

**RE-0574-RG-2024**

**San José, a las dieciséis horas con treinta y ocho minutos del veintiséis de setiembre de dos mil veinticuatro.**

**CRITERIO TÉCNICO VINCULANTE SOBRE LA ESTRUCTURA TARIFARIA, PARÁMETROS DE AJUSTE Y EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE PUERTO CALDERA CONFORME AL ARTÍCULO 21 DE LA LEY N°7762 Y ARTÍCULO 7 DEL DECRETO EJECUTIVO N°27098-MOPT**

---

**EXPEDIENTE OT-164-2024**

**RESULTANDO QUE:**

- I. El 11 de setiembre de 2024, el señor Wagner Alberto Quesada Céspedes, en su condición de Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (en adelante Incop), remitió vía correo electrónico a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep) el oficio CR-INCOP-PE-0546-2024, relacionado con la consulta relativa a la estructura tarifaria, parámetros de ajuste y evaluación de la calidad del servicio del proyecto “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera” (folios 4 al 1222).
- II. El 11 de setiembre de 2024, mediante el memorando ME-0517-RG-2024, el Regulador General remitió a la Intendencia de Transporte la solicitud presentada por el Incop para su análisis (folio 3).
- III. El 13 de setiembre de 2024, mediante el Auto de Prevención AP-0101-IT-2024, se solicitó al Incop información adicional necesaria para el análisis de la solicitud, otorgándole el plazo de 10 días hábiles para su atención (folios 1223 al 1226). Dicha prevención tuvo efectos suspensivos en cuanto al plazo legal establecido para emitir el criterio vinculante, conforme a lo indicado en la materia por la Procuraduría General de la República en el dictamen C-321-2009.
- IV. El auto de prevención AP-0101-IT-2024 se notificó al Incop el 13 de setiembre de 2024 (folios 1228 al 1229), de modo que el plazo otorgado vencía el 27 de setiembre de 2024.

- V. El 17 de setiembre de 2024, el Incop remitió vía correo electrónico el oficio CR-INCOP-PE-0560-2024 con la respuesta al Auto de Prevención AP-0101-IT-2024 (folio 1230).
- VI. La solicitud de marras fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0274-IT-2024 del 26 de setiembre de 2024, que corre agregado al expediente.
- VII. Se han observado en los procedimientos los plazos de ley, cumpliendo con el plazo de los 10 días hábiles establecido en la Ley 7762.

**CONSIDERANDO QUE:**

- I. Analizado el informe técnico IN-0274-IT-2024 del 26 de setiembre de 2024, el mismo es acogido en todos sus extremos y como tal servirá de base para el dictado de la presente resolución, y por ende conviene extraer del mismo lo siguiente:

“(…)

***B. COMPETENCIA DEL REGULADOR GENERAL***

*Conforme con lo establecido en el artículo 57 incisos 3) y 8) de la Ley N° 7593, (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos), en relación con el artículo 9 incisos 3) y 8) del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora y su Órgano Desconcentrado (RIOF), corresponde al Regulador General:*

“(…)

*3. Ejercer la representación judicial y extrajudicial de la Institución.*

(…)

*8. Suscribir los contratos de concesión para los servicios públicos que así lo requieran.*

(…)”

*Teniendo en consideración el marco jurídico legal e infra legal supra citado, y siendo que es el Regulador General quien está facultado para ejercer la representación judicial y extrajudicial de la Aresep, es decir, la voluntad del*

*legislador fue otorgar una representación multinivel “administrativa y judicial” al Regulador General, asimismo, al atribuirle la competencia para suscribir los contratos de concesión para los servicios públicos que así lo requieran, se colige que corresponde al Regulador General emitir el acto administrativo mediante el cual la Aresep rinde criterio vinculante para el órgano o ente consultante respecto de la estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste, así como de evaluación de calidad del servicio, en relación con el Proyecto de Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera, en los términos establecidos por el artículo 21 inciso 2) de la Ley N° 7762 (Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, del 14 de abril de 1998 y sus reformas).*

### **C. ASPECTOS RELEVANTES**

#### **C.1. Marco legal**

*Conforme con el ordenamiento jurídico costarricense corresponde a la Aresep la regulación de los servicios públicos definidos por ley (art. 3 inciso a de la Ley 7593), entre ellos, los servicios marítimos que se brindan en los puertos nacionales, en concordancia con lo dispuesto por el artículo 5 inciso g) de la ley 7593. Este régimen pleno de regulación que se mantiene en el tiempo y que somete al regulado a una relación de sujeción especial durante el tiempo que perdure el título habilitante; queda excepcionado cuando el objeto concesionado supone el diseño, planificación, el financiamiento, la construcción, la conservación, la ampliación o la reparación de cualquier bien inmueble público, así como la explotación y prestación de un servicio público que permitan financiar en el tiempo las inversiones que al efecto se realicen (art. 1 inciso 2. Subinciso b) Ley 7762); en este último caso, un cambio en el objeto supone también un cambio en el régimen jurídico, otorgándole la Ley General de Concesiones de Obras Públicas con Servicios Públicos a la Aresep, una participación de menor alcance que aquella dispuesta en su propia Ley de creación.*

*Es decir, si bien la Ley 7593 en su artículo 5 otorga a la Aresep la competencia de la regulación de los servicios marítimos prestados en puertos nacionales, cuando estos servicios forman parte de proyectos de concesión de obra pública son cobijados por la Ley 7762. Por lo tanto, en eso casos, el alcance de las competencias y responsabilidades de la Aresep se ve limitado a lo dispuesto en la Ley 7762 y su reglamento.*

*Ahora bien, teniendo esta claridad , se debe señalar que la Ley N° 7762 “Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos” establece la potestad a la Administración Pública de suscribir contratos de concesión de obras públicas con servicios públicos, detallándose en el*

*artículo 1 de la mencionada ley las definiciones de cada tipo de concesiones (Concesión de obra pública, Concesión de obra pública con servicio público) y a su vez recurriendo al artículo 2 del cuerpo normativa supracitado, nos establece la cobertura de la Administración delimitando sobre qué se puede concesionar, siendo para nuestros efectos importante acudir al inciso 2 del cardinal supra citado, que señala dentro de esas coberturas la posibilidad para concesionar por obra pública los muelles, tanto nuevos como existentes, así como los servicios que ahí se presten, eso sí siguiendo los procedimientos dispuestos en esa misma ley.*

*Al respecto el artículo 2 de la Ley referida señala lo siguiente:*

*“(…)*

*Artículo 2.- Cobertura*

*1.- Toda obra y su explotación son susceptibles de concesión cuando existan razones de interés público, que deberán constar en el expediente mediante acto razonado. Se exceptúan de la aplicación de esta Ley las telecomunicaciones, la electricidad y los servicios de salud.*

*2.- Los ferrocarriles, las ferrovías, los muelles y los aeropuertos internacionales, tanto nuevos como existentes, así como los servicios que ahí se presten, únicamente podrán ser otorgados en concesión mediante los procedimientos dispuestos en esta ley.*

*(…)”*

*Como parte de esos procedimientos ordenados por el legislador en la ley N° 7762 se establecieron en el artículo 21, las competencias dentro de este marco de dicha ley, qué debe verificar la Aresep para emitir un criterio vinculante, siendo en concreto lo siguiente*

- 1. Estructura tarifaria.*
- 2. Parámetros de ajuste que se incorporarán en el cartel de licitación.*
- 3. Parámetros que se utilizarán para evaluar la calidad del servicio.*

*Específicamente el citado artículo señala:*

*“Artículo 21.- Trámite*

*1.- Corresponderá a la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de*

*Concesiones realizar las actividades y los estudios necesarios para preparar la licitación de la concesión. Dentro de los estudios deberá incluirse el de impacto ambiental; para ello se dará audiencia por cinco días hábiles al Ministerio del Ambiente y Energía, a fin de que determine el tipo de estudio por realizar. Terminado el estudio, se dará nueva audiencia a este Ministerio, que dispondrá de un plazo improrrogable de quince días hábiles para pronunciarse y su criterio será vinculante. Transcurrido este plazo sin recibir ninguna respuesta, se interpretará que el Ministerio no tiene objeciones.*

*2.- La Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones deberá consultar, a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, la estructura tarifaria y los parámetros de ajuste que se incorporarán en el cartel de licitación; asimismo, los parámetros que se utilizarán para evaluar la calidad del servicio. Esta Autoridad dispondrá de diez días hábiles para rendir su criterio, el cual será vinculante. Transcurrido este plazo sin recibir respuesta, se interpretará que la Autoridad no tiene objeciones.*

*3.- Realizados los estudios y demostrada la factibilidad del proyecto, la Secretaría Técnica procederá a elaborar el cartel de licitación, que será sometido a la aprobación del Consejo Nacional de Concesiones.*

*4.- Cuando la Administración concedente sea un ente del sector descentralizado, territorial e institucional, o una empresa pública y no haya convenido en que el Consejo Nacional de Concesiones realice el procedimiento de selección del concesionario y la ejecución del contrato de concesión, corresponderá al respectivo ente público realizar los estudios y actividades necesarios para preparar la licitación de la concesión, siguiendo los parámetros establecidos en esta ley y su reglamento, para la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones.*

*5.- Una vez aprobado el cartel por el Consejo Nacional de Concesiones o el jerarca de la Administración concedente, deberá publicarse un resumen de él en La Gaceta, con lo cual se entenderá iniciado el proceso de licitación. El resumen deberá publicarse, además, en dos diarios de mayor circulación nacional.” (el original no está subrayado).*

*Adicionalmente, el artículo 7 del Decreto Ejecutivo N°27098-MOPT (Reglamento a la ley 7762), establece lo siguiente:*

*“Artículo 7°-Actuaciones preparatorias.*

*(...)*

*7.3 Consulta a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos sobre la estructura tarifaria y los parámetros de ajuste que se incorporarán en el cartel. Igualmente se consultarán los parámetros que serán utilizados para evaluar la calidad del servicio.*

*Esa Autoridad dispondrá de diez días hábiles para pronunciarse. Transcurrido este plazo sin recibir respuesta, se interpretará que la Autoridad no tiene objeciones que realizar. El criterio de la Autoridad Reguladora es vinculante para la Administración concedente.*

*En la misma consulta, se solicitará a la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, establecer los parámetros para fijar los costos de los servicios de fiscalización y control. Una vez establecida, esta se revisará únicamente a gestión de la Administración concedente o del concesionario.*

*En los casos en que se resuelva realizar la etapa de precalificación, la consulta a que se refiere este numeral estará sujeta a lo que se dispone en el artículo 11 del presente Reglamento.*

*(...)”*

*Dicho lo anterior y tratándose puntualmente del proyecto “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”, el Incop en conjunto con el IFC (Internacional Finance Corporation) del Banco Mundial, plantean dicho proyecto con el objetivo de modernizar y ampliar el puerto de Caldera, mejorar la infraestructura y el equipo existente bajo el esquema de concesión de obra pública con servicio público.*

*Ahora bien, al haberse definido que la modernización del Puerto de Caldera se desarrolle por medio de concesión de obra pública, se tiene que la Ley N° 7762 va a regir para este proyecto como la ley especial y de acatamiento obligatorio incluida la Aresep, ergo no pudiendo aplicar la Autoridad Reguladora la Ley N° 7593 en lo concerniente a la ejecución de sus fijaciones tarifarias definidas en dicho cuerpo normativo, lo que implica que se debe cumplir con el mandato del legislador y velar a través de un criterio vinculante con la responsabilidad y competencias encomendadas en la ley especial N° 7762 que aplica a este caso.*



