

RESOLUCIÓN RE-0113-RG-2025

Escazú, a las once horas con treinta y uno minutos del veinticinco de febrero de dos mil veinticinco.

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), presentó ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep) 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 26 de setiembre de 2024, mediante resolución RE-0574-RG-2024, la Aresep emitió criterio técnico vinculante respecto a la estructura tarifaria, parámetros de ajuste y evaluación de la calidad del proyecto de modernización de infraestructura y equipamiento de puerto caldera (folios 1301 a 1341).
- III. El 22 de octubre de 2024, mediante oficio CR-INCOP-PE-0673-2024, el señor Wagner Alberto Quesada Céspedes le solicitó aclaración a la Aresep respecto al criterio técnico negativo brindado por medio de la resolución RE-0574-RG-2024 al procedimiento extraordinario para fijar tarifas para restablecer el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión (folio 1349).
- IV. El 24 de octubre de 2024, mediante oficio OF-1499-RG-2024, la Aresep

brindó respuesta a la consulta presentada por el Incop mediante oficio CR-INCOP-PE-0673-2024 (folios 1350 a 1353).

- V.** El 15 de febrero de 2025, el señor Wagner Alberto Quesada Céspedes, remitió a la Aresep mediante correo electrónico, el oficio CR-INCOP-PE-0037-2025, relacionado con una nueva consulta sobre la estructura tarifaria, los parámetros de ajuste y evaluación de la calidad del “*Modelo de Estructura de Tarifario para la concesión de Puerto Caldera, denominada Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera*” (folio 1354).
- VI.** El 17 de febrero de 2025, mediante memorando ME-0042-RG-2025, el Regulador General remitió a la Intendencia de Transporte la solicitud presentada por el Incop para su análisis (folio 3184).
- VII.** El 17 de febrero de 2025, mediante el Auto de Previsión AP-0012-IT-2025 se le solicitó al Incop información adicional necesaria para el análisis de la solicitud, otorgándole el plazo de 10 días hábiles para su atención (folios 3182 a 3183). Dicha previsión tuvo efectos suspensivos en cuanto al plazo legal establecido para emitir el criterio vinculante (artículo 21 de la Ley 7762), conforme a lo indicado en la materia por la Procuraduría General de la República en el dictamen C-321-2009.
- VIII.** El Auto de Previsión AP-0012-IT-2025 se notificó al Incop el 17 de febrero de 2025 (folios 3192 al 3193), de modo que el plazo otorgado vencía el 3 de marzo de 2025.
- IX.** El 18 de febrero de 2025, el Incop emitió vía correo electrónico el oficio CR-INCOP-PE-0050-2025 con la respuesta al Auto de Previsión AP-0012-IT-2025 (folio 3189).
- X.** La solicitud de marras fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0053-IT-2025 del 24 de febrero de 2025, que corre agregado al expediente.
- XI.** 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-0053-IT-2025 del 24 de febrero de 2025, 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 Y DE LA INTENDENCIA DE TRANSPORTE

Con base en el artículo 57 inciso a) sub incisos 3) y 8) de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley N°7593, y los artículos 9 incisos 3) y 8) del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF), corresponde al Regulador General emitir el acto administrativo que formalice el criterio vinculante de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) respecto de la estructura tarifaria, los parámetros de ajuste, y los parámetros para evaluar la calidad del servicio, conforme al artículo 21 inciso 2) de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, Ley N°7762 y el artículo 7.3 del Decreto Ejecutivo N°27098-MOPT, Reglamento General Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos.

Ahora bien, en respeto al principio de especialización administrativa (artículo 62 de la Ley General de la Administración Pública, Ley N°6227 -en adelante LGAP-), debe destacarse que el análisis técnico que fundamenta este acto administrativo ha sido realizado por la Intendencia de Transporte, en cumplimiento del artículo 20 inciso 2) del RIOF, que establece como una de sus funciones específicas:

“(…)

- 2) *Analizar la estructura tarifaria de carteles para concesión de obra pública de transporte y aprobar cualquier modificación de la estructura tarifaria antes de que sea acordada por las partes.*

(...)"

En virtud de lo anterior, y considerando la necesidad de armonizar la especialización técnica de la Intendencia de Transporte con la representación institucional asignada al Regulador General [...].

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 esos casos, el alcance de las competencias y responsabilidades de la Aresep se ve limitado a lo dispuesto en la Ley 7762 y su reglamento.

Bajo esa tesitura aquí nos encontramos en presencia del principio de que la norma especial (Ley 7762) prevalece sobre la general (Ley 7593). Esto quiere decir que ante el supuesto de normas de igual jerarquía y que pueden tener o no la misma fecha de vigencia, el operador jurídico debe decantarse por la especial frente a la general. Aún y cuando las leyes por su propia génesis no contienen rasgos de especialidad per se, sino

que se debe interpretar a partir de su propio ámbito de regulación y que adquieren sentido de especialidad cuando se comparan e interpretan bajo los ámbitos de regulación de otras leyes.

En la doctrina ya se han dado a la tarea de examinar y desarrollar la especialidad de una ley frente a otra de igual rango, siendo por ejemplo que el autor José Antonio Tardío Pato, advierte sobre el mismo señalando en lo que interesa lo siguiente:

“(…)

El principio de especialidad normativa —como destaca N. BOBBIO— hace referencia a la materia regulada, al contenido de la norma (6), y supone el tránsito de una regla más amplia, que afecta a todo un género, a una regla menos extensa, que afecta exclusivamente a una especie de dicho género (7). Es decir —apostillamos nosotros—, la preferencia aplicativa de la norma reguladora de una especie de cierto género sobre la norma reguladora de tal género en su totalidad. Se destaca en la misma línea que la norma que representa el género y la que regula la especie poseen elementos comunes, pero la norma especial añade un dato ulterior a la que representa el género (8)

(…)” (Fuente: Dialnet-EIPrincipioDeEspecialidadNormativaLexSpecialisYSus-784932.pdf. Revista de Administración Pública, número 162, setiembre-diciembre 2003, página 191).

