

ADICIONAL I INFORME 2024

SECRETARÍA DE FISCALIZACIÓN



Contenido

1. Indicadores Portuarios.	2
1.1. Movilización de carga.	2
1.2. Mercancía.	2
1.3. Carga a Granel.	3
1.4. Contenedores (TEUS).	4
1.5. Productividades.	7
1.6. Rendimiento de contenedores.	7
1.7. Rendimiento de graneles.	11
1.8. Cantidad de buques	12
2. Proceso de Conciliación.	14
3. Aspectos Financieros.	17
3.1. Concesionaria SPC S.A.	17
3.1.2. Comportamiento de los ingresos del canon	18
3.2. Concesionaria SPGC S.A.	20
3.2.1. Modelo Financiero y Cumplimiento de la TIR Contractual	20
3.2.2. Comportamiento de los ingresos del canon	21
3.3. Concesionaria SAAM S.A.	22
4. Seguimiento de Recomendaciones.	25
4.1. Recomendaciones de la Gerencia General de INCOP.	25
4.2. Recomendaciones de la Unidad Técnica de Supervisión y Control de INCOP.	27
4.3. Recomendaciones de la Dirección de Operaciones Portuarias INCOP.	29

De acuerdo con lo solicitado en el acuerdo No. 6, tomado por la Junta Directiva de INCOP en Sesión No. 4453 celebrada el 4 de octubre de 2024, el cual menciona textualmente:

ACUERDO No. 6

“Solicitar a la Secretaría de Fiscalización ampliar el informe No. CR-INCOP-SF-0066-2024 de fecha 26 de setiembre de 2024, como resultado del Informe del Estado de las Concesiones del período comprendido entre enero a junio de 2024; conforme a los temas tratados en la presente sesión de Junta Directiva.”

Se realiza un análisis detallado del comportamiento de la carga, los indicadores portuarios, TIR, TIRM, VAN en Puerto Caldera de los últimos 5 años y seguimiento de recomendaciones emitidas por esta Secretaría de Fiscalización.

1. Indicadores Portuarios.

1.1. Movilización de carga.

1.2. Mercancía.

La cantidad de carga movilizada por la Sociedad Portuaria de Caldera SPC S.A. hasta agosto del año 2024 fue de 1,696,686.79 toneladas.

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

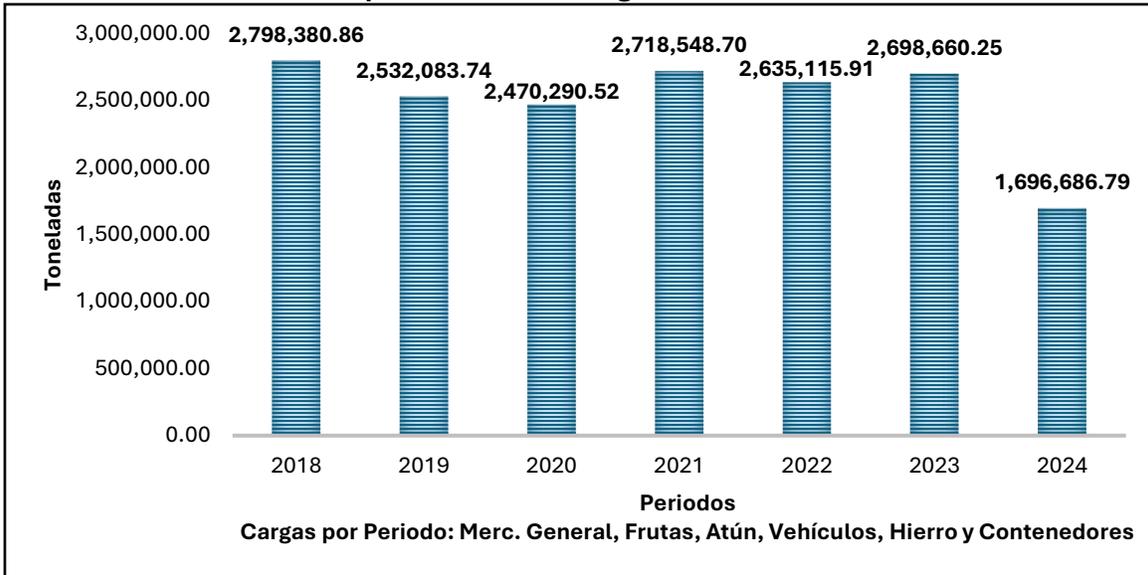
En el siguiente cuadro se detallan las toneladas métricas movilizadas anualmente desde el año 2018 a la actualidad (cabe destacar que el dato del año 2024 es parcial ya que contempla la información hasta el cierre del mes de agosto):

**Cuadro N°1.
Cargas en Toneladas - SPC**

Periodo	Mercadería General	Frutas	Atún	Vehículos	Hierro	Contenedores	Ferry	Total, anual	Índice de Comparación
2018	64,853.24	108,889.35	9,655.33	56,326.42	385,178.80	2,173,477.72	0.00	2,798,380.86	
2019	85,963.83	98,366.99	5,695.32	40,467.18	314,609.60	1,986,980.82	0.00	2,532,083.74	-9.52%
2020	91,653.71	0.00	14,108.12	33,159.46	293,510.13	2,037,859.11	0.00	2,470,290.52	-2.44%
2021	96,586.62	0.00	16,224.49	47,590.05	417,795.53	2,140,352.01	0.00	2,718,548.70	10.05%
2022	105,765.15	0.00	17,235.06	67,887.12	412,768.84	2,031,459.73	0.00	2,635,115.91	-3.07%
2023	111,934.51	0.00	13,313.27	74,630.79	417,128.64	2,078,526.58	3,126.46	2,698,660.25	2.41%
2024	51,928.19	0.00	8,647.51	41,332.68	294,543.80	1,300,234.61	0.00	1,696,686.79	-37.13%

Fuente: Estados de Hechos SPC.

**Gráfico N°1.
Comportamiento de carga SPC 2018-2024.**



Fuente: Estados de Hechos SPC.

En el cuadro N°1, se puede observar que en todos los años predomina, la movilización de Contenedores, siendo el año 2018 donde se movilizó la mayor cantidad de carga total (2.798.380,86 tm) en los últimos 7 años.

No obstante, la tendencia se ha mantenido con una variación máxima de $\pm 10\%$ en las cantidades anuales de carga.

Los datos del 2024 contemplan hasta el cierre de agosto, pero se proyecta que se superen los 2.5 millones de toneladas al cierre del año.

1.3. Carga a Granel.

La cantidad de carga a Granel movilizada por la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera SPGC S.A., hasta el mes de agosto del año 2024, en Puerto Caldera fue de 1 765 175,72tm.

En el siguiente cuadro se detallan las toneladas métricas movilizadas anualmente desde el año 2018 a la actualidad (cabe destacar que el dato del año 2024 es parcial ya que contempla la información hasta el cierre del mes de agosto):

**Cuadro N°2.
Cargas en Toneladas – SPGC**

Periodo	Sólido	Líquido Imp	Líquido Exp	Sludge	Total, Año	Índice de Comparación
2018	2,507,007.04	15,202.93	549.79	1,049.47	2,523,809.23	
2019	2,473,361.67		294.06	1,138.38	2,474,794.11	-1.94%
2020	2,396,412.84	78.93	407.55	1,307.39	2,398,206.71	-3.09%
2021	2,486,694.90	14,957.48	895.53	697.25	2,503,245.16	4.38%

2022	2,597,387.78	39,154.42	1,632.65	789.75	2,638,964.60	5.42%
2023	2,439,678.47	113,999.64	3,641.21	1,320.36	2,558,639.68	-3.04%
2024	1,609,525.87	154,334.25	749.00	566.60	1,765,175.72	-31.01%

Fuente: Estados de Hechos SPGC.

En lo que va del 2024, la movilización de los graneles está compuesta en un 91,18 % de graneles sólidos, un 8,74 % de graneles líquidos de importación y 0,04% de granel líquido de exportación.

En el cuadro N°2, se puede observar que en todos los años predomina, la movilización de granel sólido, siendo el año 2022 donde se movilizó la mayor cantidad de carga de granel total (2.638.964,60 tm) en los últimos 7 años.

No obstante, la tendencia se ha mantenido con una variación máxima de ±5% en las cantidades anuales de carga de granel.

Los datos del 2024 contemplan hasta el cierre de agosto, pero se proyecta que se superen los 2.6 millones de toneladas al cierre del año.

El siguiente gráfico muestra la evolución en la movilización de graneles en forma anual desde el año 2018 a la actualidad:

Gráfico N°2.
Comportamiento de carga SPGC 2018-2024.



Fuente: Estados de Hechos SPGC.

1.4. Contenedores (TEUS).

Se elaboró el siguiente cuadro que muestra la evolución en la movilización de TEUS desde el inicio de la concesión.