*Por otra parte, como se indicó previamente, es importante apuntar que la correlación entre las leyes N° 7593 y N° 7762 viene a darse en que, si bien la Aresep regula precisamente los servicios marítimos en los puertos nacionales, la Ley General de Concesión de Obras Públicas, establece concesiones de obras pública con servicio público, y en esa idea del legislador es que se da la actuación de la Autoridad Reguladora, con las limitaciones y alcances que establece la Ley N° 7762.*

*Por lo tanto, el presente informe desarrolla el análisis particular por parte de la Aresep de la estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste, así como los parámetros para la evaluación de la calidad del servicio para el proyecto de modernización de infraestructura y equipamiento de Puerto Caldera, tal y como lo delimita la Ley No. 7762 y no la Ley No. 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos), y los costos de fiscalización y control según lo dispuesto en el artículo 7, inciso 3 del Decreto 27098-MOPT.*

*Nótese que en este caso la administración concedente es el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, por lo tanto, según lo dispuesto en el inciso 4 del artículo 21 de la Ley N° 7762, es el ente responsable de ejecutar lo establecido en dicha ley para la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones. Por lo tanto, la solicitud del criterio vinculante sobre el proyecto que se tramita en este expediente administrativo fue presentada por el Incop ante la Aresep.*

*Por último, es necesario aclarar que el criterio que se emite en este acto por parte de la Aresep es considerado un acto preparatorio o de trámite, lo que implica que no constituye una resolución final que pueda ser impugnada directamente, según lo dictaminado por el Tribunal Contencioso Administrativo, Sección Sexta, en la sentencia No. 0153-2012-VI de las 8:45 horas del 6 de agosto de 2012. Por consiguiente, el criterio vinculante que emite la ARESEP es un acto preparatorio y no un acto final, con base en la doctrina del artículo 163 inciso 2) de la Ley General de la Administración Pública (LGAP), solo podría ser impugnado junto con el acto final (es decir, el cartel de licitación o el contrato de concesión). Sobre la sentencia antes referenciada, es preciso señalar lo siguiente:*

*“(...)*

*V.- Sobre la legitimación de la ARESEP. (...)*

*En esta línea, conviene precisar, el artículo 21 de la Ley No. 7762 señala la obligatoriedad de la consulta que la Secretaría Técnica del CNC debe realizar a la ARESEP sobre la estructura tarifaria y los parámetros de ajuste que se incorporarán en el cartel de licitación; así*

*como de los parámetros que se utilizarán para evaluar la calidad del servicio, dictamen a emitirse en el plazo de diez días y cuya naturaleza será vinculante. (...). Lleva razón el mandatario de este ente administrativo en cuanto a que su participación dentro del trámite de la TCM -acorde a la Ley No. 7762- se limita a atender la consulta sobre tarifas, estructura, modelos de ajuste y principios de calidad, así como los costos para inversión, según el canon 7 del Reglamento a la Ley No. 7762. En este trámite, la ARESEP propone una tarifa máxima, pero es el contrato el instrumento que fija la remuneración definitiva, así como sus mecanismos de ajuste. Luego de esta consulta, solo ostenta competencias de conocer de los aspectos económicos de la concesión si hay divergencia entre la Administración concedente y el concesionario, en tanto se formula el recurso de apelación, o bien, si se presentan denuncias por prestación defectuosa del servicio -art. 41 Ley No. 7762-. (...) Por otro lado, debe añadirse, ese dictamen emitido consiste en un acto de trámite, preparatorio, obligatorio y vinculante, pero interno a fin de cuentas. Por ende, conforme el canon 163.2 LGAP, ese acto solo puede atacarse junto con el acto final que lo contiene. (...)*

## **C.2. Sobre el proyecto “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”**

*De acuerdo con lo señalado en el documento denominado: “MODERNIZACION DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE PUERTO CALDERA. Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”, el proyecto consiste en el financiamiento, diseño, construcción, operación y el mantenimiento de la expansión y modernización de Puerto Caldera por un plazo de 30 años.*

*La futura concesión agrupará las actuales concesiones otorgadas a las empresas Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) y Sociedad Portuaria Granelera de Caldera (SPGC) en un solo contrato de concesión, de manera que todos los servicios públicos portuarios que se brinden en las terminales de Puerto Caldera estarán bajo la responsabilidad de un mismo concesionario.*

*Como parte de las características del proyecto, el Incop ha señalado en su consulta ante la Aresep que: “ Las actuaciones previstas se corresponden con la construcción de un nuevo muelle de contenedores que renueve y reemplace al actual, a la par que permite la ampliación de la zona de patios; la extensión del muelle actual de graneles de manera que se cuente con un*



*puesto de atraque adicional; y la construcción de una nueva terminal de carga general y Ro-Ro que dé servicio a estos tipos de carga sin interferir con el manejo de la carga contenerizada. Además, se plantea la construcción de un antepuerto para solventar la congestión en los accesos al puerto; la remodelación, ampliación y reorganización de la zona de patios para el almacenamiento de carga; y la reubicación de muelles auxiliares y edificios. Asimismo, se renovará el equipamiento actual para el manejo de carga y se dotarán de las unidades nuevas adicionales que requiera la nueva infraestructura y que sea necesaria para atender la futura demanda”.*

#### **D. DESCRIPCIÓN DE VARIABLES**

*Basados en la información remitida por el Incop mediante los oficios CR-INCOP-PE-0546-2024 y CR-INCOP-PE-0560-2024 con sus anexos, se describen las siguientes variables:*

##### **D.1. Modelo económico-financiero**

*El proyecto “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”, se desarrolla a partir de un análisis financiero que considera como herramienta principal el flujo de caja del futuro concesionario para elaborar los indicadores de análisis deseados como Tasa Interna de Retorno (TIR) y Valor Actual Neto (VAN).*

*Las inversiones, los costos operacionales y costos financieros son considerados en el flujo de caja por lo que el análisis financiero es la base para la viabilidad del proyecto. En ese sentido, el informe “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera. Formulación del Proyecto a Nivel de Factibilidad”, aportado por el Incop, que contiene los resultados del estudio de factibilidad del proyecto ha señalado como parte de las conclusiones del estudio, lo siguiente:*

*“(…)*

- 1. Viabilidad Económica y Financiera: El estudio de factibilidad indica que la modernización del Puerto Caldera es económica y financieramente viable. La ampliación y mejora de la infraestructura portuaria mejorará la facilitación del comercio, atraerá inversión del sector privado y generará oportunidades de empleo. El aumento proyectado en el volumen comercial y la generación de ingresos justifican la inversión requerida para la modernización. El proyecto por sus características sería de interés de inversionistas y operadores.*

(...)

*En conclusión, se tienen los elementos para avanzar a la fase de elaboración del cartel y licitación para garantizar la implementación de una concesión exitosa para los planes de modernización de Puerto Caldera.*

(...)"

## **D.2. Estructura tarifaria**

*De acuerdo con lo señalado por el Incop en su consulta, el proyecto "Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera" incluye un modelo de tarifas máximas "all-in" (todo incluido) en dólares, que se compone de un conjunto de servicios básicos o esenciales a la carga facturados bajo un mismo concepto para los siguientes 7 tipos de carga y buque:*

- 1) *Contenedores secos (llenos y vacíos)- (importación y exportación)*
- 2) *Contenedores refrigerados*
- 3) *Carga fraccionada (incluye carga general y de proyecto)*
- 4) *Carga de granel líquido*
- 5) *Carga de granel sólido alimentario*
- 6) *Carga de granel sólido no alimentario*
- 7) *Vehículos*

*Los servicios que se incluyen en las tarifas máximas "all-in" para cada tipo de carga y buque con su respectiva definición, han sido establecidos por el Incop de la siguiente manera:*

"(...)

### **1. Manejo de Buques Portacontenedores y Contenedores Secos (Llenos y vacíos) (importación y exportación)**

<b>Servicios</b>	<b>Definición</b>	<b>Actividades</b>
1. Amarre y Desamarre de buques	Asegurar y soltar un barco de sus amarres o muelle al llegar y partir de un muelle.	Preparación, lanzamiento, fijación y tensado de líneas en el caso de amarre; aflojamiento, recuperación y enrollado de líneas para desamarre.
2. Atraque	El uso del muelle por el buque entre el momento en que se amarra y desamarra.	Sistema de ventana de buque; tiempo del buque en el muelle; EDI <sup>1</sup> y validación de datos;

<sup>1</sup> Intercambio de datos electrónico (electronic data interchange). Nótese que el acrónimo «EDI» se utiliza tanto en inglés como en español (no IED) en las tarifas latinoamericanas.

<b>Servicios</b>	<b>Definición</b>	<b>Actividades</b>
		<i>limpieza del área del muelle después de que se complete la operación de estiba del buque.</i>
3. Estiba de Buque	<i>Carga y descarga de contenedores secos entre el barco y el muelle y movimiento hacia el almacenamiento.</i>	<i>Estiba, carga, descarga y sujeción de contenedores; movimientos de escotilla (a menos que sea solicitado por la naviera); reestibas (a menos que sea solicitado por la naviera); enganche o desenganche de cierres de giro (twistlocks) en contenedores, uso de grúas y eslingas; EDI, control de inventario y verificación de datos; transporte del contenedor entre el muelle y el almacenamiento, o entre el almacenamiento y el muelle; atraque.</i>
4. Manejo y Procesamiento de Contenedores	<i>Manejo y procesamiento de contenedores y movimiento de contenedores no cubiertos por otras actividades en estas definiciones.</i>	<i>Inspección visual de contenedores, pesaje de contenedores de exportación e informe de VGM<sup>2</sup>, EDI; control de inventario y verificación de datos; fijación o eliminación de etiquetas; colocación de sellos en contenedores; revisión de documentación de exportación e importación; inspección de sellos en todos los contenedores; movimiento de contenedores desde el muelle y almacenamiento hacia y desde la inspección de Aduanas, y traslado o reestiba de contenedores en almacenamiento o patio de inspección.</i>
5. Almacenamiento de Contenedores <sup>3</sup>	<i>El movimiento del contenedor a una fila, pila, estante o espacio dentro del área de almacenamiento de la terminal de contenedores, el seguimiento de la ubicación y estado de cada contenedor, y el almacenamiento del contenedor hasta por tres (3) días siendo estos los días libres hasta que se recupere y despache fuera de la puerta del contenedor o se mueva al muelle para cargarlo en el buque.</i>	<i>Colocación en una pila o espacio o retiro de un espacio o pila en el área de almacenamiento; EDI; control de inventario y verificación de datos; recuperación del contenedor para despacho; reposicionamiento o movimiento (traslado) de contenedores dentro del patio de almacenamiento para acceder a un contenedor específico; acceso proporcionado a peritos para evaluación de daños.</i>
6. Despacho y recepción	<i>La carga o descarga de un contenedor entre el camión y el área de almacenamiento para entrega al propietario de la carga (despacho) o al área de almacenamiento de la terminal marítima (recepción). Despacho (Salida) de la puerta:</i>	<i>Incluye cargos de despacho para recuperación hacia o desde el área de almacenamiento hacia o desde la puerta. Los cargos de despacho incluyen cargos por el proceso de recepción de contenedores en la puerta de</i>

<sup>2</sup> El pesaje de contenedores está obligado por la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional (OMI) para todos los contenedores de exportación. El pesaje de contenedores importados no está obligado y solo puede cobrarse si lo solicita el importador y/o su agente. Tenga en cuenta que el cargo por pesaje se aplica solo cuando se utiliza la balanza del operador de terminal; las reglas de la OMI/SOLAS permiten pesar contenedores en instalaciones fuera del terminal, generalmente por el exportador.