Es importante acotar que no se trata de una vigencia o no de una ley respecto a la otra, porque en nuestro caso ambas leyes se encuentran vigentes, esto se debe entender más bien porque la que indiquemos como ley especial se debe a que guarda y regula con una mejor aptitud legal y razonabilidad respecto al tema específico bajo estudio por parte del operador jurídico y a partir de la misma voluntad del legislador que dictó leyes, una general y otra especial sobre el mismo supuesto de acción pero que el legislador quiso dar preferencia en la aplicación a la ley especial. Esto anterior es señalado en la doctrina en los siguientes términos:

“(…)”

la regla de la especialidad presupone y no elimina la simultánea vigencia de la norma general y de la norma

especial. La Ley especial se aplicará con preferencia a la Ley general cuando su supuesto de hecho se ajusta más al hecho concreto, pues de otra forma quedaría ineficaz, ya que nunca sería aplicable y no puede suponerse que el legislador quiso una lex sine effectu. Y, por el contrario, la ley general se aplicará a todos los supuestos no encuadrables en la especial y será, por tanto, también eficaz en su ámbito.

(...) (Fuente. José Luis Villar Palasi- Derecho Administrativo páginas 483-484-citado en la Revista de Administración Pública, número 162, setiembre-diciembre 2003, página 193 Dialnet-ElPrincipioDeEspecialidadNormativaLexSpecialisYSus-784932.pdf)

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 supra citado, 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 cuya Autoridad Portuaria es el Incop (Ley 4964), con el propósito de 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 y fiscalizaciones de calidad de servicio 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), así como 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”, de fecha 14 de febrero de 2025, 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 dos concesiones actuales 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-0037-2025 y CR-INCOP-PE-0050-2025 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)

Servicios	Definición	Actividades
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; alojamiento, 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 ¹ y validación de datos; limpieza del área del muelle después de que se complete la operación de estiba del buque.
3. Estiba de Buque	Carga y descarga de contenedores secos entre el barco y el muelle y movimiento hacia el almacenamiento.	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.
4. Manejo y Procesamiento de Contenedores	Manejo y procesamiento de contenedores y movimiento de contenedores no cubiertos por otras actividades en estas definiciones.	Inspección visual de contenedores, pesaje de contenedores de exportación e informe de VGM ² , 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.
5. Almacenamiento de Contenedores ³	El movimiento del contenedor a una fila, pila, estante o espacio dentro del área de almacenamiento de la	Colocación en una pila o espacio o retiro de un espacio o pila en el área de almacenamiento; EDI;

¹ 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.

² 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.

³ 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
	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.	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.
6. Despacho y recepción	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: 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.	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.
7. Segregación de Contenedores	El proceso de segregación o separación de contenedores no OOG ⁴ y no IMDG ⁵ (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 cumple 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

⁴ Contenedores fuera de gálibo o sobredimensionados (Out of Gauge Cargo)

⁵ Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (International Maritime Dangerous Goods Code)

Servicios "All-In"	Definición	Actividades
3. Estiba de Buque	Carga y descarga de contenedores refrigerados entre el barco y el muelle y movimiento a almacenamiento.	<p>y validación de datos; limpieza del área de muelle después de que se complete la operación de estiba del buque.</p> <p>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 almacenamiento, o entre almacenamiento o estantes para contenedores refrigerados y el muelle; tasas de muelle.</p>
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>Inspección visual de contenedor refrigerado; pesaje de contenedor de exportación⁶ y presentación de VGM⁷; 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</p>

⁶ 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.

⁷ 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.

Servicios "All-In"	Definición	Actividades
		para que los contenedores y camiones entren o salgan del terminal.
5. Almacenamiento de Contenedores Refrigerados ⁸	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; desplazamiento de contenedores solo cuando sea necesario debido a un error del propietario de la carga.
6. Despacho y recepción	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: 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.	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.
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.

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

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 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.
4. Manejo y Procesamiento de Carga General (incluyen carga fraccionada y carga de proyecto)	Manejo y procesamiento de carga general (incluyen carga fraccionada y carga de proyecto) no cubiertos por otras actividades en estas definiciones	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

Servicios "All-In"	Definición	Actividades
5. Almacenamiento de Carga ⁹	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.	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.
6. Despacho y recepción	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 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.	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 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		
Servicios "All-In"	Definición	Actividades
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

⁹ 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".

Servicios "All-In"	Definición	Actividades
		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; 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

Servicios "All-In"	Definición	Actividades
		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 (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.
6. Manejo de Buques Ro/Ro y Carga Vehículos		
Servicios "All-In"	Definición	Actividades
1. Amarre y Desamarre de Embarcaciones	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; soltado, recuperación y enrollado de líneas para desamarre.
2. Atraque	El uso de un muelle y área de rampa por el buque entre el momento en que se amarra y se desamarra.	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.

Servicios "All-In"	Definición	Actividades
3. Estiba de Vehículos	Carga y descarga de vehículos hacia o desde el barco y movimiento hacia el área designada de estacionamiento de vehículos de la terminal.	Carga y descarga de vehículos; manejo o movimiento de vehículos hacia el área de estacionamiento de vehículos; tasa de muelle.
4. Manejo y Procesamiento de Carga de Vehículos	Manejo y procesamiento de vehículos y su movimiento al área de almacenamiento dentro del área de la terminal.	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.
5. Almacenamiento de Vehículos ¹⁰	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.	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.
6. Despacho	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 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. 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.	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 (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.

(...)"

¹⁰ 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".

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

“(…)

Servicios “All-In”	Definición
1. Seguridad del Terminal	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.
2. Seguridad y Respuesta Ambiental y Social	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.
3. Sistema de Reserva y Gestión de Ventanas de Buque	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.
4. Tasas Administrativas y de Facturación	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.
5. Iluminación, Señalización, Cámaras, Mantenimiento de Carreteras de Tráfico	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 provisión y mantenimiento de iluminación, señalización, cámaras y carreteras dentro de las instalaciones del terminal.
6. Control y Monitoreo del Tráfico	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.
7. Personal del Terminal	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.
8. Servicios Públicos	Provisión y mantenimiento de servicios públicos esenciales

Servicios “All-In”	Definición
	como electricidad ¹¹ , agua y servicios de alcantarillado ¹² 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.
9. Sistema Comunitario del Puerto y Sistema de Información de Gestión	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.
10. Sistema Operativo del Terminal (TOS)	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.
11. Sistema de Citas de Camiones (TAS) y Programación	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.
12. Pago a la Autoridad Portuaria	Incluye los ingresos a la Autoridad Portuaria según los elementos de la Tabla 4 y según se establece en el Contrato de Concesión.