Cuadro N°3.
Movilización de Contenedores TEUS

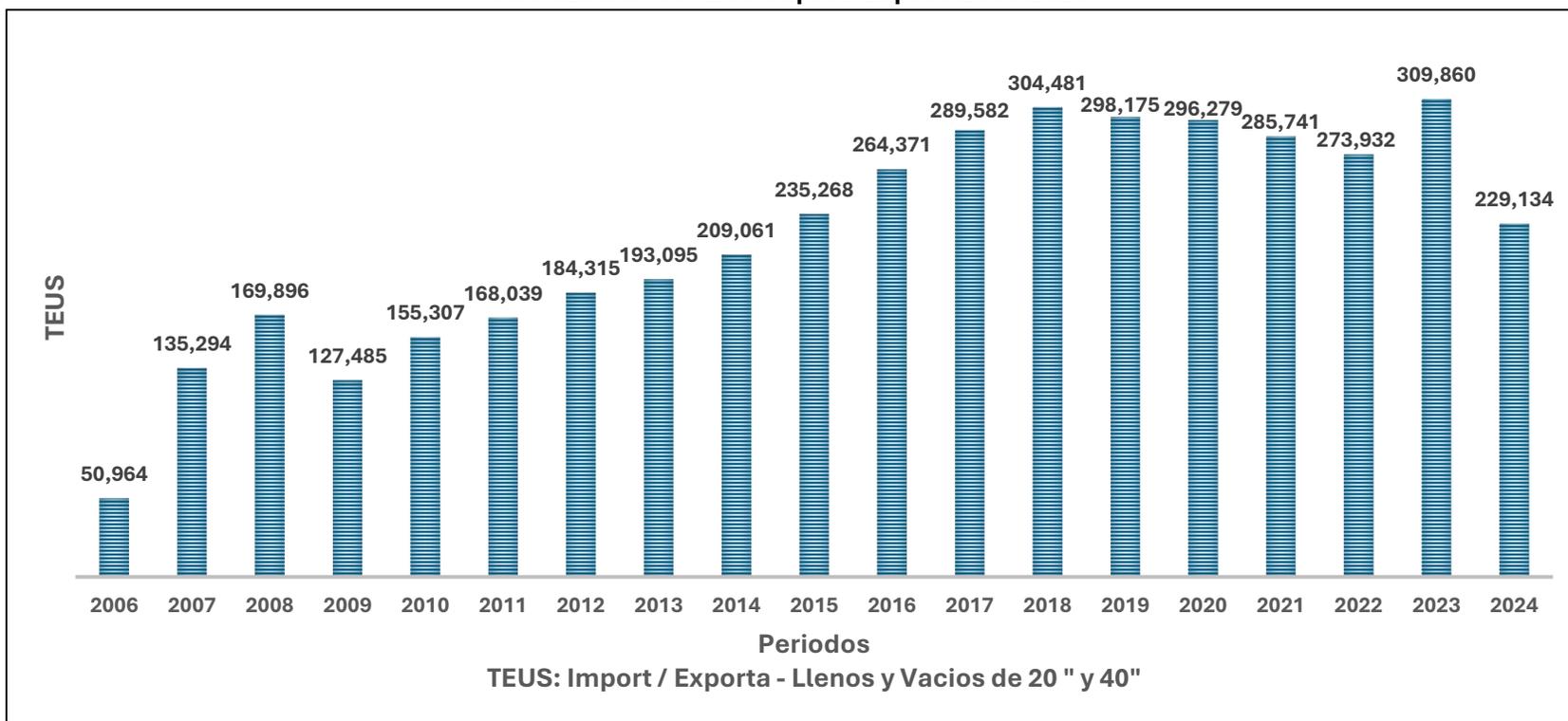
Periodos	Importación	Exportación	Total, TEUS por Periodo	Índice de Comparación
2006	25,895	25,069	50,964	
2007	70,632	64,662	135,294	165.47%
2008	86,855	83,041	169,896	25.58%
2009	66,214	61,271	127,485	-24.96%
2010	82,636	72,671	155,307	21.82%
2011	88,590	79,449	168,039	8.20%
2012	87,105	97,210	184,315	9.69%
2013	93,075	100,020	193,095	4.76%
2014	106,204	102,857	209,061	8.27%
2015	124,484	110,784	235,268	12.54%
2016	131,927	132,444	264,371	12.37%
2017	147,717	141,865	289,582	9.54%
2018	154,115	150,366	304,481	5.15%
2019	150,681	147,494	298,175	-2.07%
2020	154,746	141,533	296,279	-0.64%
2021	151,921	133,820	285,741	-3.56%
2022	145,833	128,099	273,932	-4.13%
2023	164,997	144,863	309,860	13.12%
2024	119,369	109,765	229,134	-26.05%

Fuente: Estados de Hechos SPC y SPGC. *I semestre 2024.

Al cierre de agosto del año 2024, se movilizaron un total de 229 134 TEUS, de los cuales 109.765 corresponde a TEUS exportados, que equivale a un 48 % del total y 119 369 TEUS, (52 %), son importados.

El año 2023 ha sido el año que mayor cantidad de TEUS se han movilizado en Puerto Caldera, con un total de 309 860 TEUS, no obstante, la cantidad de TEUS registrados al cierre de agosto del 2024 es alto comparado con años anteriores y se proyecta que se supere los 300 000 TEUS.

Gráfico N°3.
Movilización de TEUS Import/ Export: 2006-2024.



Fuente: Elaboración propia.

Como se muestra en el gráfico anterior del año 2006 a la fecha, la movilización de TEUS a través de la Terminal ha experimentado un crecimiento importante.

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

1.5. Productividades.

1.6. Rendimiento de contenedores.

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

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

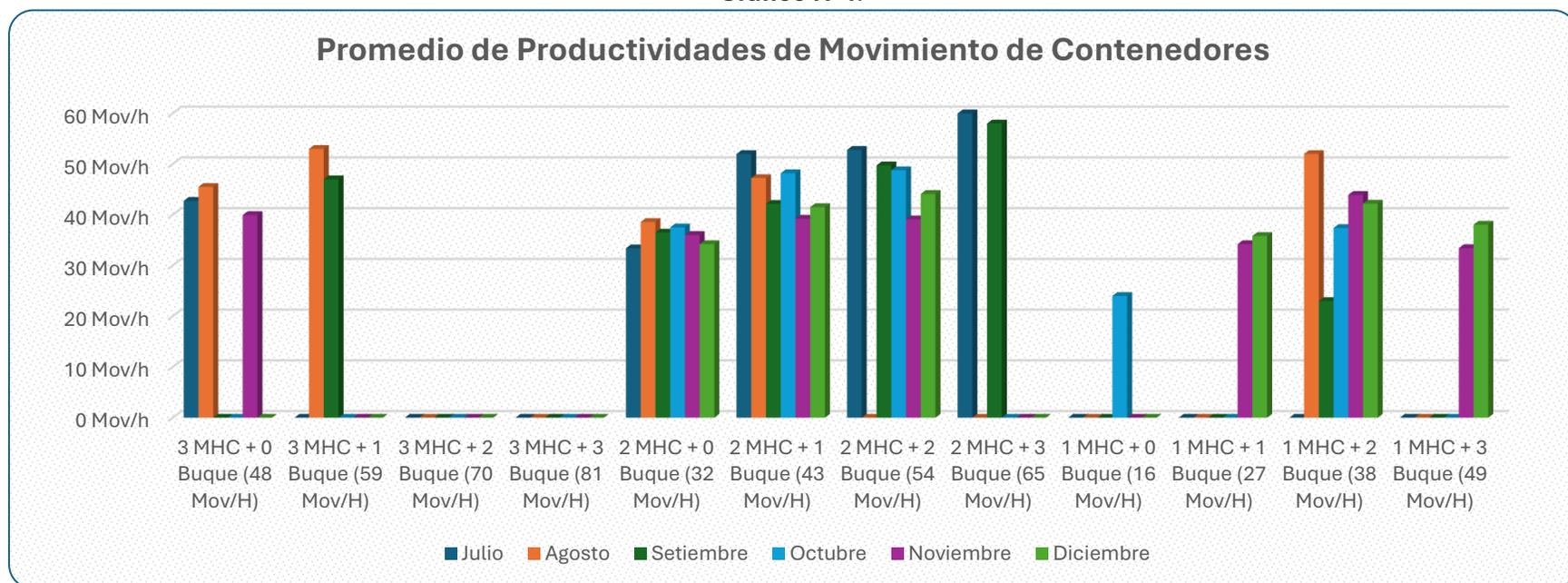
Esta Información se revisa con base a los Estados de Hechos presentados mensualmente por la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) y la revisión de la estadística elaborada por la Unidad Técnica de Supervisión y Control (UTSC), e inspecciones aleatorias en algunas naves que arriban al puerto.

Durante los últimos tres años de operación (2022, 2023 y 2024), se han realizado variaciones en los promedios establecidos de productividades, por lo que se realizó un análisis de datos y/o estudio anual de cumplimiento de dichos rendimientos, mismo que se presenta gráficamente a continuación:

Cuadro N°4. Productividad cont. Julio- diciembre 2022.

Periodos	Combinación de Grúas Móviles de SPC (MHC) + Grúas de Buques											
	3 MHC + 0 Buque (48 Mov/H)	3 MHC + 1 Buque (59 Mov/H)	3 MHC + 2 Buque (70 Mov/H)	3 MHC + 3 Buque (81 Mov/H)	2 MHC + 0 Buque (32 Mov/H)	2 MHC + 1 Buque (43 Mov/H)	2 MHC + 2 Buque (54 Mov/H)	2 MHC + 3 Buque (65 Mov/H)	1 MHC + 0 Buque (16 Mov/H)	1 MHC + 1 Buque (27 Mov/H)	1 MHC + 2 Buque (38 Mov/H)	1 MHC + 3 Buque (49 Mov/H)
Julio	43 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	33 Mov/h	52 Mov/h	53 Mov/h	60 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h
Agosto	46 Mov/h	53 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	39 Mov/h	47 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	52 Mov/h	0 Mov/h
Setiembre	0 Mov/h	47 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	37 Mov/h	42 Mov/h	50 Mov/h	58 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	23 Mov/h	0 Mov/h
Octubre	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	38 Mov/h	48 Mov/h	49 Mov/h	0 Mov/h	24 Mov/h	0 Mov/h	37 Mov/h	0 Mov/h
Noviembre	40 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	36 Mov/h	39 Mov/h	39 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	34 Mov/h	44 Mov/h	33 Mov/h
Diciembre	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	34 Mov/h	42 Mov/h	44 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	36 Mov/h	42 Mov/h	38 Mov/h
$\Sigma = \frac{x_i}{n}$	43 Mov/h	50 Mov/h			36 Mov/h	45 Mov/h	47 Mov/h	59 Mov/h	24 Mov/h	35 Mov/h	40 Mov/h	36 Mov/h

Gráfico N°4.



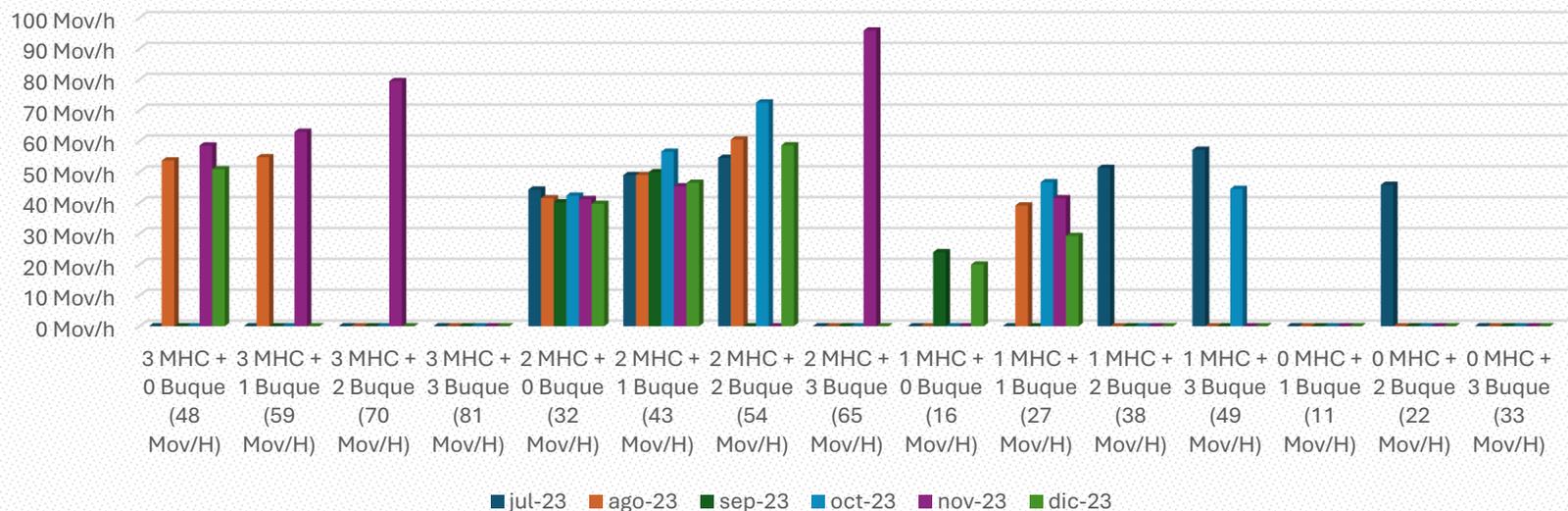
Fuente: Elaboración propia.