<sup>3</sup> Los cargos de almacenamiento más allá del período de almacenamiento de los días libres no están incluidos en la tarifa "all-in".

Servicios	Definición	Actividades
	Mover contenedores desde el área de almacenamiento hasta la puerta de la terminal marítima, donde se liberan para salir de la terminal. Recepción (Entrada) de la puerta: La recepción implica mover contenedores desde la puerta de la terminal marítima hasta el área de almacenamiento. Los contenedores recibidos en la puerta se despachan a sus ubicaciones de almacenamiento designadas dentro del patio de la terminal.	entrada de la terminal (operación de entrada de la puerta) y la liberación de contenedores de la puerta de salida de la terminal (operación de salida de la puerta) y EDI; control de inventario y verificación de datos. La operación de la puerta incluye la inspección, verificación, documentación y controles de seguridad necesarios para contenedores y camiones que ingresan o salen de la terminal.
7. Segregación de Contenedores	El proceso de segregación o separación de contenedores no OOG <sup>4</sup> y no IMDG <sup>5</sup> (peligrosos) según criterios o requisitos específicos. En el contexto de las operaciones de contenedores, este proceso implica categorizar los contenedores según factores como su contenido, destino, naviera u otros atributos relevantes.	Categorizar y segregar contenedores según factores como su contenido, destino, naviera u otros atributos relevantes.
8. Pre-viaje Corto de Contenedor	Refiere al proceso de inspección y preparación de un contenedor para un viaje o trayecto de corta distancia antes de cargarlo en un barco o transportarlo a su destino final.	Incluye inspección de contenedores, sellado y verificación de documentación para asegurar que el contenedor esté en condiciones adecuadas para el transporte y cumpla con los requisitos regulatorios.

## 2. Manejo de Buques Portacontenedores y Contenedores Reefer (Refrigerados)

Servicios "All-In"	Definición	Actividades
1. Amarre y Desamarre del Buque	Asegurar y liberar un barco de sus amarres o muelle al llegar y partir de un muelle.	Preparación, lanzamiento, fijación y tensado de líneas en caso de amarre; aflojamiento, recuperación y enrollado de líneas para desamarre.
2. Atraque	El uso del muelle por el buque entre el momento en que se amarra y desamarra.	Sistema de ventana para buques; tiempo del buque en el muelle; EDI y validación de datos; limpieza del área de muelle después de que se complete la operación de estiba del buque.
3. Estiba de Buque	Carga y descarga de contenedores refrigerados entre el barco y el muelle y movimiento a almacenamiento.	Estiba, carga, descarga y estiba de contenedores refrigerados; desenchufar o enchufar contenedores refrigerados; movimientos de escotillas (a menos que lo solicite la línea naviera); reestibas (a menos que lo solicite la línea naviera para acceder a un contenedor refrigerado); enganche o desenganche de twistlocks; uso de grúas y esparcidores; EDI, recuento y verificación de datos; transporte del contenedor entre el muelle y estantes para contenedores refrigerados o

<sup>4</sup> Contenedores fuera de gálibo o sobredimensionados (Out of Gauge Cargo)

<sup>5</sup> Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (International Maritime Dangerous Goods Code)

Servicios "All-In"	Definición	Actividades
4. Manejo y Procesamiento de Contenedores Refrigerados	Manejo y procesamiento de contenedores refrigerados y movimiento de contenedores no cubiertos por otras actividades en estas definiciones.	<p>almacenamiento, o entre almacenamiento o estantes para contenedores refrigerados y el muelle; tasas de muelle.</p> <p>Inspección visual de contenedor refrigerado; pesaje de contenedor de exportación<sup>6</sup> y presentación de VGM<sup>7</sup>; EDI; recuento y verificación de datos; colocación o extracción de etiquetas; colocación de sellos en contenedores; revisión de documentación de exportación e importación; inspección de sellos; pruebas de funcionamiento; evacuación acelerada de contenedores llenos y vacíos; movimiento de contenedores desde el muelle y almacenamiento hacia y desde inspección aduanera, y traslado o reestiba de contenedores en almacenamiento o área de inspección cargos por el proceso de recepción de contenedores en la puerta de entrada del terminal (operación de entrada) y la liberación de contenedores desde la puerta de salida del terminal (operación de salida), y EDI; recuento y verificación de datos. La operación de la puerta incluye la inspección, verificación, documentación y controles de seguridad necesarios para que los contenedores y camiones entren o salgan del terminal.</p>
5. Almacenamiento de Contenedores Refrigerados <sup>8</sup>	El movimiento de contenedores a una fila, pila, estante o espacio dentro del área de almacenamiento del terminal de contenedores, llevando un seguimiento de la ubicación y estado de cada contenedor refrigerado, y almacenando el contenedor refrigerado hasta por tres (3) días siendo estos los días libres hasta que se recupere y se despache fuera de la puerta del contenedor o se mueva al muelle para cargarlo en el buque.	Colocación en, y retirada de, estantes de contenedores refrigerados u otras áreas de almacenamiento; EDI; recuento y verificación de datos; tarifas de conexión a la red eléctrica para el mantenimiento de la temperatura, monitoreo, uso de energía e inspección; recuperación del contenedor para envío; reposicionamiento o movimiento (desplazamiento) de contenedores refrigerados dentro del patio de almacenamiento para acceder a un contenedor en particular; acceso proporcionado a encuestadores externos para evaluación de daños;

<sup>6</sup> El pesaje de contenedores está obligado por la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional (OMI) para todos los contenedores de exportación. El pesaje de contenedores importados no está obligado y solo se puede cobrar si el servicio es solicitado por el importador y/o su agente.

<sup>7</sup> Esta tarifa se aplica solo cuando se utiliza la balanza del operador del terminal; las reglas de la OMI/SOLAS permiten el pesaje de contenedores en instalaciones fuera del terminal, generalmente realizado por el exportador.

<sup>8</sup> Los cargos de almacenamiento más allá del período de almacenamiento de los días libres no están incluidos en la tarifa "all-in".



Servicios "All-In"	Definición	Actividades
		desplazamiento de contenedores solo cuando sea necesario debido a un error del propietario de la carga.
6. Despacho y recepción	<p>La carga o descarga de un contenedor entre el camión y el área de almacenamiento para entrega al propietario de la carga (despacho) o al área de almacenamiento de la terminal marítima (recepción).</p> <p>Despacho (Salida) de la puerta: Mover contenedores desde el área de almacenamiento hasta la puerta de la terminal marítima, donde se liberan para salir de la terminal.</p> <p>Recepción (Entrada) de la puerta: La recepción implica mover contenedores desde la puerta de la terminal marítima hasta el área de almacenamiento. Los contenedores recibidos en la puerta se despachan a sus ubicaciones de almacenamiento designadas dentro del patio de la terminal.</p>	<p>Incluye cargos de despacho para recuperación hacia o desde el área de almacenamiento hacia o desde la puerta. Los cargos de despacho incluyen cargos por el proceso de recepción de contenedores en la puerta de entrada de la terminal (operación de entrada de la puerta) y la liberación de contenedores de la puerta de salida de la terminal (operación de salida de la puerta) y EDI; control de inventario y verificación de datos. La operación de la puerta incluye la inspección, verificación, documentación y controles de seguridad necesarios para contenedores y camiones que ingresan o salen de la terminal.</p>
7. Segregación de Contenedores	El proceso de segregación o separación de contenedores refrigerados no OOG y no IMDG (peligrosos) según criterios o requisitos específicos.	Categorización y segregación de contenedores según factores como su contenido, destino, línea naviera u otros atributos relevantes.
8. Pre-viaje corto de contenedor	Refiere al proceso de inspección y preparación de un contenedor para un viaje o trayecto de corta distancia antes de cargarlo en un barco o transportarlo a su destino final.	Incluye inspección de contenedor, sellado y verificación de documentación para asegurar que el contenedor esté en condiciones adecuadas para el transporte y cumpla con los requisitos regulatorios.

### 3. El Manejo de Carga General (incluyen Carga Fraccionada – "breakbulk" y Carga de Proyecto)

Servicios "All-In"	Definición	Actividades
1. Amarre y Desamarre de Buques	Asegurar y liberar un buque de sus amarres o muelle al llegar y partir de un muelle.	Preparación, lanzamiento, fijación y tensado de líneas en caso de amarre; alojamiento, recuperación y enrollado de líneas para desamarre.
2. Atraque	El uso de un muelle por el buque entre el momento en que se amarra y desamarra.	Sistema de ventana de buque; tiempo del buque en el muelle; EDI y validación de datos; limpieza del área del muelle después de que se completa la operación de estiba del buque.
3. Estiba de Buques	Carga y descarga de mercancías entre el buque y el muelle y movimiento hacia el almacenamiento.	Estiba, carga, descarga, trincado y aseguramiento de cargas general y proyectos; movimientos de escotillas (a menos que sea solicitado por la línea naviera); repliegues (a menos que sea solicitado por la línea naviera); uso de equipos del operador del terminal, como grúas, montacargas, camiones y cualquier otro equipo utilizado



Servicios "All-In"	Definición	Actividades
		<p>para mover la carga; EDI; verificación y validación de datos; transporte de carga entre el muelle y el almacenamiento (almacenamiento al aire libre y cubierto) y áreas de almacenamiento, o entre áreas de almacenamiento (almacenamiento al aire libre y cubierto) y el muelle.</p>
<p>4. Manejo y Procesamiento de Carga General (incluyen carga fraccionada y carga de proyecto)</p>	<p>Manejo y procesamiento de carga general (incluyen carga fraccionada y carga de proyecto) no cubiertos por otras actividades en estas definiciones</p>	<p>Inspección visual del estado de la carga; EDI; verificación y validación de datos; pesaje de la carga; colocación o retiro de etiquetas; revisión de documentación de exportación e importación; movimiento de carga desde el muelle y almacenamiento hacia y desde el patio de inspección aduanera o almacén; cargos de despacho, incluidos los cargos por el proceso de recepción de carga en la puerta de entrada del terminal (operación de entrada) y liberación de carga de la puerta de salida del terminal (operación de salida); acceso proporcionado a terceros encuestadores para evaluación de daños. La operación de la puerta incluye la inspección, verificación, documentación y controles de seguridad necesarios para la entrada o salida de mercancías del terminal.</p>
<p>5. Almacenamiento de Carga<sup>9</sup></p>	<p>El movimiento de la carga a un área de almacenamiento al aire libre, almacenamiento cubierto o almacén, llevando un registro de la ubicación y estado de la carga, y almacenando carga hasta por tres (3) días siendo estos los días libres hasta que se recupere y se despache fuera de la puerta del contenedor o se traslade al muelle para ser cargada en el buque.</p>	<p>Colocación y retirada de áreas de almacenamiento; EDI; verificación y validación de datos; uso de energía y cargos de inspección; respuesta a alarmas de temperatura; recuperación de la carga para despacho; reposicionamiento o movimiento (desplazamiento) de carga general dentro del patio de almacenamiento para acceder a un contenedor específico.</p>
<p>6. Despacho y recepción</p>	<p>La carga o descarga de carga general y de proyecto entre el camión y el área de almacenamiento para su entrega al propietario de la carga (despacho) o al área de almacenamiento de la terminal marítima (recepción). Despacho (Salida): Movimiento de carga general o de proyecto desde el área de almacenamiento hasta la puerta de la terminal marítima, donde se liberan para</p>	<p>Revisión de documentación y permisos de camiones; cargos de despacho para recuperación desde o hacia el área de almacenamiento desde o hacia la puerta. Los cargos de despacho incluyen cargos por el proceso de recepción de contenedores en la puerta de entrada del terminal (operación</p>

<sup>9</sup> Se debe tener en cuenta que los cargos reales de almacenamiento más allá del período de almacenamiento de los días libres no están incluidos en la tarifa "all-in".