(...)

Para la determinación de las tarifas “all-in” por tipo de carga, debe tomarse en cuenta lo señalado por el Incop en su oficio CR-INCOP-PE-0560-2024 (visible a folio 1228) en su primera consulta sobre este proyecto, respecto a que esas tarifas se basan en las tarifas vigentes aprobadas por la Aresep para un grupo de servicios que de manera agrupada conforman esas tarifas “all-in” y que las mismas fueron ajustadas por indexación. Además, que por medio del modelo financiero se calculó la variación tarifaria necesaria para alcanzar la Tasa Interna de Retorno (TIR) objetivo.

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 según el sistema de evaluación de las ofertas que el Incop establezca utilizar:

¹¹ 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.

¹² 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.

Tipo de Carga	Tarifa “all in” máxima por tipo de carga
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”, el Incop los ha definido de la siguiente manera:

“(…)

Servicios Complementarios No Incluidos en “All-In”	Definición
1. Almacenaje más allá del tiempo libre.	Servicio proporcionado por el concesionario para almacenar contenedores, carga general o vehículos más allá del período de almacenamiento gratuito.

Servicios Complementarios No Incluidos en "All-In"	Definición
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:

"(...)

Servicios complementarios no regulados no Incluidos en "All-In"	Definición
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.

Servicios complementarios no regulados no Incluidos en "All-In"	Definición
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 operaciones de carga/descarga.
4. Reposicionamiento a Pedido de la Línea Naviera	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

Servicios complementarios no regulados no Incluidos en "All-In"	Definición
	<i>buenas condiciones para un uso seguro, eficiente y continuo.</i>
12. Inspección pre-viaje (PTI)	<i>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.</i>
13. Limpieza	<i>Se refiere al barrido y lavado de los contenedores y la disposición de los residuos resultantes de la limpieza.</i>
14. Llenado y vaciado de contenedores	<i>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.</i>
15. Traslado	<i>Se refiere al proceso de traslado de una carga de contenedores de un barco a otro.</i>

(...)"

Adicionalmente, según lo manifestado por el Incop en el documento "MODERNIZACIÓN 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:

"(...)

Servicio	Definición
1. Escáner	<i>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.</i>

(...)"

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 (artículo 63 inciso c) del Decreto Ejecutivo 27098-MOPT) 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 parámetros de 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:*

"(...)

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

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_{net} = Tarifa "All-In" por tipo de carga_{nic} × (PPI_{Mnet} / PPI_{Mnic})

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_{net} = Tarifa "all in" por tipo de carga ajustada para el inicio de la explotación total.

Tarifa "All-In" por tipo de carga_{nic} = Tarifa "all in" por tipo de carga correspondiente a periodo en que inició el contrato de concesión.

PPI_{Mnet} = 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_{Mnic} = 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.

(...)"

Asimismo, el Incop establece un procedimiento extraordinario que

involucra el ajuste en las tarifas. Este procedimiento se aplica cuando ocurran eventos que se encuentran fuera del control del concesionario y que generen un desequilibrio económico financiero del contrato de concesión.

Las situaciones previstas por el Incop que pueden afectar el equilibrio económico financiero del Contrato son las siguientes:

- *La adopción de medidas o políticas u omisiones de obligaciones estatales.*
- *La promulgación de nuevas leyes o regulaciones que impongan costos, tarifas o impuestos adicionales.*
- *El cambio en leyes aplicables o en la interpretación de estas.*

Para restablecer el equilibrio económico-financiero del Contrato, el Incop estableció lo siguiente:

“(...)

- *El restablecimiento del equilibrio económico-financiero deberá considerar el valor presente de los efectos en los flujos de caja futuros del Concesionario conforme el Modelo Financiero actualizado al momento en que se calcule el desequilibrio. Copia de la solicitud será remitida a la empresa consultora que sea acordada entre las partes, para que emita una opinión técnico-económica-financiera con relación a lo solicitado, que deberá ser evaluada por la Administración Concedente, sin carácter vinculante. Esta opinión deberá ser remitida a las Partes dentro del plazo de veinte (20) Días Hábiles.*
- *El restablecimiento del equilibrio económico se efectuará sobre la base de los estados financieros auditados (o de la información utilizada en la elaboración de los mismos) del Concesionario del período en el que se verifiquen las variaciones de los ingresos, costos de inversión o costos de operación y mantenimiento anteriormente referidas.*
- *Sin perjuicio de lo anterior, la Administración Concedente podrá solicitar mayor información que sustente las*

variaciones señaladas. Adicionalmente, las partes podrán acordar utilizar documentación distinta a los estados financieros auditados para los efectos descritos en la presente cláusula, siempre que tenga el debido sustento.

- *Si las partes no se pusieran de acuerdo sobre el resultado emitido dentro del plazo de diez (10) Días Hábiles de su notificación a las partes, cualquiera de ellas podrá considerar que se ha producido una controversia y será resuelta de conformidad con los mecanismos de controversias regulados en el contrato de concesión ante las instancias administrativas competentes.*

(...)”

Adicionalmente, el Incop se refiere a las variables y procedimiento de ajuste, de la siguiente manera:

“(...)

- *Varíe los costos de inversión realizados por el Concesionario desde la Orden de Inicio de Construcción hasta el Inicio de la Etapa de Explotación Total en un equivalente al diez por ciento (10%) o más del Monto de Inversión, luego de los eventuales ajustes debiendo considerarse para el restablecimiento del equilibrio económico financiero, la totalidad de la variación; o,*
- *Se afecte los ingresos o los costos de operación y mantenimiento de los Servicios de manera tal que la diferencia entre los ingresos menos los costos de operación y mantenimiento del Concesionario en la Etapa de Explotación Total de la Concesión durante un período de doce (12) meses consecutivos o más, varíe en el equivalente al diez por ciento (10%) o más de los ingresos anuales percibidos por el Concesionario durante los doce (12) meses anteriores a la invocación de la cláusula de equilibrio económico.*
- *Si el equilibrio económico – financiero del presente Contrato se ve afectado con efectos sobre el*

Concesionario se procederá de la siguiente forma:

El Concesionario deberá presentar su solicitud pertinente indicando:

