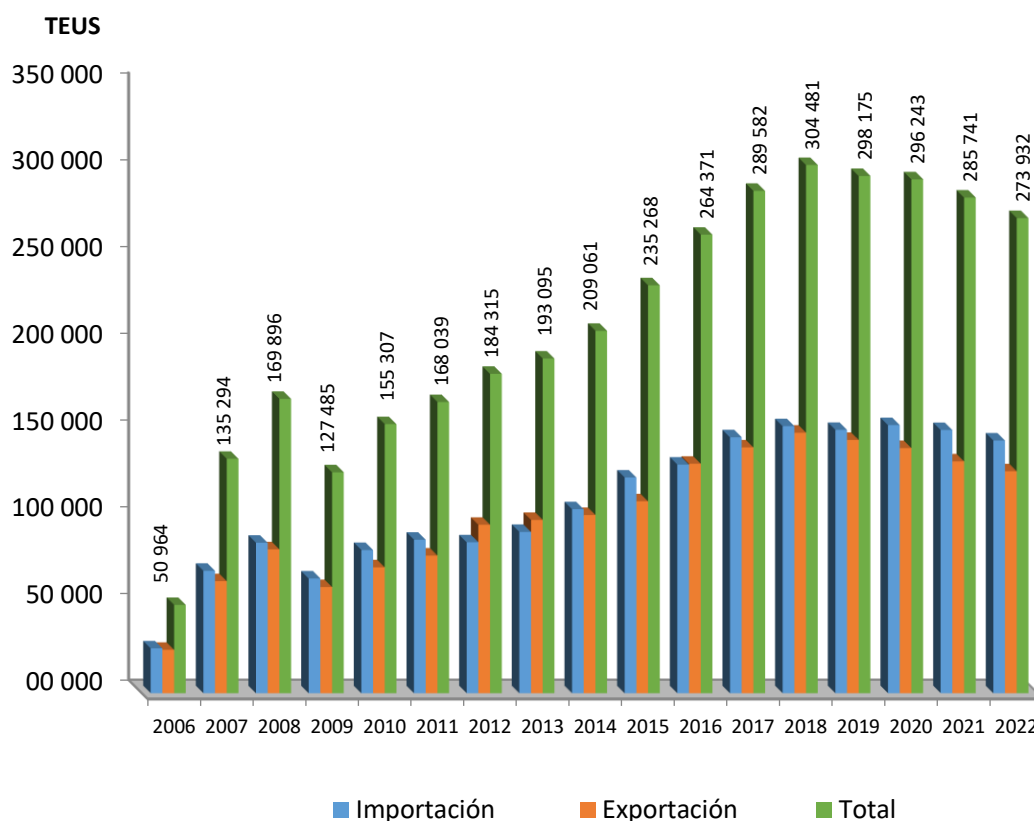
Fuente: Estados de Hechos SPC y SPGC.

En el segundo semestre del año 2022, se movilaron un total de 142 388 TEUS, de los cuales 66 708 corresponde a TEUS exportados, que equivale a un 47 % del total y los restantes 75 680 TEUS, (53 %), son importados.

Con respecto a su contenido, el 74% de los TEUS se movilizan en condición de llenos (105 789) y 26% en condición de vacíos (36 599).

Si comparamos la movilización de TEUS en Puerto Caldera, el año 2022, donde se movilaron un total de 272 842 TEUS, con respecto a su homólogo 2021, se muestra una tendencia decreciente ya que ingresaron 285 741 TEUS.

**Gráfico N°3.**  
**Movilización de TEUS**

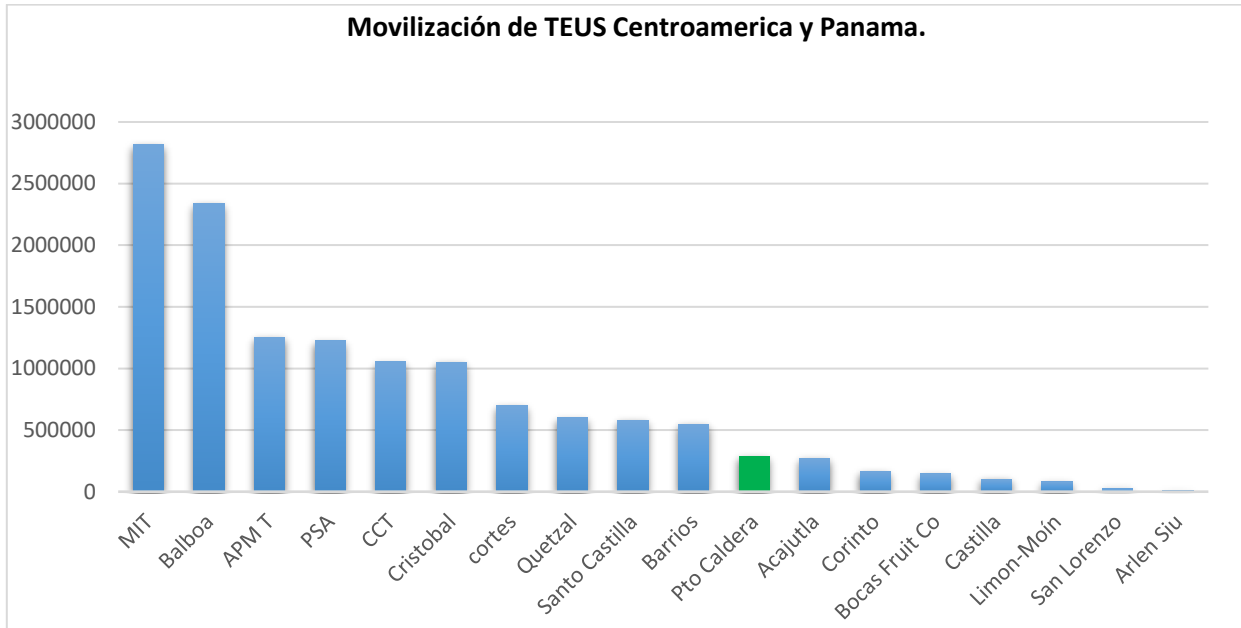


Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

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 últimos 3 años esta tendencia se ha desacelerado, colocándonos muy por debajo de los casi 300 000 TEUS alcanzados en el año 2020. Todo lo anterior está asociado a la coyuntura económica internacional y local, así como los problemas en las cadenas globales de suministros.

Puerto Caldera se ubica en la posición N°11 de Puertos con mayor movilización de TEUS según el último informe estadístico de la COCATRAM:

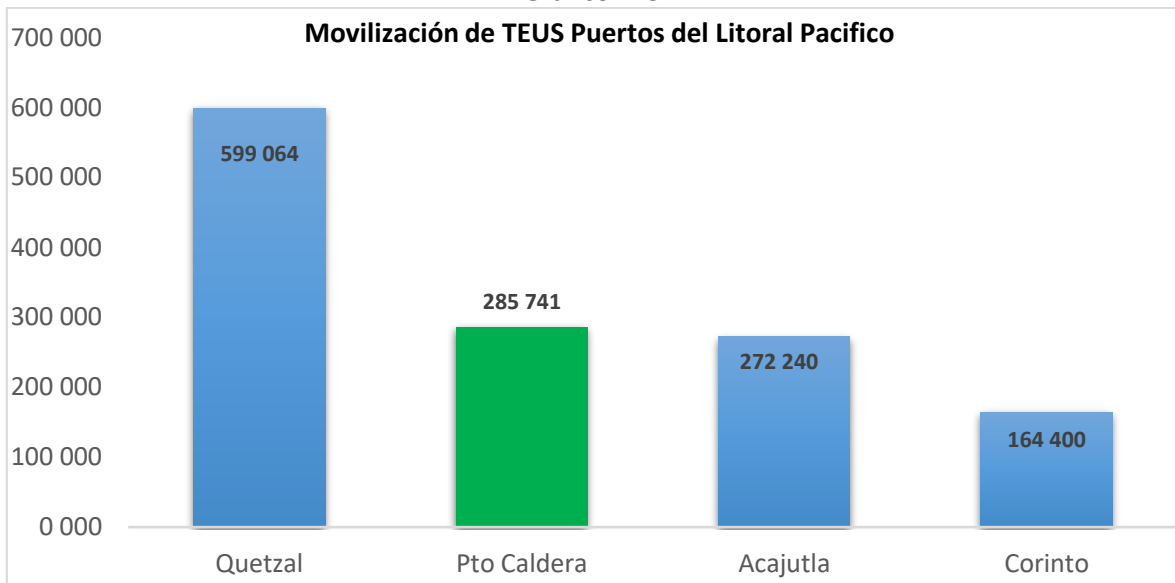
**Gráfico N°4.**  
**Movilización de TEUS Centroamerica y Panama.**



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

No obstante, si comparamos a Puerto Caldera solamente con los puertos de la Costa Pacífica de Centroamérica y excluimos a los puertos de Panamá, la Terminal de Caldera se ubica como el segundo Puerto del Pacifico con mayor movimiento de TEUS superado únicamente por Puerto Quetzal en Guatemala, el cual tiene una ruta directa con Asia y está atendiendo buques entre los 6000 y 8000 TEUS.

**Gráfico N°5.**  
**Movilización de TEUS Puertos del Litoral Pacifico**



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

**Figura N°1.**  
**Contenedores estibados en Puerto Caldera.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización.

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 demuestra 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 en el Plan de Gestión, mediante la información contenida en los Estados de Hechos presentados mensualmente por la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) y la revisión de la estadística elaborada por la Unidad Técnica de Supervisión y Control (UTSC).

Esta verificación, se realizó mediante la validación documental de los Estados de Hechos e inspecciones aleatorias en algunas naves que arriban al puerto.

Se concluye que, para el período de estudio, algunas de las motonaves arribadas al puerto no han alcanzado el rendimiento propuesto por la SPC en su oficio SPC-GG-092-2022 (o sus diferentes

modalidades), los cuales fueron aprobados por la UTSC y la Gerencia General de INCOP conforme a los oficios CR-INCOP-UTSC-0118-2022 y CR-INCOP-GG-2022-0539 respectivamente.

En la siguiente tabla se muestran las diferentes modalidades de productividad a alcanzar en el manejo de carga contenerizada:

**Cuadro N°4.**  
**Modalidades de productividad según tipo y cantidad de grúas.**

# TIPO	Propuesta	Unidad	Observación
1 contenedores	48	Mov/h	3 MHC + 0 Buque
2 contenedores	59	Mov/h	3 MHC +1 Buque
3 contenedores	70	Mov/h	3 MHC + 2 Buque
4 contenedores	81	Mov/h	3 MHC + 3 Buque
5 contenedores	32	Mov/h	2 MHC + 0 Buque
6 contenedores	43	Mov/h	2 MHC + 1 Buque
7 contenedores	54	Mov/h	2 MHC + 2 Buque
8 contenedores	65	Mov/h	2 MHC + 3 Buque
9 contenedores	16	Mov/h	1 MHC + 0 Buque
10 contenedores	27	Mov/h	1 MHC + 1 Buque
11 contenedores	38	Mov/h	1 MHC + 2 Buque
12 contenedores	49	Mov/h	1 MHC + 3 Buque
13 contenedores	11	Mov/h	0 MHC + 1 Buque
14 contenedores	22	Mov/h	0 MHC + 2 Buque
15 contenedores	33	Mov/h	0 MHC + 3 Buque

Fuente: Oficio SPC-GG-092-2022 (28/05/2022)

En el siguiente cuadro se resumen las productividades alcanzadas por mes y su porcentaje de cumplimiento, durante el periodo de estudio:

**Cuadro N°5.**  
**Cumplimiento de Productividades SPC, II Semestre 2022.**

Mes	Total, Buques Atendidos	Productividad Promedio Mensual (Mov/h)	% de Cumplimiento	
			Cumple	No cumple
Julio	31	41	20%	80%
Agosto	21	48	62%	38%
Septiembre	24	56	75%	25%
Octubre	25	54	72%	28%
Noviembre	25	52	60%	40%
Diciembre	24	53	71%	29%

Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.



En el anexo 1 del presente informe, se detallan los rendimientos alcanzados por mes para cada una de las motonaves arribadas a Puerto Caldera, con sus respectivas observaciones.

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, 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.

No obstante, esta Secretaría de Fiscalización recomienda a la administración de INCOP implemente lo establecido en la estrategia para garantizar el cumplimiento de los criterios de productividad de acuerdo con la Recomendación 4.4 de la Contraloría General de la República; y se defina las acciones a tomar para aquellos buques que no cumple en sus diferentes modalidades de Productividad.

**Figura N°2.**  
**Medición de productividades de las grúas, Secretaría de Fiscalización.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización.

### 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 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 por mes para los buques graneleros cargados de cereal y/o fertilizantes, así como su porcentaje de cumplimiento respecto al requisito contractual.

**Cuadro N°6.**  
**Cumplimiento de Productividades SPGC.**

Mes	Total, de Buques atendidos	Tipo de Granel	Productividad Promedio Mensual Tm/h	% de Cumplimiento	
				Cumple	No cumple
Julio	4	Cereal	602	100%	0%
	4	Fertilizante	559	75%	25%
Agosto	6	Cereal	733	100%	0%
	3	Fertilizante	503	100%	0%
Septiembre	5	Cereal	640	100%	0%
	2	Fertilizante	195	50%	50%
Octubre	5	Cereal	1 267	100%	0%
	2	Fertilizante	500	100%	0%
Noviembre	4	Cereal	896	100%	0%
	3	Fertilizante	1 289	100%	0%
Diciembre	8	Cereal	885	75%	25%
	5	Fertilizante	952	100%	0%

Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

En el anexo 1 del presente informe, se detallan los rendimientos alcanzados por mes para cada una de las motonaves arribadas a Puerto Caldera, con sus respectivas observaciones.

Es importante indicar que el rendimiento de los buques graneleros se ve afectado por una serie de condiciones como, por ejemplo, factores climáticos como lluvia y oleaje, fraccionamiento de las bodegas con diferentes productos, problemas mecánicos en las grúas de buque, capacidad de recibo de los clientes y ausencia de camiones por parte de los transportistas lo que hace que la productividad disminuya.

Los máximos rendimientos son alcanzados cuando se utiliza la tolva de 70 m<sup>3</sup>, que permite cargar dos camiones a la vez, en combinación con las grúas móviles y su almeja de 35 m<sup>3</sup>.

Se concluye que para mejorar el rendimiento de descarga de graneles en la Terminal de Puerto Caldera, se debe modernizar el sistema de descarga de acuerdo con las recomendaciones del Plan Maestro del Litoral del Pacífico.

De igual manera esta Secretaría de Fiscalización recomienda a la administración de INCOPI implemente lo establecido en la estrategia para garantizar el cumplimiento de los criterios de productividad para los buques graneleros y se defina las acciones a tomar para aquellos buques que no cumple en su Productividad.

## 2.3. Arribo de naves.

### 2.3.1. Cantidad de buques portacontenedores.

Para el segundo semestre del 2022, arribaron 163 naves portacontenedores en total, lo que representa un decrecimiento del 27 %, con respecto al mismo período del año 2021, en que se registraron 223 arribos, según el siguiente cuadro:

**Cuadro N°7.**  
**Arribo de Buques Portacontenedores, II-Semestre 2022.**

Mes	Portacontenedores
Julio	31
Agosto	25
Septiembre	28
Octubre	27
Noviembre	25
Diciembre	27
<b>Total</b>	<b>163</b>

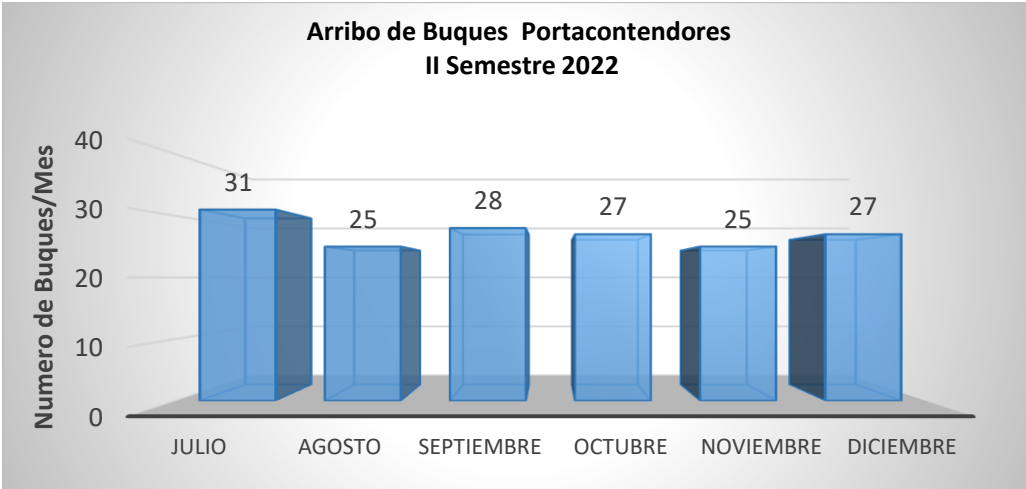
Fuente: Estado de Hechos, SPC.

Este decrecimiento en la recalada de los buques Portacontenedores está asociada a la coyuntura económica internacional y problemas en las cadenas globales de suministros, así como los servicios de flete marítimo; como también la falta de modernización del puerto para traer buques de mayor calado y eslora.

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

En promedio ingresan 27 motonaves Portacontenedores por mes.

**Gráfico N°6.**



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

**2.3.2. Cantidad de buques graneleros.**

Durante el período de estudio, ingresaron a Puerto Caldera un total de 73 buques graneleros lo que representa un crecimiento de alrededor de un 9% con respecto al segundo semestre del año 2021, en promedio ingresan 12 buques graneleros por mes. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las motonaves:

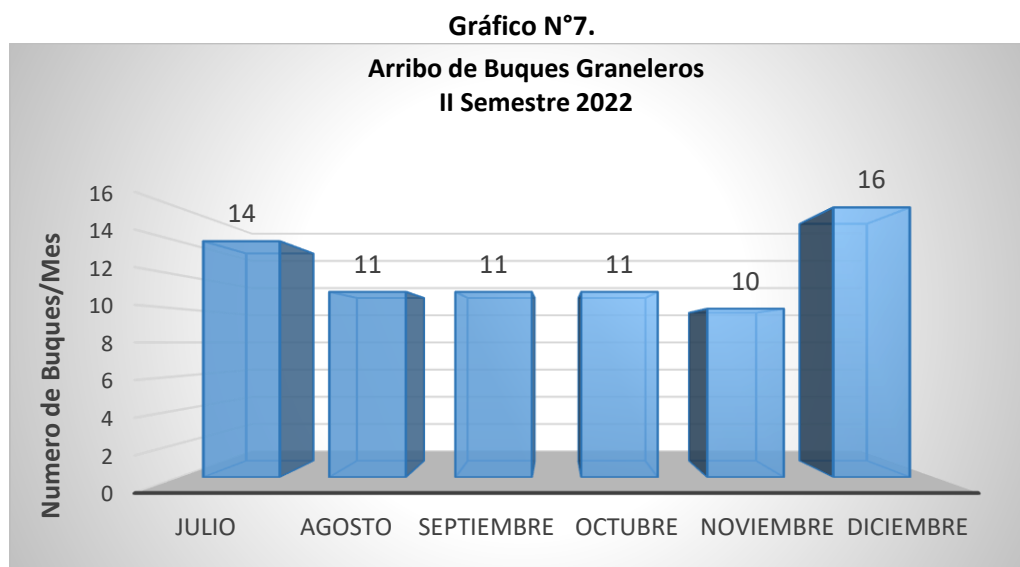
**Cuadro N°8.**

**Cantidad de Buques Graneleros.**

Mes	Buques Graneleros
Julio	14
Agosto	11
Septiembre	11
Octubre	11
Noviembre	10
Diciembre	16
Total	73

Fuente: Estado de Hechos, SPGC.

El siguiente gráfico muestra el arribo de buques graneleros, durante el segundo semestre del año 2022:



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

Si realizamos una distribución de arribo de buques por concesionaria, un 70% del arribo de naves a la Terminal Portuaria de Caldera le pertenece a la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) y el restante 30% a la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera.

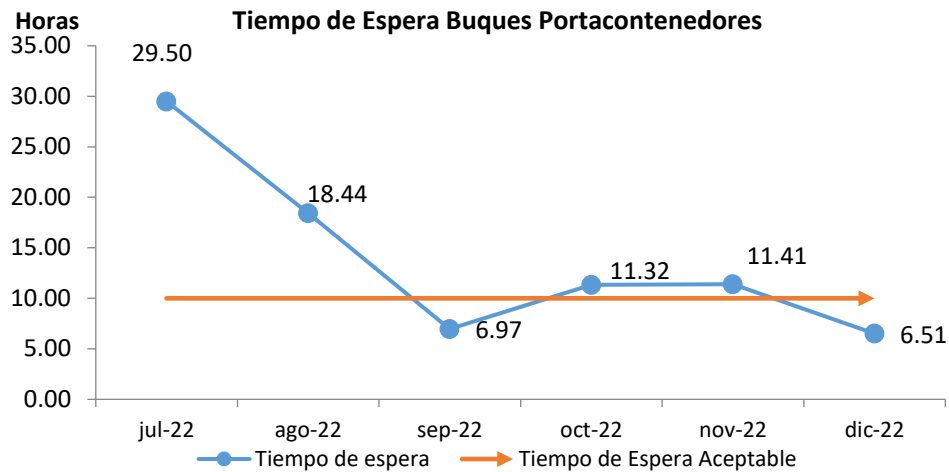
## 2.4. Tiempos de espera y atraque.

### 2.4.1. Tiempos de espera y atraque para naves portacontenedores.

El tiempo promedio de espera de los buques portacontenedores para el II semestre del año 2022 es de 14 horas y aumentó 7 horas con respecto al primer semestre del año 2021.

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

**Gráfico N°8.**



Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Fiscalización.

Este indicador de “tiempo de espera” para el semestre, se considera alto por con las condiciones de infraestructura de la terminal, poca profundidad de los puestos de atraque y su sedimentación.

La operación de la terminal portuaria se limita a dos puestos de atraque con poca profundidad por la sedimentación acumulada, esto para atender tanto buques portacontenedores como graneleros.

Es importante recalcar que las naves portacontenedores que tienen asignadas ventanas de atraque no tienen tiempos de espera.

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 semestre en estudio.

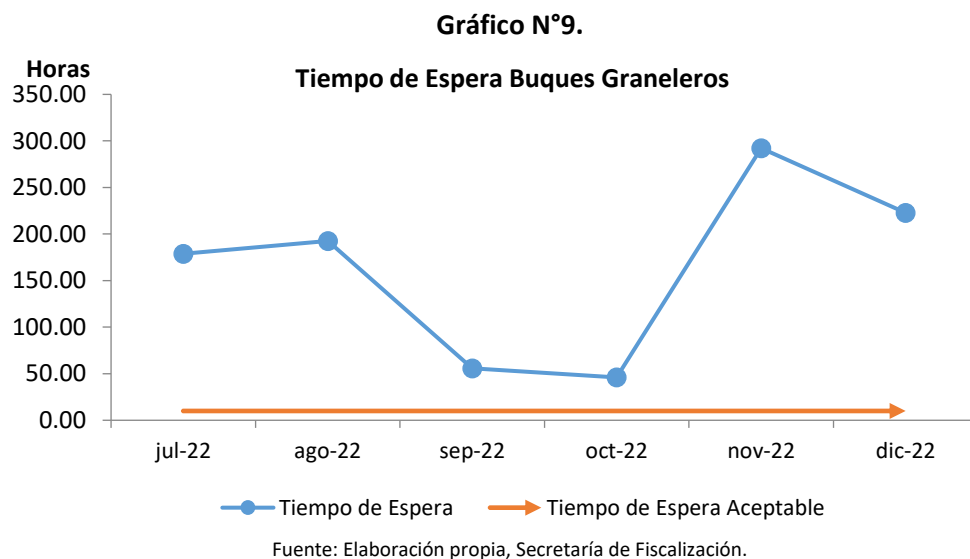
Además, la temporada lluviosa trae consigo tormentas tropicales, que limitan la visibilidad y generan un paro momentáneo a la operación, aunado a esto las descargas eléctricas ponen en riesgo la seguridad del personal.

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

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 semestre de estudio fue de 164 horas (6 días); 62 horas más que el mismo periodo del año 2021. Con el fin de conocer la evolución de tiempo promedio en bahía para buques graneleros, se elaboró el siguiente gráfico:



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.
- ✓ Falta de un laboratorio fitosanitario en el Puerto para agilizar los permisos de atraque de los buques graneleros.
- ✓ Disponibilidad de puestos de atraque para atender este tipo de naves (puesto N°4).
- ✓ Arribo simultaneo de buques graneleros, debido a condiciones del mercado o declaraciones de desabastecimiento de granos a nivel nacional.
- ✓ Sedimentación del Puerto en sus puestos de atraque, dársena y canal de acceso.

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.

Por otra parte, una nave granelera tarda atracada en un muelle en promedio 60 horas, (Muelle 1,2,3 y/o 4); esto debido a la falta de un moderno sistema de descarga y la capacidad limitada de recibo de producto de los clientes finales.