Cuadro N°5. Productividades cont. 2023.

Periodos	Combinación de Grúas Móviles de SPC (MHC) + Grúas de Buque															
	3 MHC + 0 Buque (48 Mov/H)	3 MHC + 1 Buque (59 Mov/H)	3 MHC + 2 Buque (70 Mov/H)	3 MHC + 3 Buque (81 Mov/H)	2 MHC + 0 Buque (32 Mov/H)	2 MHC + 1 Buque (43 Mov/H)	2 MHC + 2 Buque (54 Mov/H)	2 MHC + 3 Buque (65 Mov/H)	1 MHC + 0 Buque (16 Mov/H)	1 MHC + 1 Buque (27 Mov/H)	1 MHC + 2 Buque (38 Mov/H)	1 MHC + 3 Buque (49 Mov/H)	0 MHC + 1 Buque (11 Mov/H)	0 MHC + 2 Buque (22 Mov/H)	0 MHC + 3 Buque (33 Mov/H)	
ene-23	53 Mov/h	57 Mov/h	77 Mov/h	0 Mov/h	40 Mov/h	46 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	22 Mov/h	45 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	34 Mov/h	0 Mov/h	
feb-23	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	43 Mov/h	48 Mov/h	61 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	46 Mov/h	52 Mov/h	51 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	
mar-23	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	47 Mov/h	48 Mov/h	57 Mov/h	0 Mov/h	20 Mov/h	29 Mov/h	48 Mov/h	56 Mov/h	0 Mov/h	33 Mov/h	0 Mov/h	
abr-23	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	41 Mov/h	49 Mov/h	60 Mov/h	55 Mov/h	18 Mov/h	40 Mov/h	50 Mov/h	55 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	
may-23	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	41 Mov/h	51 Mov/h	68 Mov/h	79 Mov/h	16 Mov/h	30 Mov/h	48 Mov/h	59 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	
jun-23	0 Mov/h	0 Mov/h	71 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	53 Mov/h	63 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	56 Mov/h	50 Mov/h	0 Mov/h	37 Mov/h	0 Mov/h	
jul-23	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	44 Mov/h	49 Mov/h	55 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	51 Mov/h	57 Mov/h	0 Mov/h	46 Mov/h	0 Mov/h	
ago-23	54 Mov/h	55 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	41 Mov/h	49 Mov/h	61 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	39 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	
sep-23	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	40 Mov/h	50 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	24 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	
oct-23	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	42 Mov/h	57 Mov/h	73 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	47 Mov/h	0 Mov/h	45 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	
nov-23	59 Mov/h	63 Mov/h	79 Mov/h	0 Mov/h	41 Mov/h	45 Mov/h	0 Mov/h	96 Mov/h	0 Mov/h	41 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	
dic-23	51 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	40 Mov/h	46 Mov/h	59 Mov/h	0 Mov/h	20 Mov/h	29 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	
$\Sigma = \frac{X_i}{n}$	54 Mov/h	58 Mov/h	76 Mov/h	0 Mov/h	42 Mov/h	49 Mov/h	62 Mov/h	77 Mov/h	20 Mov/h	39 Mov/h	51 Mov/h	53 Mov/h	0 Mov/h	38 Mov/h	0 Mov/h	

Gráfico N°5.

Promedio de Productividades de Movimiento de Contenedores 2023

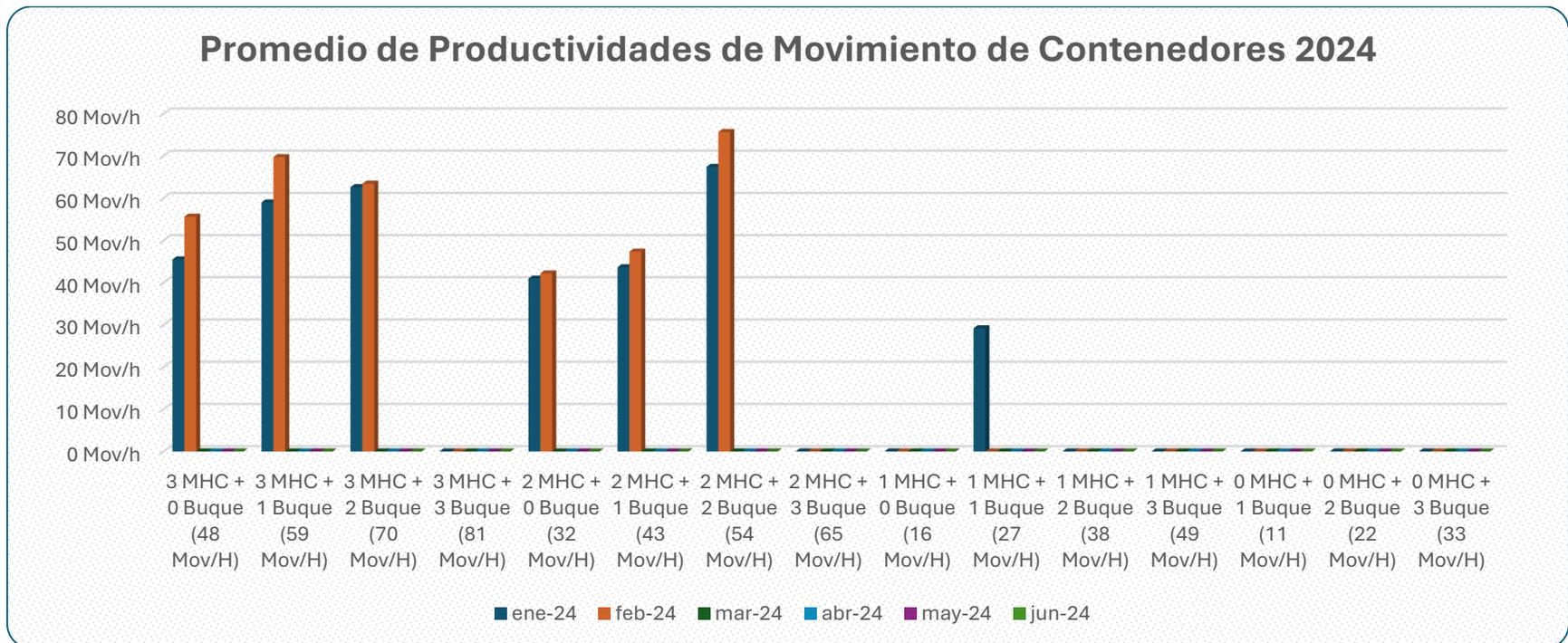


Fuente: Elaboración propia.

Cuadro N°6. Productividades cont. Enero-febrero 2024.

Periodos	Combinación de Grúas Móviles de SPC (MHC) + Grúas de Buque														
	3 MHC + 0 Buque (48 Mov/H)	3 MHC + 1 Buque (59 Mov/H)	3 MHC + 2 Buque (70 Mov/H)	3 MHC + 3 Buque (81 Mov/H)	2 MHC + 0 Buque (32 Mov/H)	2 MHC + 1 Buque (43 Mov/H)	2 MHC + 2 Buque (54 Mov/H)	2 MHC + 3 Buque (65 Mov/H)	1 MHC + 0 Buque (16 Mov/H)	1 MHC + 1 Buque (27 Mov/H)	1 MHC + 2 Buque (38 Mov/H)	1 MHC + 3 Buque (49 Mov/H)	0 MHC + 1 Buque (11 Mov/H)	0 MHC + 2 Buque (22 Mov/H)	0 MHC + 3 Buque (33 Mov/H)
ene-24	45 Mov/h	59 Mov/h	63 Mov/h	0 Mov/h	41 Mov/h	44 Mov/h	67 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	29 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h
feb-24	56 Mov/h	70 Mov/h	63 Mov/h	0 Mov/h	42 Mov/h	47 Mov/h	76 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h
mar-24	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h
abr-24	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h
may-24	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h
jun-24	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h
$\Sigma = \frac{x_i}{n}$	51 Mov/h	64 Mov/h	63 Mov/h	0 Mov/h	42 Mov/h	45 Mov/h	72 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	29 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h	0 Mov/h

Gráfico N°6.



Fuente: Elaboración propia.

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

Así mismo se han remitido algunas justificaciones pertinentes para aquellas motonaves donde se les imposibilita alcanzar el rendimiento solicitado; las cuales han sido analizadas por parte de la UTSC. La administración de INCOP, ha implementado lo establecido en el acuerdo conciliatorio para la medición de la productividad.

1.7. Rendimiento de graneles.

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

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

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

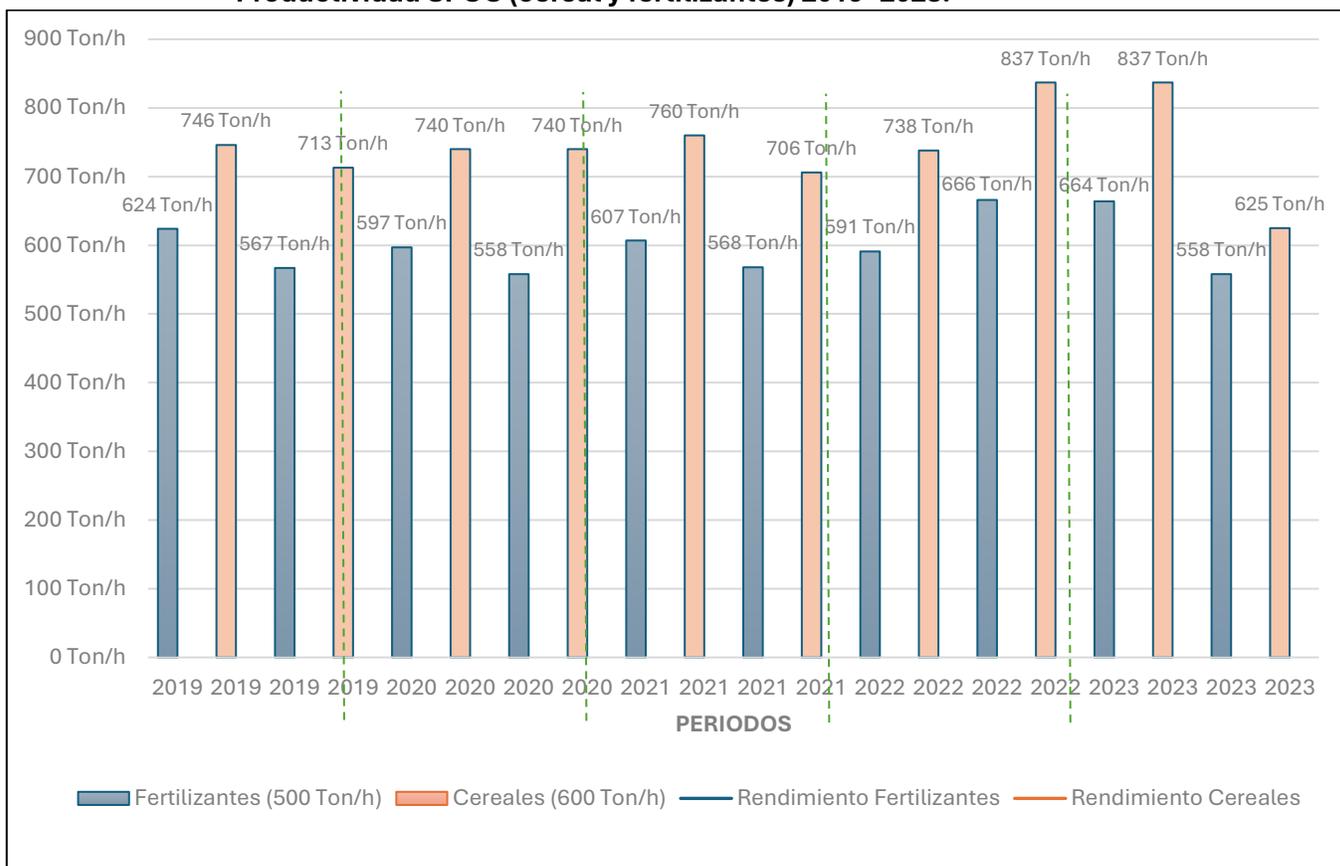
En el siguiente cuadro se muestra la productividad promedio semestral, desde el año 2019 al 2023, para los buques graneleros cargados de cereal y fertilizantes:

Cuadro N°7. Productividad SPGC (cereal y fertilizantes) 2019-2023.