- 1) Identificación de los eventos que, a juicio del Concesionario desencadenan una alteración del equilibrio económico-financiero de la Concesión.*
- 2) Descripción del impacto producido por él o los eventos alegados, conteniendo la descripción detallada de los daños y perjuicios directos que los referidos eventos hubieren producido sobre el equilibrio contractual.*
- 3) Determinación del monto por el que, a juicio del Concesionario, corresponde que éste sea compensado por parte de la Administración Concedente.*
- 4) Determinación de las técnicas que, a juicio del Concesionario, correspondería aplicarse para compensar los daños y perjuicios ocasionados como consecuencia del referido evento, así como para nivelar el equilibrio económico- financiero contractual en lo que resta cumplir del plazo de vigencia del Contrato, que deberá ser una o más de los previstos en el Contrato de concesión. La solicitud de referencia debería ir acompañada de la documentación de respaldo correspondiente, a efectos de evaluarse por la Administración Concedente, los fundamentos de la pretensión del Concesionario.*

(...)

Ahora bien, para restablecer el equilibrio económico financiero del contrato, debidamente comprobado por la Administración concedente a partir de la información financiera en la que se verifiquen las variaciones de los ingresos, costos de inversión o costos de operación y mantenimiento, el Incop establece la siguiente la fórmula de ajuste:

(...)

$$M_k = \sum_{t=k+1}^{N+S} \frac{Y_t - I_t - C_t}{(1+r)^{t-k}}$$

Donde:

k = Año “ k ” de la Concesión en el que sucedió el evento de desequilibrio, que hace necesario restablecer el equilibrio financiero del contrato.

t = Indica cada año hasta el fin de la Concesión a partir de que se hace necesario restablecer el equilibrio financiero del contrato, siendo que el índice “ t ” equivale a un período “ t ” específico de proyección a partir del momento en que se produjo el evento de desequilibrio. Aplica el mismo valor del período “ t ” para todas las variables definidas a continuación.

M_k = Es la valoración económica del desequilibrio sucedido en el período “ k ”, que requiere ser compensado para obtener el restablecimiento del equilibrio económico del contrato. Se calcula según lo indicado en el numeral 3.4.6.3.

N = Plazo de la Concesión.

S = Plazo fijo adicional de la concesión convenido para el restablecimiento del equilibrio financiero del contrato.

r = Tasa que refleje costo de capital accionario.

Y_t = Los ingresos asociados a la compensación en el período “ t ”, los cuales corresponderán a lo siguiente:

$$Y_t = \begin{cases} At P_k Q_t + G_t & \text{para } t = k + 1, \dots, N \\ (1 + At) P_k Q_t + G_t & \text{para } t = N + 1, \dots, N + S \end{cases}$$

Donde:

P_k = Vector de tarifas vigentes en el período “ k ” previo a la situación imprevista.

Q_t = Vector de la proyección del volumen de cada uno de los servicios objeto de la concesión en el período “ t ”.

At = Fracción de aumento de las tarifas en el período t convenido como componente del pago de la condición imprevista.

La fracción de aumento de las tarifas en el período “ t ” requerida será la necesaria para lograr la equivalencia de la fórmula para el cálculo de las indemnizaciones necesarias



para restablecer el equilibrio del contrato indicado en el presente numeral, y se definirá en conjunto con los otros mecanismos válidos para el restablecimiento del equilibrio económico financiero. La fracción del aumento de la tarifa estaría acotada a alcanzar el monto que mantiene la equivalencia.

Para estos efectos, se deberá tomar las proyecciones del modelo financiero actualizado como se indica en el contrato de concesión.

G_t = Pago del Estado al Concesionario por la condición imprevista en el período "t" convenido como componente del pago de las nuevas condiciones.

C_t = Costos de administración y operación y gastos de capital (inversiones) en el período "t", luego del desequilibrio económico. Corresponde a (i) la reducción de costos debido a la implementación de los mecanismos acordados para el restablecimiento del equilibrio económico entre el período "k" + 1 y el período "N" y (ii) los costos totales a partir del período "N", según se indica a continuación:

$$C_t = \begin{cases} C_t^n - C_t^0 & \text{para } t = k+1, \dots, N \\ C_t^n & \text{para } t = N+1, \dots, N+S \end{cases}$$

Donde:

C_t⁰ = Costos asociados a las condiciones existentes antes de los mecanismos acordados para el restablecimiento del equilibrio económico.

C_tⁿ = Costos asociados a la nueva condición luego de implementar los mecanismos acordados para el restablecimiento del equilibrio económico

I_t = El monto de impuestos en el periodo "t" considerando la tasa (porcentaje) F_t aplicada sobre las utilidades brutas en cada periodo, si estas resultan positivas, y cero si estas resultan negativas

$$I_t = F_t * UB_t ; \text{ si } UB_t \geq 0, \text{ o } I_t = 0; \text{ si } UB_t < 0$$

Donde:

F_t = Tasa de impuesto a las utilidades consideradas en el periodo "t".

UB_t = Las utilidades brutas que se calculan en la siguiente manera:

$$UB_t = L_t + \min(UB_{t-1}, 0), \quad \text{con } L_t = Y_t - C_t - D_t$$

Donde $\min(UB_{t-1}, 0)$ es el mínimo de los valores entre los dos argumentos dentro de los paréntesis. La expresión UB_t representa la utilidad bruta en el periodo "t", la cual se calcula como los ingresos menos los costos de operación y mantenimiento menos la depreciación o amortización de la inversión (D_t), si hubiese sido la causa de la condición imprevista en el periodo "t", más la utilidad bruta del periodo anterior si ella resulta negativa.

(...)"

Para determinar los valores de cada una de las variables establecidas en la fórmula de ajuste extraordinario, el Incop señala que se utilizará la información del modelo financiero actualizado del concesionario según el contrato de concesión que estipula los términos de referencia para la elaboración del modelo financiero, así como los estados financieros auditados del concesionario.

Adicionalmente, tal y como lo establece el Incop, si para restablecer el equilibrio económico financiero del contrato se debe realizar una modificación a la estructura tarifaria ordinaria o parámetros de ajuste aprobados o un mecanismo extraordinario de ajuste tarifario, se requiere de previo a su aplicación la emisión del criterio vinculante por parte de la Aresep.