La descarga de graneles con el uso de grúas móviles, las almejas y tolvas de gran capacidad, permiten reducir los tiempos de atraque hasta en un 20 %, por su parte, las grúas de buques tienen ciclos lentos y muchas veces presentan problemas mecánicos que demoran la operación.

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

2.5. Tasa de ocupación.

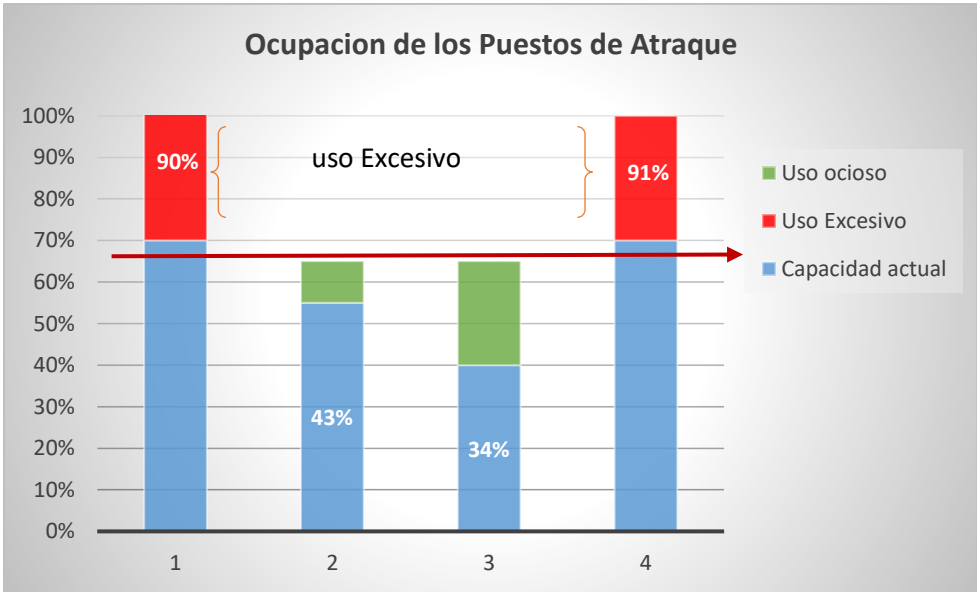
El promedio de la tasa de ocupación de la terminal supera un 70 %, lo cual es un indicador que establece la saturación de la Terminal Portuaria, cada puesto de atraque tiene la siguiente tasa de ocupación:

Cuadro N°9.  
Tasa de ocupación.

Período	Puesto de Atraque				Promedio
	1	2	3	4	
II Semestre 2022	90%	43%	34%	91%	60%

Fuente: Estados de Hechos, SPGC S.A

Gráfico N°10.  
Tasa de ocupación



Fuente: Secretaría de Fiscalización.



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

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

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

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

**Figura N°3**  
**Puesto N°4, Puerto Caldera.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización.

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

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

#### **3.1. Plan de mantenimiento de infraestructura.**

El 18 de enero del 2023, se recibió el informe del plan de cumplimiento anual de infraestructura

(oficio SPC-GG-014-2023), realizado por la SPC. S.A., referente al año 2022.

A través de los informes presentados por la SPC y la supervisión ejercida por la UTSC como también las inspecciones realizadas por esta Secretaría de Fiscalización, se puede concluir que se ejecutó un monto total de mantenimiento de infraestructura de USD \$595 628,27 el cual es ligeramente mayor al monto estipulado en la tabla 17 del Modelo Financiero de la Concesión (USD \$565 463,00); este rubro se priorizó a los componentes de infraestructura que requirieron de una intervención urgente.

Sin embargo, es importante destacar que, el monto de ejecución señalado anteriormente es insuficiente para los requerimientos en mantenimiento de infraestructura portuaria y la cantidad de carga movilizada por el Puerto, por lo que es sumamente importante que la Administración Concedente considere actualizar y aumentar este monto anualmente, a fin de evitar que crezca el deterioro de las instalaciones, se logre mejorar el nivel de servicio y se cumpla con las disposiciones de la Contraloría General de la República.

En el siguiente cuadro se muestra el detalle del monto ejecutado en mantenimiento de infraestructura en el Puerto de Caldera, durante el año 2022:

**Cuadro N°10.**  
**Ejecución presupuestaria, PMI-2022.**

DETALLE ACUMULADO	VALOR	VALOR
	PROYECTADO	EJECUTADO
1. Edificaciones (Obras Recurrentes)	USD 84 000,00	USD 80 917,11
2. Sistema eléctrico y refrigeración	USD 116 000,00	USD 129 315,09
3. Bancos de transformadores	USD 8 500,00	USD 15 210,70
4. Pavimento de adoquines	USD 146 150,00	USD 151 609,72
5. Cambio de 4 pararrayos	USD 16 000,00	USD 8 846 79
6. Muros guardaruedas	USD 5 000,00	USD 5 261 48
7. Defensas marinas	USD 50 000,00	USD 56 855,33
8. Bitas de amarre	USD 3 000,00	USD 2 825,69
9. Limpieza del sistema pluvial	USD 2 000,00	USD 826,79
10. Señalización	USD 10 000,00	USD 8 383,23
11. Mantenimiento de patios	USD 60 000,00	USD 71 958,97
12. Mantenimiento de pararrayos	USD 5 000,00	USD 4 879,34
13. Protección catódica y espesor de tablaestaca	USD 7 000,00	USD 6 893,00
14. Pavimento de concreto entre rieles	USD 18 450,00	USD 22 929,78
15.Reparación drenaje caseta ECO 1	USD 7 500,00	USD 4 214,29
16. Cordón pluvial, baches y reductores	USD 44 263,00	USD 24 70096
<b>Total:</b>	<b>USD 582 863,00</b>	<b>USD 595 628,27</b>

Fuente: Informe anual del plan de Mantenimiento 2022, SPC S.A.

Al finalizar el año 2022, se trabajaron en las 16 actividades con las que contaba el PMI-2022, sumando entre todas estas un total de USD 595 628,27 (IVA incluido), si bien es cierto, este monto es superior al monto presupuestado según el modelo financiero, se hace insuficiente para atender las necesidades de mantenimiento que el Puerto requiere en materia de infraestructura.

Algunos de los trabajos más relevantes de mantenimiento de infraestructura que se llevaron a cabo por parte de la SPC S.A., con el seguimiento de la UTSC y fiscalizados por esta Secretaría de Fiscalización durante el 2022, se pueden mencionar:

- Mantenimiento en los patios 2, 4, y 6 con un volumen de relleno aproximado de 1716 m<sup>3</sup>.
- Reparación de una sumatoria superior a 800 m<sup>2</sup> de pavimentos de adoquín, en diferentes áreas de caminos internos.
- Se realizó el estudio de medición de potencial y espesor de tablaestaca en los puestos de atraque 1,2,3; así como la pantalla oeste y este, como parte del mantenimiento preventivo que se lleva a cabo en la Terminal Portuaria de Caldera.

A pesar de que, el sumatorio total del presupuesto ejecutado para mantenimiento de infraestructura sobrepasó el monto pactado, es necesario señalar que hubo actividades que no cumplieron con su valor proyectado.

La UTSC debe de considerar y analizar dicha condición o en su efecto se brinde las justificaciones pertinentes por parte de la concesionaria, que motivaron no se invirtiera la totalidad del monto proyectado en dichas actividades.

Cabe destacar, que el contrato de concesión no contempla inversión de nueva infraestructura, la cual es necesaria para modernizar el puerto y volverlo más competitivo de acuerdo con el plan maestro. El rezago del desarrollo de la infraestructura no se puede contrarrestar con el plan de mantenimiento actual, el cual está destinado a mantener en condiciones razonables las estructuras existentes; por lo tanto, el mantenimiento de la infraestructura portuaria actual no resuelve el problema de modernización en el que se encuentra sumida la Terminal.

Es importante mencionar que el 14 de diciembre del 2022, la Sociedad Portuaria de Caldera SPC S.A, presentó ante la Administración Concedente mediante oficio SPC-GG-0177-2022, la propuesta para ejecutar las actividades de mantenimiento y su cronograma para el año 2023, con un monto total proyectado de USD \$565 463,00.

No obstante, desde el 20 de setiembre del 2022 la Gerencia General de INCOP, solicitó aumentar el monto del mantenimiento a USD \$2 367 317,83, mediante oficio CR-INCOP-GG-2022-0749, con la finalidad de alcanzar una condición normal de operación, de conformidad con lo dispuesto en el informe DFOE-CIU-IF-00008-2021 y el cuadro 4-4 condiciones normales establecidas en el apartado 4.1 del informe INF-OP-18-35-320 Camacho & Mora.

Por consiguiente, la Administración de INCOP, rechazó la propuesta del PMI-2023 mediante Oficio CR-INCOP-GG-2023-0023, del 12 de enero del 2023; posteriormente, la Concesionaria apeló el rechazo del Plan de Mantenimiento de Infraestructura por parte de la Gerencia General de INCOP.

Al cierre del periodo de este informe, no se tiene un plan de mantenimiento de infraestructura

debidamente aprobado a ejecutar en el año 2023, el cual es un instrumento de supervisión, control y fiscalización de obras por parte de la UTSC y esta Secretaría de Fiscalización.

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 semestre 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 observa alguna de las actividades de mantenimiento portuario fiscalizadas durante el semestre en estudio:

**Figura N°4**  
**Reparación losa entrada a la Terminal Portuaria de Caldera.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización.

### 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 \$ 2 671 878,10, en trabajos tanto de mantenimiento preventivo como correctivo en el año 2022.



**Cuadro N°11.**  
**Inversión en mantenimiento de equipo, Puerto Caldera, 2022.**

	SPC	SPGC	Suma
<b>enero</b>	USD 86 707,05	USD 1 186,60	USD 87 893,65
<b>febrero</b>	USD 227 056,88	USD 6 122,62	USD 233 179,50
<b>marzo</b>	USD 267 436,64	USD 7 953,66	USD 275 390,30
<b>abril</b>	USD 205 182,37	USD 8 575,29	USD 213 757,66
<b>mayo</b>	USD 213 790,34	USD 5 442,33	USD 219 232,67
<b>junio</b>	USD 142 146,26	USD 9 148,26	USD 151 294,52
<b>julio</b>	USD 106 474,08	USD 18 479,69	USD 124 953,77
<b>agosto</b>	USD 152 655,62	USD 12 391,93	USD 165 047,55
<b>septiembre</b>	USD 197 706,14	USD 13 442,09	USD 211 148,23
<b>octubre</b>	USD 207 158,00	USD 6 321,00	USD 213 479,00
<b>noviembre</b>	USD 313 070,00	USD 27 385,00	USD 340 455,00
<b>diciembre</b>	USD 429 827,00	USD 6 219,25	USD 436 046,25
<b>Suma</b>	USD 2 549 210,38	USD 122 667,72	<b>USD 2 671 878,10</b>

Fuente: Informe mensual (diciembre 2022) Plan de Mantenimiento de Equipo- SPC S.A.

- Si comparamos el monto de mantenimiento de equipo que se ejecutó para el año 2021, se tiene una disminución presupuestaria de USD \$440 687,77, dado que, para el 2021, el monto ejecutado fue de USD \$3 112 565,87.
- Mediante el análisis de la información brindada en los informes de mantenimiento de equipo se evidenció que hay equipo que se encuentra en mal estado, mismo que se debe mantener en buenas condiciones de conformidad con la cláusula 1.6.3 del Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.
- 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.
- El 30 de junio del 2021, la Junta Directiva de INCOP, aprueba en firme el Acuerdo N°2 de la sesión 4293, mismo que menciona textualmente:

*“Aprobar la renovación de la flota de reachstacker de Puerto Caldera, conforme a la solicitud del concesionario mediante oficio No. SPC-GG-052-2021 del 04 de mayo del 2021. Lo anterior, de conformidad con el oficio No. CR-INCOP-GG-2021-0653 de fecha 25 de junio del 2021, de la Gerencia General. ACUERDO FIRME.”*

A raíz de dicho acuerdo y según reuniones de seguimiento llevadas a cabo entre el INCOP y el Concesionario, se informa que, el 11 de diciembre de 2022 arribó el primer Reachstacker a Puerto Caldera, el 26 de diciembre desembarcaron 3 más, siendo en total 4 máquinas nuevas.

6. Los nuevos Reachstacker son de la marca Konecrane, modelo SMW 4632 TC6, año 2022, con capacidad para levantar hasta 45 toneladas.
7. El monto invertido por el concesionario para la adquisición de este equipo fue de USD \$2 400 000.
8. El nuevo equipo se encuentra en operación desde la segunda semana de enero del 2023, después de realizarse el ensamble correspondiente de cada una de las máquinas; todo este proceso fue fiscalizado por esta Secretaría de Fiscalización.
9. Esta Secretaría de Fiscalización, realizó durante el semestre en estudio, un seguimiento a la maquinaria que fue dada concesión según el acta de entrega en el año 2006, y se evidenció que alguna de estas máquinas no se encuentra operativas y/o en mal estado, por lo que se recomendará a la administración que se apegue a lo indicado en el apartado 1.6.3 objeción y exclusión de bienes del contrato de concesión.

### 3.3. Plan de gestión.

Durante el periodo de estudio la Sociedad Portuaria de Caldera SPC S.A, presentó el Informe de Cumplimiento anual al Plan de Gestión (2022), mediante oficio SPC-GG-012-2023; cumpliendo de esta manera lo establecido en el inciso b) de la cláusula 2.1.5 del contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.

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

Esta Secretaría de Fiscalización ha participado en diferentes reuniones sostenidas entre la administración concedente, el concesionario y los diferentes clientes portuarios (cámaras de industrias, transportistas, navieras, entre otras), donde se han tratado temas sobre la congestión portuaria de Puerto Caldera y se han propuesto acciones de mejora para buscar la eficiencia de las operaciones portuarias.

Producto de esto se instaló la metodología del despacho de contenedores, separados por stacking por transportistas y el otorgamiento de citas en periodos de bajo movimiento en el Puerto, mediante resolución CR-INCOP-RESOLUCIÓN-GG-2021-006.

Durante el semestre en estudio se ha corroborado la implementación de esta medida, la cual ha logrado mejorar, eficientizar la movilización y estadía de contenedores en los patios.

### 3.4. Plan de operaciones.

Durante el primer semestre del 2022, se actualizaron los rendimientos a alcanzar por la Sociedad Portuaria de Caldera S.A. para los diferentes tipos de carga y sus variantes de acuerdo al oficio SPC-GG-092-2022.

Los rendimientos propuestos por la SPC S.A. para el periodo 2022-2023, fueron concensuados y analizados a través de mesas de trabajo con la UTSC y fiscalizados por esta Secretaría de Fiscalización, los cuales finalmente fueron avalados por la Administración Concedente según oficio CR-INCOP-GG-2022-0539.

En resumen y de acuerdo con el Informe de Cumplimiento Anual del Plan de Operaciones 2022, el rendimiento promedio acordado para una mano operada con grúa de tierra es de 16 mov/h y el de una grúa de buque es de 11 mov/h.

El uso continuo de las tres grúas móviles es un factor determinante para reducir los tiempos de estadía al lograr mejores rendimientos de operación, a pesar de que muchos buques que recalán poseen grúas con ciclos muy lentos y el estado del buque no permite lograr los mejores rendimientos.

Es importante mencionar que el Puerto tiene una capacidad instalada para el manejo de contenedores la cual está referida a la disponibilidad de infraestructura y equipo actual para prestar el servicio; su magnitud está en función directa a la cantidad de carga por lo que se dificulta alcanzar mayores rendimientos a los ya establecidos.

Por lo tanto, la disponibilidad de infraestructura y equipo existente constituye la capacidad instalada del puerto y como es obvio, una modernización de la infraestructura conduciría a una mayor capacidad instalada y por su puesto un mejoramiento en la prestación de servicios.

Por otra parte, se mantiene la aplicación de la metodología de ventanas de atraque para algunas líneas navieras que así lo solicitan; así mismo, el sistema y programación es revisada constantemente por esta Secretaría de Fiscalización; adicionalmente es importante indicar que el 30% de los buques están perdiendo su ventana de atraque lo cual se puede deber a que aún hay carga represada en muchos puertos base, de acuerdo con el Informe de Cumplimiento Anual del Plan de Operaciones 2022.

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

### 3.5. Plan de calidad y gestión ambiental.

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

1. La concesionaria SPC S.A, indicó que se mantiene la certificación PBIP, bajo la supervisión del MOPT, misma tiene fecha de vencimiento hasta el 30 de junio del 2023, según oficio N° DVMP-DNS-2022-639 de la Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT.
2. El Sistema Integrado de Gestión se compone actualmente de 7 certificaciones a saber: ISO 9001:2015; ISO14001:2015, ISO 28000:2007, PBIP, ISO 50001, Esencial Costa Rica y el recientemente incorporado Certificado Carbono Inventario (2021), mismas que se encuentran vigentes a la fecha, según la siguiente tabla:

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

Certificación	Fecha de emisión	Fecha de Vencimiento
ISO 9001:2015	29/08/2012	28/08/2024
ISO 14001:2015	29/08/2012	28/08/2024
ISO 28000:2007	04/04/2018	03/04/2024
PBIP	14/06/2021	30/06/2023
ISO 50001:2018	25/09/2022	24/09/2025
Esencial Costa Rica	30/11/2019	30/11/2024
Carbono inventario	21/07/2022	21/07/2023

Fuente: Informe anual Plan de Calidad 2022- SPC S.A, Oficio SPC-GG-011-2023.

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

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

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

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

Esta Secretaría de Fiscalización forma parte del Comité Técnico INTE CTN 57 Transporte y Logística desde noviembre del año 2020. Este comité es liderado por el Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica INTECO, en su calidad de Ente Nacional de Normalización de acuerdo con la Ley 8279, el cual está conformando a petición de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos y donde



participan todos los actores portuarios a nivel nacional.

Este comité tiene como objetivo definir las políticas y temas a normalizar en materia de la calidad y especificaciones de los servicios prestados en puertos y embarcaciones.

A la fecha se han desarrollado los siguientes proyectos de norma para establecer los requisitos mínimos de calidad de los servicios en puertos y embarcaciones, que se encuentran actualmente en consulta pública:

- PN INTE G116:2021 “Calidad de servicio en el manejo de contenedores en un puerto y/o en una terminal portuaria. Requisitos.”
- PN INTE G117:2021 “Calidad del servicio en el manejo de mercancía general o fraccionada en un puerto y/o en una terminal portuaria. Requisitos.”
- INTE G129:2022 “Calidad de servicio para el tráfico de cruceros. Requisitos”,

Además, se continua con la elaboración de otras normas adicionales que se encuentran en el plan de trabajo del comité.

### 3.6. Aspectos financieros.

#### 3.6.1. Comportamiento de los ingresos de Sociedad Portuaria de Caldera.

Específicamente con respecto a la Sociedad Portuaria de Caldera S.A., se analizaron las causas de las variaciones en los ingresos percibidos por el INCOP, de parte de esta empresa al cierre del II Semestre del año 2022 y se determinó que:

**Cuadro N° 13.**  
**Canon acumulado al II semestre de cada año SPC**  
**Canon Anual por Concesionaria USD\$**

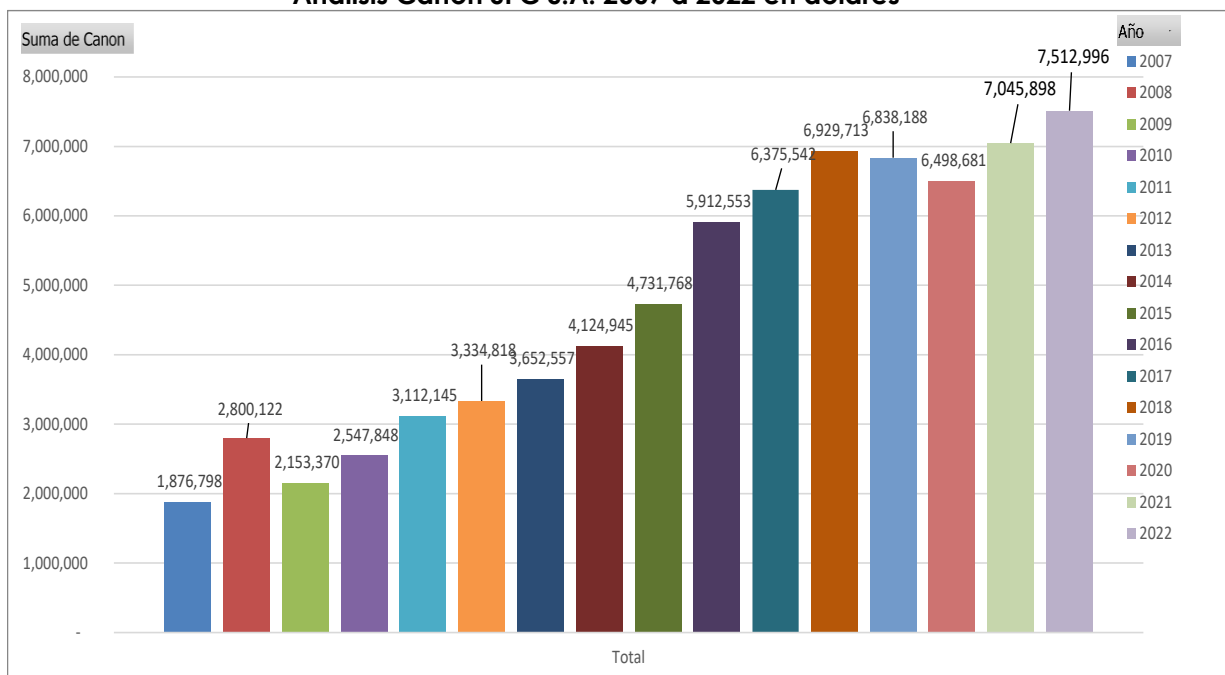
Año	SPC	Crecimiento
2007	1,876,798.28	
2008	2,800,122.47	49%
2009	2,153,369.80	-23%
2010	2,547,848.10	18%
2011	3,112,147.56	22%
2012	3,334,817.73	7%
2013	3,652,557.50	10%
2014	4,124,944.59	13%
2015	4,731,768.15	15%
2016	5,912,553.04	25%
2017	6,375,541.68	8%
2018	6,929,713.29	9%
2019	6,838,187.64	-1%
2020	6,498,681.32	-5.0%
2021	7,045,897.57	8.4%
2022	7,512,995.75	6.6%
<b>Total/TCAC</b>	<b>\$75,447,944.45</b>	<b>10%</b>

Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP, Nota: El total general considera desde 2007-2022.

El cuadro anterior muestra el comportamiento de los ingresos del canon acumulado al II Semestre de cada año de SPC, se observa una fuerte recuperación en la tendencia creciente comparada con los ingresos, en el año 2020 los resultados fueron afectados por la pandemia del COVID 19, se registró una disminución del -5% en los ingresos de SPC, en el cierre del 2021 se registró un crecimiento del 8,43% y al cierre del 2022 se registró un crecimiento del 6,6% respecto al mismo periodo del año previo.

A continuación, se presenta un gráfico con el comportamiento de los ingresos de INCOP por concepto de canon desde el año 2007 hasta el año 2022, de la concesionaria SPC S.A.

**Gráfico N° 11.**  
**Análisis Canon SPC S.A. 2007 a 2022 en dólares**



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP

### 3.6.2. Verificación ingresos por canon.

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

Para estos efectos, se revisaron los ingresos del concesionario según el reporte de facturación, se verificó y comprobó contra las muestras de la facturación real de cada mes. También se revisó el cálculo del 40% de los servicios de estadía y muellaje que se le cobran a la SPGC S.A. registrados

por Sociedad Portuaria de Caldera S.A.; asimismo, se revisaron las notas de crédito y débito generadas y la venta de tiquetes, para el ingreso de vehículos a la zona portuaria.

### 3.6.2.1. Ingresos y canon:

Se verificó que el ingreso bruto para el II semestre del año 2022, fue de USD \$25,9 millones más 40% de los servicios de estadía y muellaje, menos notas de crédito, más los tiquetes se consideró un ingreso total de USD \$25,8 millones sobre el cual se aplicó canon del 15% respectivo calculado en USD \$3.9 millones.