Periodo	Indicador SPGC	Umbral	Productividad Anual Promedio Alcanzada	Tipo
2019	I Semestre	500 ton/h	624 ton/h	Fertilizante
2019	I Semestre	600 ton/h	746 ton/h	Cereal
2019	II Semestre	500 ton/h	567 ton/h	Fertilizante
2019	II Semestre	600 ton/h	713 ton/h	Cereal
2020	I Semestre	500 ton/h	597 ton/h	Fertilizante
2020	I Semestre	600 ton/h	740 ton/h	Cereal
2020	II Semestre	500 ton/h	558 ton/h	Fertilizante
2020	II Semestre	600 ton/h	740 ton/h	Cereal
2021	I Semestre	500 ton/h	607 ton/h	Fertilizante
2021	I Semestre	600 ton/h	760 ton/h	Cereal
2021	II Semestre	500 ton/h	568 ton/h	Fertilizante
2021	II Semestre	600 ton/h	706 ton/h	Cereal
2022	I Semestre	500 ton/h	591 ton/h	Fertilizante
2022	I Semestre	600 ton/h	738 ton/h	Cereal
2022	II Semestre	500 ton/h	666 ton/h	Fertilizante
2022	II Semestre	600 ton/h	837 ton/h	Cereal
2023	I Semestre	500 ton/h	664 ton/h	Fertilizante
2023	I Semestre	600 ton/h	837 ton/h	Cereal
2023	II Semestre	500 ton/h	558 ton/h	Fertilizante
2023	II Semestre	600 ton/h	625 ton/h	Cereal

Fuente: Estados de Hechos SPGC.

**Gráfico N°7.
Productividad SPGC (cereal y fertilizantes) 2019- 2023.**



Fuente: Elaboración propia.

Todos los buques con carga de cereales y fertilizantes fueron evaluados semestralmente conforme a los indicadores de productividades propuestos en las fichas técnicas correspondientes del acuerdo conciliatorio. Estos indicadores muestran un nivel de servicio aceptable como se puede observar en el cuadro y gráfico anterior.

Es importante indicar que el rendimiento de los buques graneleros se ve afectado por una serie de condiciones como los factores climáticos (lluvia y oleaje), fraccionamiento de las bodegas con diferentes productos, problemas mecánicos en las grúas de buque, densidad del producto y compactación, equilibrio de la bodega, capacidad de recibo de los clientes y ausencia de camiones por parte de los transportistas lo que hace que la productividad disminuya. De allí la excepción de algunos productos a granel.

1.8. Cantidad de buques

Al cierre del periodo en estudio (agosto 2024), arribaron a Puerto Caldera un total de 325 naves, los buques contenedores son los que tiene más representación de recalado en el puerto con un 69 %.

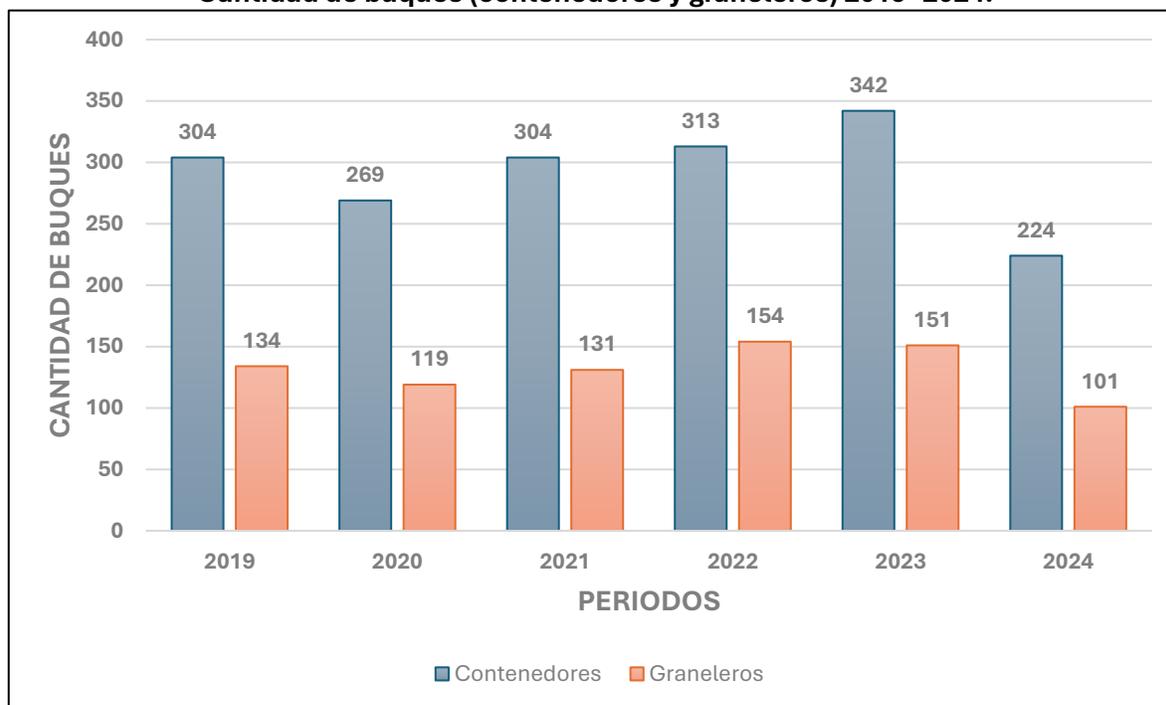
En el siguiente cuadro se muestra el arribo de las naves portacontenedores y graneleros por año en la Terminal Portuaria de Caldera, en el periodo comprendido desde el 2019 al 2024:

Cuadro N°8.
Cantidad de buques: Contenedores y graneleros- 2019 a 2024.

Periodos	Contenedores	Indice de Variación - Cant. Buques Contenedores	Graneleros	Indice de Variación - Cant. Buques Graneleros
2019	304		134	
2020	269	↓ -11.51%	119	↓ -11.19%
2021	304	↑ 13.01%	131	↑ 10.08%
2022	313	↑ 2.96%	154	↑ 17.56%
2023	342	↑ 9.27%	151	↓ -1.95%
2024	224	↓ -34.50%	101	↓ -33.11%

Fuente: Estados de Hechos SPC y SPGC.

Gráfico N°8.
Cantidad de buques (contenedores y graneleros) 2019- 2024.



Fuente: Elaboración propia.

En el año 2020 hubo una disminución de la cantidad de buques arribados a Puerto Caldera producto de la crisis ocasionada por la pandemia COVID-19, no obstante, como se observa en el grafico anterior, el comportamiento de arribo de naves a Puerto Caldera ha ido en aumento desde el año 2021 a la actualidad.

Con los datos reportados al cierre de agosto del 2024, se proyecta alcanzar un promedio que supere las 480 naves al finalizar el año.

2. Proceso de Conciliación.

Se procede a ampliar información relacionada al proceso conciliatorio entre el Concesionario y el INCOP, mismo al que esta Secretaría de Fiscalización le ha dado seguimiento y cuyos hechos más relevantes se detallan a continuación:

- La Sociedad Portuaria de Caldera SPC S.A, presentó ante la Administración Concedente mediante oficio SPC-GG-0177-2022, la propuesta para ejecutar las actividades de mantenimiento y su cronograma para el año 2023, con un monto total proyectado de USD \$565 463,00.
- No obstante, desde el 20 de setiembre del 2022 la Gerencia General de INCOP, solicitó aumentar el monto del mantenimiento a USD \$2 367 317,83, mediante oficio CR-INCOP-GG-2022-0749, con la finalidad de alcanzar una condición normal de operación, de conformidad con lo dispuesto en el informe DFOE-CIU-IF-00008-2021 y el cuadro 4-4 condiciones normales establecidas en el apartado 4.1 del informe INF-OP-18-35-320 Camacho & Mora.
- Por consiguiente, la Administración de INCOP, rechazó la propuesta del PMI-2023 mediante Oficio CR-INCOP-GG-2023-0023, del 12 de enero del 2023, donde se menciona textualmente:

“Por lo tanto, en vista que en la propuesta del PMI-2023 no se apega al acto administrativo ejercido por esa Gerencia General mediante el oficio CR-INCOP-GG-2022-0749 (adjunto), en lo que se refiere al monto de mantenimiento, ni a la estrategia aprobada por la Junta directiva mediante acuerdo No. 4 de la sesión número 4353 del 14 de setiembre de 2022, esta UTSC recomienda no aceptar dicha propuesta y solicitar al Concesionario la presentación de una nueva propuesta alineada con dicho acto.”

- Posteriormente, el Concesionario interpone un recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante y se inicia con la conciliación, el cual es el mecanismo de resolución de controversias de conformidad con el contrato.
- Se acordó integrar la Comisión Técnica de Conciliación (CTC) mediante acuerdo N°2 y N°3 de la sesión 4377 del 23 de febrero de 2023, de la Junta Directiva de INCOP.
- El proceso de conciliación (mecanismo que se utiliza para resolución de controversias de conformidad con el contrato de concesión), concluyó el 15 de marzo del presente

año (fecha en que se firmó el acuerdo según oficio CR-INCOP-JD-2024-073 de Junta Directiva de INCOP, no obstante, como parte de los acuerdos tomados, se contrata a la empresa Camacho y Mora S.A. para que realice el levantamiento de necesidades y se prioricen actividades para crear formalmente el Plan de Mantenimiento de Infraestructura (PMI), surgiendo de esta manera el informe “Contratación de empresa (o Consorcio) especialista para aplicar criterios de evaluación la infraestructura de Puerto Caldera y actualizar montos de mantenimiento según metodología suministrada, Septiembre 2023”.