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</i>	<i>Horarios de llegada</i>	<i>2 horas</i>	<i>Capitán de</i>

Indicador	Unidad	Información requerida para la medición	Estándar recomendado	Fuente de datos
<i>buques en fondeadero para portacontenedores, buques Ro/Ro¹³ y buques de carga general</i>	<i>zona de fondeo</i>	<i>y 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 los buques con ventana asignada¹⁴</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 hora</i>	<i>Operador de Terminal</i>

Por otra parte, el Incop manifestó en el documento que contiene la

¹³ Incluye ferry

¹⁴ 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.

Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera, lo siguiente:

“(…)

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)

(…)”

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 inciso 2 del artículo 21 de la Ley 7762, le corresponde a la Aresep establecer los parámetros para fijar los costos de los servicios de fiscalización y control.

Sobre este aspecto, en el oficio CR-INCOP-PE-0037-2025, el Incop señala que los ingresos de la Autoridad Portuaria corresponden al pago por la inspección y control en cada fase del contrato de concesión según criterios de servicio al costo para garantizar la correcta implementación del contrato. Por otra parte, el Incop manifiesta lo siguiente:

“(…)”

*Es importante destacar el ingreso que percibirá la Autoridad Portuaria, conforme a lo establecido en la **Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos**, aplicable al proyecto. Dicho ingreso corresponde a un pago por inspección y control, basado en criterios de **servicio al costo**, con un monto anual estimado (actualizado por inflación) de **USD \$3 millones** durante la etapa de*

construcción y **USD \$1.5 millones** durante la etapa de operación. Estos recursos estarán destinados a cubrir los costos de supervisión en cada fase del contrato de concesión, y sus montos han sido estimados con base en referencias de mercado en proyectos similares, garantizando así la correcta implementación del contrato.

Estos fondos permitirán al **INCOP** planificar y ejecutar los gastos administrativos, la adquisición de equipos y la contratación de servicios necesarios para la **inspección, fiscalización, supervisión y control del contrato de concesión**. Asimismo, se realizarán las previsiones presupuestarias correspondientes para atender los requerimientos contractuales en materia **legal, ambiental, social, técnica y financiera**, entre otros aspectos directamente vinculados con la concesión.

(...)"

Adicionalmente, en el documento del Incop 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", se incorpora en la sección IV, la Tabla 4. Parámetros para el establecimiento de las tarifas máximas aprobadas por la Aresep, estando incorporado los ingresos de la Autoridad Portuaria por la inspección y control, como se muestra a continuación:

Parámetro	Descripción	Nivel
Ingresos de la autoridad portuaria	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"> - Canon por explotación de la concesión, del 5% (cinco por ciento) de los ingresos brutos generados por la concesión. - Pagos extraordinarios al Estado, basados en un modelo híbrido en forma de pago anual fijo (actualizado por inflación) + pago anual variable, sometido a oferta por parte de los oferentes y, por tanto, junto con las tarifas all-in, forman parte de los criterios de evaluación de las ofertas económicas, cuyos montos mínimos y máximos se establecen, respectivamente, en USD 3,985,500 y USD 4,315,000 para el pago anual fijo y en el 2% y el 2.18% de los ingresos

Parámetro	Descripción	Nivel
		<p>brutos del concesionario para el pago anual variable.</p> <p>- 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, que se destinará a cubrir los costes de supervisión de cada etapa del contrato de concesión y cuyos montos estimados provienen de referencias de mercado en proyectos similares para asegurar la correcta implementación del contrato de concesión.</p>

Por otra parte, en la sección XIV de dicho documento, en cuanto al proceso de inspección y control del contrato de concesión, el Incop manifiesta lo siguiente:

“(…)

De conformidad con lo dispuesto por la LGCOP, 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 previsiones 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 tabla 2. Servicios Operativos y Administrativos que incluir en la tarifa “All-In” de la sección III.2 del documento citado, 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. ANÁLISIS DE LA CONSULTA

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 asociados a 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-0037-2025 y CR-INCOP-PE-0050-2025 y sus anexos, se observa que el Incop establece la estructura tarifaria, los parámetros de ajuste de las tarifas, los parámetros de evaluación de la calidad del servicio y los costos de fiscalización y control para el proyecto

“Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”.

Por otra parte, se indica que, como parte de la documentación aportada por el Incop, se incluyó una versión del cartel de licitación, sin embargo, se observa que el mismo no contiene de manera actualizada los parámetros de ajuste tarifario conocidos en la consulta, sino que al parecer corresponde a la versión anterior del cartel.

Del análisis realizado a la propuesta y de las aclaraciones recibidas por parte del Incop, se considera necesario ahondar en los siguientes aspectos:

F.1 Estructura tarifaria

F.1.1 Acerca de las tarifas “all-in”

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 tarifarios que son sometidos 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 (carga), 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 de los servicios.

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.

Estas tarifas según la información entregada a la Aresep por parte del Incop, comenzarán 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.

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 “20250211 Puerto Caldera Modelo Financiero Cartel-ARESEP.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 al respecto, se aclara que en cuanto al archivo Excel denominado “20250211 Puerto Caldera Modelo Financiero Cartel-ARESEP.xlsx”, el mismo fue analizado aun cuando la hoja de cálculo generó la alerta de una posible reparación del archivo, aspecto que fue prevenido al Incop mediante el auto de prevención AP-0012-IT-2025 (folios 3182 al 3183). Aunque el Incop en respuesta a la prevención remitió nuevamente el archivo con algunas indicaciones (folios 3189 al 3190), este continuó presentando las mismas alertas por lo cual no se tiene certeza de que se haya podido analizar de manera completa el modelo financiero que aportó el Incop en el citado archivo Excel. En ese sentido, el análisis se limitó al conocimiento del archivo Excel tal y como fue recibido, abarcando los contenidos que se muestran en el mismo luego de ese proceso de “reparación”.

F.1.2 Acerca de las etapas de Transición y Construcción de la Concesión

Dentro del acervo documental que presentó el Incop junto con el oficio CR-INCOP-PE-0037-2025 del 15 de febrero de 2025 que corresponde a la solicitud del criterio técnico vinculante asociada a la normativa ya señalada en este informe en el punto C.1. (Marco Legal) se ubica el documento denominado “Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”.