<b>Servicios “All-In”</b>	<b>Definición</b>	<b>Actividades</b>
	salir de la terminal. Recepción (Entrada): La recepción implica mover carga general o de proyecto desde la puerta de la terminal marítima hasta el área de almacenamiento. La carga general y de proyecto recibida en la puerta se despacha a sus ubicaciones designadas de almacenamiento dentro del patio de la terminal.	de entrada) y liberación de contenedores de la puerta de salida del terminal (operación de salida) y EDI; verificación y validación de datos. La operación de la puerta incluye la inspección, verificación, documentación y controles de seguridad y seguridad necesarios para contenedores y camiones que entran o salen del terminal.

#### 4. Manejo de Carga de Granel Líquido

<b>Servicios “All-In”</b>	<b>Definición</b>	<b>Actividades</b>
1. Amarre y Desamarre de Buques	Asegurar y liberar un barco de sus amarres o muelle al llegar y partir de un muelle.	Preparación, lanzamiento, aseguramiento y tensado de líneas en caso de amarre; aflojamiento, recuperación y enrollado de líneas para desamarre.
2. Atraque	El uso de un muelle por el buque entre el momento en que está amarrado y desamarrado.	Sistema de ventana para buques; tiempo del buque en el muelle; EDI y validación de datos; limpieza del área del muelle después de que se complete la operación de estiba del buque.
3. Estiba de Buques	Carga y descarga de productos líquidos entre el buque y camiones cisterna.	Carga y descarga de productos líquidos; conexión y desconexión de mangueras entre el buque y los camiones cisterna; uso de colectores y brazos de carga; medidores de flujo u otros dispositivos de medición y su calibración; limpieza de mangueras; limpieza de derrames en el muelle; EDI; verificación de conteo y datos; tarifa de muelle.
4. Manipulación y Procesamiento de Carga a Granel Líquido	Actividades asociadas con el procesamiento de cargas de granel líquidos y su transferencia entre el muelle y la puerta.	EDI; verificación de conteo y datos; verificación de carga; verificación de documentación y permisos de camiones; revisión de documentación de exportación e importación; pesaje de camiones; estacionamiento de camiones.
5. Despacho y recepción	El movimiento entre el área del muelle y la puerta de camiones cisterna y entre la puerta y el área del muelle para la recepción o descarga de carga. Despacho (Salida): Tránsito de camiones cisterna (o tanque) entre el área del muelle y la puerta de la terminal, donde el camión es liberado para salir de la terminal. Recepción (Entrada): Tránsito de camiones cisterna (o tanque) entre la puerta donde se permite la entrada del camión a la terminal y el área del muelle.	Verificación de documentación y permisos de camiones; cargos por recepción y despacho de la puerta y tránsito intra-terminal de camiones. Los cargos de despacho incluyen cargos por el proceso de recepción de camiones cisterna en la puerta de entrada de la terminal. (operación de entrada) y la liberación de camiones cisterna de la puerta de salida de la terminal (operación de salida); inspección visual del estado del camión cisterna; EDI;

Servicios "All-In"	Definición	Actividades
		verificación de conteo y datos. La operación de la puerta incluye la inspección, verificación, documentación y controles de seguridad y protección necesarios para los camiones cisterna que entran o salen de la terminal.

### 5. Manejo de Carga de Granel Seco (alimentario y no alimentario)

Servicios "All-In"	Definición	Actividades
1. Amarre y Desamarre de Buques	Asegurar y liberar un buque de sus amarres o muelle al llegar y partir de un muelle.	Preparación, lanzamiento, sujeción y tensado de líneas en caso de amarre; aflojamiento, recuperación y enrollado de líneas para desamarre.
2. Atraque	El uso de un muelle por el buque entre el momento en que se amarra y desamarra.	Sistema de ventana del buque; tiempo del buque en el muelle; EDI y validación de datos; limpieza del área del muelle durante y después de que se completa la operación de estiba/desestiba del buque.
3. Estiba de Embarcaciones	Carga y descarga de productos a granel seco entre el buque y camiones cisterna.	Carga y descarga de productos a granel seco; uso de equipo de manipulación a granel en el muelle y dentro de la bodega para la carga y descarga; limpieza de derrames en el muelle; EDI; verificación de arqueo y datos; tarifa de muelle.
4. Manejo y Procesamiento de Carga a Granel Seco	Manejo y procesamiento de cargas a granel seco y su transferencia entre el muelle y el almacenamiento en búfer, y entre el almacenamiento en búfer y la puerta.	EDI; verificación de arqueo y datos; verificación de carga; revisión de documentación de exportación e importación, uso de equipo portuario en el movimiento de carga a granel seco al almacenamiento en búfer utilizando camiones portuarios u otro equipo; almacenamiento en búfer; carga o descarga de cargas a granel seco en camiones en el área de almacenamiento en búfer; conformación, volteo, cubrimiento y monitoreo de pilas.
5. Despacho y recepción	El movimiento entre el área del muelle y la puerta de camiones y entre la puerta y el área del muelle para la recepción o descarga de carga a granel. Despacho (Salida): Tránsito de camiones entre el área del muelle y la puerta de la terminal, donde el camión es liberado para salir de la terminal. Recepción (Entrada): Tránsito de camiones entre la puerta donde se permite la entrada del camión a la terminal y el área del muelle.	Verificación de documentación y permisos de camiones; cargos por recepción y despacho de la puerta y tránsito intra-terminal de camiones. Los cargos de despacho incluyen cargos por el proceso de recepción de camiones en la puerta de entrada de la terminal (operación de entrada) y la liberación de camiones de la puerta de salida de la terminal

<b>Servicios "All-In"</b>	<b>Definición</b>	<b>Actividades</b>
		<i>(operación de salida); inspección visual del estado del camión; EDI; verificación de conteo y datos. La operación de la puerta incluye la inspección, verificación, documentación y controles de seguridad y protección necesarios para los camiones que entran o salen de la terminal.</i>

## 6. Manejo de Buques Ro/Ro y Carga Vehículos

<b>Servicios "All-In"</b>	<b>Definición</b>	<b>Actividades</b>
1. Amarre y Desamarre de Embarcaciones	<i>Asegurar y liberar un buque de sus amarres o muelle al llegar y partir de un muelle.</i>	<i>Preparación, lanzamiento, fijación y tensado de líneas en caso de amarre; soldado, recuperación y enrollado de líneas para desamarre.</i>
2. Atraque	<i>El uso de un muelle y área de rampa por el buque entre el momento en que se amarra y se desamarra.</i>	<i>Sistema de ventana de barco; tiempo del barco en el muelle; EDI y validación de datos; limpieza del área del muelle después de que se complete la operación de estiba del barco.</i>
3. Estiba de Vehículos	<i>Carga y descarga de vehículos hacia o desde el barco y movimiento hacia el área designada de estacionamiento de vehículos de la terminal.</i>	<i>Carga y descarga de vehículos; manejo o movimiento de vehículos hacia el área de estacionamiento de vehículos; tasa de muelle.</i>
4. Manejo y Procesamiento de Carga de Vehículos	<i>Manejo y procesamiento de vehículos y su movimiento al área de almacenamiento dentro del área de la terminal.</i>	<i>Carga y descarga de vehículos; uso de equipos portuarios, vehículos y conductores para mover la carga Ro/Ro a la ranura en el área de almacenamiento; transporte de conductores de ida y vuelta entre el barco y el área de almacenamiento; inspecciones de cualquier daño visible; acceso proporcionado a terceros encuestadores para evaluación de daños.</i>
5. Almacenamiento de Vehículos <sup>10</sup>	<i>El movimiento de vehículos al área de almacenamiento de vehículos de la terminal, llevando un registro de la ubicación y estado de cada vehículo, y almacenando el vehículo hasta por tres (3) días siendo estos los días libres hasta que se recupere y despache fuera de la puerta de la terminal o se mueva al muelle para cargarlo en el buque.</i>	<i>EDI; recuento y verificación de datos; recuperación de vehículos para el despacho; reposicionamiento o movimiento de vehículos dentro del área de almacenamiento para acceder a un vehículo en particular; el operador de la terminal puede cobrar una tarifa por cambio de posición solo cuando sea necesario debido a un error del propietario de la carga.</i>
6. Despacho	<i>La evacuación de vehículos del área de almacenamiento de la terminal; carga o descarga de vehículos entre el camión y el área de almacenamiento para su entrega al propietario de la carga (despacho) o al área de almacenamiento</i>	<i>Verificación de documentación y permisos de camiones; cargos por recepción y despacho de la puerta y tránsito intra-terminal de camiones. Los cargos de despacho incluyen cargos por el</i>

<sup>10</sup> Se debe tener en cuenta que los cargos reales de almacenamiento más allá del período de almacenamiento gratuito no están incluidos en la tarifa "all-in".

<b>Servicios “All-In”</b>	<b>Definición</b>	<b>Actividades</b>
	<p><i>Ro/Ro de la terminal marítima (recepción). Despacho (Salida): Conducción de carga Ro/Ro desde el área de almacenamiento hasta la puerta de la terminal marítima, o conducción de vehículos (por ejemplo, transportadores de automóviles) transportando carga Ro/Ro, donde son liberados para salir de la terminal.</i></p> <p><i>Recepción (Entrada): La recepción implica mover carga Ro/Ro o conducir carga Ro/Ro desde la puerta de la terminal marítima hasta el área de almacenamiento. La carga Ro/Ro recibida en la puerta se despacha a sus ubicaciones de almacenamiento designadas dentro del área de almacenamiento Ro/Ro de la terminal o en otras áreas designadas por el operador de la terminal.</i></p>	<p><i>proceso de recepción de camiones en la puerta de entrada de la terminal (operación de entrada) y la liberación de camiones de la puerta de salida de la terminal (operación de salida); inspección visual del estado del camión; EDI; verificación de conteo y datos. La operación de la puerta incluye la inspección, verificación, documentación y controles de seguridad y protección necesarios para los camiones que entran o salen de la terminal.</i></p>

(...)”

Adicionalmente, las tarifas “all-in” incorporan los gastos operativos y administrativos que corresponden a los siguientes servicios:

“(...)”