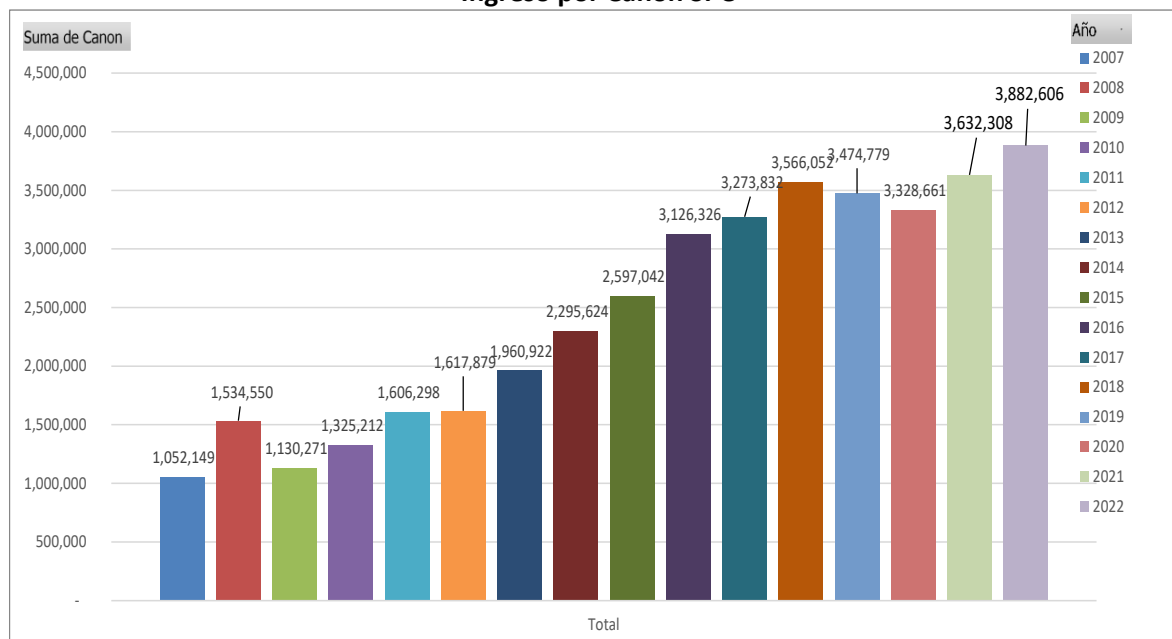
**Cuadro N.º 14.**  
**Cálculo de Ingresos por Canon provenientes de SPC II semestre 2022**  
**SPC S.A.FACTURACIÓN II SEMESTRE 2022**

Mes	Facturación	Notas Crédito	+Facturación Neta + 40% (Estadía y Muellaje)	- 40% (Estadía y Muellaje)	Ingreso total	Canon (15%)
Julio	4,974,912.77	- 11,396.15	4,963,516.62	81,541.47 - 10,259.62	5,034,798.47	755,219.77
Agosto	4,444,083.10	- 5,764.48	4,438,318.62	16,514.37 - 8,670.26	4,446,162.73	666,924.41
Setiembre	4,424,153.89	- 64,197.87	4,359,956.02	34,691.50 - 16,124.58	4,378,522.94	656,778.44
Octubre	3,990,474.46	- 2,825.50	3,987,648.96	25,465.87 - 14,625.74	3,998,489.09	599,773.36
Noviembre	4,287,739.47	- 34,482.65	4,253,256.82	20,307.62 - 14,720.49	4,258,843.95	638,826.59
Diciembre	3,755,487.62	- 9,503.21	3,745,984.41	21,237.76 -	3,767,222.17	565,083.33
<b>Total II Sem</b>	<b>25,876,851.31</b>		<b>25,748,681.45</b>	<b>- 64,400.69</b>	<b>25,884,039.35</b>	<b>3,882,605.90</b>

Fuente: Informes Ingresos Mensuales SPC, II semestre 2022.

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

**Gráfico N° 12.**  
**Ingreso por Canon SPC**



Fuente: Informes financiero SPC S.A.

### 3.6.3. Verificación de tarifas.

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

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

#### 3.6.3.1. Facturación.

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

- El período en análisis está comprendido entre 1º de julio y el 31 de diciembre del 2022, durante el cual la Sociedad Portuaria de Caldera se facturaron USD\$25.9 millones de ingresos por servicios portuarios.
- Se utilizó para esta revisión una muestra representativa de facturas seleccionadas para cada mes.
- Se evidenció que no existe duplicidad en las facturas emitidas.
- En la muestra de facturas electrónicas, para la fiscalización de facturas se consideró las de mayor monto y se determinó la veracidad del contenido de estas, en cuanto a fecha, número factura, cliente, buque, monto total y tarifas.

### 3.6.4. Cumplimiento de las obligaciones económicas contractuales.

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

trasladados como ingresos de la Concesión de Servicios Públicos de Carga y Descarga, quedando un 60% de los ingresos brutos reportados por SPGC.

#### 3.6.5. Estados financieros.

En este informe, no se incluye un análisis financiero detallado de los concesionarios, en virtud que se realizará un informe específico de la situación financiera de dichas empresas, basado en los Estados Financieros Auditados en dólares de Estados Unidos de América, con corte al 31 de diciembre de 2022.

## 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.

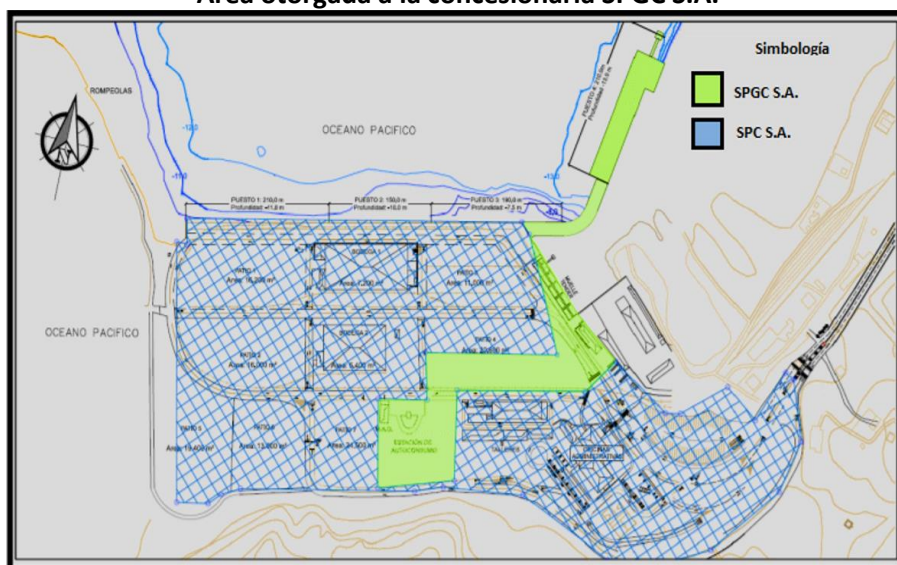
El plan de mantenimiento tiene como principal objetivo, conservar en buen estado las obras e instalaciones de la nueva terminal granelera, de manera que las condiciones de funcionamiento y seguridad sean óptimas.

Este Plan contempla; además del mantenimiento de las obras construidas (puesto 4), aquellas instalaciones entregadas al concesionario mediante Acta firmada por las partes, según lo 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°5.**  
**Área otorgada a la concesionaria SPGC S.A.**



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

La Sociedad Portuaria Granelera de Caldera SPGC S.A, tiene pendiente de presentar el Informe de Cumplimiento del Plan de Mantenimiento del Muelle Granelero, mismo que tiene un plazo máximo de entrega al 28 de febrero de cada año, así dispuesto por la UTSC, según oficio CR-INCOP-UTSC-0036-2020.

Este documento hace referencia al mantenimiento de la infraestructura civil, mantenimiento del área marítima y mantenimiento de equipos del Muelle granelero con corte a diciembre del 2022.

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 (diciembre 2022).**

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia de Inspección	Observaciones
<b>Infraestructura Civil</b>			
<b>1. Pilotes del Muelle</b>			
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 Puerto 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.
	Control de Grietas	1 año	

			Se programa por parte del concesionario dichas reparaciones para el año 2023.
1.2 Protección catódica	Consumo	2 año	Se realiza revisión de consumo en el mes de noviembre del año 2022 con el informe, "Evaluación de las Tablestacas de Acero de la Pantalla de Atraque de Puerto Caldera incluyendo mediciones de espesores y de los potenciales eléctricos generados por el sistema de protección catódica", emitido por el contratista Millán Ingeniería Ltda. La secretaria de Fiscalización remite oficio CR-INCOP-SF-2022-0070, con una serie de indicaciones a la UTSC con fecha 15 de diciembre del 2022, referente al tema de protección catódica, mismo que al cierre del periodo de este informe se encuentra pendiente de respuesta.
	Inspección Visual	4 año	

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia Inspección	Observaciones
<b>2. Losa de rodamiento</b>			
<b>2.1 Losa de Concreto</b>	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 2022. El área total de limpieza y lavado fue de 8 693 m². El proceso de sellado de grietas se realizó en febrero del 2022 y se retoma la segunda semana de enero del 2023, cuyo avance, dependerá según permita la operación. La demarcación horizontal del muelle se realizó en abril del 2022 y se realizó un retoque en agosto del 2022.
	Control de Grietas	6 meses	
	Revisión de Pintura	6 meses	
	Pintura	1 año	
<b>2.2 Vigas Longitudinales</b>		6 meses	No se reportan intervenciones, por lo que <b>es necesario que se realice una revisión del estado de estas.</b>
<b>2.3 Losas de Transición</b>	Limpieza	3 meses	La limpieza tuvo una frecuencia de ejecución de cada tres meses, por lo que se realiza, en los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre del 2022. Se realiza medición de posibles desplazamientos de la losa de transición y no se presentaron desplazamientos.
	Control de grietas	6 meses	
	Planchas de acero	1 año	
	Desplazamiento losas	1 año	
<b>2.4 Acera Peatonal</b>	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 2022. En octubre del 2022, se observó un daño en la esquina de la acera en el acceso al puente que empieza a generar una exposición del acero de refuerzo, el cual se reportó y al cierre del periodo de este informe, aún se encuentra pendiente la reparación respectiva. La revisión de las barandas se dio en los meses febrero y agosto del 2022.
	Control de Grietas	6 meses	
	Pintura barandas	6 meses	

<b>2.5 Muros Guarda rueda</b>	Limpieza	3 meses	La limpieza tuvo una frecuencia de ejecución de cada tres meses, en los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre del 2022. Se realizaron trabajos de mantenimiento a muros guardarruedas a un costado de la torre N°1, en agosto del 2022.
	Control de pintura	6 meses	
	Repintar	1 año	
	Control de Grietas	1 año	
<b>2.6 Demarcación</b>	Limpieza	3 meses	La limpieza se realizó por medio de lavado a presión, en los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre del 2022. La demarcación horizontal del muelle se realizó en abril del 2022.
	Revisión Pintura	6 meses	
	Pintura	1 año	
	Retoque Zonas dañada	6 meses	
<b>2.7 Defensas y escaleras</b>	Limpieza y control de pintura	3 meses	Dentro de los trabajos de mantenimiento que se debieron realizar a las defensas por parte de SPGC durante el 2022, son: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminación de óxido a panel, procedimiento de pintura y sustitución de baquelitas (defensas N° 5, 9, 3, 2, 27).</li> <li>• Reparación de daños en cono (coordinar remplazo defensas N° 2, 9, 6)</li> <li>• Instalación completa de defensa (N°1,12,28).</li> <li>• Remplazo de cadenas con grado de corrosión que genere escamas.</li> </ul> <b>Al cierre del periodo de este informe la SPGC, no ha enviado el avance correspondiente de las disposiciones indicadas anteriormente.</b>
	elementos metálicos	3 meses	
	Revisión caucho	3 meses	
	Revisión de paneles	3 meses	
<b>2.8 Bitas de amarre</b>	Limpieza	3 meses	En mayo del 2022, se realizó limpieza respectiva de las bitas, luego se le aplicó la pintura de base (Amercoat 385) para posteriormente darle acabado respectivo en color negro (Amershield), en todos los elementos. Es importante señalar que, de acuerdo con la periodicidad establecida para el mantenimiento de pintura de las bitas (6 meses), se debió llevar a cabo el retoque de estas en el mes de noviembre de 2022, mismo que no se reportó por parte de la concesionaria.
	Pintura	6 meses	

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia de Inspección	Observaciones
<b>3. Puente del duque de Alba</b>			
<b>Puente</b>	Limpieza	3 meses	Se realiza limpieza en los meses de febrero, mayo agosto y noviembre del 2022. La limpieza consiste en un lavado por medio de agua a presión.
	Pintura	6 meses	No se registra mantenimiento al duque de Alba, de pintura ni de infraestructura, <b>por lo que es necesario que el concesionario realice una revisión del estado actual de este, con el seguimiento correspondiente de la UTSC.</b>
<b>4.Sistema de Agua</b>			
<b>4.1 Agua Potable</b>	Correctivo	1 año	Durante el periodo en estudio se dieron acciones del tipo correctivas en los momentos en que se dieron fugas, daño de llaves de chorro, entre otras.
<b>4.2 Sistema contra incendio</b>	Prueba del sistema	6 meses	No se ha realizado la prueba de funcionamiento del sistema contra incendios en compañía de Bomberos de CR, misma que <b>esta Secretaría de Fiscalización ha solicitado que se haga desde el 2018.</b>
<b>4.3 Aguas Servidas</b>	Limpieza y control	6 meses	Intervención de los orinales e inodoros de la



	Pintura	6 meses	estancia de trabajadores.
	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. Funcionando sin ningún inconveniente.
<b>5.Sistema Eléctrico</b>			
<b>5.1 Transformadores</b>	Inspección Visual Muestra de aceite y estado secador	1 año	Mediante inspección visual se ha verificado un estado razonable.
<b>5.2 Tablero</b>	Limpieza	1 año	Se realizó limpieza, resoque y verificación del estado de componentes.
<b>5.3 Acometidas y salidas eléctricas</b>	Limpieza e inspección general	1 año	Se realizan dos intervenciones durante el año de mantenimiento.
<b>5.4 Luces de cortesía</b>	Limpieza e inspección general	1 año	En febrero del 2022 se eliminaron nidos de aves y otros elementos que podrían ocasionar salidas de operación del sistema, se interviene 2 veces en el año.
<b>5.5 Postes de Iluminación</b>	Limpieza e inspección general	1 año	Se programaron inspecciones nocturnas por parte de esta Secretaría de Fiscalización para verificar su funcionamiento.
<b>5.6 Sistema de comunicación y control</b>	Limpieza e inspección general	1 año	No se reporta ninguna intervención al respecto en el informe de cumplimiento anual (2022).
<b>5.7 Cajas en la acera peatonal</b>	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).

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

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia de Inspección	Observaciones
<b>6.Edificaciones</b>			
<b>6.1 Edificaciones</b>	Mantenimiento general	6 meses	Regular estado
	Pintura externa	6 meses	Regular estado, aplicación de pintura
	Pintura interna	12 meses	Buen estado, aplicación de pintura
	Estado de techos	6 meses	Regular/ mal estado
	Área entrada y salida de basculas	6 meses	Certificado de calibración de las basculas.
	Subestación eléctrica	No indica	Estado operativo
	Estancia de Trabajadores	No indica	Limpieza y pintura en estancia de trabajadores.
<b>7.Patios</b>			
<b>7.1 Patios</b>	Pavimento adoquín	6 meses	Mal estado o sin adoquín
	Básculas	6 meses	Calibración durante el periodo en estudio, para asegurar que mantienen una adecuada exactitud y trabajan dentro de los límites de tolerancias.
<b>8.Equipamientos</b>			
<b>8.1 Equipamientos</b>	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.
	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.

Así mismo, se sugiere que la UTSC revise el monto ejecutado anualmente para el mantenimiento del Muelle 4 y si este se ajusta a las necesidades presentadas para cada periodo, ya que el monto invertido durante el año 2022 en mantenimiento de muelle granelero, fue de USD \$234.249 (USD \$97.632 en el área de Ingeniería + USD \$136.617 en el área de Equipos).

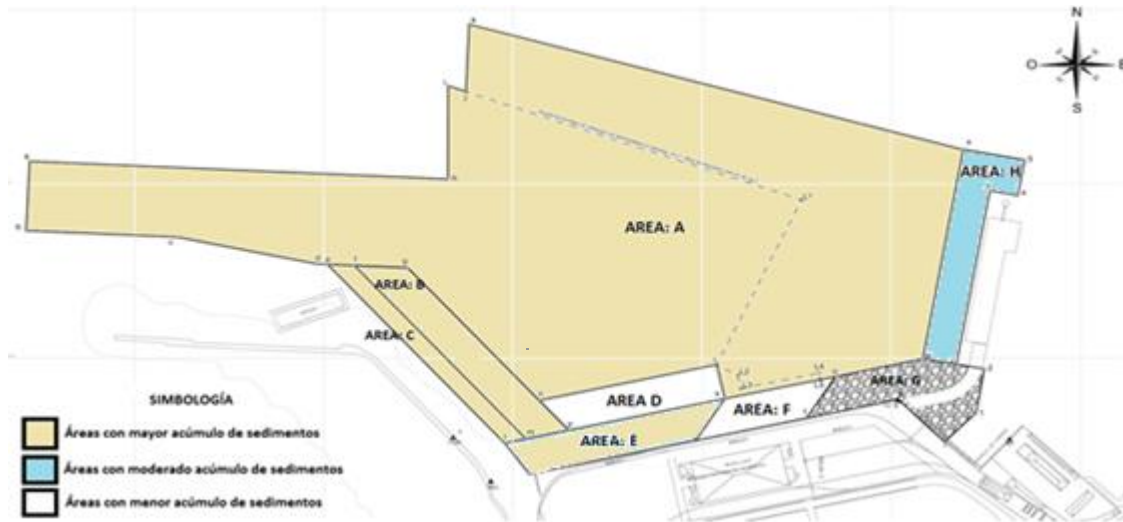
### 3.1. Dragado y batimetrías de control.

Durante el semestre en evaluación la concesionaria presentó el Informe Batimétrico de control, mediante oficio SPGC-GG-061-2022 del 28 de noviembre del 2022; cumpliendo así con lo establecido contractualmente.

En el mismo se concluye que:

- A. El informe elaborado por Millán Ingeniería Ltda. del mes de noviembre del 2022, señala que, el volumen acumulado sobre la superficie teórica de dragado a partir del cálculo (con respecto al plano de elevaciones “Límites de Dragado de Mantenimiento de Puerto Caldera”), fue de 396 502,5 m<sup>3</sup>, muy cercano a los 400 mil metros cúbicos que es el límite para efectuar el dragado de mantenimiento.
- B. En este periodo de estudio, las principales áreas donde se acumuló mayor cantidad de material son aquellas contiguas al rompeolas (Que corresponden a las áreas A= 37%, B= 23%, C= 26% y E= 10%).
- C. Hay relativamente poca sedimentación en las áreas de los puestos de atraque N.2 y N.3, a saber, áreas F y G (se adjunta plano batimétrico donde se indican cada una de estas áreas).

**Figura N° 6.**  
**Plano Batimétrico**

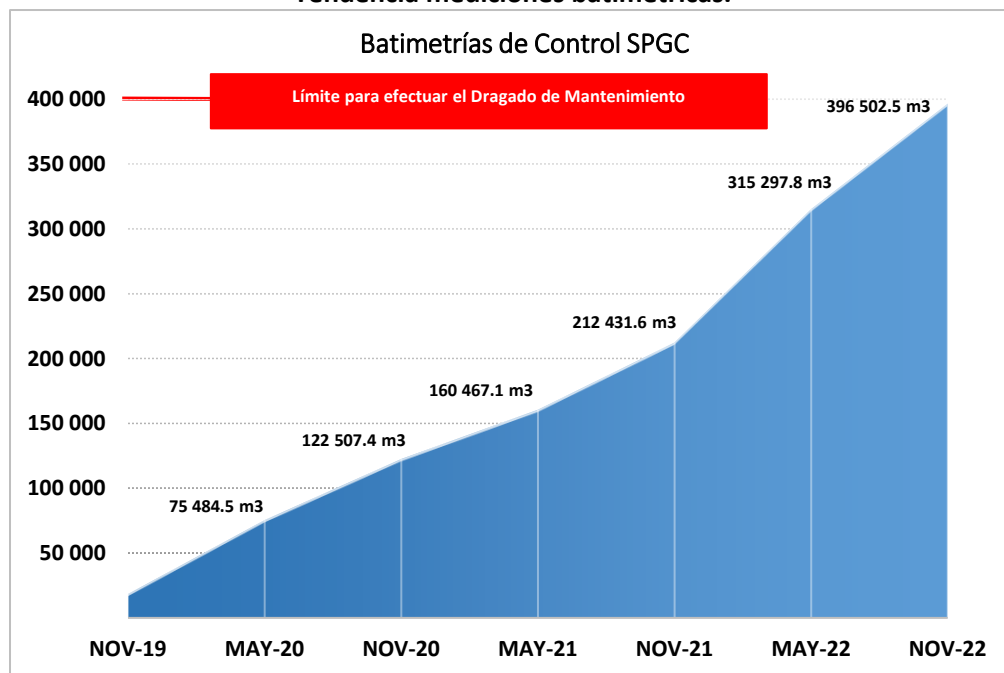


Fuente: Modificación, Secretaría de Fiscalización.

De acuerdo con los datos arrojados por la batimetría de control, se concluye que, según los términos de referencia de la modificación al contrato de concesión para la Terminal Granelera, prácticamente se ha alcanzado el límite considerado para el inicio del dragado de mantenimiento (400 mil metros cúbicos).

A continuación, se adjunta la tendencia de depósito de material en base a la batimetría realizada en el mes de noviembre del 2022.

**Gráfico N° 13.**  
**Tendencia mediciones batimétricas.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización-Informes batimétricos.

Como se observa en el gráfico anterior, la diferencia en el volumen de entrada de sedimentos aumentó significativa en el último año, entrando 102 866,2 m<sup>3</sup> según la medición de mayo del 2022 (uno de los registros más altos en los últimos 4 años) y 81 204,7 m<sup>3</sup> según la última medición batimétrica (noviembre 2022).

La Secretaría de Fiscalización mediante el oficio CR-INCOP-SF-2022-0029 y a través de correos electrónicos, sugirió a la Administración Concedente que se gestionen y se preparen cuanto antes las actividades previas a la campaña de dragado, con la finalidad que se pueda llevar a cabo sin ningún contratiempo que afecte a futuro la operación del puerto; debido a la cercanía que se tiene al límite establecido de sedimentación de acuerdo con el contrato de concesión.

Al cierre del periodo de este informe, se indica por parte de la Concesionaria, que se está efectuando la contratación de la draga para iniciar con la campaña de dragado a inicios del 2023, misma que es de carácter urgente por la cantidad de sedimento que se está acumulando en el puesto N°1, disminuyendo en más de 20 metros la línea de atraque.

**Figura N° 7.**  
**Gran banco de sedimento contiguo al rompeolas y puesto de atraque N°1.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización, diciembre 2022.

## 3.2. Aspectos financieros.

### 3.2.1. Comportamiento de los ingresos.

Se analizaron las causas de las variaciones en los ingresos percibidos por el INCOP de parte de Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A., al cierre del año 2022 y se determinó que:

- Evaluando el comportamiento de los ingresos por canon, se registra un aumento del 11% al cierre del año 2022, comparado con el mismo período del año 2021.

**Cuadro Nº 16.**

#### Ingresos de canon acumulado al II semestre de cada año SPGC

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total general
201,255	168,974	171,049	156,118	236,840	237,033	235,397	228,631	367,894	373,568	421,501	508,941	447,616	417,534	428,577	504,997	5,105,926

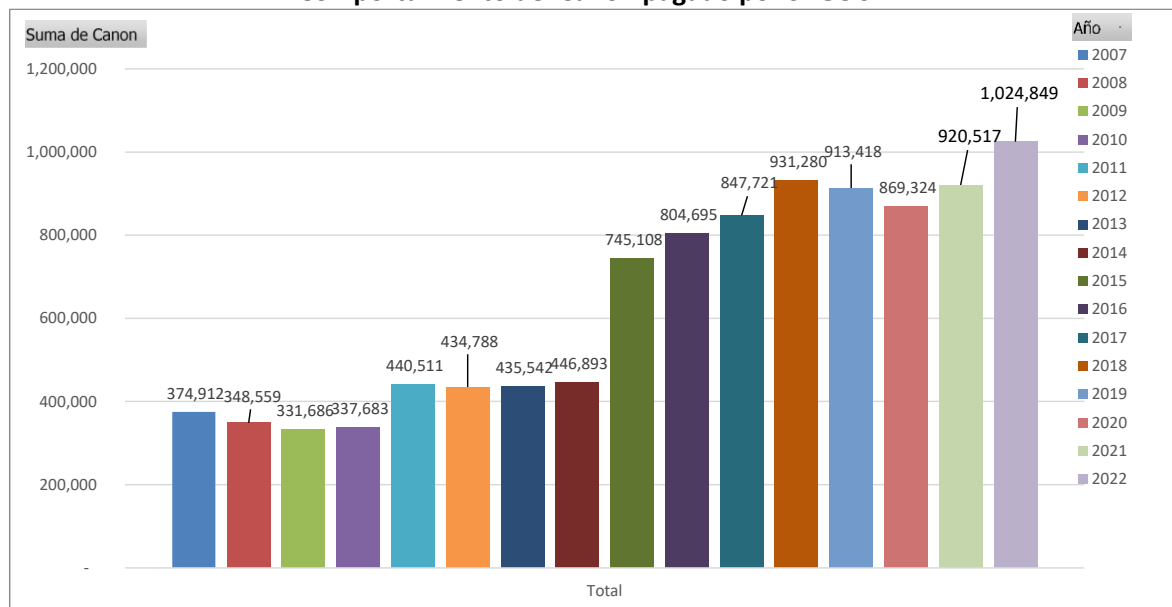
Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP.