Para recapitular lo que se ha dicho líneas atrás, como parte del desarrollo de esta propuesta se ha indicado que el Incop busca estructurar, publicar y adjudicar mediante la licitación de la concesión de obra pública con servicios públicos el proyecto, de forma que se seleccione a un concesionario privado que sea responsable del financiamiento, diseño, construcción, operación y mantenimiento de la expansión y modernización de Puerto Caldera, de manera tal que la futura concesión agrupará las dos concesiones en vigor bajo un mismo contrato, que incluye el contrato de concesión de gestión de servicios

públicos de la terminal de Puerto Caldera y el contrato de concesión de obra pública con servicios públicos para la construcción y operación de la terminal granelera de Puerto Caldera actualmente provistos por la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) y Sociedad Portuaria Granelera de Caldera (SPGC) de manera tal según indica el INCOP, todos los servicios públicos portuarios que se presenten en las terminales de Puerto Caldera y, por ende, el manejo de todas las cargas, estarán bajo la responsabilidad de un mismo concesionario.

Igualmente apunta el Incop en este proyecto lo que persigue es la modernización y la ampliación de capacidad de Puerto Caldera para dotar al litoral Pacífico de nuestro país de una infraestructura adecuada que atienda y resuelva la problemática actual, que incluye la congestión y obsolescencia de las instalaciones portuarias para el manejo de la demanda actual y prevista a futuro, y que contribuya al desarrollo económico del país.

Ya propiamente en el ámbito de la estructura tarifaria, el Incop determinó como contraprestación al diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento del proyecto, que el concesionario será remunerado con los cobros a los usuarios por los servicios prestados y facturados, siendo las tarifas aplicables para los servicios concesionados las establecidas en el contrato de concesión, cuya metodología de conformación y establecimiento debe ser aprobada por la Autoridad Reguladora y sujetas a descuentos por parte del concesionario según políticas comerciales consistentes con los principios de universalidad, igualdad, neutralidad y competencia siempre y cuando los ingresos de la concesión no se vean impactados negativamente. También señala el Incop que otros cobros a los usuarios por servicios complementarios se considerarán asimismo parte de la contraprestación.

También como estructura tarifaria el Incop considera el establecimiento de las tarifas que regirán el contrato de concesión a través de un esquema “all-in” (todo incluido) que el concesión aplicará en los servicios prestados en Puerto Caldera, donde ese esquema según indican, es una práctica de la industria que proporciona funcionalidad y transparencia en los sistemas de cobro portuarios, permitiendo dar a Incop el debido nivel de control de la estructura tarifaria y de los aspectos de cumplimiento de las normas de calidad del sector portuario. Este modelo según lo establecido por el Incop se comenzaría a aplicar a partir de la inicie la

etapa de explotación total del proyecto, lo que concuerda con lo establecido en el artículo 63 inciso c) del Decreto Ejecutivo 27098-MOPT.

*Ahora bien, 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, siendo la resolución del Comité de Regulación de ARESEP 184-RCR-2010 del 7 de octubre de 2010, al cual fue rectificadas posteriormente con las resoluciones 715-RCR-2011 del 8 de diciembre de 2011 y 784-RCR-2012 del 8 de marzo de 2012, y todas las resoluciones posteriores que modifiquen las referidas tarifas para Puerto Caldera. Bajo ese marco regulatorio tarifario es que ha definido el Incop manejar las tarifas en estas etapas, siendo que al respecto señalaron:*

“(…)

Previo a este hito, el Concesionario aplicará en la Etapa de Transición y en la Etapa de Construcción las tarifas vigentes para el respectivo servicio público portuario prestado por el INCOP en Puerto Caldera según el pliego tarifario aprobado por las resoluciones del Comité de Regulación de ARESEP números 184-RCR-2010 de las 16 horas 00 minutos del 07 de octubre del 2010 y 715-RCR-2011 de las 11 horas 15 minutos del 08 de diciembre de 2011 que fueron rectificadas por la resolución 784-RCR-2012 de las 15 horas con 30 minutos del 08 de marzo de 2012 y todas las resoluciones posteriores que modifiquen las referidas tarifas.

(…)” (fuente. Página 37 de la metodología tarifaria Puerto Caldera)

Sobre este criterio tomado por el Incop, la Contraloría General de la República (en adelante CGR) les señaló que, si bien se ha considerado que durante las etapas de Transición y Construcción de la Concesión se utilice las tarifas vigentes de los contratos en ejecución, aprobadas por la ARESEP para los servicios portuarios regulados que brinda el Incop en el Puerto de Caldera se les informó que no se había identificado un análisis jurídico detallado que acredite la procedencia de esas tarifas

dentro de las etapas definidas (transición y construcción).

Manifiesta el Incop que, en atención a lo requerido por la CGR, se elaboró el respectivo criterio jurídico el cual se adjuntó como parte del grupo documental de apoyo que enviaron a la Aresep, siendo el oficio CR-INCOP-AL-025-027 del 12 de febrero de 2025, dentro del cual se apoyan en los siguientes aspectos:

- *Marco normativo*
- *Principio de seguridad jurídica*
- *Razonabilidad económica y tarifaria*
- *Continuidad del servicio*
- *No discriminación tarifaria*

Visto y analizada la solicitud y los anexos documentales aportados por el Incop referente a este punto específico, siendo que la decisión de aplicar las tarifas vigentes en dichas etapas es una decisión exclusiva del Ente Concedente apoyado su respectivo criterio jurídico, esta Intendencia dentro de sus competencias y respetando tal decisión, entra a realizar las siguientes consideraciones:

Conforme a lo establecido en la Ley N°7593 una de las funciones de la Aresep es la fijación de tarifas bajo el principio de servicio al costo entendido el mismo según el artículo 3.b de la citada ley como el principio que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestar el servicio, y que permitan una retribución competitiva garantizando el adecuado desarrollo de la actividad.

Asimismo, las tarifas deben propiciar la sostenibilidad financiera del servicio a lo largo del tiempo y con procedimientos que sean unívocos, claros y verificables y que vayan asociados al artículo 16 de la LGAP que establece precisamente cómo deben dictarse los actos bajo los principios de justicia, conveniencia y lógica.