- El acuerdo conciliatorio definió un monto de mantenimiento de USD \$5 500 000,00 para el periodo concesionario restante (entre los años 2023 hasta agosto del 2026), mismo que sería priorizado de conformidad con las actividades definidas por el informe de la empresa Camacho-Mora, y sus actualizaciones, este acuerdo conciliatorio fue comunicado a la CGR. Ver detalle del monto a invertir en los siguientes cuadros:

**Cuadro N°9.
Estimación de inversión requerida, según prioridades.**

Ident.	Elemento	Orden de prioridad	Clasificación	Coefficiente por estado de conservación	Desviación con respecto a la condición de estado normal	Valor de reposición (US\$)	Inversión requerida (US\$)
18	Patio 1 adoquín - contenedores	1	Reconstrucción/ Demolición	100.0%	91.9%	841 840.00	773 735.14
20	Patio 3 concreto - contenedores	1	Reconstrucción/ Demolición	100.0%	91.9%	861 504.00	791 808.33
24	Calles internas de pavimento de adoquín	1	Reconstrucción/ Demolición	100.0%	91.9%	1 594 544.00	1 465 545.39
25	Calles internas de pavimento de concreto	1	Reconstrucción/ Demolición	100.0%	91.9%	341 012.00	313 424.13
19	Patio 2 lastre – contenedores	2	Reconstrucción/ Demolición	100.0%	91.9%	110 500.00	101 560.55
21	Patio 4 lastre - contenedores	2	Reconstrucción/ Demolición	100.0%	91.9%	110 600.00	101 652.46
49	Caseta oeste patio 4	3	Malo	52.6%	44.5%	20 678.84	9 204.15
50	Caseta oeste patio 1	3	Malo	52.6%	44.5%	4 962.92	2 209.00
51	Caseta AyA costado torre 4	3	Malo	52.6%	44.5%	5 245.67	2 334.85
55	Caseta costado-línea férrea en acceso ECO 2	3	Malo	52.6%	44.5%	22 617.48	10 067.04
Total							3 571 541.03

Fuente: Camacho y Mora S.A

Cuadro N°10.
Estimación de inversión requerida, según prioridades (segunda parte).

Estimación de inversión requerida para volver a un estado normal de operación, en nivel 4							
Ident.	Elemento	Orden de prioridad	Clasificación	Coefficiente por estado de conservación	Desviación con respecto a la condición de estado normal	Valor de reposición (US\$)	Inversión requerida (US\$)
65	Hidrante en esquina suroeste de bodega 1	NP	Bueno	2.5%	0.0%	6 066.35	0.00
66	Consultorio Medico	NP	Muy Bueno	0.0%	0.0%	55 962.07	0.00
67	Oficinas MAG y arco de fumigación	NP	Regular	18.1%	10.0%	189 548.93	18 973.85
68	Centro de acopio	NP	Intermedio	8.1%	0.0%	45 472.23	0.00
69	Planta de tratamiento en zona de lavado	NP	Bueno	2.5%	0.0%	35 332.48	0.00
70	Estación de lavado de maquinaria	NP	Regular	18.1%	10.0%	33 496.17	3 352.97
71	Almacén de desmonte	NP	Muy Malo	72.2%	64.1%	33 237.21	21 308.38
72	Zona de almacenaje detrás de taller	NP	Intermedio	8.1%	0.0%	8 690.99	0.00
73	galerón detrás de oficinas de taller	NP	Malo	52.6%	44.5%	5 066.65	2 255.17
74	Postes (4 unidades)	NP	Bueno	2.5%	0.0%	2 739.74	0.00
75	Parqueo de interno techado	NP	Muy Bueno	0.0%	0.0%	84 359.69	0.00
76	Planta de tratamiento en soda operativa	NP	Muy Bueno	0.0%	0.0%	23 731.34	0.00
77	Depósito de aceite quemado	NP	Bueno	2.5%	0.0%	31 632.77	0.00
78	Parqueo externo malla	NP	Bueno	2.5%	0.0%	118 335.96	0.00
Total							1 928 519.84

- Se realiza reunión entre los encargados de Ingeniería de la SPC, Ingenieros de la empresa Camacho y Mora S.A. y funcionarios de INCOP, con la finalidad de definir las actividades de mantenimientos a realizar, y el orden de prioridades, según las necesidades actuales del Muelle.
- Se realizaron levantamientos físicos de la condición actual del puerto, específicamente de los patios y las vías dentro de la Terminal Portuaria (con drones).
- Se cuenta con un cronograma preliminar de las actividades a realizar, contemplando el plazo para recibir los bienes al final del plazo del periodo concesionado, de conformidad con lo establecido en el proceso de conciliación.
- Con respecto al equipo, el acuerdo conciliatorio menciona textualmente:
“...para realizar el seguimiento del estado de los equipos portuarios que utilizan las Concesionarias para la prestación del servicio es realizando una **“Revisión Técnico-Mecánica”** de manera anual.”
- El INCOP llevará a cabo la inspección Técnico- Mecánica del equipo en el segundo semestre de cada año y las Concesionarias deberán realizar las reparaciones que sean necesarias según los resultados de dichas inspecciones y se realizará una inspección final al cierre de los contratos de concesión, para la recepción en óptimas condiciones del equipo.

Figura N°1

Levantamiento del estado de los patios y vías internas en el Muelle de Caldera.



Fuente: Secretaría de Fiscalización, octubre 2024.

3. Aspectos Financieros.

3.1. Concesionaria SPC S.A.

3.1.1. Modelo Financiero y Cumplimiento de la TIR Contractual

La concesionaria SPS S.A. mantiene un compromiso contractual con la Administración Concedente para asegurar una Tasa Interna de Retorno (TIR) mínima del 14.3% en la operación de la Terminal de Puerto Caldera. En caso de que la rentabilidad anual esté por debajo de este umbral, se activa un mecanismo de restablecimiento financiero para equilibrar la rentabilidad del proyecto.

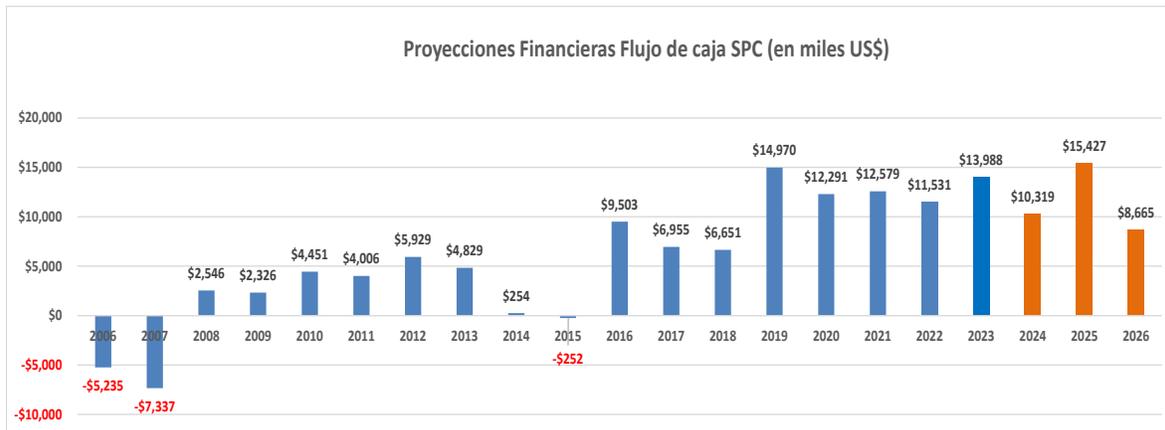
Cumplimiento de la TIR Contractual

Desde el inicio de la concesión, los resultados y análisis financieros anuales de SPS S.A. muestran una rentabilidad significativamente superior a la TIR mínima contractual. En el año 2023, la TIR calculada fue del 33.2%, impulsada por el incremento en el volumen de carga, el cual triplicó las estimaciones iniciales. Este crecimiento en el tráfico generó mayores ingresos y flujos de caja, garantizando así un retorno notablemente positivo que supera ampliamente el retorno contractual.

Modelo Financiero

El modelo financiero, incluido en la oferta de SPC S.A., se utiliza anualmente para monitorear y verificar que se cumpla con la TIR contractual. La administración y fiscalización financiera de la Secretaría de Fiscalización valida este cumplimiento mediante un análisis de los estados financieros auditados.

Gráfico N°9.



Fuente: Secretaría de Fiscalización, octubre 2024.

Indicadores Financieros 2023

- VAN: USD\$ 21.3 millones, tasa de descuento del 15%.
- Tasa Interna de Retorno (TIR): 33.2%.

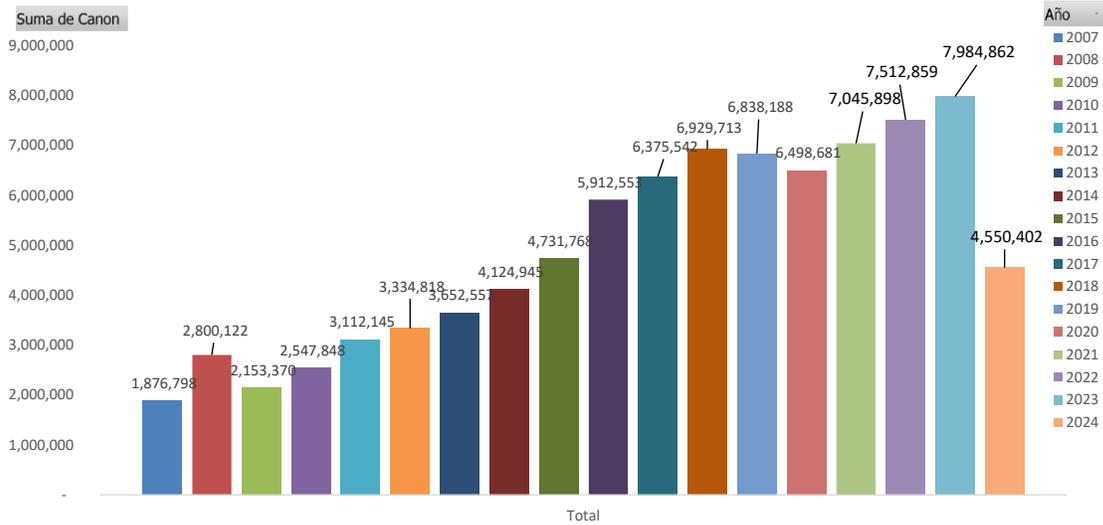
TIRM: Tasa Interna de Retorno Modificada

Dada la presencia de flujos de caja con múltiples cambios de signo, se calculó la Tasa Interna de Retorno Modificada (TIRM) para corregir las limitaciones de la TIR. La TIRM, que considera la reinversión de los flujos a una tasa distinta, arrojó un resultado de 24,7%. Este método supera dos deficiencias clave de la TIR: la reinversión a una tasa constante y los problemas de tasas múltiples, proporcionando un análisis financiero más robusto.