- Los ingresos por canon de Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A. en el 2022 presentaron un aumento del 11% comparados con los resultados del año previo.

A continuación, se presenta un gráfico con el comportamiento de los ingresos desde el año 2007 hasta el año 2022, de la SPGC S.A.

**Gráfico Nº 14.**

#### Comportamiento del Canon pagado por SPGC S.A



Fuente: Secretaría Fiscalización, INCOP

Como se puede observar en el gráfico anterior, los ingresos de Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A., sufrieron un incremento del 66,73% en el año 2015, esto se debió principalmente al inicio de las operaciones de la Nueva Terminal Granelera, a la cual le correspondía una indexación contractual de las tarifas; para el período 2016 los ingresos de canon aumentaron un 8% con

respecto al cierre del 2015 y en el año 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021, los ingresos se incrementaron un 5% , 10%, -2%, -5% y 6% respectivamente, al cierre del año 2022 los ingresos alcanzan USD\$1 millón lo que representa un crecimiento del 11%, con respecto al mismo periodo del año previo.

### 3.2.2. Verificación de ingresos por canon.

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

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

Se detallan a continuación los resultados obtenidos:

#### 3.2.2.1. Ingresos y canon:

Se revisó que el ingreso bruto para el II semestre del año 2022, fue de USD \$10.5 millones, menos 40% de los servicios de estadía y muellaje, menos notas de crédito, se consideró un ingreso total de USD \$10 millones sobre el cual se aplicó canon del 5% respectivo calculado en USD \$504 mil.

#### **Cuadro N° 17. Cálculo de Ingresos por Canon provenientes de SPGC II semestre 2022.**

SOCIEDAD PORTUARIA GRANELERA CALDERA (SPGC S.A.)

FACTURACIÓN II SEMESTRE 2022

Mes	Facturación	Notas Crédito	+Facturación Neta	+ 40% (Estadía y Muellaje)	- 40% (Estadía y Muellaje)	Ingreso total	Canon (5%)
Julio	2,026,752.95	-	2,001,682.28	10,259.62	-	1,930,400.43	96,520.02
Agosto	1,530,514.85	-	1,528,684.54	8,670.26	-	1,520,840.43	76,042.02
Setiembre	1,147,684.55	-	1,141,746.47	16,124.58	-	1,123,179.55	56,158.98
Octubre	1,601,877.26	-	1,601,877.26	14,625.74	-	1,591,037.13	79,551.86
Noviembre	1,321,251.86	-	1,065,257.65	14,720.49	-	1,059,670.52	52,983.53
Diciembre	2,899,596.46	-	2,896,039.91	-	-	2,874,802.15	143,740.11
<b>Total II Sem</b>	<b>10,527,677.93</b>	<b>-</b>	<b>10,235,288.11</b>	<b>64,400.69</b>	<b>-</b>	<b>10,099,930.21</b>	<b>504,996.51</b>

Fuente: Informes Ingresos Mensuales SPGC, II semestre 2022.

### 3.2.3. Verificación de tarifas.

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

- Se verificó que la Unidad Técnica de Supervisión y Control está supervisando la aplicación de las tarifas establecidas en el Contrato de Concesión, lo cual realizan por medio de una muestra física de facturas aleatorias y los informes de la concesionaria.

Mediante revisión electrónica de las facturas, se confirmó que las tarifas y precios utilizados por Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, son las publicadas en el Diario La Gaceta N° 47 — jueves 10 de marzo del 2022, día de publicación del ajuste de las tarifas que han de regir a partir de esa fecha en la nueva Terminal Granelera de Puerto Caldera,

de acuerdo con lo establecido en el contrato. Las tarifas aprobadas y vigentes son las siguientes:

INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO		
JUNTA DIRECTIVA		
Que la Junta Directiva de esta Institución mediante Acuerdo N° 3 firme tomado en la sesión N° 4334, celebrada el 16 de febrero del 2022, acordó aprobar la solicitud de ajuste ordinario anual (2022) de las tarifas para los servicios de la Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos para la construcción y operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera (SPGC), presentado mediante oficio SPGC-GG-009-2022 de fecha 02 de febrero del 2022, puesto que se está de acuerdo con el cálculo de la indexación presentada, en virtud de que se ajusta a lo dispuesto por la ARESEP, quedando las tarifas a aplicar por la SPGC de la siguiente manera:		
Tarifas Granelera 2022		
Servicio	Unidad de cobro	Tarifas US\$
Amarre y desamarre	TRB	0,19
Estadía	Metro/eslora/hora	0,55
Tarifas Granelera 2022		
Servicio	Unidad de cobro	Tarifas US\$
Estiba/Carga/Descarga/Recepción/Despacho/Transferencia (Granos)	Tonelada métrica	5,50
Estiba/Carga/Descarga/Recepción/Despacho/Transferencia (Otros gráneles)	Tonelada métrica	7,06
Muellaje a la carga	Tonelada métrica	0,80
Almacenamiento	Tonelada métrica/día	0,24
Fuente: Oficio N° CR-INCOP-UTSC-AFC-0006-2022		

De conformidad con el oficio N° CR-INCOP-PE-0092-2022 de fecha 11 de febrero del 2022, de la Presidencia Ejecutiva, oficio N° CR-INCOP-UTSC-0023-2022 de fecha 07 de febrero del 2022 de la Unidad Técnica de Supervisión y Control, oficio N° CR-INCOP-UTSC-AFC-006-2022 de fecha 04 de febrero del 2021 del Área Financiera de las Concesiones, oficio N° CR-INCOP-SF-2021-007 de fecha 11 de febrero del 2021, de la Secretaría de Fiscalización.

MBA, Juan Ariel Madrigal Porras, Proveedor General.—1 vez.—  
D. C. N° 31102.—Solicitud N° 333349.—( IN2022629322 ).

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

### 3.2.3.1. Facturación.

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

- El período en análisis está comprendido entre 1 de julio y el 31 de diciembre de 2022, durante el cual la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, facturó USD\$10,5 millones en servicios portuarios.
- Se utilizó para este informe, una muestra representativa de facturas seleccionada para cada mes.
- Se confirmó que no existe duplicidad en las facturas emitidas.
- En la muestra de facturas electrónicas, para la fiscalización de facturas se consideró las de mayor monto y se determinó la veracidad del contenido de estas, en cuanto a fecha, número factura, cliente, buque, monto total y tarifas.



#### 3.2.4. Cumplimiento de las obligaciones contractuales.

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

#### 3.2.5. Estados financieros.

En este informe no se incluye un análisis financiero detallado de los concesionarios, en virtud que posteriormente se realizará un informe específico de la situación financiera de dichas empresas, basado en los Estados Financieros Auditados en dólares de Estados Unidos de América, con corte al 31 de diciembre 2022.

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

#### 4.1. Análisis y evaluación de las operaciones marítimas.

##### 4.1.1. 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° 18.**  
**Tiempos estimados para atraque y desatraque.**

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

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

Al cierre del período del informe esta Secretaría de Fiscalización, no ha detectado que se hayan dado incumplimientos o no conformidades de los tiempos contractualmente establecidos para el atraque y el desatraque de las naves.



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

#### 4.1.2. Desplazamientos.

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

**Cuadro N° 19.**

##### **Cláusula 1.5.1.1 Tiempos de desplazamiento**

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

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

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

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

#### 4.1.3. Movimientos de atraque y desatraque.

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

La Secretaría de Fiscalización no cuenta con registros de que se hayan presentado quejas o reclamos por los servicios marítimos de atraque y desatraque.

#### 4.1.4. Otros servicios marítimos.

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

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

Así mismo, el servicio de lanchaje y pilotaje se ha prestado regularmente y sin interrupciones de conformidad con el anexo B: Disposiciones para Operaciones para Pilotaje y Lanchaje del Contrato

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

También se han presentado servicios de doble maniobra y Shifting.

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

#### 4.2. Aspectos financieros.

##### 4.2.1. Comportamiento de los ingresos por canon.

Se analizaron las causas de las variaciones en los ingresos percibidos por el INCOP, de parte de Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A., para el cierre del año 2022 y se determinó que:

- Evaluando el comportamiento acumulado al cierre del año 2022, en comparación con el mismo período 2021, se evidencia un aumento del 11%.

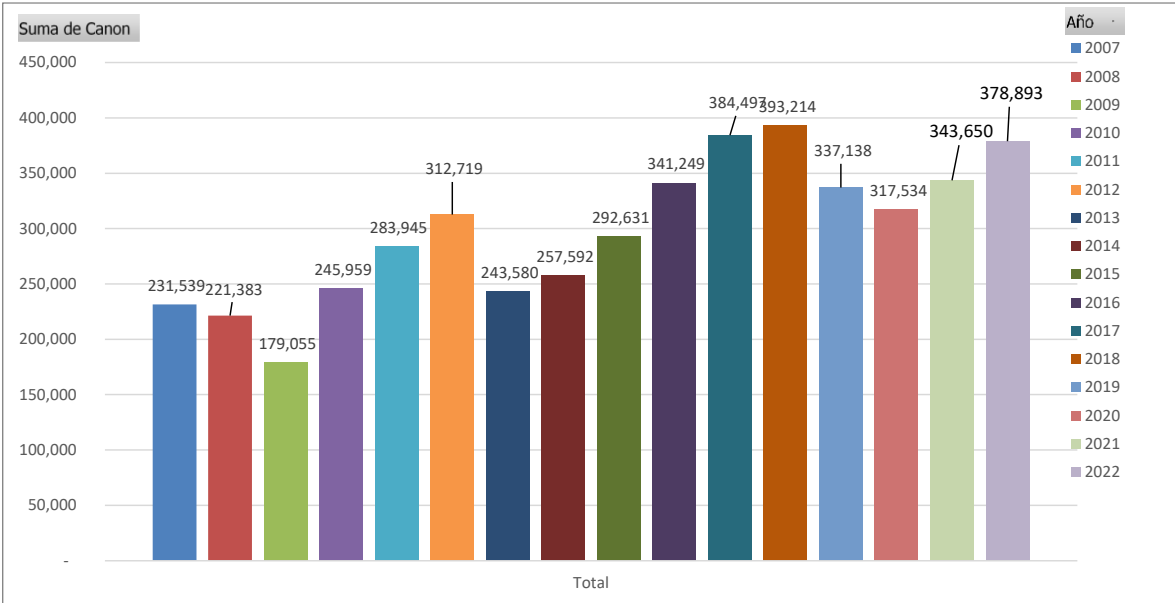
**Cuadro N° 20.**  
**Ingresos de canon al cierre de cada año SAAM**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total general
Suma de Canon	257,592	292,631	341,249	384,497	393,214	337,138	317,534	343,650	378,893	4,764,578

Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP.

A continuación, se presenta un gráfico con el comportamiento de los ingresos desde el año 2007, hasta el año 2022, de SAAM:

**Gráfico N° 15.**  
**Comportamiento del Canon pagado por SAAM.**



Fuente: Elaboración propia, Secretaría Fiscalización INCOP.

Al observar el gráfico anterior, se observa la tendencia decreciente de los ingresos que inició en el 2019 hasta el año 2020, esto representó una fuerte disminución en los ingresos de canon de -14%, -6%, a partir del año 2021 se recupera la tendencia creciente de los ingresos con un incremento del 8% y al cierre del periodo 2022, se registró un aumento de los ingresos del 11% comparada con el año 2021.

#### 4.2.2. Verificación de ingresos por canon.

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

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

Se detalla a continuación los resultados obtenidos:

##### 4.2.2.1. Ingresos y canon:

Se verificó que el ingreso bruto para el II semestre del año 2022, fue de USD \$3.8 millones y al no registrarse notas de débito y crédito el ingreso total fue de USD \$3.8 millones, sobre el cual se aplicó canon del 5% respectivo calculado en USD \$188 mil.

#### Cuadro Nº 21.

##### Cálculo de Ingresos por Canon provenientes de SAAM III trimestre 2022.

##### SUDAMERICANA AGENCIAS AÉREAS Y MARÍTIMAS (SAAM S.A.)

##### FACTURACIÓN II SEMESTRE 2022

Mes	Facturación	NC_Cli	ND_Cli	Tiquetes	Ingreso total	Canon (5%)
Julio	725,838.82	-	-	-	725,838.82	36,291.94
Agosto	642,979.37	-	-	-	642,979.37	32,148.97
Setiembre	538,083.45	-	-	-	538,083.45	26,904.17
Octubre	697,228.47	-	-	-	697,228.47	34,861.42
Noviembre	514,079.05	-	-	-	514,079.05	25,703.95
Diciembre	646,368.17	-	-	-	646,368.17	32,318.41
<b>Total</b>	<b>3,764,577.33</b>	-	-	-	<b>3,764,577.33</b>	<b>188,228.87</b>

Fuente: Informes Técnicos Mensuales SAAM

#### 4.2.3. Verificación de tarifas.

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

- Se verificó que la Unidad Técnica de Supervisión y Control está supervisando la aplicación de las tarifas establecidas en el Contrato de Concesión, lo cual hacen por medio de una muestra física de facturas aleatorias y su respectiva comparación con la lista de tarifas de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP) y los informes de la concesionaria.

- Mediante revisión física de facturas, se confirmó que las tarifas y precios utilizados por SAAM son las aprobadas por la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, en resolución RIT-024-2016, de las 15:00 horas del 19 de febrero del 2016 y de acuerdo con lo establecido en el contrato. Dicha revisión consistió en tomar una muestra representativa de facturas de cada mes, se revisó que las facturas coincidieran con el Informe del Concesionario y que las tarifas y precios fueran los correctos.

#### 4.2.3.1. Ajuste tarifario.

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

#### 4.2.3.2. Facturación.

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

- El período en análisis está comprendido entre 1 de julio y el 31 de diciembre del 2022, durante el cual SAAM facturó USD\$ 3,8 millones en servicios públicos de remolcadores.
- Se utilizó para este informe una muestra representativa de facturas seleccionada por cada mes.
- Se confirmó que no existe duplicidad en las facturas emitidas.
- En la muestra de facturas físicas se consideró las de mayor monto y se determinó la veracidad del contenido de estas en cuanto a fecha, número factura, cliente, buque, monto total y tarifas.

#### 4.2.4. Estados financieros.

En este informe no se incluye un análisis financiero detallado de los concesionarios, en virtud que, se realizará un informe específico de la situación financiera, basado en los Estados Financieros Auditados en dólares de Estados Unidos de América, con corte al 31 de diciembre de 2022.

### 4.3. Planes.

#### 4.3.1. Plan de operaciones portuarias.

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

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

- Registro de las operaciones marítimas y tipos de servicios prestados para los puertos de Puntarenas, Caldera y Punta Morales.
- Detalle de las facturas por los servicios prestados e ingresos provenientes de las operaciones marítimas.
- Disponibilidad de personal las 24 horas, los 365 días del año, lo cual fue corroborado por medio de los turnos de trabajo.
- Aplicación de lista de verificación previa de zarpe, según constancia en la bitácora de cubierta.
- Verificación diaria de las máquinas y se deja constancia en el libro de trabajos y posteriormente en el programa informático de mantenimiento.
- Llenado del registro de los reportes de servicio al buque y la liberación de la maniobra con la firma del capitán del buque.
- Incapacidades del personal de SAAM; además, con un reporte de enfermedades y/o accidentes laborales.
- Reclamos formales por parte de los clientes y las resoluciones respectivas de SAAM.
- Reportes detallados de las maniobras marítimas.
- Cualquier otro suceso o eventualidad en la gestión marítima de SAAM.

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

#### 4.3.2. Plan de mantenimiento.

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

Mediante oficio SAAM-GG-1004-22 y SAAM-GG-1005-22, con fecha del 10 y 25 de octubre del 2022 respectivamente, la empresa SAAM, solicitó a la administración concedente la autorización para el zarpe del RAM y mediante oficio CR-INCOP-UTSC-0153-2022 remitido por el señor MBA. Alberto Morales Arguello, Gerente, INCOP, se autorizó la salida a dique de dicho remolcador.

De acuerdo con lo indicado vía correo electrónico por parte de la Concesionaria SAAM, el remolcador Choroy quedó con sus defensas instaladas y se reincorporó a sus funciones normales el 20 de diciembre de 2022.

Al cierre del periodo de este informe, la UTSC de INCOP, no ha presentado el informe donde avala que los trabajos realizados en la carena al remolcador Choroy, se apegan razonablemente con todo lo requerido en el anexo D del contrato de Concesión de Servicios Remolcadores, celebrado por la empresa SAAM; informe al cual esta Secretaría de Fiscalización dará el seguimiento respectivo.

De conformidad con la programación de SAAM S.A. el próximo remolcador en salir a carena será el RAM Don Hugo, en el primer trimestre del 2023.

**Figura N° 8.**  
**Remolcadores en su labor.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización.

## 5. Terminales portuarias administradas por INCOP.

### 5.1. Aspectos legales.

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

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

Conforme a lo anterior, se realiza una revisión de los requisitos legales (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.

### 5.2. Terminal Portuaria de Quepos.

#### 5.2.1. Antecedentes.

El muelle de Quepos fue construido por la compañía Bananera de Costa Rica en el año 1939 y estuvo bajo su Administración hasta el año 1970, a partir de ese año y hasta 1972 permaneció inactivo. Para esta fecha, el Estado asume la Administración bajo la figura de una Junta Administrativa nombrada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes hasta el año 1993.

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

#### 5.2.2. Análisis y evaluación de ingeniería y operaciones.

##### 5.2.2.1. Operaciones portuarias

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

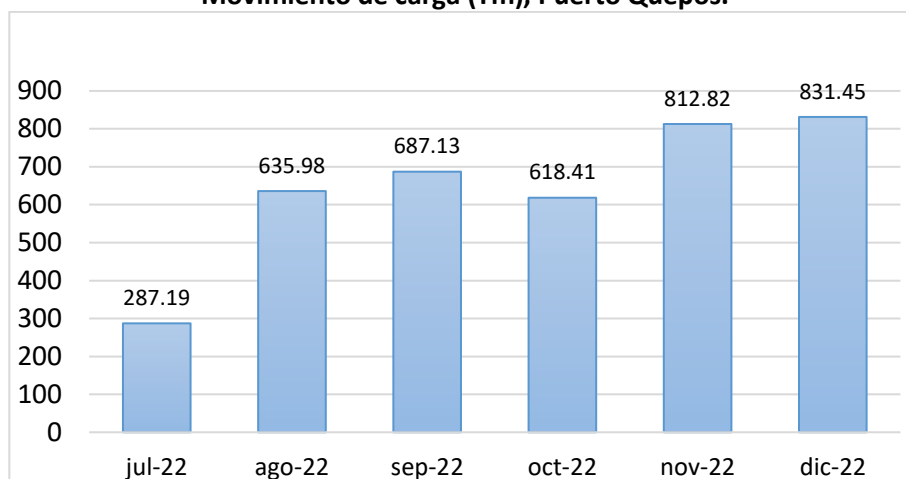
**Cuadro N° 22.**  
**Operaciones Portuarias.**

Periodo	Terminal de Quepos		
	Movilización Carga Tm	Arribo de Buques	Movimiento Pasajeros
Jul-22	287,19	167	351
Ago-22	635,98	219	605
Sep-22	687,13	222	806
Oct-22	618,41	170	590
Nov-22	812,82	275	0
Dic-22	831,45	291	792
<b>Total</b>	<b>3 872,98</b>	<b>1 344</b>	<b>3 144</b>

Fuente: Planificación Institucional INCOP.

La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Quepos, durante el segundo semestre del año 2022, fue de 3 872 tm, la cual experimentó un crecimiento considerable con respecto al mismo periodo del año 2021, donde se movilizaron 1 470 tm, esto se debe principalmente por la movilización de carga de la Industria MARTEC.

**Gráfico N° 16.**  
**Movimiento de carga (Tm), Puerto Quepos.**

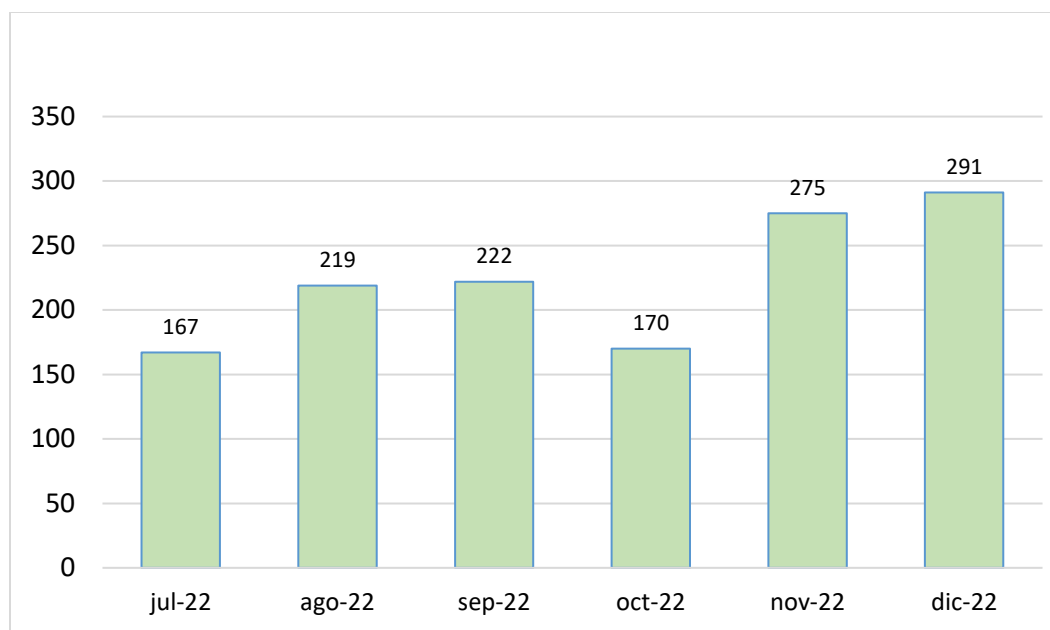


Fuente: Planificación Institucional, INCOP.

En cuanto al arribo de Buques, para el segundo semestre 2022, arribaron a la Terminal de Quepos un total de 1 344, lo que también representa un crecimiento de un 14% con respecto al mismo periodo del año 2021, donde arribaron 1 181 naves.



**Gráfico N° 17.**  
**Movimiento de buques Pto. Quepos.**



Fuente: Planificación Institucional, INCOP.

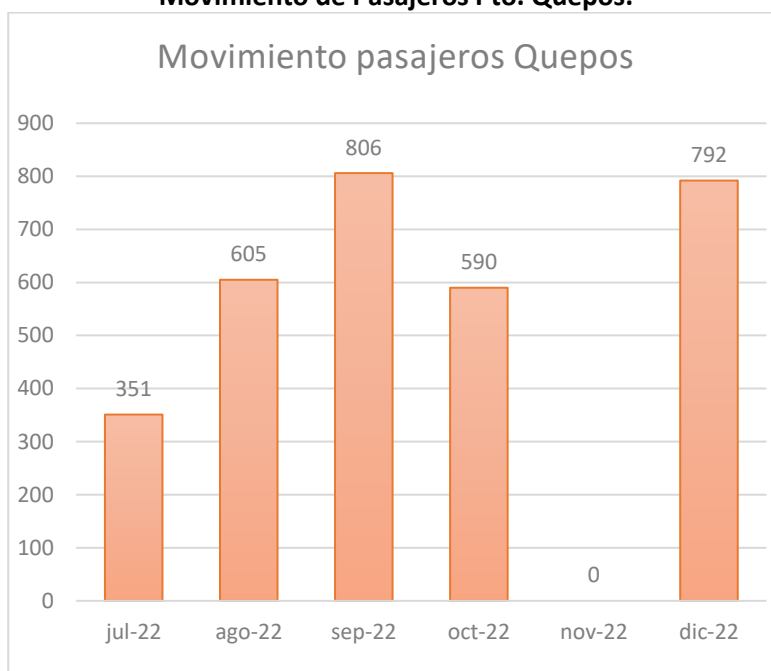
Es importante mencionar que este puerto tiene una vocación turística, de allí las cantidades de cargas movilizadas durante el período; la mayoría de las naves que arriban a esta terminal son pequeñas embarcaciones de pesca y turismo.

El crecimiento en las operaciones portuarias de esta terminal está asociado al levantamiento de las medidas impuestas por los gobiernos para el control de la propagación del covid-19 y los avances en la vacunación a nivel mundial.

Además, las industrias de cruceros han retomado los itinerarios de naves de vocación turística por el litoral pacífico.

En el siguiente gráfico se muestra el movimiento de pasajeros en la terminal portuaria de Quepos

**Gráfico N° 18.**  
**Movimiento de Pasajeros Pto. Quepos.**



Fuente: Planificación Institucional, INCOP

Durante el semestre en estudio se registran un total de 3 144 movimientos de pasajeros, fundamentalmente las operaciones de naves turísticas se realizan en bahía con el tránsito de pasajeros por medio del muelle tender y rampa de atraque fija.

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

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

La administración concedente continúa la alianza público-privada entre INCOP y MARTEC que facilitará la operación y crecimiento de la maricultura sostenible de Pargo y otras especies.

Esta empresa emplea más de 350 personas, siendo el segundo empleador más grande de Quepos. La mayor parte del producto cultivado en esta granja marina son exportados principalmente al mercado estadounidense.