*Ahora bien, para ser fijadas las tarifas en el marco del principio del servicio al costo, el artículo 31 de la ley de la Aresep (7593) establece que se debe tomar en cuenta **las estructuras productivas modelo para cada servicio público**, según el desarrollo del conocimiento, la tecnología, las posibilidades del servicio, la actividad de que se trate y el*

tamaño de las empresas prestadoras, así se observa que las tarifas son establecidas en el marco de fijaciones a la industria como tal y no amoldarse a un operador en específico que se encuentra brindando el servicio público dentro del plazo concesionado por medio de los contratos suscritos con la Administración concedente (aunque se haya considerado información operativa y financiera específica en el momento de la fijación tarifaria).

Aplicada esta lógica al servicio público que nos detiene se puede decir que las tarifas que actualmente se encuentran vigentes para el Puerto de Caldera no se encuentran circunscritas a un operador puntual, sino que se encuadran dentro de fijaciones tarifarias a la industria, lo que permite que coexistan en el tiempo sin tener la limitante de un cambio de concesionario y esto va en línea con lo que dicta la LGAP (artículo 10) en el sentido que toda norma administrativa deberá ser pensada, emitida y aplicada de forma tal que garantice la realización del fin público al que se destina.

También es importante considerar en este punto que las tarifas fijadas en las resoluciones vigentes ya referidas en este informe, lo que establecen son tarifas máximas y mínimas, es decir, es una banda tarifaria, por lo que también el Incop podría valorar solicitar su actualización antes del inicio del período de concesión, siendo esto último uno de los objetivos de la regulación tarifaria por bandas, incentivando entre otros aspectos, el traslado de las eficiencias en la prestación del servicio a los usuarios.

Se observa además que en la página 28 del cartel de licitación aportado por Incop y que esta Intendencia entiende que sufrirá ajustes ulteriores, se indica expresamente que el concesionario percibirá por medio de cobros a los usuarios de las tarifas ofertadas la remuneración por los servicios prestados con motivo de la Concesión una vez que se haya alcanzado la Etapa de Explotación Total de la Concesión y que previo a la Etapa de Explotación de la Concesión, el Concesionario realizará los cobros de las tarifas vigentes para el respectivo servicio portuario prestado en Puerto Caldera según el pliego tarifario aprobado por la resolución del Comité de Regulación de ARESEP número 184-RCR-2010 del 7 de octubre de 2010, rectificadas con las resoluciones 715-RCR-2011 del 8 de diciembre de 2011 y 784-RCR-2012 del 8 de marzo de 2012 y todas las resoluciones posteriores que modifiquen las

referidas tarifas. Esta redacción asegura que el resguardo y seguridad jurídica que el concesionario se encuentra plenamente conocedor de tales condiciones tarifarias sin que pueda posteriormente reclamar algún tipo de indefensión.

También es importante indicar que, conforme a la información documental aportada por el Incop, la concesión que se propone tendría un plazo **de 30 años**, sin embargo, la **etapa de transición** incluida dentro de ese plazo original contractual se reduce a un plazo razonable de **15 meses** según se describe en la página 95 del Cartel de licitación aportado a los autos que señalan lo siguiente:

“(…)

2.2 PLAZO DE LA ETAPA DE TRANSICIÓN A LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN Y CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES PRECEDENTES PARA LA ORDEN DE INICIO DE.

2.2.1 Plazo de la Etapa de Transición a la Etapa de Construcción.

El plazo máximo de la Etapa de Transición a la Etapa de Construcción será de quince (15) meses a partir de la Orden de Inicio de la Concesión. **Las Partes conservan la posibilidad de reducir este plazo, si con anterioridad a su vencimiento, se cumplen todas las Condiciones Precedentes para la Orden de Inicio de Construcción.** No obstante, el plazo máximo de quince (15) meses de la Etapa de Transición a la Etapa de Construcción el Concesionario deberá cumplir con los plazos específicos indicados para obtener las respectivas Condiciones Precedentes de las Obras de la Concesión.

(…)” (Lo resaltado es suplido)

En cuanto a la **etapa de construcción** incluida dentro de ese plazo original contractual de los 30 años, se reduce a un plazo razonable de **30 meses** según se describe en la página 8 del Cartel de licitación aportado a los autos que señalan lo siguiente:

“(...)

1.6 FIGURA CONTRACTUAL

*El Proyecto se adjudicará bajo la figura de concesión de obra pública con servicio público de conformidad con el inciso b) del párrafo 2) del artículo 1 de la LGCOP. **El Concesionario deberá ofrecer un plazo de construcción que no supere los 30 meses**, para la totalidad de las obras de la Concesión siendo que esta etapa de construcción tendrá que ser en paralelo a la prestación de servicios públicos en las obras existentes para que al final de la etapa de construcción se cumpla con la modernización del Puerto de Caldera.*

(...)” (Lo resaltado es suplido)

En conjunto ambas etapas llegarían a 45 meses dentro del proyecto total, lo que da a entender a esta Intendencia que el plazo de vigencia donde se utilizarían las tarifas vigentes es un tiempo razonable y va de la mano con el principio de razonabilidad el cual marca las pautas de comportamiento de la Administración para que ésta alcance el fin último definido y que aseguran velar por el interés general y adecuar la actuación administrativa a los fines que persigue y que refleja una moderación adecuada y lógica dentro del plazo macro de los 30 años, considerando además que la evaluación financiera del proyecto considera la totalidad del plazo, de modo que cualquier tarifa inicial se reflejará en las tarifas futuras que permitan obtener la rentabilidad buscada en el plazo de concesión (es decir, tarifas iniciales bajas, podría representar tarifas mayores en el futuro o viceversa, dependiendo del plazo de vigencia de las tarifas).

Como corolario de todo lo referido en este punto y bajo nuestras competencias enmarcadas en la Ley 7762 y su reglamento, la elección de mantener para la nueva concesión las tarifas vigentes para el Puerto de Caldera durante las etapas de transición y construcción, contiene elementos de razonabilidad en el ámbito de acción descrito.

F.2 Parámetros de ajuste

Los parámetros propuestos por el Incop para actualizar las tarifas están conformados por los siguientes procedimientos:

- 1. Procedimiento ordinario de forma anual y,*
- 2. Procedimiento extraordinario para restablecer el equilibrio económico financiero del Contrato de concesión.*

En cuanto al procedimiento ordinario, se consideran las variaciones anuales en la inflación estadounidense. Estos ajustes se aplicarán para las tarifas “all-in” y para los servicios complementarios no regulados.