3.1.2. Comportamiento de los ingresos del canon

El análisis de los ingresos del canon acumulado de SPC revela una tendencia creciente a lo largo de los últimos años, con una breve interrupción en 2020 debido a la pandemia de COVID-19, que generó una disminución del 5% en los ingresos anuales. Sin embargo, a partir de 2021, SPC recuperó esta tendencia positiva con crecimientos de 8.43%, 6.6%, y 6.3% en 2021, 2022 y 2023, respectivamente, lo que refleja una robusta recuperación y estabilidad en sus ingresos.

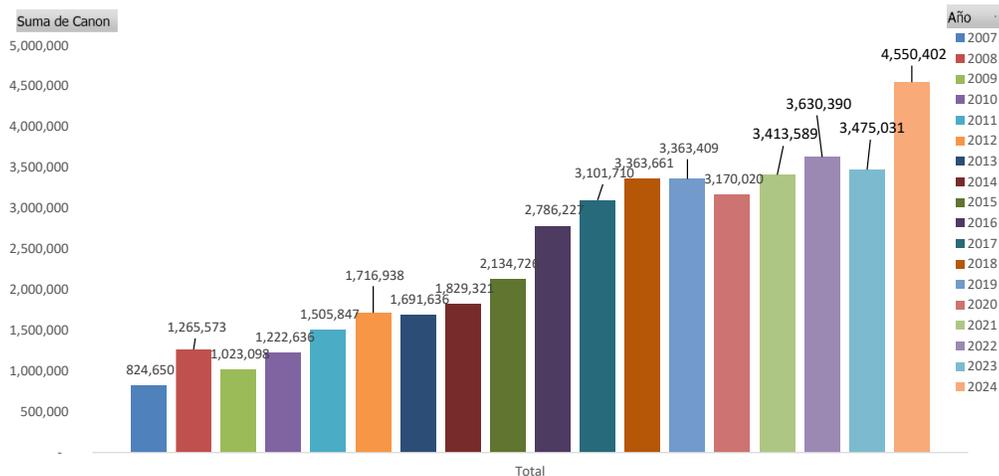
**Gráfico N°10.
Comportamiento ingresos Canon.**



Fuente: Secretaría de Fiscalización, octubre 2024

Para el primer semestre de 2024, SPC reporta un notable crecimiento del 31% comparado con el mismo período del año anterior, lo que destaca una aceleración significativa en los ingresos y refuerza las perspectivas positivas de la concesionaria para el cierre del año. Estos resultados demuestran la resiliencia y capacidad de adaptación de SPC ante condiciones adversas y el aprovechamiento de oportunidades en la recuperación económica post-pandemia. Ver gráfico con el canon al primer semestre de cada año.

**Gráfico N°11.
Comportamiento ingresos Canon Semestral**



Fuente: Secretaría de Fiscalización, octubre 2024

3.2. Concesionaria SPGC S.A.

3.2.1. Modelo Financiero y Cumplimiento de la TIR Contractual

Cumplimiento de la TIR Contractual

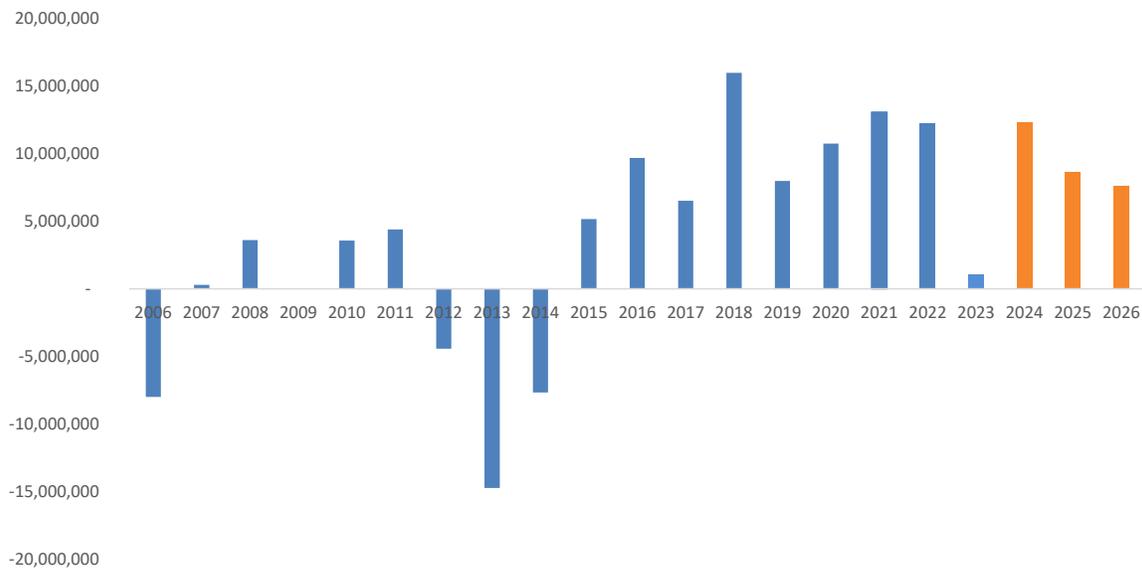
A diferencia de otros contratos, la concesión de Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A. (SPCG) no incluye una garantía de rentabilidad mínima por parte de la Administración Concedente. No obstante, sí establece un mecanismo de restablecimiento financiero en caso de desequilibrio, siguiendo lo estipulado en la cláusula 4.7.4 del Contrato de Concesión.

Modelo Financiero y Resultados

El modelo financiero de SPCG, presentado en la oferta, se utiliza para monitorear y evaluar la rentabilidad del proyecto y garantizar el cumplimiento de la Ley General de Administración Pública. Las proyecciones del flujo de caja del proyecto, analizadas hasta 2023, muestran una Tasa Interna de Retorno (TIR) de 20.25% y un Valor Actual Neto (VAN) positivo de USD\$ 4.7 millones, calculado con una tasa de descuento del 15%. Los resultados actuales del proyecto de SPCG indican una rentabilidad sólida, con la TIR y la TIRM reflejando un potencial de crecimiento sostenible.

Gráfico N°12.

Flujo de Caja del proyecto SPGC (US\$)



Fuente: Secretaría de Fiscalización, octubre 2024

TIRM: Tasa Interna de Retorno Modificada

Dada la presencia de flujos de caja con múltiples cambios de signo, se calculó la Tasa Interna de Retorno Modificada (TIRM) para corregir las limitaciones de la TIR. La TIRM, que considera

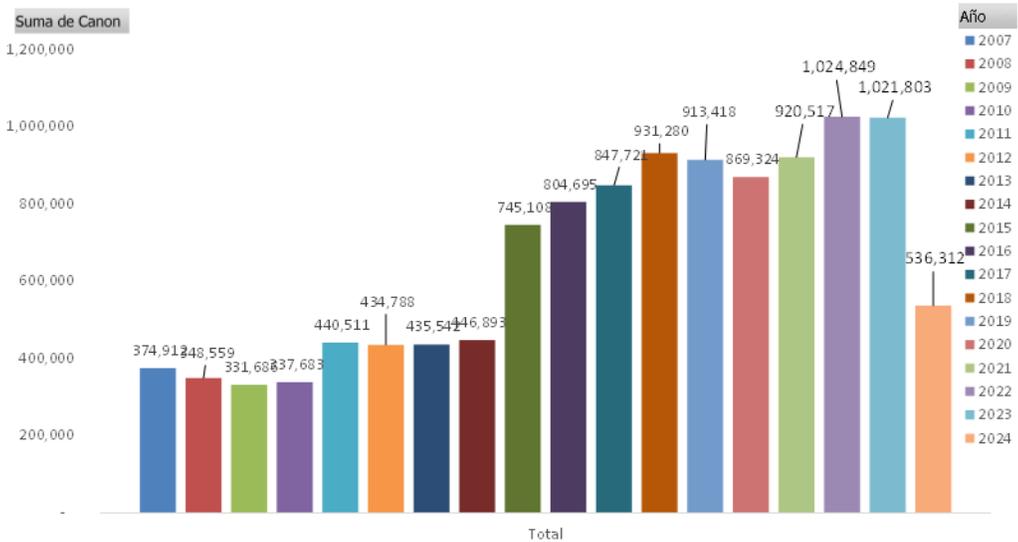
la reinversión de los flujos a una tasa distinta, arrojó un resultado de 17%. Este método supera dos deficiencias clave de la TIR: la reinversión a una tasa constante y los problemas de tasas múltiples, proporcionando un análisis financiero más robusto.

3.2.2. Comportamiento de los ingresos del canon

Resumen de Ingresos Anuales

Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A. (SPGC) ha mostrado un crecimiento constante en sus ingresos a lo largo de los últimos años, salvo por el impacto de la pandemia en 2020, que generó una caída del -5%. Posteriormente, SPGC se recuperó con aumentos del 6% en 2021 y 11.3% en 2022. En 2023, los ingresos se mantuvieron estables, con una ligera disminución del 0.3% respecto al año anterior.

**Gráfico N°13.
Comportamiento ingresos Canon**

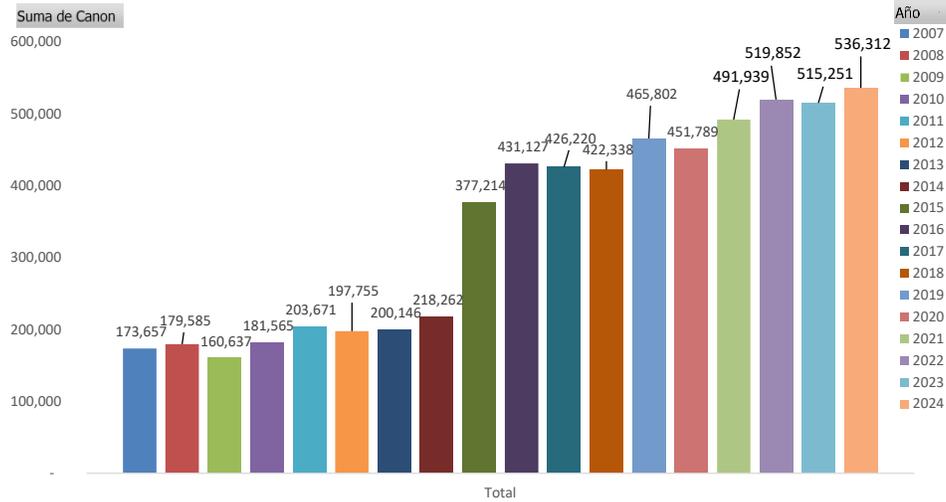


Fuente: Secretaría de Fiscalización, octubre 2024

Primer Semestre de 2024

Al cierre del primer semestre de 2024, SPGC sigue en una tendencia ascendente, registrando un crecimiento del 4% en comparación con el mismo periodo de 2023, lo que reafirma su posición de estabilidad y crecimiento en el sector portuario. Ver gráfico con el canon al I semestre de cada año.