Este proyecto propone crear un encadenamiento productivo entre INCOP y MARTEC; de esta manera se solventará la carencia de infraestructura que ha venido afectando a MARTEC y en consecuencia el desarrollo de la maricultura, así como nuevos ingresos por servicios portuarios para INCOP.

### 5.2.3. Aspectos financieros.

#### 5.2.3.1. Comportamiento de los ingresos de Quepos.

Específicamente con respecto al Puerto de Quepos, se analizaron las causas de las variaciones en los ingresos percibidos por el INCOP, de parte de este puerto para el cierre del año 2022 y se determinó que:

Los ingresos del Puerto de Quepos fueron afectados fuertemente por la pandemia, representaron sólo el 2% de los ingresos propios de INCOP, en el 2022 experimentó un crecimiento del 133%, en valores absolutos representa un total de USD\$143 mil.

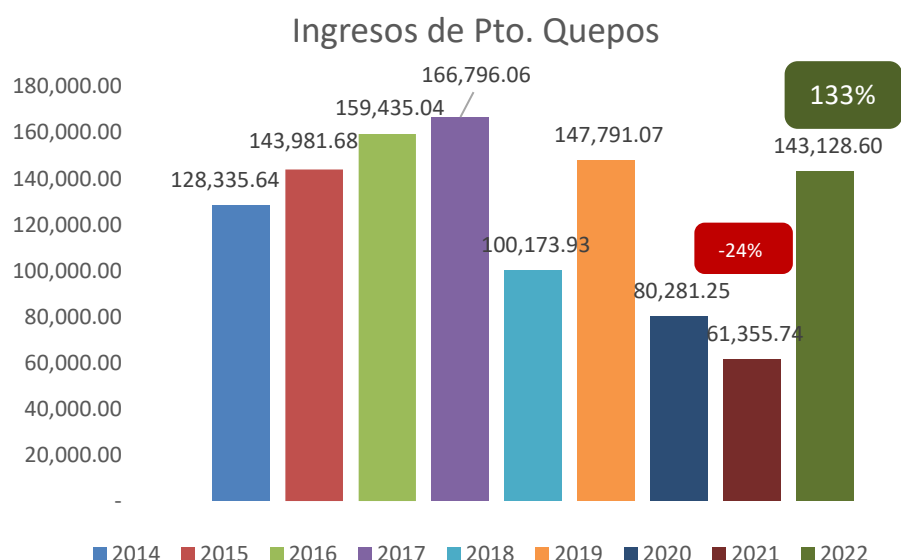
**Cuadro N° 23.**  
**Ingresos anuales Muelle de Quepos.**

Puerto de Quepos														
Año	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total	Var.
2014	32,412.74	18,836.71	26,290.11	8,930.01	3,665.39	3,541.49	3,992.13	3,614.41	2,052.29	2,054.36	3,345.92	19,600.08	128,335.64	
2015	25,639.37	24,526.61	32,915.48	9,487.91	11,101.85	4,634.30	5,116.00	3,393.26	1,820.70	2,148.80	3,855.19	19,342.21	143,981.68	12%
2016	35,965.16	35,706.57	18,002.62	12,775.47	11,246.82	4,541.22	4,625.90	3,930.55	2,361.59	2,453.59	3,401.01	24,424.54	159,435.04	11%
2017	42,254.34	30,813.29	30,223.18	28,805.50	4,446.84	5,356.09	4,517.64	4,824.44	2,297.70	895.42	581.83	11,779.79	166,796.06	5%
2018	26,140.15	17,695.42	15,224.23	10,241.22	3,459.44	2,342.80	2,745.85	3,271.46	9,135.91	320.39	514.66	9,082.40	100,173.93	-40%
2019	32,066.59	27,751.19	7,829.62	14,132.18	12,452.49	2,276.03	2,100.15	2,616.48	2,161.03	17,872.49	3,533.64	22,999.18	147,791.07	48%
2020	33,866.92	18,088.57	14,816.55	1,100.46	833.20	1,548.31	1,226.50	2,155.99	685.34	1,850.07	1,894.89	2,214.43	80,281.25	-46%
2021	2,279.92	2,451.18	2,862.32	2,346.84	2,336.77	2,842.65	2,393.94	3,206.58	5,187.47	3,874.74	5,206.64	26,366.69	61,355.74	-24%
2022	18,635.86	10,042.20	7,290.23	7,296.62	8,072.56	6,701.61	4,955.13	9,005.14	9,334.76	11,372.30	15,896.89	34,525.30	143,128.60	133%

Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP, 2022.

A continuación, se presenta un gráfico con el comportamiento de los ingresos de Quepos desde 2014 hasta 2022.

**Gráfico N° 19.**  
**Ingresos del Puerto de Quepos 2014-2022 en dólares**



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

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

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

En el año 2021 Quepos fue nuevamente uno de los puertos más golpeados por los efectos de la pandemia bajó un -24%, sumado a que ya en el 2020 había bajado -46%.

Al cierre del periodo 2022 experimentó un crecimiento del 133% retomando su actividad normal como lo hacía antes de la pandemia.

#### 5.2.4. Infraestructura portuaria.

La Secretaría de Fiscalización, inspeccionó la Terminal Portuaria de Quepos durante el segundo semestre del año 2022 en las siguientes fechas:

- 02 de setiembre del 2022.
- 12 de setiembre del 2022.
- 13 de octubre del 2022.
- 24 de noviembre del 2022.

Con base en las inspecciones realizadas, se derivaron los informes CR-INCOP-SF-IO-018-2022 y CR-INCOP-SF-IO-020-2022, mismos que se basaron en detallar el cumplimiento del plan de mantenimiento anual de infraestructura del muelle y se pudo observar y dar seguimiento a una serie de actividades, entre las que destacan:

##### 5.2.4.1. Báscula.

Se fiscaliza la colocación de la báscula en la entrada al Muelle de Quepos luego de ser intervenida en su primer mantenimiento rutinario, donde se le realizaron trabajos de calibración del equipo, acabados y pintura, por parte de la empresa Azocar S.A.

Dichos trabajos de mantenimiento fueron avalados por la Ingeniera Karen Jiménez, Ingeniería DOP, INCOP, de acuerdo con el informe KJM-DP-045-2022.

**Figura N° 9.**  
**Recolocación de la báscula en la entrada al muelle de Quepos.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización, Setiembre 2022.

#### 5.2.4.2. Puente de acceso.

De acuerdo con la inspección de fiscalización realizada, se pudo observar el mal estado en que se encuentran los elementos soportantes y la losa por debajo del muelle, específicamente en el puente de acceso, siendo este tramo el más dañado.

**Figura N°10.**  
**Losas en muy mal estado, con desprendimiento de concreto, exposición del acero de refuerzo, vigas con alto grado de corrosión.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP, noviembre 2022.

Por la parte de abajo del puente de acceso, se puede apreciar que las vigas y columnas presentan escamas debido a la corrosión, también adelgazamiento y corte de los elementos, además, fracturas y grietas considerables en las losetas de concreto.

Al cierre del periodo del informe, la DOP indica que se tomó la decisión de limitar las cargas admisibles según se detalla en el oficio CR-INCOP-MQ-2022-0079, sin embargo, la intervención total para rehabilitar la infraestructura con base en el Informe INF-OP-21-09-396, fue programado por la DOP y avalado por la Gerencia General para el periodo 2024-2025, según el Plan de Gestión Integral para el mantenimiento de la infraestructura portuaria y las ayudas a la navegación.

Además, en el oficio CR-INCOP-MQ-2022-0177, con fecha del 23 de diciembre del 2022, remitido por la Licda. Seydi Jiménez Guerrero, Administradora del Muelle de Quepos, indica que, ya fue enviado a la Unidad de Planificación del INCOP, la ficha técnica con el fin de contar con el Código del Banco de proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN, para el “Mantenimiento por parte del INCOP a la subestructura del Muelle de Quepos”, cuyo fin del proyecto se cataloga como un mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura portuaria con tal de realizar la rehabilitación total.

Se espera que en el año 2023 se cuente con el código respectivo, a fin de gestionar los recursos financieros, proceder con los trámites administrativos y dar inicio con los trabajos en el año 2024.

La Secretaría de Fiscalización, dará el seguimiento correspondiente a las acciones que la DOP llevará a cabo para realizar los trabajos pertinentes e iniciar de manera prioritaria con las reparaciones indicadas en el estudio estructural realizado por la empresa Camacho & Mora S.A.

#### 5.2.4.3. Admisibilidad de cargas.

Se fiscalizó el cumplimiento de la directriz girada en fecha 04 de julio de 2022, referente a la limitante de peso admisible por las operaciones que realizan en la terminal portuaria de Quepos según oficio CR-INCOP-MQ-2022-0079 emitido por la Licda. Mariam Calvo Chaves, Administradora del Muelle de Quepos a.i., en el cual menciona que:

- *“El Muelle de Quepos permitirá el ingreso de vehículos y su respectiva carga con un peso máximo total de 9.07 toneladas, sin excepción.*
- *El almacenamiento de carga en la instalación portuaria no está autorizado, por ende, la operación debe ser descarga directa de vehículo a embarcación y viceversa.*
- *Se permite solo un (1) ingreso de vehículo a la vez.”*

Con las directrices anteriores, esta Secretaría de Fiscalización observó la operación de carga de alimento de la empresa MARTEC, donde en la entrada al muelle se realizó la transferencia de carga de un camión grande a otro camión más pequeño de plataforma, pasando las tarimas con la ayuda de un montacarga, para ingresarlas al muelle de dos en dos.



**Figura N° 11.**

**Descarga de tarimas con alimento de MARTEC en la entrada al muelle.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP, setiembre 2022.

También, se observó la tubería que ya se instaló por parte de la empresa MARTEC para el traslado de los alevines (peces pequeños o producto para siembra), el cual ahora se hará a través de una manguera que se conecta desde afuera del muelle y va directo hasta la embarcación, sin necesidad de ingreso de camiones.

Por lo anterior mencionado y de acuerdo con lo observado, se puede decir que si se están acatando las directrices pactadas referentes a la capacidad de soporte de la estructura del muelle.

### **5.3. Terminal Portuaria de Puntarenas.**

#### **5.3.1. Antecedentes.**

En el año de 1814, se declaró a Puntarenas como el principal Puerto de altura de Costa Rica, en el litoral pacífico; posteriormente en el año 1834 se planificó trasladar la Terminal a Puerto Caldera, pero en 1840, se rehabilita el puerto bajo la Administración de Braulio Carrillo, quien implementó importantes medidas en materia de comercio marítimo.

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

Posteriormente con la construcción de Puerto Caldera en los años 80, la Terminal de Puntarenas paso a tener una vocación para la atención de embarcaciones turísticas.

#### **5.3.2. 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 2022-2023, mediante declaración N°003-2022.

Esta declaración de cumplimiento es válida hasta el 30 de junio de 2023 basada en DVMP-DNS-2022-645 de la Dirección de Navegación y Seguridad.

### 5.3.3. Análisis y evaluación de Ingeniería y Operaciones.

#### 5.3.3.1. Operaciones portuarias.

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

**Cuadro N° 24.**  
**Operaciones Portuarias.**

Periodo	Terminal de Puntarenas		
	Movilización Carga Tm	Arribo de Buques	Movimiento Pasajeros
Jul-22	239.3	1	0
Ago-22	312.48	2	1391
Sep-22	1.35	2	1835
Oct-22	505.21	10	9611
Nov-22	164.88	5	0
Dic-22	0	15	12714
<b>Total</b>	<b>1 223,2</b>	<b>35</b>	<b>25 551</b>

Fuente: Planificación Institucional INCOP.

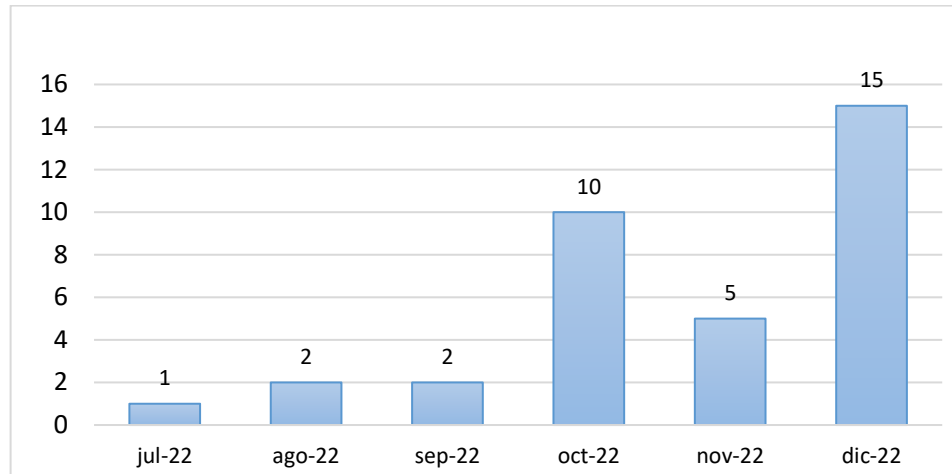
Por las medidas impuestas de diferentes naciones (cierre de fronteras) para controlar la propagación del covid-19, se presentaron cancelaciones de arribos de cruceros para la temporada 2020-2021, impactando directamente la operación de esta terminal, lo que la llevó a estar varios meses fuera de operación.

En los últimos 6 meses del año 2022, se empiezan a normalizar el movimiento de pasajeros y carga, a niveles de antes de la Pandemia, esto producto de que la industria de cruceros, han retomado los itinerarios de naves de vocación turística por el litoral pacifico, debido a la apertura de fronteras y avance en la vacunación de los países.

En el siguiente gráfico se muestra el movimiento de la cantidad de cruceros durante el semestre en estudio:



**Gráfico N°20.**  
**Arribo de Cruceros al Puerto de Puntarenas.**

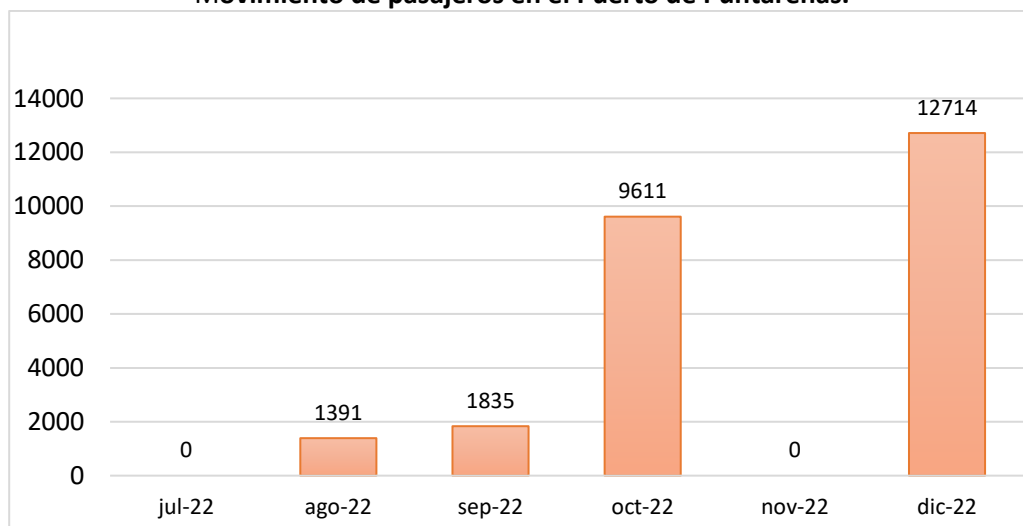


Fuente: Planificación Institucional INCOP.

La operación de cruceros se reanuda en todas las rutas marítimas del Istmo Centroamericano para la temporada 2022-2023, con la normalización de protocolos de viaje en la industria de cruceros y los acuerdos entre los países contratantes.

En el siguiente gráfico se muestra el movimiento de pasajeros en los últimos seis meses del año 2022.

**Gráfico N°21.**  
**Movimiento de pasajeros en el Puerto de Puntarenas.**



Fuente: Planificación Institucional INCOP

Es importante mencionar que esta terminal han sido una de las más afectadas en términos operativos y de ingresos, debido a su operación con cruceros por la pandemia del COVID-19, no obstante, de acuerdo con los datos anteriores las operaciones comienzan a normalizarse.

**Figura N°12.**  
**Terminal de cruceros de Puntarenas.**



Fuente: Secretaría de fiscalización

#### 5.3.4. Aspectos financieros.

##### 5.3.4.1. Comportamiento de los ingresos del Puerto de Puntarenas.

Específicamente con respecto al Puerto de Puntarenas, se analizaron las causas de las variaciones en los ingresos percibidos por el INCOP, de parte de este puerto para el cierre del año 2022 y se determinó que:

Puntarenas fue otro puerto que se vio afectado por las medidas tomadas para controlar la propagación del covid-19, en el 2020 los ingresos disminuyeron un -48% y en 2021 volvieron a bajar un -87%.

Al cierre del periodo 2022 los ingresos del Puerto de Puntarenas han presentado un crecimiento sostenido, representando el 8% de los ingresos propios de INCOP, en valores absolutos representa un total de USD\$527 mil, sin embargo, este rubro aún no alcanza los ingresos históricos antes de la pandemia.

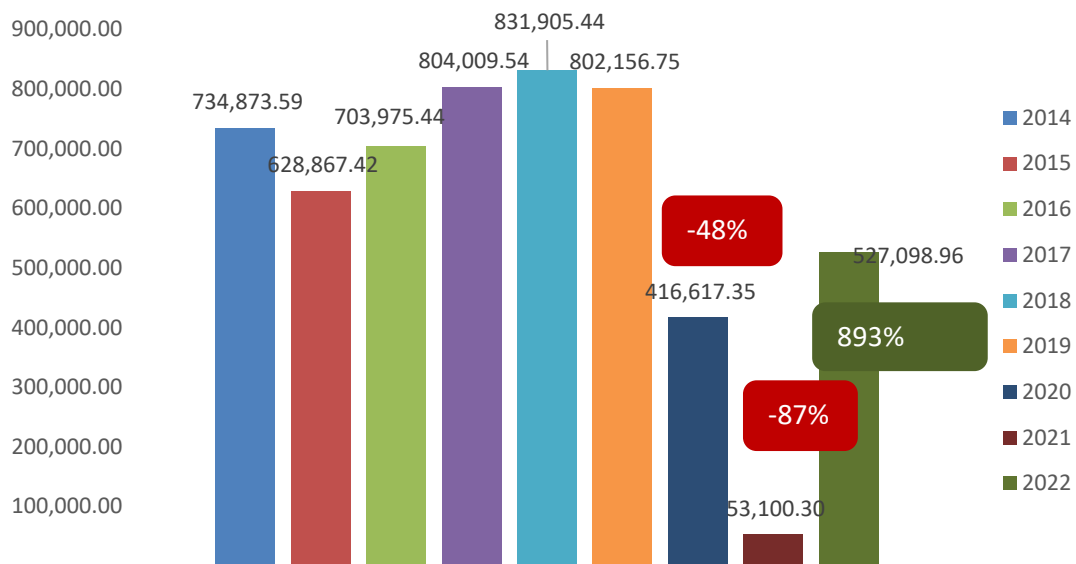
**Cuadro N° 25.**  
**Ingresos anuales Muelle de Puntarenas.**

Puerto de Puntarenas															
Año	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total	Var.	
2014	144,683.29	16,795.31	82,746.97	162,720.64	68,041.08	10,456.07	27.41	11,203.45	18,091.84	81,400.66	101,610.09	37,096.78	734,873.59		
2015	73,519.92	64,344.94	59,889.01	119,212.46	59,943.57	7,956.22	6,980.74	-	24,628.77	44,051.58	32,936.29	135,403.92	628,867.42	-14%	
2016	75,784.95	50,007.84	55,026.89	110,916.07	73,473.65	6,703.01	-	-	34,953.93	88,518.42	76,532.26	132,058.42	703,975.44	12%	
2017	127,928.14	46,058.01	85,466.96	98,726.66	52,041.79	19,736.38	6,359.95	15,449.94	21,809.89	151,906.75	105,448.12	73,075.95	804,009.54	14%	
2018	217,466.03	66,828.26	71,563.19	152,971.07	52,017.45	14,978.52	31.32	9,891.77	9,188.42	74,208.78	48,442.51	114,318.12	831,905.44	3%	
2019	115,143.84	85,357.03	105,674.86	86,903.32	17,239.99	271.62	5,176.57	57,898.63	8,122.76	120,795.89	119,132.99	80,439.25	802,156.75	-4%	
2020	185,460.93	38,815.95	46,077.03	4,014.43	4,641.60	20,933.21	50,344.15	21,934.91	31,051.64	11,354.88	717.36	1,271.25	416,617.35	-48%	
2021	423.75	1,040.14	-	674.76	2,138.66	697.80	-	1,725.45	2,542.50	8,808.85	16,390.33	18,658.06	53,100.30	-87%	
2022	88,357.19	58,783.46	33,600.07	42,986.54	65,267.72	9,054.75	1,243.16	10,440.32	4,672.61	71,911.84	64,794.95	75,986.34	527,098.96	893%	

Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP, 2022.

A continuación, se presenta un gráfico con el comportamiento de los ingresos de Puntarenas desde el año 2014 al 2022.

**Gráfico N° 22.**  
**Ingresos del Puerto de Puntarenas 2014-2022 en dólares**  
**Ingresos Pto. Puntarenas**



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP, 2021 Proyectado

En el año 2020 el puerto de Puntarenas es también uno de los más golpeados por la Crisis que ha generado el covid-19, los ingresos han experimentado una disminución del -48% comparado con el periodo previo. En el año 2021 la situación de Puntarenas empeoró y registró nuevamente una disminución en sus ingresos del -87%.

Al cierre del periodo 2022 el puerto de Puntarenas se recuperó y muestra un ingreso por un valor de USD\$527 mil.

### 5.3.5. Infraestructura portuaria.

Para el periodo en estudio, se efectuaron inspecciones 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-016-2022 y CR-INCOP-SF-IO-023-2022, los cuales detallan lo siguiente:

#### 5.3.5.1. Losa del muelle.

Se observó un aumento en la cantidad, tamaño de las grietas y deformaciones sobre la losa de concreto del muelle, específicamente entre los ejes 39 al 42 (vigas transversales), donde en marzo del 2022 se reportó en el informe SF-IO-006-2022 de esta Secretaría de Fiscalización, un daño considerable en las vigas doble T que soportan la losa.

La zona que presenta mayor afectación se encuentra cerca de la zona peatonal, sobre el carril donde circulan los autobuses y demás vehículos pesados que ingresan para brindar distintos servicios a los buques.

Por ende, esta Secretaría de Fiscalización recomendó a la Gerencia General de INCOP, buscar los recursos económicos y materiales a fin de intervenir lo antes posible las vigas doble T y la losa del muelle de Puntarenas, identificadas en mal estado de acuerdo con el informe de Camacho & Mora y la inspección realizada por esta unidad.

De acuerdo con el informe CR-INCOP-MP-2022-080, con fecha del 01 de noviembre del 2022, remitido por el señor Bernal Herrera Cordero, Administrador del Muelle de Puntarenas, indica que, los trabajos de sustitución de vigas doble T entre los ejes 21-24 y 39-43 en el puente de acceso del muelle, ya fueron adjudicados a la empresa constructora Luna & Rojas S.A. mediante la licitación abreviada No. 2022LA-000009-0019200001, e informa que el tiempo estimado para estos trabajos es de tres meses y se espera su finalización antes del 30 de diciembre 2022.

**Figura N° 13.**

**Losa agrietada longitudinalmente, con desprendimiento de concreto.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP.



**Figura N° 14.**

**Fallo en las vigas doble T, con desprendimiento de concreto, grietas en el alma y exposición del acero de refuerzo.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP.

No obstante, al cierre del periodo de este informe, aún no se había realizado ninguna intervención, lo cual es preocupante debido a que una vez iniciada la temporada de cruceros (22 de octubre del 2022 a mayo del 2023), se dificulta el poder realizar este tipo de obras, ya que pueden afectar el ingreso y salida de los autobuses que movilizan pasajeros dentro de la Terminal Portuaria, poniendo en riesgo a los usuarios y trabajadores del muelle.

#### **5.3.5.2. Iluminación**

La Secretaría de Fiscalización, realizó inspecciones a la Terminal Portuaria de Puntarenas en horario nocturno (5:00 p.m. y hasta las 7:00 p.m.), con la finalidad de observar el funcionamiento del sistema de iluminación en el muelle, incluyendo reflectores y demás elementos, para verificar si hay una visibilidad adecuada en la operación portuaria (informe especial, iluminación muelle de Puntarenas, CR-INCOP-SF-IO-016-2022).

Entre las conclusiones del informe antes mencionado, se le solicita a la DOP, informar a esta Secretaría de Fiscalización qué acciones se tomarán para reparar los elementos del sistema de iluminación que se observaron en mal estado, como las lámparas en los puentes A y B entre los duques de alba, el reflector en la entrada al puente al duque de alba, la torre telescópica, postes de iluminación y los bombillos en el paso techado, así también como la instalación obligatoria de para rayos.

Figura N °15.

Algunos de los elementos de iluminación en mal estado al momento de la inspección.



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP.