<b>Servicios “All-In”</b>	<b>Definición</b>
1. Seguridad del Terminal	<p><i>Medidas implementadas para proteger personal, las instalaciones del terminal, los equipos y activos contra amenazas de seguridad, incluido el acceso no autorizado, robo, vandalismo y terrorismo. Esto incluye personal de seguridad, sistemas de vigilancia, medidas de control de acceso, patrullas de seguridad y vehículos.</i></p>
2. Seguridad y Respuesta Ambiental y Social	<p><i>Procedimientos y recursos establecidos para abordar incidentes de seguridad, emergencias y preocupaciones ambientales dentro del terminal. Esto incluye equipos y personal para respuesta a emergencias, contención y limpieza de derrames, supresión de incendios y cumplimiento de regulaciones ambientales y sociales, así como las obligaciones ambientales y sociales dentro del contrato de concesión.</i></p>
3. Sistema de Reserva y Gestión de Ventanas de Buque	<p><i>Un sistema para gestionar la programación y asignación de espacios de atraque o “ventanas” para buques en el terminal. Esto incluye sistemas de reserva, coordinación de llegadas y salidas de buques y optimización de la utilización de los muelles para minimizar la congestión y maximizar la eficiencia.</i></p>
4. Tasas Administrativas y de Facturación	<p><i>Procesos administrativos y servicios relacionados con las operaciones y administración del terminal, incluida la facturación, registro, legal y cumplimiento, recursos humanos, planificación e ingeniería, contabilidad y gestión financiera, servicio al cliente, servicios de limpieza de edificios y mantenimiento de áreas y terrenos de acceso público. Esto cubre el costo del personal y los sistemas involucrados en la gestión y realización de estas tareas y el manejo de consultas y solicitudes de clientes.</i></p>
5. Iluminación, Señalización, Cámaras, Mantenimiento de Carreteras de Tráfico	<p><i>Mantenimiento de infraestructuras e instalaciones para garantizar el funcionamiento seguro y eficiente del flujo de tráfico y la navegación en el terminal. Esto incluye la</i></p>



<b>Servicios “All-In”</b>	<b>Definición</b>
	<i>provisión y mantenimiento de iluminación, señalización, cámaras y carreteras dentro de las instalaciones del terminal.</i>
6. Control y Monitoreo del Tráfico	<i>Sistemas, equipos, vehículos y personal responsables de gestionar y monitorear el flujo de tráfico vehicular y las operaciones dentro del terminal, así como de coordinar con las autoridades de tráfico externas para garantizar un movimiento de tráfico fluido y seguro dentro y fuera del terminal.</i>
7. Personal del Terminal	<i>Personal dedicado a diversos aspectos de las operaciones de manipulación de carga y terminal, incluida la gestión, administración, seguridad y servicio al cliente. Esto incluye personal involucrado en operaciones de buques, manipulación de carga, operación y mantenimiento de equipos y tareas administrativas.</i>
8. Servicios Públicos	<i>Provisión y mantenimiento de servicios públicos esenciales como electricidad<sup>11</sup>, agua y servicios de alcantarillado<sup>12</sup> para respaldar las operaciones e infraestructura del terminal. Esto incluye el costo de la infraestructura de servicios públicos, cargos por consumo y gastos de mantenimiento.</i>
9. Sistema Comunitario del Puerto y Sistema de Información de Gestión	<i>Sistemas y plataformas de tecnología de la información para facilitar la comunicación, el intercambio de datos y la colaboración entre las partes interesadas dentro de la comunidad portuaria. Esto incluye sistemas para seguimiento de carga, documentación, despacho aduanero y coordinación logística.</i>
10. Sistema Operativo del Terminal (TOS)	<i>Sistemas de software y aplicaciones utilizados para gestionar y optimizar las operaciones del terminal, incluida la programación de buques y muelles, manipulación de carga, gestión de inventario, utilización de equipos y monitoreo del rendimiento.</i>
11. Sistema de Citas de Camiones (TAS) y Programación	<i>Utilizado para gestionar el flujo de camiones que ingresan y salen del terminal para transacciones de contenedores. Incluye citas y los costos operativos, de gestión y de mantenimiento de TAS.</i>
12. Pago a la Autoridad Portuaria	<i>Incluye los ingresos a la Autoridad Portuaria según los elementos de la Tabla 4 y según se establece en el Contrato de Concesión.</i>

(...)”

*Para la determinación de las tarifas “all-in” por tipo de carga, el Incop ha señalado en su oficio CR-INCOP-PE-0560-2024, que se basan en las tarifas vigentes aprobadas por la Aresep para los servicios que se agruparon para conformar esas tarifas y que las mismas fueron ajustadas por indexación. Adicionalmente, por medio del modelo financiero se calculó la variación tarifaria necesaria para alcanzar la Tasa Interna de Retorno objetivo.*

<sup>11</sup> El concesionario brindará el servicio eléctrico a los contenedores refrigerados cuando así se le requiera y facturará el servicio al costo de la electricidad por Kw/h facturada por el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) con la tarifa de máxima demanda y fijada por la ARESEP.

<sup>12</sup> El concesionario brindará el servicio de agua y servicios de alcantarillado cuando así se le requiera y facturará el servicio al costo de la provisión de agua y servicio de alcantarillado por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (AyA) con la tarifa fijada por la ARESEP.



A partir de lo anterior, el Incop propone para los servicios “all-in” que tendría a cargo la concesión del proyecto “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”, la siguiente estructura tarifaria para efectos de ser considerada en el cartel de la licitación:

<b>Tipo de Carga</b>	<b>Tarifa “all in” máxima por tipo de carga</b>
1. Contenedores secos	290.09 USD/box
2. Contenedores refrigerados	306.16 USD/box
3. Vehículos	18.37 USD/ton
4. Carga general	21.45 USD/ton
5. Granel líquido	9.91 USD/ton
6. Granel sólido alimentario	8.90 USD/ton
7. Granel sólido no alimentario	9.16 USD/ton

Por otra parte, el Incop indica que: “Los servicios a los pasajeros se prestarán para los buques de ferry (en el caso de que se reactive la prestación del servicio) y de cruceros en ocasiones especiales, cuando por motivos debidamente justificados los barcos de cruceros no puedan ser atendidos en otras instalaciones portuarias del país”. Para estos servicios, el Incop señala que la tarifa que se aplicará durante la concesión serán las tarifas de embarcaciones de pasajeros y servicios a pasajeros, que incluyen la atención de embarcaciones de pasajeros según TRB, embarque y desembarque de vehículos por vehículo, embarque y desembarque de pasajeros por pasajero y atención de pasajeros en tránsito por pasajero. Además, señala la Autoridad Portuaria que las tarifas correspondientes serán las que se encuentren vigentes y aprobadas por la Aresep para los servicios regulados.

Adicionalmente, señala el Incop que los servicios denominados como “servicios complementarios” y que corresponden a servicios que, debido a los requisitos únicos de una carga o buque o terminal, pueden estar sujetos a competencia o son proporcionados a solicitud de un operador de buques, importador/exportador, empresa de transporte, agente de carga u otro usuario del puerto, no forman parte de la tarifa “all-in”.

En cuanto a los servicios complementarios regulados y no incluidos en la tarifa “all-in”, estos son definidos por el Incop de la siguiente manera:

“(…)

<b>Servicios Complementarios No Incluidos en “All-In”</b>	<b>Definición</b>
1. Almacenaje más allá del tiempo libre.	Servicio proporcionado por el concesionario para almacenar contenedores, carga general o

<b>Servicios Complementarios No Incluidos en "All-In"</b>	<b>Definición</b>
	vehículos más allá del período de almacenamiento gratuito.
2. Arrendamiento de patios, bodegas y oficinas.	El concesionario podrá arrendar parte del área de concesión para servicios de terceros.

(...)

(i) el periodo de almacenaje libre de contenedores pasa de ser de 0-5 días a ser de 0-3 días y (ii) el periodo de almacenaje del primer pago de contenedores pasa de ser de 6-10 días a ser de 4-10 días.

(...)"

Para estos servicios, las tarifas no podrán ser mayores a las tarifas vigentes aprobadas por la Aresep para los servicios que brinda el Incop en los puertos bajo su administración, considerando los nuevos periodos de almacenaje y arrendamiento libre.

Otros servicios complementarios y no regulados establecidos por el Incop que tampoco están incluidos en la tarifa "all-in", son los que se presentan a continuación:

"(...)

<b>Servicios complementarios no regulados no Incluidos en "All-In"</b>	<b>Definición</b>
1. Respuesta de Seguridad y Respuesta Ambiental (si es culpa de una parte no afiliada con el operador de la terminal)	Servicios de respuesta a emergencias y limpieza ambiental proporcionados por el operador de la terminal en respuesta a incidentes de seguridad o derrames ambientales causados por partes que no sean el operador de la terminal, como operadores de buques, propietarios de cargas u otros factores externos. Esto incluye el despliegue de personal, equipo y recursos para mitigar el impacto de los incidentes, contener derrames y restaurar la seguridad y la integridad ambiental dentro de las instalaciones de la terminal.
2. Evacuación acelerada de contenedores llenos y vacíos importados durante operaciones de buques	Servicio especializado ofrecido por el concesionario a los clientes para acelerar la evacuación de contenedores llenos y vacíos importados de las instalaciones de la terminal durante las operaciones de buques. Esto puede implicar priorizar el manejo y evacuación de contenedores solicitados por clientes o transportistas para cumplir con plazos específicos o requisitos operativos, como los horarios de salida de los buques o necesidades de entrega urgentes.
3. Retiro de Cubiertas de Escotilla a Pedido de la Línea Naviera	Servicio proporcionado por el concesionario para retirar las cubiertas de escotilla de los buques a solicitud de la línea naviera. Esto puede solicitarse por diversas razones, como acceder a bodegas de carga para inspección, mantenimiento u

<b>Servicios complementarios no regulados no Incluidos en "All-in"</b>	<b>Definición</b>
4. Reposicionamiento a Pedido de la Línea Naviera	operaciones de carga/descarga. Servicio proporcionado por el concesionario para reorganizar o reposicionar contenedores o cargas dentro del plan de estiba del buque a solicitud de la línea naviera. Esto puede ser necesario para optimizar la carga del buque, acomodar cambios en el volumen de carga o distribución de peso, o atender requisitos operativos.
5. Reducción en la Estancia del Nave en el Puerto	Servicio proporcionado por el concesionario a solicitud del transportista para acelerar los tiempos de rotación del buque mediante el despliegue de recursos adicionales, como grúas y personal, para reducir el tiempo que el buque pasa en el muelle.
6. Tiempo Adicional Requerido para el Amarre del Buque Después de que las Operaciones Han Concluido Debido a la Culpa del Transportista	Servicio proporcionado por el concesionario para extender el tiempo de amarre de un buque en el muelle más allá de la hora de salida programada debido a retrasos o problemas causados por el transportista. Esto puede incluir tiempo adicional requerido para las operaciones de atraque, aseguramiento o desamarre del buque, así como cualquier costo asociado incurrido por el concesionario debido al retraso causados por el transportista.
7. Manipulación de Contenedores Fuera de Dimensión (OOG)	Manipulación de contenedores que suelen ser más grandes, pesados o de forma irregular en comparación con los contenedores marítimos ISO estándar y que requieren equipo, experiencia y procedimientos especiales para la carga, descarga, almacenamiento y movimiento a través de la terminal.
8. Manipulación de Mercancías Peligrosas	Implica la manipulación segura y conforme, segregación, almacenamiento y movimiento de sustancias o materiales o contenedores que los transportan que representan un riesgo para la salud, seguridad, propiedad o medio ambiente, incluidos, entre otros, líquidos inflamables, productos químicos corrosivos, materiales explosivos, sustancias radiactivas y otros materiales peligrosos regulados por convenciones internacionales y regulaciones nacionales.
9. Reprogramación de Citas	Se refiere a la reprogramación de citas en el sistema de citas para camiones debido a cambios en los planes logísticos, circunstancias imprevistas o restricciones operativas, donde se solicita un nuevo horario de cita.
10. Cargo por Llegada Tarde a la Terminal	Se aplica cuando un contenedor llega a la terminal después de la hora de corte predeterminada especificada por el operador de la terminal para recibir envíos.
11. Mantenimiento y reparación de contenedores	Incluye la reparación de daños menores, reparación de daños estructurales, sustitución de paneles y puertas, reparación de sistemas de refrigeración para garantizar que permanezcan en buenas condiciones para un uso seguro, eficiente y continuo.
12. Inspección pre-viaje (PTI)	Se refiere a la revisión comandada por una memoria central llamada controller. Este proceso ocurre en tiempos programados de 30, 90 y 180 minutos y contribuye a garantizar el buen estado de la carga para su envío.
13. Limpieza	Se refiere al barrido y lavado de los contenedores y la disposición de los residuos resultantes de la limpieza.