**Gráfico N°14.
Comportamiento ingresos Canon Semestral**



Fuente: Secretaría de Fiscalización, octubre 2024

3.3. Concesionaria SAAM S.A.

3.3.1. Modelo Financiero y Cumplimiento de la TIR Contractual.

Cumplimiento de la TIR Contractual

La concesionaria Sociedad Anónima de Administración Marítima (SAAM) está sujeta a una Tasa Interna de Retorno (TIR) contractual mínima de 12.723%, garantizada por la Administración Concedente. En caso de que la rentabilidad del proyecto caiga por debajo de este umbral, se activa un mecanismo de restablecimiento financiero para asegurar el equilibrio de la concesión, según las cláusulas 2.1 y 4.9 del Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos en la Terminal de Puerto Caldera. Este contrato garantiza la recuperación de las inversiones, los costos de operación, y una utilidad que respalde la sostenibilidad financiera de SAAM.

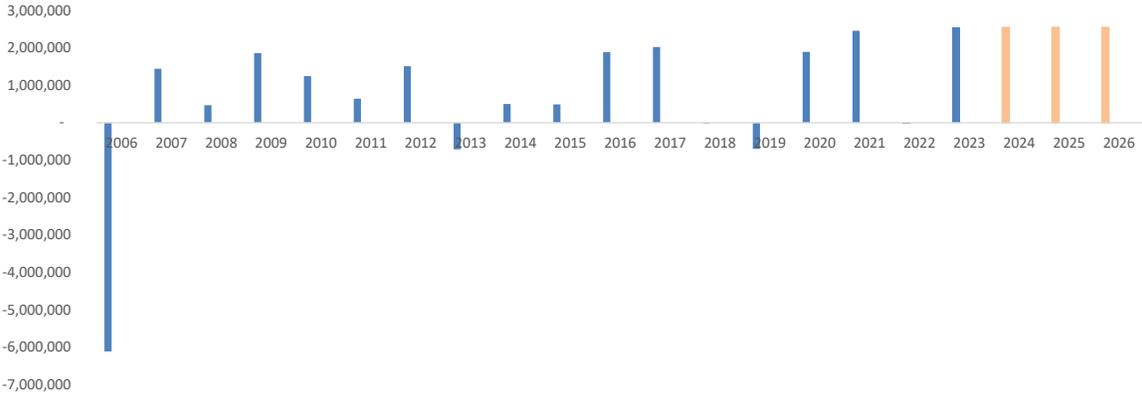
Resultados del Modelo Financiero

Los resultados del Modelo Financiero demuestran que la TIR del proyecto supera consistentemente el mínimo contractual. En 2023, la TIR calculada fue del 17%, atribuido principalmente a que el volumen de carga manejado triplicó las estimaciones iniciales, incrementando los ingresos y el flujo de caja de SAAM de manera significativa. Además, el Valor Actual Neto (VAN) se calcula en USD \$3.2 millones, utilizando una tasa de descuento del 10%, lo que subraya la viabilidad financiera del proyecto. Las corridas del Modelo Financiero de

SAAM indican que el proyecto se encuentra en equilibrio financiero, superando la TIR mínima contractual de 12.723%, tal como lo requiere el contrato de concesión.

Gráfico N°15.

Flujo de Caja del proyecto SAAM (US\$)



Fuente: Secretaría de Fiscalización, octubre 2024

Evaluación de la TIR Modificada (TIRM)

Para abordar las limitaciones de la TIR, se calculó la Tasa Interna de Retorno Modificada (TIRM) en 2023 que se sitúa en 15%.

Indicadores Financieros 2023

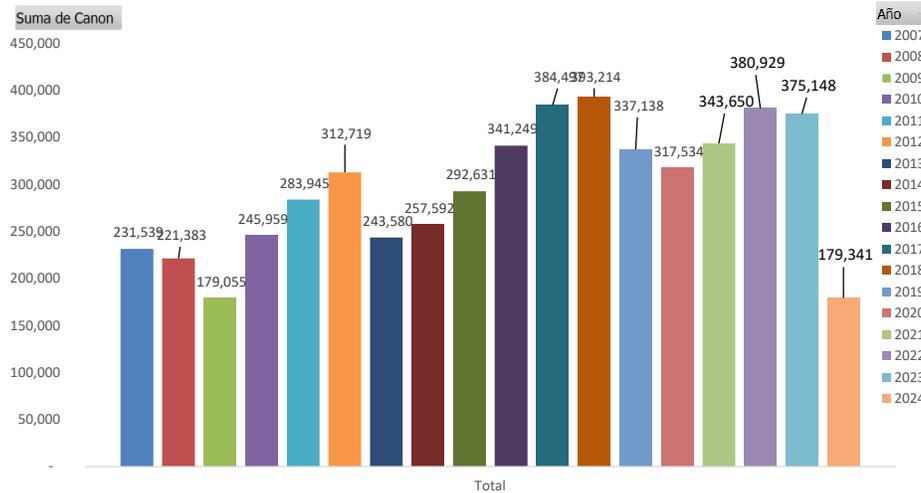
Con una TIR de 17% y un VAN positivo de USD \$3.2 millones, el proyecto muestra un desempeño financiero saludable, garantizando la estabilidad de la concesionaria y cumpliendo con los requerimientos contractuales.

3.3.2. Comportamiento de los ingresos del canon

Resumen de Ingresos Anuales

Sociedad Anónima de Administración Marítima (SAAM) ha mostrado una tendencia de crecimiento constante en sus ingresos en los últimos años, a excepción de ciertas fluctuaciones. En 2020, la pandemia de COVID-19 generó una caída del -6% en sus ingresos. Para 2021, la concesionaria registró una recuperación con un crecimiento del 8%, y en 2022, esta tendencia positiva se fortaleció con un incremento del 11%. Sin embargo, en 2023, los ingresos experimentaron una leve disminución del -2%, mostrando una ligera estabilización en su crecimiento.

**Gráfico N°16.
Comportamiento ingresos Canon**

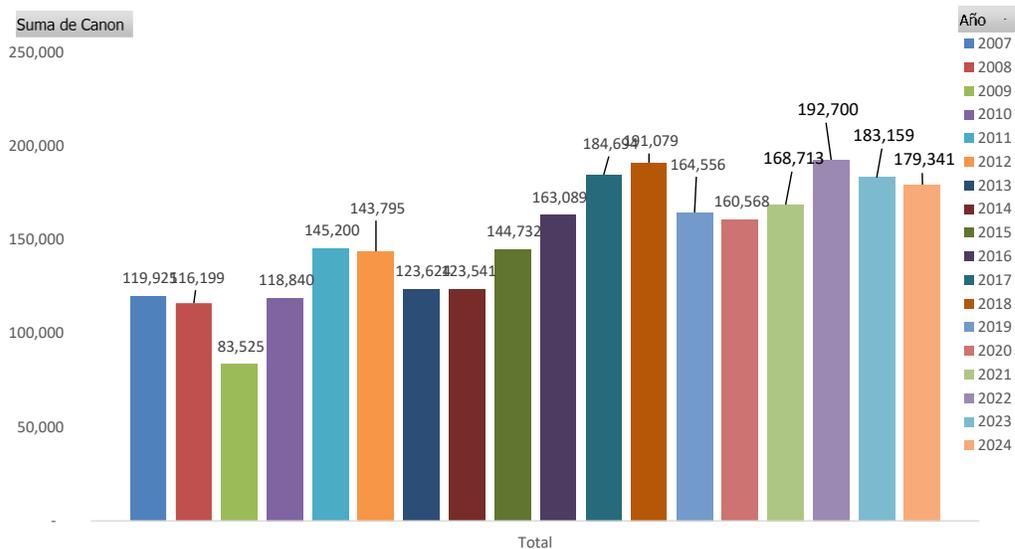


Fuente: Secretaría de Fiscalización, octubre 2024

Resultados del Primer Semestre de 2024

Al cierre del primer semestre de 2024, SAAM ha registrado una reducción del -2% en comparación con el mismo período del año anterior, reflejando una leve baja en los ingresos. Ver gráfico con el canon al I semestre de cada año.

**Gráfico N°17.
Comportamiento ingresos Canon Semestral**



Fuente: Secretaría de Fiscalización, octubre 2024

4. Seguimiento de Recomendaciones.

En seguimiento al control de las Recomendaciones emitidas por esta Secretaría de Fiscalización se informa el estado de estas, actualmente hay un total de 33 recomendaciones, 21 se encuentran en proceso de cumplimiento y 12 cumplidas.

4.1. Recomendaciones de la Gerencia General de INCOP.

La Gerencia General de INCOP, mantiene en proceso de cumplimiento 6 recomendaciones de las cuales se describen:

Sesión 4300

- La Gerencia General de INCOP deberá de iniciar con el proceso de certificación PBIP de la Terminal Portuaria de Golfito ante la Autoridad Designada (MOPT), a fin de obtener la declaración de cumplimiento de dicha instalación; para cumplir con lo anterior se otorga un plazo de 6 meses calendario.

Seguimiento:

Se envía recordatorio mediante oficio CR-INCOP-SF-0050-2024 el 8 de agosto del 2024, La Gerencia General mediante oficio CR-INCOP-GG-1024-2024 indica que se está preparando la remisión de ejemplares conforme a lo solicitado a efectos de contar con la aprobación definitiva. El cual se mantiene en proceso de cumplimiento.

Sesión 4383

- Se recomienda a la Junta Directiva considere tomar un acuerdo, para que se le instruya a la Gerencia General que plantee una solicitud ante Ministerio de Obras Públicas y Transporte, de regular en todo ámbito la actividad portuaria realizada en Punta Morales.

Seguimiento:

La Secretaría de Fiscalización realizó un informe especial de la Terminal Portuaria de Punta Morales, el cual se realizaron recomendaciones a la Gerencia General donde se encuentran en proceso de cumplimiento.

- La Gerencia General de INCOP deberá de realizar las valorares técnicas, económicas y jurídicas a fin de definir si se requiere o no la implementación de los servicios de Remolcaje y lanchaje en Golfito, para lo cual se otorga un plazo de 6 meses a fin de presentar a esta Secretaría de Fiscalización los documentos que sustenten dicho criterio.

Seguimiento:

Se solicita el aval del criterio del oficio CR-INCOP-MG-083-2024 mediante oficio CR-INCOP-SF-0051-2024. La GG remite el aval del criterio mediante oficio CR-INCOP-GG-1024-2024, el cual se mantiene en proceso de cumplimiento.

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

Seguimiento:

Se encuentra supeditada a la aprobación de la Contraloría General de la Republica.

Sesión 4429

- “La Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A., dragó un total de 1 600 000 m3 de sedimento, cumpliendo así con su obligación contractual, por lo que las futuras campañas de dragado deberán ser compensadas por la Administración Concedente, por lo tanto, se le solicita a la Gerencia General de INCOP, que informe semestralmente a esta Secretaría de Fiscalización las acciones pertinentes para realizar de manera oportuna la próxima campaña de dragado.”

Seguimiento:

Se solicita el avance mediante oficio CR-INCOP-SF-0073-2024, el 14 de octubre del 2024, el cual se mantiene en proceso de cumplimiento.