Mediante el informe CR-INCOP-MP-2022-080, con fecha del 01 de noviembre del 2022, remitido por el señor Bernal Herrera Cordero, Administrador del Muelle de Puntarenas, indica que:

*“... en cuanto al sistema de pararrayos, ya se informó a la Dirección de Operación Portuarias la necesidad de adquirir lo antes posible este equipo, ya que es indispensable, necesario y está dentro de los requerimientos que sugiere la unidad de Fiscalización para la seguridad y protección del muelle, del personal y usuarios de esta terminal, con posibilidades de proteger adicionalmente el edificio de la antigua Capitanía, Plaza del Pacífico y edificio de Junta Promotora de Turismo. Este equipo ya se está cotizando y se está buscando la información técnica, para solicitarle a la Dirección de Planificación Institucional, nos elaboren el documento del proyecto para presentarlo a MIDEPLAN...”*

*Respecto a estas lámparas, las mismas se revisaron y se procedió a cambiar las dañadas...  
Respecto a estos reflectores, los mismos se revisaron y se procedió a cambiar los dañados...  
Respecto a estos bombillos, los mismos se revisaron y se procedió a cambiar los dañados...”*

La Secretaría de Fiscalización, dará el seguimiento correspondiente a los trabajos pertinentes de mantenimiento del sistema de iluminación del Muelle de Puntarenas por parte de la DOP y se mantendrá realizando constantemente inspecciones en horario nocturno para fiscalizar su óptimo funcionamiento.

#### 5.3.5.3. Escalinata / gangway

El 25 de octubre de 2022, el crucero Norwegian Sun, hizo uso del gangway y/o escalinata

propiedad del INCOP, misma que debido a las condiciones y características del barco, se tuvo que añadir un segmento de gradas ya que la puerta de desembarque quedaba a una altura considerable de la losa del muelle.

Se pudo observar que el gangway estaba colocado con un ángulo de inclinación muy pronunciado, lo que dificultaba la salida y el ingreso de los turistas a la nave, específicamente para los adultos mayores.

**Figura N° 16.**

**Escalinata con pendiente pronunciada, tramo con gradas para el embarque de pasajeros.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización, INCOP.

Se le advierte a la DOP que teniendo gradas como única opción de salida e ingreso al buque, no se está cumpliendo con lo estipulado en la Ley 7600, dejando de ser un puerto accesible para todos los pasajeros de los cruceros que ahí arriban.

En el informe CR-INCOP-MP-2022-101, con fecha del 22 de diciembre del 2022, la DOP señala que actualmente el muelle de Puntarenas no cuenta con plataformas para brindar el servicio de gangway que cumpla con la Ley 7600, por lo que se estará elaborando el perfil para solicitar el código respectivo ante la Dirección de Planificación Institucional a efectos de contar con presupuesto que permita llevar a cabo la compra de una nueva plataforma o ascensor que cumpla con las exigencias de esta Ley.

La Secretaría de Fiscalización se mantendrá dándole el seguimiento respectivo a la gestión y cumplimiento de esta recomendación, con la finalidad de garantizar un acceso seguro y adaptable a cualquier condición física para todos los pasajeros que arriban a la Terminal Portuaria de Puntarenas.

## 5.4. Terminal Portuaria de Golfito.

### 5.4.1. Antecedentes.

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

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

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

### 5.4.2. 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 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.

Debido a lo anterior, es imperante la necesidad de que la administración concedente obtenga la declaración de cumplimiento para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (código PBIP); para la Terminal de Golfito.

A la fecha de cierre de este informe la administración concedente está en proceso de obtención del código PBIP.

### 5.4.3. Análisis y evaluación de Ingeniería y Operaciones.

#### 5.4.3.1. Movilización de carga.

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

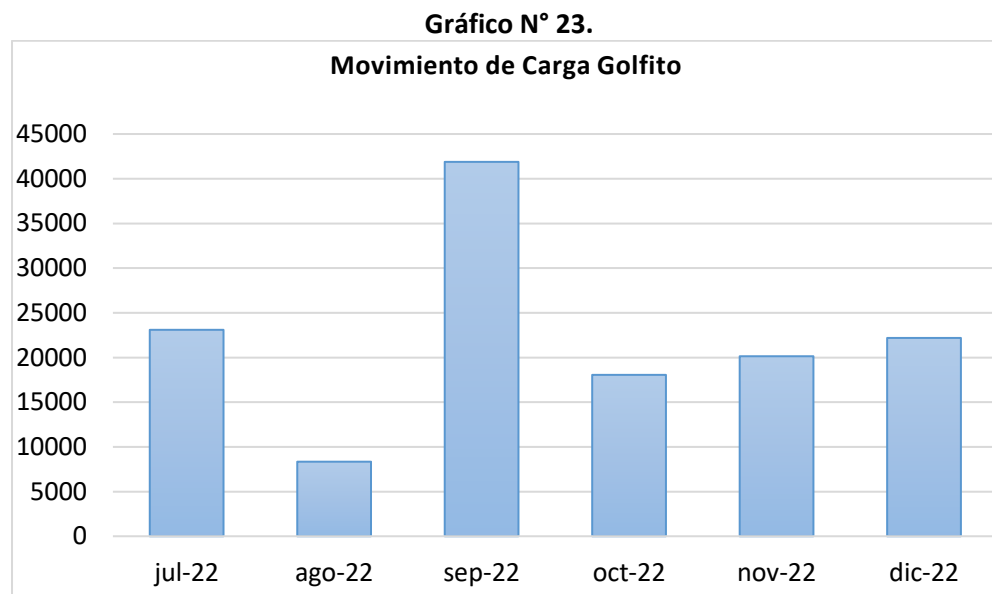
**Cuadro N° 26.**  
**Operaciones Portuarias.**

Periodo	Movilización Carga Tm	Arribo de Buques	Movimiento Pasajeros
Jul-22	23093	9	0
Ago-22	8341	11	0
Sep-22	41880	12	0
Oct-22	18054	11	0
Nov-22	20137	8	193
Dic-22	22185	19	573
<b>Total</b>	<b>133 688</b>	<b>70</b>	<b>766</b>

Fuente: Planificación Institucional INCOP



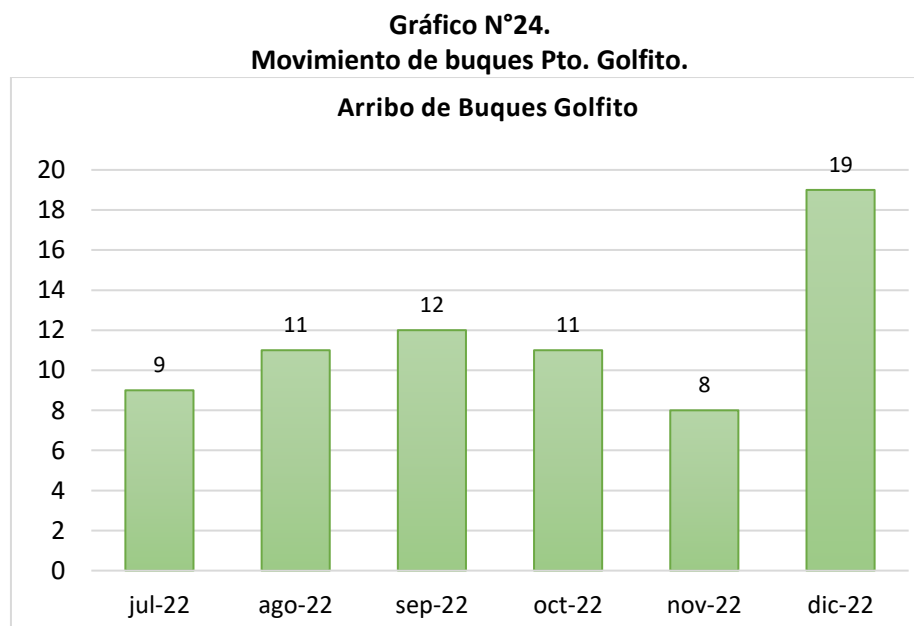
La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Golfito, durante el segundo semestre del año 2022, fue de 133 688 Tm y experimentó un decrecimiento de un 5 % con respecto al mismo periodo del año 2021, donde se movilizaron 140 938 Tm.



Fuente: Planificación Institucional INCOP.

Estas variaciones en la movilización de carga se deben específicamente a la exportación de aceite de palma en la terminal portuaria.

El arribo de naves durante el segundo semestre del 2022 presentó un crecimiento de un 46%, al compararlo con el mismo periodo del año 2021.



Fuente: Planificación Institucional INCOP.

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

Durante el periodo en estudio, solamente se registró el arribo de dos embarcaciones turísticas, una para octubre con 193 pasajeros y otra en noviembre con 573, ambas en su modalidad de tránsito.

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

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

#### 5.4.4. Aspectos financieros.

##### 5.4.4.1. Comportamiento de los ingresos del Puerto de Golfito.

Específicamente con respecto al Puerto de Golfito, se analizaron las causas de las variaciones en los ingresos percibidos por el INCOP para el cierre del año 2022 y se determinó que:

Los ingresos del Puerto de Golfito representan el 12% de los ingresos propios de INCOP y en valores absolutos representa un total de USD\$ 773 mil.

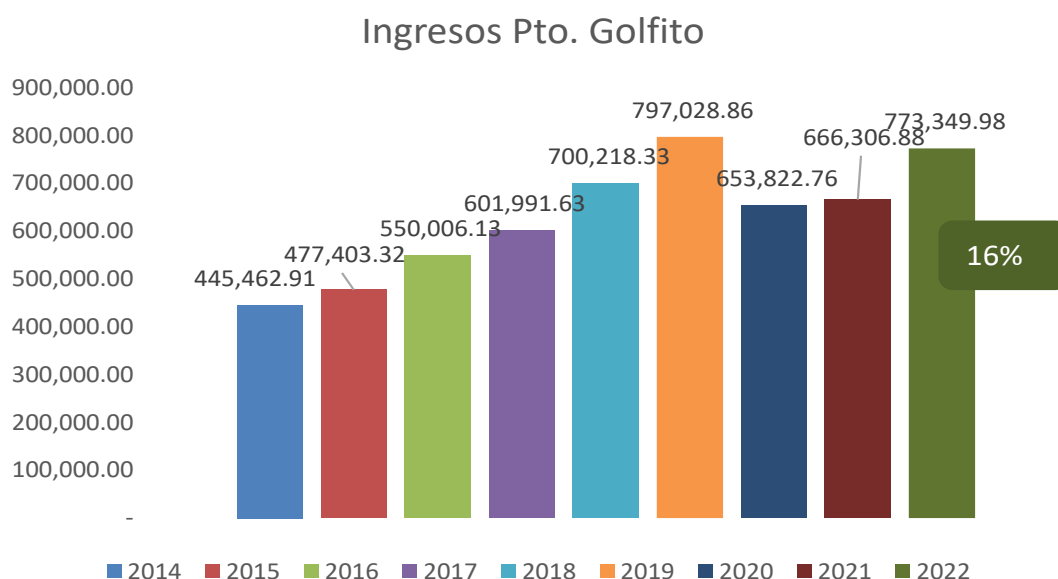
**Cuadro N° 27.**  
**Ingresos anuales Muelle de Golfito.**

Año	Puerto de Golfito												Total	Var.
	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre		
2014	63,549.33	29,916.54	41,204.08	22,910.55	19,552.47	67,733.32	25,916.31	25,036.31	32,573.10	56,947.16	11,442.47	48,681.26	445,462.91	
2015	21,250.07	61,105.35	50,728.64	33,976.12	33,628.14	50,945.25	18,231.19	23,482.24	41,307.27	61,259.12	23,967.39	57,522.54	477,403.32	7%
2016	29,988.93	82,429.45	24,099.88	43,949.33	36,900.24	105,285.88	37,590.30	34,096.65	42,987.82	10,506.64	47,661.20	54,509.81	550,006.13	15%
2017	74,198.40	46,983.58	46,085.82	58,384.32	40,471.55	63,897.36	50,705.21	13,596.82	53,154.03	54,711.90	56,377.38	43,425.26	601,991.63	9%
2018	69,833.42	48,339.75	70,192.59	55,131.33	49,552.37	39,997.69	64,525.29	48,698.57	56,810.46	93,232.60	64,203.58	39,700.68	700,218.33	16%
2019	149,415.13	60,936.83	50,554.40	52,079.22	80,127.12	64,492.21	50,281.20	31,474.22	60,621.16	61,834.44	59,989.58	75,223.35	797,028.86	14%
2020	60,502.34	35,002.34	60,007.19	54,446.51	15,610.58	67,820.02	72,011.20	48,405.89	77,448.18	45,319.34	76,656.65	40,592.52	653,822.76	-18%
2021	32,286.86	54,749.05	35,145.86	76,738.69	65,687.47	51,539.99	60,835.13	15,628.87	71,121.19	69,821.28	39,737.15	93,015.35	666,306.88	2%
2022	73,383.98	12,885.37	66,320.35	61,087.83	71,100.11	69,589.75	81,243.23	35,627.95	80,464.90	64,558.35	72,366.27	84,721.89	773,349.98	16%

Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP, 2022.

A continuación, se presenta un gráfico con el comportamiento de los ingresos de Golfito desde el año 2014 al 2022.

**Gráfico N° 25.**  
**Ingresos del Puerto de Golfito 2014-2022 en dólares**



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP

En el periodo del 2020 golfito fue de los muelles menos afectado con una caída del 18% en los ingresos, con respecto al 2019. En el año 2021 el puerto de Golfito tuvo un mejor desempeño aumentado sus ingresos en un 2%.

Al cierre del periodo 2022 puerto Golfito presenta un crecimiento del 16%.

#### 5.4.5. Infraestructura portuaria.

La Secretaría de Fiscalización realizó una serie de inspecciones (en julio y octubre del 2022) a la Terminal Portuaria de Golfito durante el periodo de estudio, con el propósito de darle seguimiento al mantenimiento de la infraestructura.

Con base en lo anterior, se realizaron los siguientes informes, CR-INCOP-SF-IO-014-2022 y CR-INCOP-SF-IO-022-2022, donde se destacan una serie de observaciones:

##### 5.4.5.1. Pilotes.

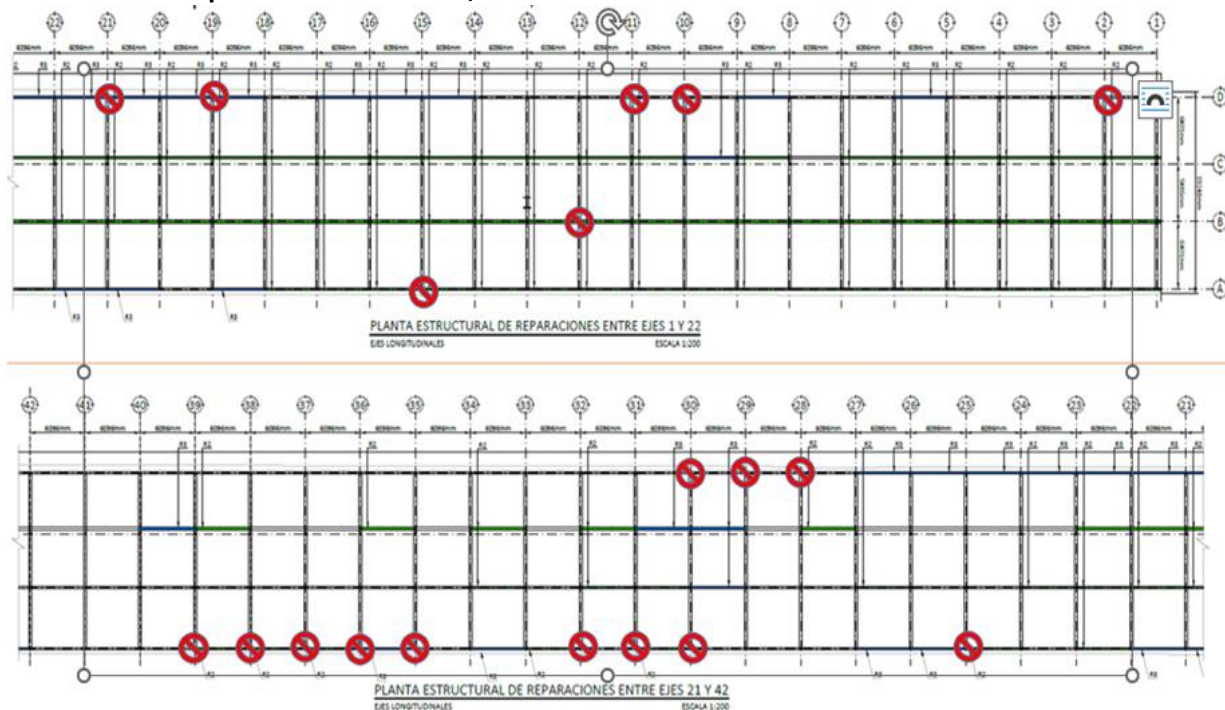
Se realizó inspección a la subestructura del muelle, la cual proporciona la capacidad de soporte, específicamente pilotes y vigas, revisando cada uno de los marcos estructurales de forma visual.

Se identificaron pilotes con mayores daños (en el área de operación del muelle), visiblemente deteriorados, con oxidación y en algunos casos deformaciones, descamación, acinturamiento y cortes en el elemento, los cuales se enumeran a continuación de acuerdo con su posición según fila y columna:

- A-15, A-25, A-30, A-31, A-32, A-35, A-36, A-37, A-38, A-39.
- B-12.
- D-2, D-10, D-11, D-19, D-21, D-28, D-29, D-30.

**Figura N° 17.**

**Ubicación pilotes en mal estado, no se debe estacionar camiones sobre esos marcos.**



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

Como parte de las conclusiones en los informes antes mencionados, se le recomendó a la Administración de INCOP, iniciar cuanto antes con las reparaciones de los componentes de infraestructura indicados en el informe “Estado de Conservación del Muelle de Golfito, Camacho & Mora” a lo cual se sugiere desarrollar el proyecto mediante etapas que incluya la planificación por medio de un cronograma de obra.

**Figura N° 18.**  
**Pilote en muy mal estado, (A-15), en el área de maniobra de la operación.**



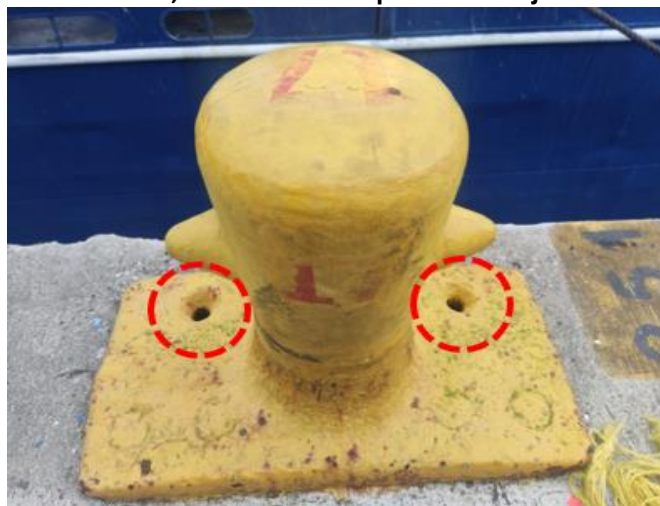
Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

#### 5.4.5.2. Bitas

Con respecto a las bitas, se realizó un levantamiento para observar el estado de estas y saber cuáles carecen de pernos.

Al momento de la inspección se observa que la bitas N° 09, 10, 12, 16, 17 y 21 se encontraba sin 2 de los 6 pernos de sujeción, además, la bita N°11 presenta en su base una protección en concreto que a pesar de evitar que los pernos se oxiden con mayor facilidad, no permite observar el estado de estos, por lo que para cambiar o instalar algún perno habría que demoler el concreto.

**Figura N° 19.**  
**Bita # 17, con faltante de pernos de sujeción.**



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

También, se realizó inspección por la parte de abajo de las bitas, donde se sujetan a los pilotes y se pudo observar que algunas presentan un alto grado de corrosión en los pernos y en las placas, lo que podría generar un fallo en el nudo estructural si se somete a altos niveles de tensión.

**Figura N° 20.**  
**Pernos de sujeción y placas con alto grado de oxidación.**



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

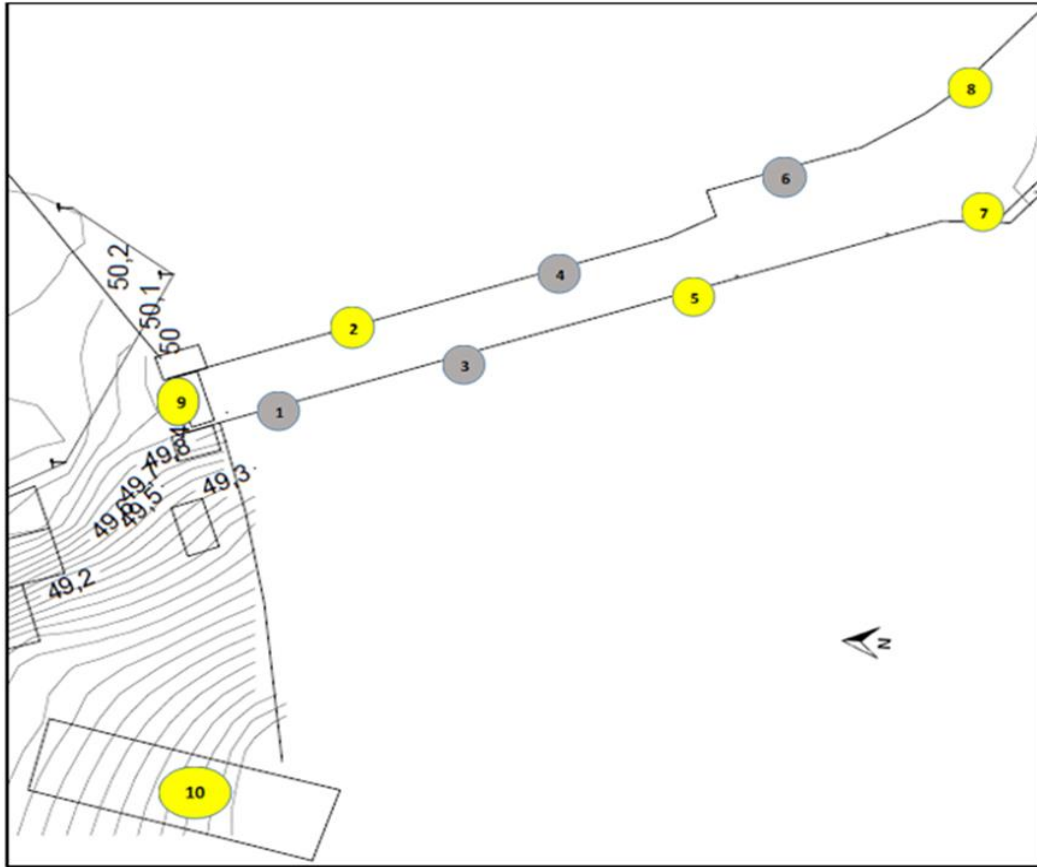
#### 5.4.5.3. Iluminación

Se revisó el estado de cada uno de los postes de iluminación, lámparas, así también como los reflectores en el puente de acceso, muelle y en el dique.

En el siguiente croquis se enumeran todos los elementos de iluminación que se encuentran en el puente de acceso del Muelle de Golfito.

**Figura N° 21.**

**Ubicación de los elementos de iluminación en el puente de acceso al Muelle de Golfito.**



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

Cabe mencionar que los círculos en color amarillo indican que las lámparas se encontraban en buen estado y los círculos grises significa que había algún fallo en alguna de las lámparas, por ejemplo:

- Poste de iluminación N°3 (dos lámparas LED de 55 W, cada una): Al momento de la inspección una de las 2 lámparas se encontraba en mal estado, lo que reduce la iluminación en este tramo del puente de acceso.
- Poste de iluminación N°4 (dos lámparas LED de 55 W, cada una): Al momento de la inspección las lámparas se encontraban en buen estado, no obstante, se hace la observación de que el poste no mantiene su verticalidad en ángulo de 90°, lo que significa que se ha ido inclinando y podría llegar a caerse en caso de no atenderse a corto plazo.

La Secretaría de Fiscalización solicita a la DOP informar sobre las acciones que se tomarán para reparar los elementos del sistema de iluminación que se observaron en mal estado y enviar registro fotográfico una vez reparados.

De acuerdo con el oficio CR-INCOP-MG-123-2022, con fecha del 01 de diciembre de 2022, remitido por el señor Luis Enrique Saballo Cruz, en ese momento Administrador a.i. del Muelle de Golfito, menciona que:



*“Efectivamente como lo menciona el informe especial CR-INCOP-SF-IO-022-2022 respecto a la iluminación en el puente de acceso, existen 4 lámparas quemadas, 1 lámpara dañada en el cobertizo del muelle y en la pantalla de atraque 1 lámpara quemada, para lo cual se toman las siguientes medidas.*

- Se ha cotizado las lámparas a fin de sustituir las dañadas.*
- Se programa la adquisición de estas por caja chica, ya que el sistema de iluminación es un punto esencial para las operaciones portuarias durante la noche.*
- Una vez adquiridas las lámparas, las mismas serán sustituidas por el personal de mantenimiento contratado.”*

Esta Secretaría de Fiscalización se mantendrá dándole el seguimiento respectivo a la gestión y cumplimiento de esta acción, con la finalidad de garantizar una óptima seguridad y operación portuaria en el Muelle de Golfito.