<b>Servicios complementarios no regulados no incluidos en "All-in"</b>	<b>Definición</b>
14. Llenado y vaciado de contenedores	Se refiere a labores de descargue de la mercancía arrumada o paletizada en el contenedor y el posterior cargue en un vehículo de iguales dimensiones o en varios vehículos de menor capacidad, o viceversa.
15. Traspaso	Se refiere al proceso de traspaso de una carga de contenedores de un barco a otro.

(...)"

Adicionalmente, según lo manifestado por el Incop en su documento "MODERNIZACION DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE PUERTO CALDERA. Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera", el concesionario deberá prestar el servicio de escaneo de manera uniforme para todas las cargas. Esta tarifa será presentada por el concesionario de manera separada a la tarifa "all-in" debido que el concesionario será responsable de la adquisición de los equipos y de mantener las condiciones e instalaciones adecuadas en la terminal para permitir el tránsito de la carga desde y hacia el escáner. La definición realizada por el Incop para este servicio es la siguiente:

"(...)

<b>Servicio</b>	<b>Definición</b>
1. Escáner	Incluye el direccionamiento de la carga que las autoridades requieran revisar desde y hacia el del escáner. La autoridad será responsable de revisar los escaneos, procesar los resultados, emitir informes de autorización e informes de hallazgos adversos y distribuirlos a las autoridades correspondientes; en los casos de hallazgos adversos, el Concesionario deberá mover la carga a la zona designada para su posterior inspección y procesamiento por parte de la aduana.

(...)"

### **D.3. Parámetros de ajuste**

Tal como se indicó en el documento "MODERNIZACION DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE PUERTO CALDERA. Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera", la nueva estructura tarifaria, comenzará a regir al inicio de la etapa de Explotación Total del

proyecto y será ajustada de manera ordinaria cada año considerando las variaciones en la inflación.

Para realizar el ajuste tarifario a las tarifas “all-in”, el Incop ha propuesto que: “El ajuste debe basarse en el Índice de Precios al Productor (PPI) para Operaciones Portuarias mensual (PPI industry data for Port and harbor operations, not seasonally adjusted) publicado en el sitio web de la Oficina de Estadísticas Laborales de los Estados Unidos de América o el que lo reemplace a través del sitio <https://data.bls.gov/dataViewer/view/timeseries/PCU48831-48831->.”

Adicionalmente, la Autoridad Portuaria estableció los siguientes ajustes:

- a) Cálculo anual para el ajuste de las tarifas “all in” por tipo de carga (o igualmente para servicio complementario) que se realizará aplicando la siguiente fórmula:

“(…)

$$\text{Tarifa "All-In" por tipo de carga}_n = \text{Tarifa "All-In" por tipo de carga}_{n-1} \times \left( \frac{PPI_{Mn}}{PPI_{M(n-1)}} \right)$$

Donde:

$n$  = es el año calendario en que se realiza el ajuste.

$n-1$  = es el año anterior a  $n$ .

$M$  = es el mes en el que se realiza el ajuste, referencia para el PPI mensual en el año  $n$  y en el año  $n-1$ .

Tarifa “All-In” por tipo de carga  $n$  = Tarifa “all in” por tipo de carga ajustada para el periodo  $n$ .

Tarifa “All-In” por tipo de carga  $n-1$  = Tarifa “all in” por tipo de carga vigente en el momento previo al ajuste que se pretende, surgida como resultado de la fijación anterior.

$PPI_{Mn}$  = Índice de Precios al Productor para Operaciones Portuarias en el mes  $M$  del año  $n$ , a partir del cual entrará en vigor la nueva tarifa.

$PPI_{M(n-1)}$  = Índice de Precios al Productor para Operaciones Portuarias en el mes  $M$  del año anterior a  $n$ .

“(…)”

- b) Las tarifas “all in” de la oferta ganadora se podrán ajustar en el momento de la orden de inicio de la **etapa de explotación total**, aplicando la siguiente fórmula:

“(…)”

*Tarifa "All-In" por tipo de carga<sub>net</sub> = Tarifa "All-In" por tipo de carga<sub>nic</sub>  
× (PPI<sub>Mnet</sub> / PPI<sub>Mnic</sub>)*

*Donde:*

*net = es el año calendario en que inicia la Etapa de Explotación total.  
nic = es el año en el cual se da la orden de inicio del contrato de concesión.*

*M = es el mes en el que se realiza el ajuste, referencia para el PPI mensual en el año net y en el año nic.*

*Tarifa "All-In" por tipo de carga<sub>net</sub> = Tarifa "all in" por tipo de carga ajustada para el inicio de la explotación total.*

*Tarifa "All-In" por tipo de carga<sub>nic</sub> = Tarifa "all in" por tipo de carga correspondiente a periodo en que inició el contrato de concesión.*

*PPI<sub>Mnet</sub> = Índice de Precios al Productor para Operaciones Portuarias del mes M y el año net, a partir del cual se da la Etapa de Explotación total.*

*PPI<sub>Mnic</sub> = Índice de Precios al Productor para Operaciones Portuarias del mes M y del año nic, en el cual tuvo lugar el inicio del contrato de concesión.*

*(...)"*

*Por otra parte, el Incop incluye un procedimiento extraordinario para fijar tarifas de la siguiente manera:*

*"(...)*

*Conforme a la legislación costarricense y al cartel de licitación, para restablecer el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión, se podrá realizar un ajuste extraordinario de las tarifas para compensar dicho desequilibrio, según se establezca en el contrato de concesión y se obtenga de las autorizaciones correspondientes.*

*(...)"*

*Es importante tomar en cuenta que, de acuerdo con lo señalado por el Incop en su propuesta, durante las etapas de Transición y Construcción de la Concesión, el concesionario aplicará las tarifas vigentes aprobadas por la Aresep para los servicios portuarios regulados que brinda el Incop en el Puerto de Caldera.*

#### **D.4. Evaluación de la calidad del servicio**



De acuerdo con el artículo 21 de la Ley 7762 deben ser consultados a la Autoridad Reguladora los parámetros de evaluación de calidad. La información que corresponde a estos parámetros se encuentra en el documento “MODERNIZACION DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE PUERTO CALDERA. Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”. En dicho documento, el Incop señala que por medio del monitoreo de indicadores se les garantizaría a los clientes del puerto un nivel de rendimiento aceptable y que los operadores de las terminales cumplan con sus obligaciones de servicio establecidas en el contrato de concesión. Los indicadores sugeridos y establecidos por la Autoridad Portuaria en su consulta a la Aresep son los siguientes:

- a) *Tiempo de espera de barco: Tiempo que el buque tiene que esperar por un atraque mientras el puesto está ocupado por otro buque. La espera de atraque se calcula de la siguiente manera:*

*Tiempo de espera de barco (en horas y proporción de estas) = Promedio de espera del barco*

- b) *Tiempo de espera camión: Tiempo de espera previa a la puerta y el procesamiento dentro de la terminal. Este último incluye actividades en la puerta y el patio. Los indicadores relacionados con el rendimiento de la puerta de terminal son:*

- i. Espera en la cola previa a la puerta (en minutos): tiempo medio de espera por camión desde la llegada a la cola de entrada hasta el inicio del procesamiento de la puerta*
- ii. Tiempo de entrada y salida del camión (en minutos) – Tiempo promedio por camión entre el check-in en su entrada a la terminal hasta la salida por la puerta.*

*Ambos indicadores se suelen presentar como promedios mensuales.*

- c) *Estándares de Servicio para Puerto Caldera: Estándares de servicio para el desempeño operativo que el Concesionario deberá cumplir a partir del inicio de la etapa de operación. Los indicadores establecidos por el Incop son los siguientes:*

*“(…)*

<i>Indicador</i>	<i>Unidad</i>	<i>Información requerida para la medición</i>	<i>Estándar recomendado</i>	<i>Fuente de datos</i>
<i>Tiempo de espera de</i>	<i>Horario en zona</i>	<i>Horarios de llegada y</i>	<i>2 horas</i>	<i>Capitán de</i>

<i>Indicador</i>	<i>Unidad</i>	<i>Información requerida para la medición</i>	<i>Estándar recomendado</i>	<i>Fuente de datos</i>
<i>buques en fondeadero para portacontenedores, buques Ro/Ro<sup>13</sup> y buques de carga general</i>	<i>de fondeo</i>	<i>salida en la zona de fondeo</i>		<i>Puerto</i>
<i>Tiempo de espera de buques en fondeadero para graneleros</i>	<i>Horario en zona de fondeo</i>	<i>Horarios de llegada y salida en la zona de fondeo</i>	<i>4 horas para para los buques con ventana asignada<sup>14</sup></i>	<i>Capitán de Puerto</i>
<i>Tiempo de cola del camión</i>	<i>Minutos en cola</i>	<i>Tiempo transcurrido entre la hora de cita del camión o su hora de llegada a la cola (si esta es posterior) y la llegada a la puerta de entrada</i>	<i>60 minutos</i>	<i>Operador de Terminal</i>
<i>Tiempo de entrada y salida del camión desde la hora de cita – Contenedores</i>	<i>Horas de entrada y salida del camión de contenedores</i>	<i>Tiempo transcurrido entre el paso del camión por el OCR de entrada hasta su paso por el OCR de salida</i>	<i>50 minutos</i>	<i>Operador de Terminal</i>
<i>Tiempo de entrada y salida del camión desde la hora de cita – Carga general y RoRo</i>	<i>Horas de entrada y salida del camión de carga general y RoRo</i>	<i>Tiempo transcurrido entre el paso del camión por el OCR de entrada hasta su paso por el OCR de salida</i>	<i>2 horas</i>	<i>Operador de Terminal</i>
<i>Tiempo de entrada y salida del camión desde la hora de cita – Granel</i>	<i>Horas de entrada y salida del camión de graneles</i>	<i>Tiempo transcurrido entre el paso del camión por el OCR de entrada hasta su paso por el OCR de salida</i>	<i>1 horas</i>	<i>Operador de Terminal</i>

(...)"

Por otra parte, manifiesta el Incop en el documento que contiene la Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera, que: "A parte del Reglamento General de Servicios Portuarios, Costa Rica cuenta con un conjunto de lineamientos de calidad de servicio para los puertos nacionales emitidos por INTECO. En el ámbito del manejo de carga, INTECO ha emitido lineamientos para el manejo de contenedores, carga fraccionada, graneles sólidos y líquidos, y manejo de pasajeros que el Concesionario deberá cumplir (INTE G116, INTE G117, INTE G118, INTE G119, INTE G120, INTE G121, INTE G122), en sus versiones más recientes y vigentes".

<sup>13</sup> Incluye ferry

<sup>14</sup> Es un objetivo prioritario reducir la llegada simultánea de buques graneleros sin cita, mediante la generalización de ventanas con tiempo suficiente para que los importadores puedan planificar sus cargas en origen y sus rutas y velocidades de navegación. El concesionario de la terminal debe documentar estas excepciones en la espera de los buques y excluirlas del cálculo del tiempo medio de espera de los buques, aplicándolo únicamente a los barcos con ventanas asignadas, cuya atención debe priorizarse.

### **D.5. Parámetros para fijar los costos de los servicios de fiscalización y control**

De acuerdo con el inciso 3 del artículo 7 del Decreto Ejecutivo N°27098-MOPT, además de los aspectos establecidos en el artículo 21 de la Ley 7762, parámetros para fijar los costos de los servicios de fiscalización y control.