Sesión 4445

- Se recomienda a la Gerencia General del INCOP que se regule la actividad portuaria desarrollada en las instalaciones de Punta Morales. Esto como medida inmediata, para controlar la actividad portuaria; Para el cumplimiento de esta disposición la Junta Directiva brinda un plazo para el 18 de octubre de 2024, presentar un plan de acción que incluya cronograma con plazos, no superiores a los 6 meses.

Seguimiento:

Se solicita el avance mediante oficio CR-INCOP-SF-0073-2024, el 14 de octubre del 2024, el cual se mantiene en proceso de cumplimiento.

- Se recomienda a la Gerencia General del INCOP coordinar con el MOPT como Autoridad Marítima y Portuaria Nacional y otras entidades de gobierno, un plan de acción para someter a análisis de legalidad el decreto ejecutivo 3652-T, promoviendo a INCOP como ente regulador en materia portuaria, a la luz de la Constitución Política de Costa Rica y Ley General de la Administración Pública, para el cumplimiento de esta disposición la Junta Directiva brinda un plazo para el 18 de octubre de 2024, presentar el plan de acción.

Seguimiento:

Se solicita el avance mediante oficio CR-INCOP-SF-0073-2024, el 14 de octubre del 2024, el cual se mantiene en proceso de cumplimiento.

4.2. Recomendaciones de la Unidad Técnica de Supervisión y Control de INCOP.

La Unidad Técnica de Supervisión y Control de INCOP, mantiene en proceso de cumplimiento 7 recomendaciones de las cuales se describen:

Sesión 4212

Con base en la Licitación Abreviada 2018LA-000013-01 “Contratación de servicios profesionales para la actualización del valor de reposición de la infraestructura portuaria en Puerto Caldera, definición de las condiciones normales de operación y flujos financieros requeridos para cumplir esas condiciones”, la UTSC deberá definir las acciones que considere necesarias para implementar las recomendaciones de este informe en el mantenimiento de la infraestructura de la Terminal de Puerto Caldera, para lo cual se dispone de un plazo de 8 meses.

Seguimiento:

Se encuentra supeditada a la aprobación de la Contraloría General de la República.

Sesión 4300

- Debido a que se acerca la culminación del plazo del contrato de concesión o bien una resolución de la concesión de forma anticipada y de acuerdo a lo estipulado en el contrato en el apartado 5.2; se recomienda a la Unidad Técnica de Supervisión y Control, en forma conjunta con la Unidad de Contabilidad de INCOP, realicen un registro y control de los derechos, bienes y equipamiento que deben de ser entregados por el concesionario al término de la concesión, los cuales deben estar en buenas condiciones de uso y explotación tomando en cuenta el desgaste y el deterioro normal por el uso racional de dichos bienes, para el cumplimiento de lo anterior se otorga un plazo de 8 meses calendario.

Seguimiento:

Se encuentra supeditada a la aprobación de la Contraloría General de la Republica.

Sesión 4302

- La Administración Concedente, realice un estudio para determinar la cantidad de equipo necesario que se ajuste a las necesidades operativas actuales, a fin de mejorar la prestación del servicio conforme al apartado 1.6.3 del contrato de concesión, esto

para establecer un proceso de negociación o bien conciliación con la concesionaria ante la necesidad de nuevos en equipos.

Seguimiento:

Se encuentra supeditada a la aprobación de la Contraloría General de la Republica.

Sesión 4354

- Se recomienda que la UTSC emprenda las acciones pertinentes para realizar un adendum a los contratos de concesión, a fin de incorporar un régimen sancionatorio para regular los posibles incumplimientos que se deriven de las productividades exigidas por la administración concedente en el manejo de carga contenedorizada y a Granel por parte de la SPC y SPGC, todo de conformidad con lo indicado en el informe: “Informe de Auditoría de Carácter Especial sobre el Cumplimiento del INCOP en el Control de las Concesiones de Puerto Caldera”, de la CGR, para el cumplimiento de esta disposición se otorga un plazo de 8 meses.

Seguimiento:

Se encuentra supeditada a la aprobación de la Contraloría General de la Republica

- Se recomienda que la UTSC realice las acciones pertinentes a fin de actualizar el monto del plan de mantenimiento anual de infraestructura de la SPC y que este se ajuste año con año hasta el final del periodo de concesión, todo de conformidad con lo indicado en el informe: “Informe de Auditoría de Carácter Especial sobre el Cumplimiento del INCOP en el Control de las Concesiones de Puerto Caldera”, de la CGR y las cláusulas 1.6.1 y 2.1 del contrato de concesión, para el cumplimiento de esta disposición se otorga un plazo de 8 meses.

Seguimiento:

Se encuentra supeditada a la aprobación de la Contraloría General de la Republica.

Sesión 4383

- Se recomienda a la Unidad Técnica de Supervisión y Control, que tome las acciones administrativas que correspondan a fin de disponer de la maquinaria que fue dada en concesión según acta de entrega del 2006 y se encuentra en desuso por parte del concesionario, todo lo anterior de acuerdo con el apartado 1.6.3 Objeción y Exclusión de bienes del Contrato de Concesión, para lo cual se otorga un plazo de 6 meses para disponer adecuadamente de esta maquinaria.

Seguimiento:

Se encuentra supeditada a la aprobación de la Contraloría General de la República.

Sesión 4424

- Se recomienda a la Unidad Técnica de Supervisión y Control continuar con las contrataciones de forma periódica para la evaluación de aspectos de mantenimiento de infraestructura, equipo portuario y bienes de las concesionarias, esto por motivos de la finalización y/o ampliación de los contratos de concesión en el año 2026, así mismo, se recomienda la Gerencia General asignar los recursos necesarios para llevar a cabo estas actividades, se deberá de informar a esta Secretaría de Fiscalización sobre las acciones a desarrollar.

Seguimiento:

Se encuentra en proceso de cumplimiento.

4.3. Recomendaciones de la Dirección de Operaciones Portuarias INCOP.

La Dirección de Operaciones Portuarias de INCOP, mantiene en proceso de cumplimiento 7 recomendaciones de las cuales se describen:

Sesión 4354

- La Dirección de Operaciones de INCOP deberá de establecer un plan de mejora de la infraestructura portuaria de los Muelles de Puntarenas, Quepos y Golfito, por el deterioro de la infraestructura de los mismos, para lo cual deberá de considerar un horizonte de plazo de al menos 3 años, con su respectivos códigos de proyectos de inversión del MIDEPLAN, afín de reparar los daños detectados en el informe “Análisis estructural de los Muelles de Quepos y Golfito, diseño, planos, especificaciones técnicas, presupuesto detallado e inspección / Especificaciones técnicas para el mantenimiento general del Muelle de Puntarenas (Plan de Mantenimiento)”); realizado por Camacho & Mora, para lo cual se otorga un plazo de 8 meses.

Seguimiento:

La DOP envía respuesta mediante oficio CR-INCOP-DOP-2024-0206, de acuerdo con la información aportada, solamente se evidencia los códigos de MIDEPLAN, por lo que la recomendación continúa en proceso, ya que se solicita un plan de mejora estructural de las Terminales Portuaria con un horizonte de tres años, donde haga referencia detalladamente como mínimo, los costos aproximados, plazos, responsables, fecha estimada de inicio y finalización de obras, entre otros, lo anterior debido al deterioro de la infraestructura de los Muelles. El cual se mantiene en proceso.

- Se recomienda a la Dirección de Operaciones, que para efectos de controlar el peso de los camiones que ingresan a la terminal de Golfito, instale una báscula camionera con una capacidad máxima adecuada o en su defecto solicitar una certificación de pesaje, que incluya el bruto y neto del automotor, a fin de cumplir con lo dispuesto en los límites de admisibilidad de carga establecidos en el informe “Estado de Conservación del Muelle de Golfito, Camacho & Mora”; para el cumplimiento de esta disposición se otorga un plazo de 6 meses.

Seguimiento:

Se envía recordatorio mediante oficio CR-INCOP-SF-0049-2024 el 8 de agosto del 2024. La DOP envía respuesta mediante oficio CR-INCOP-DOP-2024-0206, donde indica se realiza al azar el pesaje del 5 por ciento de los camiones y además se exige certificado que muestra el peso neto y bruto del automotor. El cual se mantiene supeditada a una pronta visita de fiscalización.

Sesión 4424

- Se recomienda a la Dirección de Operaciones del INCOP, definir una estrategia para la reparación o sustitución del puente de acceso del muelle de Quepos, debido a los problemas estructurales, el estado avanzado de la corrosión y deterioro de la losa de concreto.

Seguimiento:

Se envía recordatorio mediante oficio CR-INCOP-SF-0049-2024 el 8-8-2024. La DOP envía respuesta mediante oficio CR-INCOP-DOP-2024-0206, donde indica que actualmente se está iniciando el proceso licitatorio para ejecutar la reparación del puente de acceso, de igual manera, se gestionó la solicitud de los recursos presupuestarios para el periodo 2025, el cual se mantiene en proceso de cumplimiento.

Sesión 4445

5. Se recomienda a la Dirección de Operaciones Portuarias de INCOP, implementar un sistema de control sobre las operaciones del Muelle de Punta Morales de conformidad con lo dictado por la Constitución Política, ley y reglamento, referente al control de los puertos, para el cumplimiento de esta disposición la Junta Directiva brinda un plazo para el 18 de octubre de 2024, sobre las actividades de control: planificar, implementar y verificar en esta Terminal, que incluya cronograma con plazos, no superiores a los 6 meses.

6. Se recomienda a la Dirección de Operaciones de INCOP, establecer los elementos de señalización marítima necesarios para garantizar la seguridad de las embarcaciones, las instalaciones y la vida humana en la Terminal de Punta Morales, conforme a los lineamientos del IALA; así como la delimitación de las zonas de Fondeo, maniobras y canal de acceso, para ello deberá de solicitar la asesoría a la Dirección de Navegación y Seguridad de la División Marítimo-Portuaria del MOPT. Para el cumplimiento de esta disposición la Junta Directiva brinda un plazo para el 18 de octubre de 2024, presentar un plan de acción que incluya cronograma con plazos, no superiores a los 6 meses.

7. La Dirección de Operaciones Portuarias en colaboración con la Dirección Administrativa Financiera del INCOP, deberá de realizar un estudio de las tarifas a aplicar en la Terminal de Punta Morales, para posteriormente presentar un pliego tarifario ante la ARESEP que incluya este muelle y se ajuste a la realidad de las operaciones, Para el cumplimiento de esta disposición la Junta Directiva brinda un plazo para el 18 de octubre de 2024, presentar un plan de acción que incluya cronograma con plazos, no superiores a los 6 meses.

8. La Dirección de Operaciones Portuarias de INCOP, deberá de incluir en el reglamento General de Servicios Portuarios un apartado de las operaciones de la Terminal de Punta Morales, además que incluya los referenciales de calidad para la prestación del servicio. Para el cumplimiento de esta disposición la Junta Directiva brinda un plazo para el 18 de octubre de 2024, para conocer la propuesta de modificación del Reglamento General de Servicios Portuarios.

Seguimiento:

Se encuentran en proceso de cumplimiento.