#### 5.4.5.4. PBIP

La Gerencia General de INCOP, solicitó a la Dirección Marítimo-Portuaria del MOPT, mediante oficio CR-INCOP-GG-2022-0621 una prórroga para que el INCOP presente a esta Autoridad Designada, la nueva edición del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP) de Golfito, en miras de brindar continuidad a las acciones emprendidas para la obtención de la respectiva declaración de cumplimiento que posicionará a esta instalación portuaria como puerto seguro en el ámbito marítimo internacional.

La solicitud de prórroga fue aprobada por la Dirección Marítimo-Portuaria del MOPT, mediante oficio DVMP-DNS-2022-882 y se presentó por parte del OPIP de INCOP, el avance correspondiente del proceso de certificación.

Según con el oficio CR-INCOP-GG-OPIP-2022-048, con fecha del 01 de noviembre del 2022, remitido por el señor Rodolfo Mata Medina, OPIP /PFSO de INCOP, informa que:

- Mediante el oficio DVMP-DNS-2022-760 de fecha 15-07-2022, la Autoridad Designada procedió al análisis y revisión de la documentación aportada... En ese sentido, INCOP debe presentar en un plazo de quince (15) días hábiles las correcciones de mejora indicadas en el presente informe en el apartado “1. Resultados”.
- Mediante oficio CR-INCOP-GG-OPIP-2022-043 de fecha 26-08-2022, este suscrito remite la nueva versión (V.1) del Plan de Protección de Puerto Golfito.
- Mediante el oficio DVMP-DNS-2022-1015 de fecha 13-09-2022, la Autoridad Designada suscribe que “En el marco de aplicación del Código PBIP (Decreto Ejecutivo N° 31845-MOPT, Ley N° 8708) y conforme a la documentación remitida en el oficio CR-INCOP-GG-2022-0680 del 26 de agosto de 2022, la Autoridad Designada procedió al análisis y revisión de la documentación aportada...
- INCOP deberá de atender las observaciones acotadas como subsanadas parcialmente, no subsanadas, y nuevas observaciones.



- De las 145 observaciones anteriores: 90 fueron aceptadas como subsanadas y 26 son subsanadas parcialmente y 29 no Subsanas. Adicionalmente este informe incorporó 123 nuevas observaciones.

Al cierre del periodo de este informe, el OPIP se encuentra trabajando en la atención de dichas observaciones y se recalca que como parte de las disposiciones a cumplir para obtener la certificación PBIP, se debe avanzar paralelamente el trámite de habilitación del OPIP (titular y suplente) para la IP de Golfito.

La Secretaría de Fiscalización dará el seguimiento correspondiente a la continuidad de dicho proceso.

## 6. Terminal portuaria de Punta Morales.

### 6.1. Antecedentes

El Muelle de Punta Morales fue construido en 1975, como centro de acopio y puerto de embarque mecánico de azúcar crudo a granel, este muelle alberga la Terminal Portuaria y las instalaciones para la exportación de azúcar crudo, melaza y exportación e importación de alcohol carburante y alcohol potable.

Mediante el decreto ejecutivo número 3652-T del 29 de marzo de 1974: “Reglamento Faja Transportadora y muelle de Punta Morales” se definió que la administración y operación de las instalaciones portuarias y demás obras complementarias de la Faja Transportadora corresponderá al Estado y a la Liga Agrícola de la Caña en el tanto ambos sean propietarios de dichas obras, así como que dicha terminal se destinaría exclusivamente al transporte de productos y subproductos de la caña de azúcar.

El principal producto de exportación de la Liga Agrícola Industrial de la Caña de Azúcar (LAICA) es el azúcar crudo de alta calidad, que es exportado a mercados como Estados Unidos, Canadá, Rusia, Japón, entre otros.

Este azúcar es transportado a la Terminal Portuaria desde los diferentes ingenios en camiones, donde son recibidos, se pesan y se toman las muestras para el control de calidad, posteriormente el azúcar se traslada al almacén en espera de ser exportado.

El almacén de azúcar crudo tiene una capacidad de 50.000 toneladas métricas. El azúcar es conducido hasta el almacén por medio de fajas transportadoras y posteriormente de igual forma se trasladan al barco cuando se exporta.

El muelle de Punta Morales tiene capacidad para recibir barcos de hasta 30.000 TRB, con una eslora máxima de 190 metros, Manga máxima 25 metros, calado máximo de salida de 10.97 metros (36 pies), distancia máxima de la línea de flotación a la entrada de bodegas en marea baja de 14.25 metros y en marea baja de 12.25 metros.

El azúcar se pesa en una romana electrónica de alta precisión Toledo y en tolvas de 10 toneladas

métricas que permite una carga continua a 24 horas con un rendimiento promedio de 500 toneladas por hora.

## 6.2. Aspectos Legales.

LAICA es una Corporación no estatal creada por la Ley No. 3579, cuenta con personería jurídica propia y capacidad pública y privada. Es la encargada de organizar, promover, tutelar y defender los intereses del Sector Cañero Azucarero Costarricense.

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

INCOP no regula ni supervisa la actividad portuaria realizada en esta terminal, así como tampoco recibe ningún tipo de retribución por la operación de la terminal portuaria; únicamente recibe información estadística de las operaciones portuarias.

Al estar el INCOP designado por su ley constitutiva como la Autoridad Portuaria del Litoral del Pacífico y al definir el Decreto Ejecutivo 3652-T que la administración y operación de las instalaciones portuarias y demás obras complementarias de la Faja Transportadora le correspondería al Estado y a la Liga Agrícola de la Caña, se considera de suma importancia que el INCOP regule la actividad portuaria que se realiza en las instalaciones de Punta Morales.

Además, cuando se aprobó la ley 8461 “Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico” en su artículo 17 bis de la Ley Constitutiva de INCOP, establece dentro de las funciones de la Secretaría de Fiscalización, fiscalizar tanto en las Terminales Portuarias y servicios otorgados en concesión, como en los administrados directamente por el INCOP.

La Secretaría ha realizado intentos de fiscalizar la actividad portuaria de la Liga de la Caña en Punta Morales con las administraciones anteriores, pero no ha contado con el apoyo, además ha habido resistencia por parte de LAICA para suministrar información y el acceso a las instalaciones.

La administración de INCOP deberá de valorar la factibilidad de realizar un análisis profundo de la legalidad y vigencia del decreto ejecutivo que da la administración y operación de las instalaciones portuarias a la liga de la caña, sin límite de plazo, a la luz de la Constitución Política de Costa Rica, ley de concesión de obras públicas y ley de la administración pública.

## 6.3. Infraestructura portuaria

La Secretaría de Fiscalización realizó una visita a la Terminal Portuaria de Punta Morales en forma conjunta con el MOPT, con el propósito de conocer la operación portuaria y el mantenimiento de

la infraestructura.

Con base en lo anterior, se realizó el siguiente informe, CR-INCOP-SF-IO-003-2023, donde se destacan una serie de observaciones:

#### 6.3.1. Seguridad

La Terminal Portuaria de Punta Morales cuenta con la certificación PBIP al día y se pudo constatar con la presencia de gran número de guardas de seguridad (en total son 16 oficiales), sistema de CCTV (27 cámaras), cuentan con unidad canina para identificación de drogas y sustancias peligrosas, además, se observó la presencia de un dron que sobrevolaba la zona del muelle y una lancha dirigida por un guarda de seguridad para vigilar el área marítima.

**Figura N° 22.**

**Revisión del vehículo de INCOP al ingreso a la Terminal Portuaria.**



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

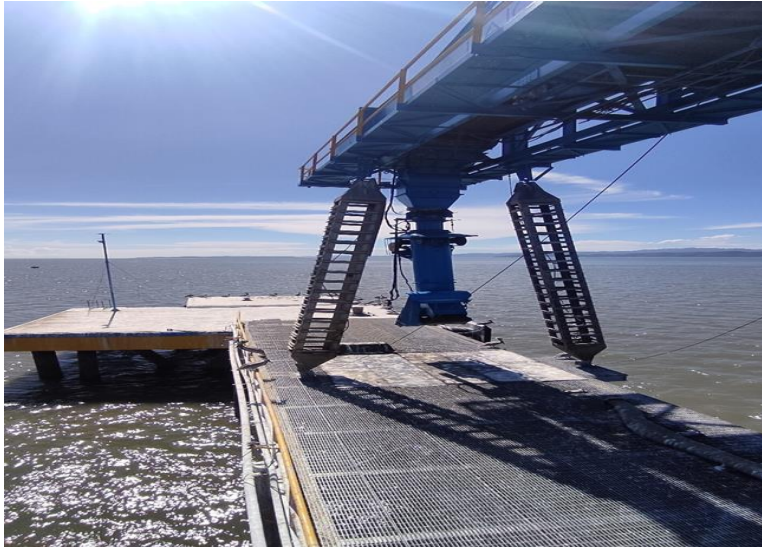
#### 6.3.2. Infraestructura

El muelle de Punta Morales posee una longitud de 300 metros aproximadamente (desde punto de atraque hasta la orilla), y consta de un único puesto de atraque, con un calado de 10.5 – 11 m aproximadamente.

El puesto de atraque cuenta con 5 defensas en total, 4 bitas y no se observa el uso de sistemas de ayudas a la navegación (boyas ni faros).

Por otra parte, en el área de atraque se encuentra la terminal de carga que consiste en una especie de brazo mecanizado que se extiende y se desplaza de acuerdo con la posición de las bodegas de los buques para llevar a cabo la carga respectiva de azúcar.

**Figura N° 23.**  
**Área de puesto de atraque.**



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

Además, cuenta con un sistema de bandas transportadoras y tuberías (longitud aproximada del sistema de 300 m) que son el mecanismo utilizado para transportar el azúcar y el alcohol o melaza, desde la bodega y los tanques respectivamente, hasta el buque.

Se cuenta con 2 básculas, una con sistema automático y otra manual (en caso de que la báscula digital se dañe), y un “recibidor” que es el punto donde los camiones llegan a depositar el azúcar para luego ser trasladada a la bodega, también, existe una planta de procesamiento para la elaboración del alcohol, por lo que hay áreas debidamente demarcadas de zonas peligrosas por manejo de residuos altamente inflamables.

Para el almacenamiento del producto, las instalaciones poseen una bodega con capacidad para 75000 Toneladas de azúcar y 9 tanques o silos para el almacenamiento del alcohol y melaza.

**Figura N° 24.**  
**Sistema de bandas transportadoras saliendo de la bodega de almacenamiento de azúcar.**



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP

### 6.3.3. Operación

La carga de azúcar al buque tiene un rendimiento promedio de 350 Tm/h en temporada de invierno y alrededor de 400 Tm/h en verano, esto debido a las condiciones climáticas que afectan el rendimiento de la operación.

En promedio, el tiempo que se demora en cargar el buque es de aproximadamente tres días, dependiendo si lo que se carga es azúcar, melaza o alcohol.

- Alcohol: 350 Tm/h (el rendimiento también se mide en toneladas).
- Melaza: 200 Tm/h (debido a su viscosidad la carga es mucho más lenta).

Se atiende aproximadamente 1 buque al mes, por lo que muy pocas veces se ha presentado que otro buque deba esperar para ser atendido (no hay tiempos de espera).

## 7. Ayudas a la navegación.

El Instituto Costarricense de Puertos de Pacífico, con el fin de modernizar las ayudas a la navegación; impulsó la adquisición de un sistema de boyas y balizas con AIS integrado (Automatic Identification System), utilizada por primera vez en el Puerto de Caldera, la Terminal de Puntarenas y el muelle de Golfito.

Este sistema cuenta con datos relevantes que permiten conocer la identidad, la posición y velocidad de las embarcaciones, de esta manera se puede manejar un mayor control sobre el tráfico marítimo en tiempo real.

Los datos aportados por el sistema proveen información relevante para que la autoridad portuaria de INCOP, supervise los buques en las aguas próximas a los puertos y así prestar servicios portuarios de una manera más eficiente.

El desarrollo de este proyecto se enmarcó en dos procesos licitatorios: uno para la compra del sistema llamado “Adquisición e Instalación del nuevo sistema de ayudas a la navegación de INCOP en Caldera y Puntarenas” y el segundo llamado “Adquisición e instalación del nuevo sistema de ayudas a la navegación de INCOP: boyas marítimas y linternas marinas solares en Golfito, y boya de recalada de Puerto Caldera”.

Esta Secretaría de Fiscalización, realizó un seguimiento periódico en todas las etapas del proyecto de modernización de ayudas a la navegación, que realiza la administración de INCOP, desde el arribo del equipo al país, así como la instalación, pruebas de funcionamiento y comprobación del software de monitoreo AIS, entre otros.

A inicios de febrero del 2022, se fiscalizó el proceso de instalación del nuevo sistema de ayuda a la navegación, en compañía del Ingeniero Ignacio Rodríguez, director técnico de la empresa Mediterráneo Señales Marítimas S.L., el señor Roberto Canales, Administrador de la Terminal Portuaria de Golfito y la señora Mariam Calvo Chaves, Asistente de la Dirección de Operaciones Portuarias, INCOP en ese entonces.



También, se recibió capacitación acerca de la configuración de las lámparas, tanto vía manual como a través del sistema de cómputo o aplicación, donde se puede programar la intensidad de las lámparas, velocidad de rotación, entre otros.

**Figura N° 25.**  
**Proceso de descarga e instalación de las nuevas boyas en Golfito.**



Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

Mediante oficio CR-INCOP-SF-2023-0007, esta Secretaría de Fiscalización, solicita a la DOP informar, si ya se recibió por parte de la administración concedente el Sistema de Ayudas a la Navegación para el Puerto de Caldera y las Terminales Portuarias; o en su defecto informar el estado de avance de dichos proyectos.

La DOP en el oficio CR-INCOP-DOP-2022-00021, informa que los dos proyectos se encuentran recibidos a conformidad y adjuntan el finiquito del nuevo sistema de ayudas a la navegación de las boyas marítimas y linternas marinas solares en Golfito, y boya de recalada de Puerto Caldera.

En el caso del proyecto del nuevo sistema de ayudas a la navegación de INCOP en Caldera y Puntarenas, aún no se posee el finiquito correspondiente, debido a que se encuentra en trámite de firmas.

Esta Secretaría de Fiscalización dará el seguimiento oportuno al finiquito correspondiente de la obra antes mencionada una vez que se tenga debidamente firmado por todas las partes.

## 8. Informe Contraloría General de la República

Para el segundo periodo del 2021 la Contraloría General de la República, específicamente el 26 de noviembre 2021, presentó al Instituto Costarricense del Pacífico el “Informe de Auditoría de Carácter Especial sobre el Cumplimiento del INCOP en el Control de las Concesiones de Puerto Caldera”. El cual tiene como objetivo: determinar si las funciones de control y supervisión llevadas a cabo por el INCOP están conforme a los contratos de concesión de Puerto Caldera y demás marco normativo aplicable.

La aplicación de dicho informe tiene como alcance evaluar los procesos de supervisión y fiscalización que la Administración de INCOP ejerce sobre los contratos de concesión que actualmente operan en el Puerto de Caldera. Para ello se analizó documentación emitida durante el período que abarca los años 2017 a 2020.

Dicho informe generó una serie de disposiciones que recaen en diferentes departamentos de la institución, **las cuales se transcriben textualmente:**

### **A LA JUNTA DIRECTIVA**

**4.4.** Establecer e implementar las medidas que permitan a esa Administración garantizar el cumplimiento de los criterios de productividad dispuestos para los contratos de concesión y establecer los controles respectivos para monitorear su cumplimiento. Para el cumplimiento de la presente disposición deberá remitir a esta Contraloría General: (Ver párrafos del 2.25 al 2.52).

**a.** En un plazo de 2 (dos) meses contados a partir de la notificación del presente informe, una certificación que acredite que se establecieron las medidas correspondientes.

**b.** En un plazo de 3 (tres) meses contados a partir del cumplimiento del punto a) anterior, una certificación que acredite que se implementaron las medidas solicitadas.

**4.5.** Estimar el daño causado a la eficiencia de los servicios portuarios, a los usuarios de esos servicios y a la Administración del INCOP, derivado de los incumplimientos de las productividades acordadas contractualmente; con base en ello aplicar, conforme al ordenamiento jurídico, las acciones indemnizatorias que correspondan. Para acreditar el cumplimiento de esta disposición, deberá remitir a esta Contraloría General: (Ver párrafos del 2.25 al 2.52)

**a.** En un plazo de 4 (cuatro) meses contados a partir de la notificación del presente informe, una certificación que acredite que se realizó la estimación del daño causado a la eficiencia de los servicios portuarios, a los usuarios de estos servicios y a la Administración del INCOP, derivado de los incumplimientos de las productividades acordadas contractualmente.

**b.** Adicionalmente en un plazo de 4 (cuatro) meses contados a partir del cumplimiento del punto a) anterior, deberá certificar las acciones indemnizatorias correspondientes al ordenamiento jurídico, tomadas por esa Administración.

**4.6.** Establecer e implementar una estrategia de mantenimiento para los bienes muebles e inmuebles, que garantice que, al finalizar el periodo de concesión, la Administración recibirá por parte del concesionario los bienes en buenas condiciones de uso y explotación. Para acreditar la presente disposición deberá remitir a esta Contraloría General: (Ver párrafos del 2.65 al 2.79)

c. En el plazo de 3 meses (tres) meses contados a partir de la notificación del presente informe, una certificación donde indique que se estableció una estrategia de mantenimiento que garantice que, al finalizar el periodo de concesión, los bienes concesionados serán devueltos a la Administración en buenas condiciones de uso y explotación, según lo establecen los contratos.

d. En el plazo de 6 (seis) meses contados a partir del cumplimiento del punto a) anterior, una certificación donde se indique que la estrategia se encuentra en implementación por parte de la Administración de INCOP.

**4.7.** Definir una estrategia para solventar el rezago que presenta el mantenimiento de los bienes otorgados en concesión. Para acreditar la presente disposición deberá remitir a esta Contraloría General: (Ver párrafos del 2.80 al 2.98)

a. En el plazo de 6 (seis) meses contados a partir de la notificación del presente informe, una certificación que indique la estrategia definida para solventar los rezagos identificados por la Administración. En dicha estrategia debe incorporarse al menos lo siguiente:

- El monto y objeto de cada intervención,
- El cronograma establecido para las atenciones, con plazos y responsables.
- Monto anual definido para el mantenimiento de la infraestructura portuaria, valorando, en caso de que se estime necesario, reajustar el monto definido actualmente.

b. En el plazo de 1 (un) mes contado a partir del cumplimiento del punto a). anterior, una certificación donde se acredite que se le instruyó a la UTSC y a la SF incorporar en sus informes semestrales un estado de avance de la estrategia para solventar los rezagos en el mantenimiento de la infraestructura portuaria.

**4.8.** Instruir a quien corresponda, el desarrollo del perfil para el puesto de director de la UTSC, así como la definición de las funciones para ese puesto. Para acreditar esta disposición deberá remitir a esta Contraloría General, en el plazo de 4 (cuatro) meses contados a partir de la notificación del presente informe, una certificación donde se acredite que la instrucción fue cumplida. (Ver párrafos del 2.99 al 2.108)

**4.9.** Oficializar, dentro de la estructura organizacional del INCOP, el puesto de director de la UTSC. Para acreditar la presente disposición deberá remitir a esta Contraloría General, en un plazo de 8 (ocho) meses contados a partir del cumplimiento de la disposición anterior, una certificación que acredite que el puesto de jefatura de la UTSC se encuentra debidamente formalizado dentro de la Estructura Organizacional del INCOP. (Ver párrafos del 2.99 al 2.108)

## **AL GERENTE GENERAL**

**4.10.** Ordenar que en adelante se realicen los cálculos de productividad de los procesos de carga y descarga en el Puerto de Caldera, de manera que se refleje la calidad de esos servicios, acorde con los términos que se establece tanto en los contratos de concesión como en la normativa respectiva. Para acreditar la presente disposición deberá remitir a esta Contraloría General, en el plazo de 1 (un) mes contado a partir de la notificación del presente informe, una certificación donde se acredite que se giró la orden de realizar los ajustes correspondientes a efectos de calcular las productividades conforme a lo que establecen los contratos de concesión y la normativa respectiva. (Ver párrafos del 2.25 al 2.52)

**4.11.** Instruir a la UTSC que establezca mecanismos para evaluar periódicamente, por parte de la Administración del INCOP, la percepción de los clientes de los servicios portuarios en el Puerto de



Caldera. Para acreditar la presente disposición deberá remitir a esta Contraloría General: (Ver párrafos del 2.53 al 2.64)

**a.** En el plazo de 1 (un) mes contado a partir de la notificación del presente informe, una certificación donde se acredite que se ha girado la instrucción de establecer dichos mecanismos de evaluación.

**b.** Posteriormente en un plazo de 3 (tres) meses contados a partir del cumplimiento del punto a) anterior, deberá remitirse a esta Contraloría General una certificación donde se acredite que se han definido los mecanismos mediante los cuales la Administración hará una evaluación periódica de la percepción de los clientes sobre los servicios portuarios en el Puerto de Caldera. Dichos mecanismos deberán definir la periodicidad con la que se estará realizando la evaluación y su correspondiente plan de acción derivado de los resultados obtenidos.

#### **AL JERARCA DE LA UNIDAD TÉCNICA DE SUPERVISIÓN Y CONTROL O A QUIEN DESARROLLE SUS FUNCIONES**

**4.12.** Establecer indicadores de gestión portuaria para todos los servicios que se desarrollan bajo los tres contratos de concesión dentro del Puerto de Caldera. Los indicadores establecidos deben considerar, además de los procesos asociados a la carga y descarga de los buques, otros procesos como: despacho y entrega de mercancías, condición de la infraestructura, condición de los equipos, así como cualquier otro asociado a los demás servicios ofrecidos bajo alguno de los contratos de concesión en el Puerto de Caldera. Asimismo, para los indicadores definidos, deben establecerse umbrales con los cuales la Administración tenga capacidad de determinar cuando alguno de esos servicios portuarios no se preste con la calidad que satisfaga los intereses de los usuarios y del país. Para acreditar la presente disposición deberá remitir a esta Contraloría General: (Ver párrafos del 2.1 al 2.24)

**a.** En el plazo de 6 (seis) meses contados a partir de la notificación del presente informe, una certificación donde se acredite que se han establecido los respectivos indicadores de gestión portuaria, para cada uno de los servicios que se brindan bajo concesión dentro del Puerto de Caldera, así como la instrucción de incorporar en adelante la evaluación de los indicadores en el Informes Semestrales de Resultados de la Gestión que emite la Unidad a su cargo.

**b.** Al 31 de enero de 2023, certificar que el Informe de Resultados de la Gestión del segundo semestre de 2022 emitido por la Unidad a su cargo, contiene la evaluación de los indicadores desarrollados para el cumplimiento del punto a) anterior, así como las acciones establecidas a partir de los resultados obtenidos en dicha evaluación.

**4.13.** Aplicar el cálculo de las productividades definidas de conformidad con el cumplimiento de la disposición 4.10 anterior, para lo cual, en adelante se deberá incluir en los informes semestrales que la UTSC emite, lo correspondiente. Para el cumplimiento de la presente disposición deberá remitir a esta Contraloría General en un plazo de 2 (dos) meses contados a partir de la emisión del informe referente al primer semestre de 2022, una certificación que acredite la aplicación del cálculo establecido en el cumplimiento de la disposición 4.10. (Ver párrafos del 2.25 al 2.52)

**4.14.** Elaborar e implementar un procedimiento para evaluar la condición de los bienes muebles e inmuebles dados en concesión, que defina los criterios con que será evaluado cada bien. Con el objeto de que la Administración disponga de una herramienta para fundamentar las inversiones en mantenimiento requeridas para garantizar que los bienes al final del plazo de concesión sean

devueltos al Estado en apego a los términos contractuales. Para acreditar la presente disposición deberá remitir a esta Contraloría General: (Ver párrafos del 2.65 al 2.79)

- a. En el plazo de 8 (ocho) meses contados a partir de la notificación del presente informe, una certificación donde se acredite la elaboración del procedimiento para evaluar la condición de los bienes concesionados.
- b. Al 31 de enero de 2023, certificar que el Informe de Resultados de la Gestión del segundo semestre de 2022 emitido por la UTSC, contiene el diagnóstico de la condición de cada uno de los bienes otorgados en concesión.

Posteriormente, al recibido de dicho informe la Junta Directiva del Instituto Costarricense del Pacífico solicitó el 1 de diciembre mediante oficio CR-INCOP-JD-2021-224 revocatoria en forma parcial del Informe, se modifiquen los hallazgos expuestos y las disposiciones.