Sobre este aspecto, en el documento denominado “MODERNIZACION DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE PUERTO CALDERA. Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”, en la Tabla 4 de la sección IV, dentro de los parámetros para el establecimiento de las tarifas máximas aprobadas por la Aresep, el Incop incluye lo siguiente:

<b>Parámetro</b>	<b>Descripción</b>	<b>Nivel</b>
<b>Ingresos de la autoridad portuaria</b>	Ingresos de la administración concedente permitidos por la Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos, aplicable al proyecto.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canon por explotación de la concesión, del 5% (Cinco por ciento) de los ingresos brutos generados por la concesión.</li> <li>- Pagos extraordinarios al Estado, basados en un modelo híbrido en forma de pago fijo de US\$3,985,000 millones anuales + variable (2% (dos por ciento) del ingreso bruto).</li> <li>- Pago por inspección y control, basado en criterios de servicio al costo, por un monto anual estimado (actualizado por inflación) de USD\$ 3 millones durante la etapa de construcción y de USD\$ 1.5 millones durante la etapa de operación.</li> </ul>

Adicionalmente, en la sección XIV de dicho documento, en cuanto al proceso de inspección y control del contrato de concesión, el Incop indica lo siguiente:

“(…)

De conformidad con lo dispuesto por la Ley, y conforme se señala más arriba, el Concesionario deberá cancelar un monto periódico para cubrir los gastos que se incurran durante la inspección, fiscalización, supervisión y control de la ejecución del Contrato de Concesión. El monto de fiscalización se basará en criterios de servicio al costo. Dichos recursos servirán para que INCOP establezca y programe los

*gastos administrativos, equipos y servicios para la inspección, fiscalización, supervisión y control del Contrato, en el que se harán las provisiones para atender los requerimientos del contrato en materia legal, ambiental y social, técnica, financiera y otros asuntos relacionados directamente en el contrato de concesión. Como ya señalado, la presupuestación de tal porcentaje base deberá ser incluido como un gasto por los proponentes, quienes deberán tomarlo en cuenta en su formulación de sus propuestas de tarifa “all in”.*

*Corresponderá a la Secretaría Fiscalizadora y a la Unidad Técnica de Supervisión y Control, conforme al mandato establecido para cada una, ejercer las labores de control y fiscalización del Contrato. Cabe confirmar que la Administración Concedente será en todo momento y circunstancia el responsable de efectuar el seguimiento, monitoreo y control de la ejecución del Proyecto, para lo cual la Unidad Técnica de Supervisión y Control y la Secretaría de Fiscalización del INCOP podrán apoyarse en las capacidades técnicas en campo y gabinete adquiriendo los servicios de una firma consultora que le proporcione servicios profesionales y técnicos especializados en las áreas requeridas en el cartel.*

*Finalmente, cabe señalar que el concesionario en toda la vida del Contrato deberá facilitar, conforme al propio Contrato, la información que permita la consecución de los objetivos de supervisión y control de la Autoridad Concedente por lo que no debe interferir en las atribuciones y responsabilidades de la Autoridad Concedente y de cualquier otro visor o representante que sean designados por INCOP y/o ARESEP.*

*(...)”*

*Por su parte, en la sección III.2 del documento citado, dentro de los servicios operativos y administrativos que se incluyen en las tarifas “all-in” propuestas, se encuentra el “Pago a la Autoridad Portuaria”, el cual corresponde a los indicados en la tabla 4 de la sección IV (segmento mostrado anteriormente), según se establezca en el contrato de concesión.*

## **E. ANALISIS DE LA CONSULTA**

*Tal y como se ha venido indicando a lo largo de este informe, el artículo 21 de la Ley N° 7762 y el inciso 3 del artículo 7 del Decreto Ejecutivo N°27098 establecen el ámbito de consulta a la Autoridad Reguladora limitado a la estructura tarifaria y los parámetros de ajuste que se incorporarán en el*

*cartel de licitación, así como los parámetros que se utilizarán para evaluar la calidad del servicio y los parámetros para establecer los costos de los servicios de fiscalización y control.*

*Conforme con lo dispuesto en dichos artículos y lo señalado por el Incop en los oficios CR-INCOP-PE-0546-2024 y CR-INCOP-PE-0560-2024 y sus anexos, se observa que el Incop establece la estructura tarifaria, parámetros de ajuste de las tarifas, parámetros de evaluación de la calidad del servicio y sobre los costos de fiscalización y control para el proyecto “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”.*

*Es importante indicar que, a pesar de lo prevenido por esta Autoridad Reguladora, el Incop no aportó el borrador del cartel de licitación. Al respecto dicha Autoridad Portuaria indicó que no se encuentra disponible para la etapa de consulta a la Aresep, de modo que no fue posible conocer el contenido del borrador de cartel para verificar su consistencia con la propuesta sometida a consulta de la Aresep y emitir una valoración sobre dicho documento.*

*Una vez analizada la propuesta y las aclaraciones recibidas, se considera necesario ahondar en el análisis de los siguientes aspectos:*

### **E.1 Estructura tarifaria**

*Como parte de los análisis que realiza la Aresep en los proyectos de concesión de obra pública, uno de los aspectos a considerar sobre la estructura tarifaria es la definición de los elementos técnicos que sustentan la tarifa que se somete a consulta ante este ente regulador, dentro de los cuales se encuentran la correspondencia de los costos financieros y operativos del proyecto, los ingresos esperados y su relación con la demanda estimada, así como el retorno esperado para el concesionario en el periodo de la concesión. Lo anterior es relevante para establecer el equilibrio financiero del proyecto considerando las diversas fuentes de ingresos que tendrá el concesionario, dentro de las cuales se encuentra la tarifa del servicio.*

*Ahora bien, en el caso que nos ocupa, las tarifas máximas “all-in” que presenta el Incop son tarifas en dólares que agrupan servicios marítimos y portuarios básicos o esenciales a la carga. Es importante recalcar que estas tarifas máximas son definidas a partir de las tarifas vigentes aprobadas por la Aresep para los servicios que se brindan en el Puerto de Caldera, las cuales fueron indexadas y ajustadas en el modelo financiero para alcanzar la rentabilidad esperada.*

*Adicionalmente, el concesionario tendrá la posibilidad de brindar los servicios a los pasajeros para los buques de ferry y de cruceros cuando los barcos de cruceros no puedan ser atendidos en otras terminales portuarias del país. Este servicio no forma parte de las tarifas máximas “all-in” de manera que las tarifas que puede aplicar el concesionario son las establecidas por la Aresep de acuerdo con sus competencias establecidas en la Ley N° 7593, para los servicios regulados que brinda el Incop en los puertos que administra.*

*Por otra parte, el concesionario también tiene la posibilidad de brindar otros servicios para los cuales las tarifas tampoco forman parte de las tarifas máximas “all-in” Estos servicios son denominados como “servicios complementarios” y corresponden a servicios adicionales que pueden clasificarse según el entorno competitivo y las circunstancias bajo las cuales se proporcionen.*

*De conformidad con lo señalado por el Incop en la documentación aportada, el almacenaje más allá del tiempo libre y el arrendamiento de patios, bodegas y oficinas se consideran servicios complementarios regulados. Para estos servicios, las tarifas no podrán ser mayores a las tarifas vigentes aprobadas por la Aresep para los servicios regulados que brinda el Incop y se considera una actualización en el periodo de almacenaje libre de la siguiente manera:*

- i. Almacenaje libre de contenedores de 0-3 días.*
- ii. Almacenaje del primer pago de contenedores de 4-10 días.*

*En cuanto a los servicios complementarios no regulados, el Incop establece 15 servicios que podrían requerir los clientes y señala en su consulta a la Aresep que: “Antes de prestar de los servicios complementarios no regulados, el concesionario deberá notificar a INCOP sobre el servicio a prestar, su precio y su mecanismo de actualización y cualquier cambio que pudiera surgir de la provisión del servicio complementario, con una descripción de este a efectos de que INCOP mantenga actualizada la información y cumpla con los requisitos de fiscalización”.*



*En el archivo Excel denominado “20240913 Puerto Caldera Modelo Financiero Cartel. Xlsx”, presentado por el Incop y en el documento “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera. Formulación del Proyecto a Nivel de Factibilidad”, presentado por el Incop se presentan los volúmenes de carga estimados para Puerto Caldera y las tarifas “all-in” máximas.*

*Es importante señalar, que la Aresep realizó el análisis de toda la información disponible aportada por el Incop para fundamentar su propuesta y en ese sentido, se aclara que en cuanto al archivo Excel “20240913 Puerto Caldera Modelo Financiero Cartel. Xlsx”, el mismo fue analizado aun cuando la hoja de cálculo generó la alerta de una posible reparación del archivo, por lo que no se tiene certeza de que se haya podido analizar de manera completa el modelo financiero aportado por el Incop en el archivo Excel. Por lo tanto, el análisis se limitó al conocimiento del archivo tal y como fue remitido por el Incop, abarcando los contenidos que se muestran en el archivo luego de ese proceso de “reparación”.*

## **E.2 Parámetros de ajuste**

*La fórmula de ajuste propuesta por el Incop para actualizar las tarifas considera las variaciones anuales en la inflación estadounidense. Estos ajustes se aplicarán para las tarifas “all-in” y para los servicios complementarios no regulados.*

*En cuanto a los servicios complementarios regulados, las tarifas correspondientes serán las tarifas vigentes establecidas por la Aresep para los servicios que brinda el Incop, además, tal y como lo señala el Incop en su documento “MODERNIZACION DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE PUERTO CALDERA. Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”, estas tarifas no podrán ser mayores a las tarifas vigentes y en ese sentido, de aplicarse ajustes tarifarios por medio de las variaciones en la inflación estadounidense, se podrían presentar aumentos por encima de los aprobados por la Aresep, de manera que se entiende que estos servicios complementarios regulados, no tendrán ajustes tarifarios con el mismo mecanismo para los servicios con tarifa “all-in” y los servicios complementarios no regulados, sino que aplicarán los ajustes que a futuro realice la Aresep para los servicios complementarios a cargo del Incop.*

*En cuanto al procedimiento extraordinario para fijar las tarifas, los elementos señalados por el Incop mediante oficio CR-INCOP-PE-0560-*

2024 y el documento anexo que contiene la Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera, no reúnen los elementos mínimos para considerarse un parámetro de ajuste, pues no se hace referencia a los siguientes aspectos:

- Situaciones en las que corresponde aplicar el procedimiento extraordinario.
- Metodología y fórmula de ajuste.
- Variables y procedimiento de ajuste.
- Justificación técnica de la fórmula de ajuste.
- Fuentes de información para la determinación de los valores de cada una de las variables.

Estos aspectos apuntados resultan técnicamente necesarios por cuanto constituyen lo que sería la propuesta de ajuste extraordinario de tarifas, elementos que habrían permitido analizar su razonabilidad y aplicabilidad a futuro, estableciendo claridad en el procedimiento y criterios para cualquier parte interesada.

De acuerdo con lo anterior, se recomienda brindar **criterio técnico negativo** a este parámetro de ajuste. Se aclara que dicho criterio negativo se limita solamente al procedimiento extraordinario de fijación de tarifas, según las competencias dadas a la Aresep en la Ley N° 7762, sin incluir lo indicado por el Incop sobre los otros mecanismos por los que podrá optar la Administración Concedente y el Concesionario para recuperar el equilibrio del contrato.

### **E.3 Parámetros de calidad**

Las referencias normativas para analizar los parámetros de calidad de servicio propuestos por el Incop, corresponden a las normas nacionales de calidad INTE G116: Calidad de servicio en el manejo de contenedores, INTE G117: Calidad de servicio en el manejo de mercancía general o fraccionada, INTE G118: Calidad del servicio en el manejo de mercancías a granel, sólida o líquida, INTE G119: Calidad de servicio de amarre y desamarre, INTE G120: Calidad de servicio de practicafe, INTE G121: Calidad de servicio de remolcaje, INTE G122: Calidad de servicio de ayudas a la navegación marítima, en sus versiones más recientes y vigentes.

*Ahora bien, tomando en cuenta que existe la posibilidad de que el concesionario pueda atender eventualmente los buques de ferry y cruceros, cuando no puedan ser atendidos en otras instalaciones portuarias del país, se debe incorporar también la norma nacional INTE G129: Calidad de servicio para el tráfico de cruceros.*

#### **E.4 Parámetros para fijar los costos de los servicios de fiscalización y control**

*La propuesta de Incop considera dentro de los costos administrativos incorporados en las tarifas “all-in” lo correspondiente a los ingresos de la autoridad portuaria por concepto de canon de explotación y pago por inspección y control.*

*Sobre el canon de explotación, fijado en un 5% de los ingresos brutos generados por la concesión, este corresponde al porcentaje máximo permitido en el artículo 42 de la ley 7762:*

*“(…)*

*Artículo 42.- Ingresos de la administración concedente*

*1) En la forma determinada en el cartel de licitación o en la oferta del concesionario, en el contrato podrán fijarse los siguientes pagos a favor de la administración:*

*a) Un canon por la explotación de la concesión, el cual no podrá ser superior al cinco por ciento (5%) de los ingresos brutos generados por la concesión otorgada. El porcentaje, el plazo y la entrega del cobro serán los estipulados en el cartel de licitación.*

*(…)”*

*En relación con los costos de inspección y control, el Incop indica los montos propuestos según criterios de servicio al costo, para la etapa de construcción (\$3 millones por año) y etapa de operación del proyecto (\$1,5 millones por año). Dichos costos forman parte de los rubros cubiertos por las tarifas all-in iniciales planteadas, las cuales toman de base las tarifas vigentes de los servicios portuarios aprobadas por la Aresep, las cuales fueron fijadas en su momento respetando el principio de servicio al costo y equilibrio financiero del prestador (en apego a lo establecido en la Ley 7593) y fueron ajustadas en el proyecto propuesto de manera que garanticen el flujo de recursos que genera la TIR esperada para el proyecto,*

*estructuración según la cual el Incop busca la modernización del puerto sin perder de vista su competitividad a nivel tarifario. Se señala que estos costos por inspección y control deben ser tomados en cuenta por los oferentes dentro de los gastos considerados en las tarifas “all-in” que propongan.*

*Es importante señalar que, según lo indicado en el inciso 3 del artículo 7 del Decreto Ejecutivo N°27098-MOPT, una vez establecidos dichos parámetros de costos de fiscalización y control, estos serán revisados únicamente por gestión de la Administración concedente o del concesionario.*

### **Remisión de información**

*Con el fin cumplir con las competencias dadas a la Aresep mediante los artículos 19, 21, 41 y 48 de la Ley N° 7762, es necesario disponer a futuro de información relativa a la prestación de los servicios públicos que se brindarán en el Puerto Caldera. En ese sentido, el concesionario deberá remitir a esta Autoridad Reguladora la siguiente información:*

- *Previo a la aplicación de los ajustes tarifarios, comunicar a la Aresep el ajuste resultante, así como los cálculos que le dieron origen.*
- *Comunicar a la Aresep la autorización de la Administración Concedente de nuevos servicios complementarios previo al inicio de la prestación del servicio, incluyendo la definición exhaustiva y clara del servicio.*

### **F. CONCLUSIONES**

*Conforme con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 7762 y en el inciso 3 del artículo 7 del Decreto Ejecutivo N°27098-MOPT, a partir del análisis de los oficios CR-INCOP-PE-0546-2024 y CR-INCOP-PE-0560-2024 y sus anexos para el proyecto “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”, se concluye lo siguiente:*

1. *Las tarifas del proyecto propuesto por el Incop para Puerto Caldera son tarifas máximas “all-in” en dólares para los servicios de contenedores (secos y refrigerados), vehículos, carga general, granel líquido, granel sólido alimentario y granel sólido no alimentario.*
2. *Las tarifas “all-in” no incluyen el servicio de escáner.*

3. *A los servicios complementarios regulados se les aplicarán las tarifas vigentes aprobadas por la Aresep para los servicios públicos regulados que brinda el Incop.*
4. *A los servicios complementarios no regulados se les aplicarán las tarifas debidamente aprobadas por la Administración Concedente.*
5. *El concesionario puede brindar los servicios para los buques de ferry y cruceros por motivos debidamente justificados en donde los barcos de cruceros no puedan ser atendidos en otras instalaciones portuarias del país. Las tarifas que se aplican para estos servicios son las tarifas vigentes aprobadas por la Aresep para los servicios regulados que brinda el Incop. Los servicios incluyen la atención de embarcaciones de pasajeros según TRB, embarque y desembarque de vehículos por vehículo, embarque y desembarque de pasajeros por pasajero y atención de pasajeros en tránsito por pasajero.*
6. *La propuesta presentada por el Incop considera un método de ajuste tarifario de aplicación anual y el parámetro de ajuste que propone considera la variación de la inflación estadounidense.*
7. *La gestión de los parámetros de calidad que propone el Incop considera el Reglamento General de Servicios Portuarios, las normas nacionales de calidad en puertos, indicadores y estándares de servicio aceptables y que cumplen con las buenas prácticas aplicables.*
8. *La propuesta presentada por Incop incluye los costos por inspección y control del proyecto, correspondientes a \$3 millones anuales en la etapa de construcción y \$1,5 millones anuales en la etapa de operación (explotación).*

## **G. RECOMENDACIONES**

1. *Rendir criterio técnico positivo con respecto a la estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste, los parámetros de evaluación de la calidad del servicio y de los costos de los servicios de fiscalización y control para el proyecto “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”, sujeto a las siguientes observaciones:*
  - *Incorporar en el cartel de la licitación del Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera, la obligatoriedad de que el concesionario obtenga y conserve durante todo el período*



*de la concesión, la certificación de su sistema de gestión de calidad de servicio en las normas nacionales de calidad NTE G116, INTE G117, INTE G118, INTE G119, INTE G120, INTE G121, INTE G122 y la INTE G129, siempre y cuando exista un esquema de evaluación para dichas normas avalado por el Ente Costarricense de Acreditación (ECA) y existan organismos de certificación que estén acreditados en estas normas. Esto permitirá a la Administración delegar en un organismo de certificación acreditado, las auditorías de calidad, las cuales deben realizarse al menos una vez por año.*

- 2. Rendir criterio técnico negativo respecto al procedimiento extraordinario para fijar tarifas para restablecer el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión ya que la propuesta sometida a conocimiento de esta Autoridad Reguladora mediante el oficio CR-INCOP-PE-0560-2024 y el documento “MODERNIZACION DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE PUERTO CALDERA. Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”, no reúne los elementos mínimos para considerarse un parámetro de ajuste.*
- 3. Solicitar que cuando la concesión del proyecto “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera” inicie la etapa de explotación y en adelante, se remita a la Aresep lo siguiente:*
  - La comunicación del resultado de los ajustes tarifarios antes de que estos entren en vigencia. Asimismo, en caso de que proceda, la comunicación de la autorización de la Administración Concedente de los servicios complementarios, su definición exhaustiva y clara y su respectiva tarifa previo al inicio de la prestación del servicio.*
- 4. Solicitar la incorporación en el borrador del cartel de licitación de la estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste, así como los parámetros para la evaluación de calidad del servicio y de los costos de los servicios de fiscalización y control conforme a los términos que fueron planteados en la consulta realizada por parte del Incop ante esta Autoridad Reguladora.*
- 5. Indicar a la Administración Concedente que cualquier modificación a la estructura tarifaria, sus parámetros de ajuste o a los parámetros de evaluación de la calidad deberá ser consultada previamente a la Aresep, de acuerdo con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 7762.*

*(...)”*



- II. Que de conformidad con los resultandos y considerando único que precede y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es rendir criterio sobre el proyecto de Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera conforme al artículo 21 de la Ley N° 7762 y artículo 7 del Decreto Ejecutivo N°27098-MOPT.

**POR TANTO:**

En uso de las facultades que le otorga el artículo 57 de la Ley N° 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos) y la Ley N° 7762 (Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos)

**EL REGULADOR GENERAL**

**RESUELVE:**

- I. Rendir criterio técnico positivo respecto a la estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste, así como los parámetros para la evaluación de la calidad del servicio y de los costos de los servicios de fiscalización y control del proyecto “*Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera*”, sujeto a las siguientes observaciones:
- Incorporar en el cartel de la licitación del Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera, la obligatoriedad de que el concesionario obtenga y conserve durante todo el período de la concesión, la certificación de su sistema de gestión de calidad de servicio en las normas nacionales de calidad NTE G116, INTE G117, INTE G118, INTE G119, INTE G120, INTE G121, INTE G122 y la INTE G129 , siempre y cuando exista un esquema de evaluación para dichas normas avalado por el Ente Costarricense de Acreditación (ECA) y existan organismos de certificación que estén acreditados en estas normas. Esto permitirá a la Administración delegar en un organismo de certificación acreditado, las auditorías de calidad, las cuales deben realizarse al menos una vez por año.
- II. Rendir criterio técnico negativo respecto al procedimiento extraordinario para fijar tarifas para restablecer el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión ya que la propuesta sometida a conocimiento de esta Autoridad Reguladora mediante el oficio CR-INCOP-PE-0560-2024 y el documento “MODERNIZACION DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE PUERTO CALDERA. Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”, no reúne los elementos mínimos para considerarse un parámetro de ajuste.

- III. Solicitar que, cuando la concesión del proyecto “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera” inicie la etapa de explotación y en adelante, el Concesionario remita a la Aresep lo siguiente:
- La comunicación del resultado de los ajustes tarifarios antes de que estos entren en vigencia. Asimismo, en caso de que proceda, la comunicación de la autorización de la Administración Concedente de los servicios complementarios, su definición exhaustiva y clara y su respectiva tarifa previo al inicio de su prestación.
- IV. Solicitar a la Administración Concedente que en el borrador del cartel de licitación se incorpore la estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste, así como los parámetros para la evaluación de calidad del servicio y de los costos de los servicios de fiscalización y control conforme a los términos que fueron planteados en la consulta realizada por parte del Incop ante esta Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y según el criterio emitido en esta resolución.
- V. Indicar a la Administración Concedente que cualquier modificación a la estructura tarifaria, sus parámetros de ajuste o a los parámetros de evaluación de la calidad deberá ser consultada previamente a la Aresep, de acuerdo con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 7762.
- VI. Comunicar la presente resolución a la Intendencia de Transporte.

**NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.**

**ERIC ALONSO BOGANTES CABEZAS  
REGULADOR GENERAL**

### **Acta de notificación y comunicación**

Se notifica la resolución RE-0574-RG-2024 correspondiente al expediente OT-164-2024, al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (Incop) a los correos electrónicos [presidencia@incop.go.cr](mailto:presidencia@incop.go.cr) y [icarranza@incop.go.cr](mailto:icarranza@incop.go.cr), a las \_\_\_ horas del \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2024.

Se comunica la resolución RE-0574-RG-2024 correspondiente al expediente OT-164-2024 a la Intendencia de Transporte de la Aresep al correo electrónico [itransporte@aresep.go.cr](mailto:itransporte@aresep.go.cr), a las \_\_\_ horas del \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2024.