Mediante resolución -DFOE-CIU-00002-2022 del 11 de febrero de 2022, la CGR rechazó el recurso de revocatoria presentado por la presidencia ejecutiva del INCOP, ante este rechazo se presentó recurso de apelación ante el despacho de la Contralora, recurso que fue rechazado por la CGR el 29 de julio de 2022, mediante resolución R-DC-081-2022, mediante esta resolución la CGR ajustó de oficio las disposiciones 4.5 y 4.7, para que las mismas se lean de la siguiente forma:

*4.5. Determinar el daño causado a la eficiencia de los servicios portuarios, derivado de los incumplimientos de las productividades acordadas contractualmente y establecer su cuantificación, con base en ello aplicar, conforme al ordenamiento jurídico, las acciones indemnizatorias que correspondan. Para acreditar el cumplimiento de esta disposición, deberá remitir a esta Contraloría General: (Ver párrafos del 2.25 al 2.52)*

*a. En un plazo de 4 (cuatro) meses contados a partir de la notificación del presente informe, una certificación que acredite que se realizó la determinación del daño causado a la eficiencia de los servicios portuarios, derivado de los incumplimientos de las productividades acordadas contractualmente.*

*b. Adicionalmente en un plazo de 4 (cuatro) meses contados a partir del cumplimiento del punto a) anterior, deberá certificar las acciones indemnizatorias correspondientes al ordenamiento jurídico, tomadas por esa Administración”.*

*“4.7. Con sustento en las obligaciones contractuales vigentes, definir una estrategia para solventar el rezago que presenta el mantenimiento de los bienes otorgados en concesión, teniendo en cuenta lo dispuesto en la cláusula 2.1 del contrato de concesión para la Terminal Multipropósito y la cláusula 3.9 del contrato de la Terminal Granelera y se garantice la utilización y funcionalidad de los bienes dados en concesión, de tal forma que, al término de las concesiones los bienes sean entregados a la Administración. en buenas condiciones de uso y explotación, según lo pactado contractualmente (cláusulas 5.2.3 del contrato de la Terminal Multipropósito y la cláusula 5.4 del contrato de la Terminal Granelera) y considerando lo concluido en la consultoría que el INCOP contrató mediante la Licitación Abreviada 2018LA-000013-01. Para acreditar la presente disposición deberá remitir a esta Contraloría General: (Ver párrafos del 2.80 al 2.98)*

- a. *En el plazo de 6 (seis) meses contados a partir de la notificación del presente informe, una certificación que indique la estrategia definida para solventar los rezagos identificados por la Administración. En dicha estrategia debe incorporarse al menos lo siguiente:*
  - *El monto y objeto de cada intervención.*
  - *El cronograma establecido para las atenciones, con plazos y responsables.*
  - *Monto anual definido para el mantenimiento de la infraestructura portuaria.*

- b. En el plazo de 1 (un) mes contado a partir del cumplimiento del punto a). anterior, una certificación donde se acredite que se le instruyó a la UTSC y a la SF incorporar en sus informes semestrales un estado de avance de la estrategia para solventar los rezagos en el mantenimiento de la infraestructura portuaria”.*

De forma paralela a la presentación de los recursos el INCOP ha ido atendiendo las disposiciones emitidas por la CGR, para que las mismas fueran atendidas en el plazo otorgado por el ente contralor, en el siguiente cuadro se presenta un estado detallado de cada una de las disposiciones.

**Cuadro N° 27.**

**Seguimiento de las disposiciones de la CGR por parte de la Secretaría de Fiscalización**

Informe auditoría especial DFOE-CIU-IF-0008-2021				
Disposición #	Objeto de Disposición	Estado cumplimiento por CGR	observaciones generales	Seguimiento a la Implementación
4.4	Estrategia cumplimiento productividades	Proceso verificación		Se comunicó al concesionario la estrategia aprobada para su implementación Concesionario presentó recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante Recursos fueron rechazados por la GG y JD
4.5	Determina daño causado servicio publico	En espera respuesta solicitud ampliación de plazo	Se presentó de forma parcial lo solicitado Se solicitó plazo con el fin de contratar perito para validar el análisis realizado por la administración previo a iniciar los procesos legales contra la concesionaria	
4.6	Estrategia mantenimiento bienes	Proceso verificación		Se comunicó al concesionario la estrategia aprobada para su implementación Concesionario presentó recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante Recursos fueron rechazados por la GG y JD
4.7	Estrategia de rezago de bienes	Proceso verificación		Se comunicó al concesionario la estrategia aprobada para su implementación Concesionario presentó recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante Recursos fueron rechazados por la GG y JD
4.8	Crear perfil plaza UTSC	cumplida		
4.9	Formalizar plaza en estructura organizacional de INCOP	Proceso verificación		
4.10.	Instruir a la UTSC cumpla con los parametros definidos en el contrato	Proceso verificación	Se remitió a la CGR informe semestral I y II semestre de 2022	Relacionada con el cumplimiento de la disposición 4.4.
4.11	mecanismo evaluación satisfacción de los clientes	cumplida		En noviembre de 2022 se realizó la primera evaluación de satisfacción de los clientes
4.12	establecer los indicadores de gestión portuaria	En espera respuesta solicitud ampliación de plazo	UTSC solicitó ampliación de plazo para realizar ajustes a los indicadores establecidos	Los indicadores creadores se estan incluyendo en el análisis de los informes semestrales
4.13	Incluir criterios de productividad en los informes semestrales	Proceso verificación	Se presentó en el informe semestral del II semestre de 2022	Para el análisis de la productividad se aplico la estrategia aprobada por JD para cumplimiento disposición 4.4.
4.14	procedimiento para control de bienes concesionados	En espera respuesta solicitud ampliación de plazo	UTSC solicitó ampliación de plazo para realizar contratación de empresa	La UTSC formalizó un instructivo para definir el procedimiento de control de los bienes concesionados

Fuente: Secretaría Fiscalización INCOP.

## 8.1. Seguimiento de estrategias de mantenimiento de infraestructura

En cumplimiento al Informe DFOE-CIU-IF-00008-2021, denominado: “informe de auditoría de carácter especial sobre el cumplimiento del INCOP en el control de las concesiones de Puerto Caldera”, específicamente en la disposición 4.7:

“...Definir una estrategia para solventar el rezago que presenta el mantenimiento de los bienes otorgados en concesión. Para acreditar la presente disposición deberá remitir a esta Contraloría General: (Ver párrafos del 2.80 al 2.98)

- a. En el plazo de 6 (seis) meses contados a partir de la notificación del presente informe, una certificación que indique la estrategia definida para solventar los rezagos identificados por la Administración. En dicha estrategia debe incorporarse al menos lo siguiente:
  - El monto y objeto de cada intervención.
  - El cronograma establecido para las atenciones, con plazos y responsables.
  - Monto anual definido para el mantenimiento de la infraestructura portuaria, valorando, en caso de que se estime necesario, reajustar el monto definido actualmente.
- b. En el plazo de 1 (un) mes contado a partir del cumplimiento del punto a). anterior, una certificación donde se acredite que se le instruyó a la UTSC **y a la SF incorporar en sus informes semestrales un estado de avance de la estrategia para solventar los rezagos en el mantenimiento de la infraestructura portuaria**

Esta Secretaría de Fiscalización procede a informar sobre el estado de avance de dicha estrategia para solventar los rezagos en el mantenimiento de la terminal portuaria.

La Junta directiva de INCOP mediante acuerdo N°4 de la sesión 4353 del 14 de setiembre de 2022, aprobó la estrategia presentada por la UTSC, para solventar el rezago que presenta el mantenimiento de la terminal de Puerto Caldera.

Así mismo se le ordena al concesionario SPC ejecutar un monto de \$2,367,317.83 para alcanzar la condición normal de operación y evitar que continúe el rezago; así como ajustar el monto del plan de mantenimiento anual pasando de \$565.463,00 de acuerdo con la tabla 17 del modelo financiero a un monto mínimo de \$1.464.002,74.

La Concesionaria presentó un recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante contra la instrucción de la Gerencia General realizada mediante el oficio de CR-INCOP-GG-2022-0749, alegando principalmente la violación al debido proceso, al principio de confianza legítima y al principio de intangibilidad de los actos propios.

Mediante el oficio CR-INCOP-GG-2022-0881 del 07 de octubre de 2022, la Gerencia comunicó a la Concesionaria la suspensión del trámite de resolución de recurso presentado, siendo que el INCOP traslado el recurso a la CGR para que se pronunciara al respecto.

Posteriormente mediante oficio SPC-GG-177-2022 del 14 de diciembre de 2022, la concesionaria presentó la propuesta de plan de mantenimiento de infraestructura (PMI) 2023.

Como respuesta a esta propuesta mediante oficio CR-INCOP-GG-2023-0023 del 12 de enero de

2023, la Gerencia General lo rechaza debido a que el monto y las actividades de mantenimiento propuestas por el concesionario a realizar durante el 2023, no se ajustan a la estrategia definida y aprobada por la junta directiva.

A la fecha de cierre de este informe la administración de INCOP no cuenta con un plan de mantenimiento de infraestructura aprobado, donde se definan con claridad y en forma consensuada las actividades de mantenimiento a realizar y el monto a ejecutar de las mismas.

## 9. Conclusiones.

### 9.1. Conclusiones legales.

Desde el Ámbito Legal los Contrato de Concesión, a la fecha no presentan incumplimientos de las obligaciones adquiridas, la administración da un seguimiento razonable del cumplimiento de estos aspectos, en cuanto al seguimiento de cumplimiento de recomendaciones de esta Secretaría de Fiscalización, se incluyó como anexo 2 a este informe un cuadro del estado de cumplimiento de estas.

### 9.2. Conclusiones operativas.

#### 9.2.1. SPC.

- La movilización de carga en Puerto Caldera durante el segundo semestre del año 2022; fue 1 312 507,64 tm movilizadas y experimentó un decrecimiento de un 7% con respecto al mismo período del año 2021.
- La movilización de TEUS en Puerto Caldera para el año 2022, fue de 272 842 TEUS y experimentó un decrecimiento del 4.5 % respecto a su homólogo 2021.
- Se concluye que, para el período de estudio, un porcentaje de las motonaves arribadas al puerto no han alcanzado el rendimiento propuesto por la SPC (o sus diferentes modalidades, según oficio SPC-GG-092-2022), exigidos por la Administración Concedente, en el reglamento general de servicios portuarios de INCOP. (Ver detalle anexo 1)
- Arribaron un total de 163 naves portacontenedores a la terminal durante el segundo semestre del año 2022.
- El tiempo promedio de espera de los buques portacontenedores para el semestre en estudio es de 14 horas y aumentó 7 horas con respecto al primer semestre del 2021.
- Las tasas de ocupación del puesto 1 y 4 (90% y 91%) se consideran excesivas con un porcentaje de uso mayor al recomendado por la práctica portuaria, mientras que el puesto 2 y 3 tiene un uso ocioso (43% y 34%), ya que por restricciones de profundidad y metros lineales de atraque queda limitada para la atención de pequeñas embarcaciones con calados menores a 7,5 m.
- Se presentaron los informes de cumplimiento anuales de cada uno de los planes a saber: Mantenimiento de Infraestructura, Calidad, Gestión y Operaciones.
- Las actividades de mantenimiento de infraestructura portuaria se desarrollaron acorde al plan de mantenimiento y al cronograma presentado por la SPC para el año 2022, se invirtió un total de USD \$595 628,27 USD (IVA incluido), este monto se hace insuficiente

para atender las necesidades de mantenimiento que el Puerto de Caldera requiere en materia de infraestructura.

- En cuanto a mantenimiento preventivo y correctivo de equipo, la Concesionaria invirtió un total de USD \$2 671 878,10 durante el año 2022.
- La SPC S.A presentó una propuesta de renovación de la flota de reachstackers de Puerto Caldera ante la administración concedente y según reuniones de seguimiento llevadas a cabo entre el INCOP y el Concesionario, se informa que los equipos nuevos arribaron al puerto de Caldera en el segundo semestre del 2022 (11 de diciembre y 26 de diciembre de 2022) siendo un total de 4 máquinas nuevas, marca Konecrane, modelo SMW 4632 TC6, año 2022, con capacidad para levantar hasta 45 toneladas, con un monto total de inversión de USD \$2 400 000.
- 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 7 certificaciones: ISO 9001:2015; ISO 14001:2015, ISO 28000:2007, ISO 50001:2018, PBIP, Esencial Costa Rica y la más reciente Carbono inventario, las cuales al cierre de este informe se encuentra todas al día.
- INCOP forma parte del Comité Técnico INTE CTN 57 Transporte y Logística, cuyo objetivo es desarrollar proyectos de norma para establecer los requisitos mínimos de calidad de los servicios en puertos y embarcaciones.
- Se mantiene la certificación al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), validez hasta el 30 de junio del 2023, según oficio N°DVMP-DNS-2022-639 de la Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT.
- Las actividades de Gestión Ambiental se rigen por los compromisos ambientales adquiridos por la normativa vigente (PGA-SETENA) y las normas internacionales (ISO 14000).

#### 9.2.2. SPGC.

- Se movilizaron un total de 1 279 503,92 tm de graneles en puerto Caldera para el segundo semestre del año 2022, un 10% más al compararlo con el mismo período del año 2021, donde se registraron 1 161 716,83 tm.
- El principal producto comestibles movilizados en Puerto Caldera es el Maíz Amarillo.
- Los principales productos no comestibles movilizados en Puerto Caldera son Clinker, Petcoke y fertilizantes.
- Se concluye que, para el período de estudio, un porcentaje de las motonaves graneleras arribadas al puerto no han alcanzado el rendimiento contractual. (ver detalle anexo 1)
- Para mejorar los rendimientos de movilización de cereales (600 tm/h) y fertilizantes (500 tm/h) se debe modernizar el sistema de descarga de acuerdo con las recomendaciones del Plan Maestro del Litoral del Pacífico.

- Durante el segundo semestre del año 2022 arribaron a la terminal granelera un total de 73 buques graneleros (en promedio 12 buques graneleros por mes), lo que representa un crecimiento de un 9% con respecto al segundo semestre del 2021.
- En el periodo en estudio, el tiempo de espera en promedio para los buques graneleros es de 164 horas (6 días), lo que representa 62 horas más que el mismo periodo del año 2021.
- En total el monto invertido durante el año 2022 en mantenimiento de muelle granelero (muelle 4), fue de USD \$234.249 (USD \$97.632 en el área de Ingeniería + USD \$136.617 en el área de Equipos).
- 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 7 certificaciones: ISO 9001:2015; ISO 14001:2015, ISO 28000:2007, ISO 50001:2018, PBIP, Esencial Costa Rica y la más reciente Carbono inventario.
- Durante el semestre en evaluación se ha realizado la batimetría de control (noviembre 2022); cumpliendo así con lo estipulado contractualmente.

### 9.2.3. 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 semestre de estudio se efectuaron los trabajos en carena al remolcador Choroy de la flota de SAAM, al cierre del periodo de este informe, la UTSC de INCOP, no ha presentado el informe donde avala que los trabajos realizados en la carena al remolcador Choroy, se apegan razonablemente con todo lo requerido en el anexo D del contrato de Concesión de Servicios 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.

#### 9.2.4. Terminal Portuaria de Quepos.

- La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Quepos, durante el segundo semestre del año 2022, fue de 3 872,98 tm, la cual experimentó un crecimiento importante respecto al mismo periodo del año 2021, donde se movilizaron 1 470 tm.
- Arribaron a la Terminal de Quepos un total de 1 344 naves para el semestre en estudio, lo cual representa un crecimiento de un 14% con respecto al mismo periodo del año 2021.
- La Terminal Portuaria de Quepos, Administrada por el INCOP, registró durante el segundo semestre del 2022 un total de 3 144 movimientos de pasajeros.
- El plan de mantenimiento de infraestructura de la terminal de Quepos ha sido implementado de manera razonable, sin embargo se requiere que la administración de INCOP le dé prioridad a la intervención en diferentes elementos de la infraestructura portuaria como por ejemplo el puente de acceso.
- Se continúa con la Alianza público-privada entre INCOP y MARTEC que facilita la operación y crecimiento de la maricultura sostenible de Pargo de allí la movilización de carga de esta Terminal.
- La DOP tomó la decisión de limitar las cargas admisibles al muelle, según se detalla en el oficio CR-INCOP-MQ-2022-0079, sin embargo, la intervención total para rehabilitar la infraestructura con base en el Informe INF-OP-21-09-396, fue programado por la DOP y avalado por la Gerencia General para el periodo 2024-2025, según el Plan de Gestión Integral para el mantenimiento de la infraestructura portuaria y las ayudas a la navegación.
- Esta terminal cuenta con póliza de riesgos para los trabajadores, seguro de todo riesgo y póliza de responsabilidad civil.
- La Terminal Portuaria de Quepos cuenta con el permiso del Ministerio de Salud vigente al 30 de septiembre del año 2024.

#### 9.2.5. Terminal Portuaria de Puntarenas.

- La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Puntarenas, durante el segundo semestre del año 2022, fue de 2 028 tm.
- La terminal de Puntarenas registra el arribo de 35 buques durante el periodo en estudio.
- La Terminal Portuaria de Puntarenas Administrada por el INCOP, registró durante el segundo semestre del 2022 un total de 25 551 pasajeros.
- Esta terminal cuenta con póliza de riesgos para los trabajadores y seguro de todo riesgo y póliza de responsabilidad civil.
- La Terminal Portuaria de Puntarenas cuenta con el permiso del Ministerio de Salud.
- El certificado para el cumplimiento de las disposiciones y lineamientos establecidos por el Código PBIP, emitido por la autoridad designada (MOPT), se encuentra vigente.
- Esta Secretaría de Fiscalización recomendó a la Gerencia General de INCOP, buscar los recursos económicos y materiales a fin de intervenir lo antes posible las vigas doble T y la losa del muelle de Puntarenas, identificadas en mal estado de acuerdo con el informe de Camacho & Mora y la inspección realizada por esta unidad, se le dará seguimiento en el primer semestre del 2023.
- Se realizó inspecciones a la Terminal Portuaria de Puntarenas en horario nocturno, con la finalidad de observar el funcionamiento del sistema de iluminación en el muelle, incluyendo reflectores y demás elementos, para verificar si hay una visibilidad adecuada en la operación portuaria.

#### 9.2.6. Terminal Portuaria de Golfito.

- La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Golfito, durante el segundo semestre del año 2022, fue de 133 688 Tm y experimentó un decrecimiento de un 5 % con respecto al mismo periodo del año 2021, donde se movilizaron 140 938 Tm.
- Arribaron a la terminal un total de 70 buques durante el semestre en estudio, lo que representó un crecimiento de un 46%, al compararlo con el mismo periodo del año 2021.
- La Terminal Portuaria de Golfito, Administrada por el INCOP, registró durante el segundo semestre del 2022 un total de 766 pasajeros.
- Esta terminal cuenta con póliza de riesgos para los trabajadores y seguro de todo riesgo y póliza de responsabilidad civil.
- La Terminal Portuaria de Golfito cuenta con el permiso del Ministerio de Salud con vigencia hasta el año 2027
- Se observa que la bitas N° 09, 10, 12, 16, 17 y 21 se encontraba sin 2 de los 6 pernos de sujeción, además, la bita N°11 presenta en su base una protección en concreto que a pesar de evitar que los pernos se oxiden con mayor facilidad, no permite observar el estado de estos.
- Se avanza con algunas de las observaciones realizadas por el Mopt para la obtención del código PBIP el muelle de Golfito.
- Se le recomendó a la Administración de INCOP, iniciar cuanto antes con las reparaciones de los componentes de infraestructura indicados en el informe “ Estado de Conservación del Muelle de Golfito, Camacho & Mora”, especialmente pilotes.

- Se revisó el estado de cada uno de los postes de iluminación, lámparas, así también como los reflectores en el puente de acceso, muelle y en el dique los cuales se encuentra en buen estado.

### 9.3. Conclusiones Económico – financieras.

#### 9.3.1. SPC S.A.

Durante el periodo 2022, los ingresos de SPC S.A. se incrementaron un 6,6% en comparación al mismo período de 2021, dicho incremento fue producto del crecimiento de la carga general, hierro y vehículos; es importante mencionar que los TEUS disminuyeron un -4,5%, con los resultados obtenidos nuestra expectativa sigue siendo positiva, la compañía exhibió su estabilidad en los peores momentos de estrés financiero, y ahora se recupera, SPC S.A. reportó muy buenos niveles de ingresos, muy buena capacidad de generar ganancias y flujo de caja, redundando en sólidos indicadores financieros.

SPC S. A. al representar el 83% de los ingresos de canon del INCOP, en el cierre del año 2022 se obtuvo un monto de USD\$7.5 millones, que ha representado un fuerte impacto positivo en las finanzas de la institución, permitió reflejar al cierre del año 2022 un aumento del 7% en los ingresos de canon del INCOP frente al mismo periodo del año anterior.

#### 9.3.2. SPGC S.A.

A diciembre 2022 los ingresos reflejan un fuerte incremento del 11%, la compañía ha mostrado su estabilidad en los peores momentos de estrés financiero, en este periodo SPGC S.A. reportó muy buenos niveles de ingresos, muy buena capacidad de generar ganancias y flujo de caja, redundando en sólidos indicadores financieros.

SPGC S. A. al representar el 11% de los ingresos de canon del INCOP, en el cierre del año 2022 se obtuvo un monto de USD\$1 millón, esto ha representado un fuerte impacto positivo en las finanzas del fideicomiso, ya que el 100% de estos ingresos son destinados para la inversión en obra turística de la Provincia.

Durante el mes de febrero del 2022, se aprobó un nuevo pliego tarifario, que empezó a regir a partir de marzo del 2022 dado su publicación en la Gaceta.

#### 9.3.3. SAAM.

A diciembre 2022 los ingresos de SAAM reflejan un fuerte incremento del 11% de sus ingresos, la compañía demostró el año anterior estabilidad en los peores momentos de estrés financiero, este año SAAM reportó adecuados niveles de ingresos, capacidad de generar ganancias y flujo de caja, redundando en satisfactorios indicadores financieros.

SAAM al representar el 5% de los ingresos de canon del INCOP, al cierre del 2022 registró un monto de USD\$380.928, que representa un impacto positivo en las finanzas de la institución.

#### 9.3.4. Puertos administrados por INCOP.

Durante el periodo 2022, los ingresos generados por los puertos administrados por INCOP experimentaron un fuerte incremento del 41% comparado con el año 2021, debido principalmente al cobro de la tarifa de fondeo y de ayudas a la navegación.

Actualmente los ingresos propios de los puertos administrados por INCOP representa el 42% de los ingresos operativos de la Institución, la institución demostró en la pandemia estabilidad en los peores momentos de estrés financiero, al cierre del 2022 se registró un incremento del 19% en los ingresos propios del INCOP que en término absolutos registra ingresos por un monto de USD\$6.4 millones, al reportar mayores niveles de ingresos, mejoró su capacidad de generar ganancias y flujo de caja, redundando en satisfactorios indicadores financieros.

### 10. Recomendaciones.

1. Debido a que desde el año 2012, no se ha realizado un ajuste tarifario a los servicios portuarios, la administración de INCOP a través del área financiera de la UTSC deberá de realizar a lo interno una revisión de todas las tarifas a los servicios prestados por la Sociedad Portuaria de Caldera, a fin de valorar su ajusté y/o actualización ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos Aresep de conformidad con procedimientos de este ente regulador, para lo cual se otorga un plazo de 6 meses a fin de presentar a esta Secretaria de Fiscalización los documentos que sustenten el ajuste tarifario o por el contrario que se mantengan dichos costos.
2. Se recomienda a la Unidad Técnica de Supervisión y Control, que tome las acciones administrativas que correspondan a fin de disponer de la maquinaria que fue dada en concesión según acta de entrega del 2006 y se encuentra en desuso por parte del concesionario, todo lo anterior de acuerdo con el apartado 1.6.3 Objeción y Exclusión de bienes del Contrato de Concesión, para lo cual se otorga un plazo de 6 meses para disponer adecuadamente de esta maquinaria.
3. Se recomienda a la Junta Directiva considere tomar un acuerdo, para que se le instruya a la Gerencia General que plantee una solicitud ante Ministerio de Obras Públicas y Transporte, de regular en todo ámbito la actividad portuaria realizada en Punta Morales.
4. Se recomienda que la Dirección de Operaciones Portuarias de INCOP, definan los eximentes de cobro de Fondeo a las naves que arriben al Puerto, cuando se presenten acciones que sean producto de las ineficiencias de Puerto y que el INCOP realice un ordenamiento sobre la maniobra de fondeo a la nave, para lo cual dispone de un plazo de 6 meses.
5. La Gerencia General de INCOP deberá de realizar las valorares técnicas, económicas y jurídicas a fin de definir si se requiere o no la implementación de los servicios de

Remolcaje y lanchaje en Golfito, para lo cual se otorga un plazo de 6 meses a fin de presentar a esta Secretaría de Fiscalización los documentos que sustenten dicho criterio.

6. Debido a que se han presentado algunos incumplimientos a las productividades tanto de los Buques portacontenedores como Graneleros durante el semestre en estudio, se le solicita a la Gerencia General indicar que acciones tomara derivadas de estos posibles incumplimientos, todo en concordancia con la estrategia definida para atender la recomendación 4.4 del informe DFOE-CIU-00008-2021 de la Contraloría General de la Republica.