Para 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.

Con respecto al procedimiento extraordinario, se tiene que el mismo es aplicable cuando el contrato presenta un desequilibrio económico-financiero por eventos fuera del control del concesionario o que el equilibrio del contrato se afecte por efectos sobre el concesionario. Para restablecer el equilibrio del contrato, la Administración contará entre otras cosas, con información financiera para verificar y cuantificar el desequilibrio.

En cuanto a las variables que conforman la fórmula de ajuste extraordinario de las tarifas para restituir el equilibrio financiero, se tiene que el subíndice “t” incorporado en la variable A_t (fracción de aumento

de las tarifas en el período t convenido como componente del pago de la condición imprevista), ha sido definida por el Incop de la siguiente manera:

“(..)

t = Indica cada año hasta el fin de la Concesión a partir de que se hace necesario restablecer el equilibrio financiero del contrato, siendo que el índice “ t ” equivale a un período “ t ” específico de proyección a partir del momento en que se produjo el evento de desequilibrio. Aplica el mismo valor del período “ t ” para todas las variables definidas a continuación.

(..)”

Como se puede observar, el periodo “ t ” no hace referencia a un año en específico, de manera que queda a criterio de la Administración Concedente la determinación del momento en que se aplicará el ajuste tarifario para restablecer el equilibrio económico financiero del Contrato de concesión.

Adicionalmente, dentro de la formulación del ajuste extraordinario de tarifas se incluye la variable “ S ” definida como el plazo fijo adicional de la concesión convenido para el restablecimiento del equilibrio financiero del contrato. Se infiere de lo anterior que una de las alternativas que valoraría el Ente Concedente para restablecer el equilibrio financiero del contrato sería la extensión del plazo de la concesión. Esta Autoridad Reguladora no tiene competencia para dar criterio positivo o negativo sobre la posibilidad de ampliar el plazo de una concesión, de modo que el criterio que emite la Aresep con respecto al ajuste extraordinario no podrá entenderse como un criterio sobre una posible ampliación del plazo contractual, simplemente abarca su formulación general. Es decir, la variable “ S ” tendrá incidencia en el ajuste extraordinario si el marco legal y las instancias competentes permiten en el futuro una ampliación del plazo de la concesión y si las partes involucradas optan por esa vía (ya sea de manera exclusiva o complementaria con otras medidas) para restablecer el equilibrio financiero.

F.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 practicaje, 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.

F.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, y estas 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, lo cual presupone que los oferentes plantearán aquellas ofertas que garanticen la rentabilidad del proyecto como un todo.

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.

F.5. Otras consideraciones

La consulta presentada por el Incop ante la Aresep incluye la siguiente solicitud:

“(...)”

Por lo anterior, se solicita respetuosamente a la ARESEP la emisión del nuevo Criterio Técnico Vinculante Tarifario a la mayor brevedad posible y, en consecuencia, dejar sin efecto

la Resolución OF-1499-RG-2024 de fecha 24 de octubre de 2024, con el fin de continuar con el proceso licitatorio en el menor tiempo posible.

(...)”

Aún y cuando el Incop al final de la tercera página del oficio CR-INCOP-PE-0037-2025 (folio 1354) indica que se deje sin efecto la “Resolución OF-1499-RG-2024” tal referencia resulta incorrecta, pues la resolución emitida por el Regulador General es la resolución RE-0574-RG-2024 del 26 de setiembre de 2024, siendo que el oficio OF-1499-RG-2024 referido por el Incop, deriva de la respuesta de la Aresep al oficio CR-INCOP-PE-0673-2024 del Incop acerca del restablecimiento del equilibrio financiero-económico del contrato mediante ajustes extraordinarios, por tanto la Intendencia entiende que la solicitud de Incop es dejar sin efecto la resolución citada, tal y como se indica en la primera página del oficio CR-INCOP-PE-0037-2025 (folio 1354) y en la sección “I. Introducción” del documento denominado “Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera” (folio 3158); lo cual se considera procedente a fin de mantener un único criterio de parte de la Aresep sobre el proyecto.

F.6. Remisión de información

Con el fin de 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-0037-2025 y CR-INCOP-PE-0050-2025 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 dos métodos de ajuste tarifario que corresponden a un ajuste tarifario ordinario de aplicación anual, que considera la variación de la inflación estadounidense y otro método de ajuste extraordinario que se aplica en los casos en que se presente el desequilibrio económico financiero del Contrato.*
- 7. En el caso que la Administración Concedente disponga ajustar las*

tarifas para restablecer el equilibrio económico financiero del Contrato, deberá determinar el momento en que se aplicará el ajuste tarifario correspondiente.

8. *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 aprobadas por INTECO, indicadores y estándares de servicio aceptables y que cumplen con las buenas prácticas aplicables.*
9. *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) para asegurar la correcta implementación del contrato de concesión.*
10. *El criterio brindado por la Aresep mediante resolución RE-0574-RG-2024, y el informe IN-0274-IT-2024 que la sustenta, y el oficio OF-1499-RG-2024 sobre la estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste, los parámetros de evaluación de la calidad del servicio deben quedar sin efecto.*

G. RECOMENDACIONES

1. *Dejar sin efecto el criterio técnico vinculante brindado por la Aresep mediante resolución RE-0574-RG-2024 del 26 de setiembre de 2024, el informe IN-0274-IT-2024 del 26 de setiembre de 2024, que la sustenta así como lo indicado en el oficio OF-1499-RG-2024 del 24 de octubre de 2024 en relación con el criterio técnico sobre 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”.*
2. *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:*

- a. *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.*
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:*
 - a. *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 nuevo 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. Este acto administrativo formaliza el criterio vinculante emitido por la Aresep, basado en el informe técnico de la Intendencia de Transportes IN-0053-IT-2025, el cual ha sido acogido en todos sus extremos y se hace referencia explícita en este acto. Todo lo anterior, resulta conforme con el artículo 136 de la LGAP. Por lo que se aclara que, aunque la Intendencia de Transporte posee la función técnica especializada para analizar la estructura tarifaria conforme al artículo 20 inciso 2) del RIOF, la Ley N° 7593, específicamente el numeral 57, le confiere al Regulador General la potestad de representar institucionalmente a la ARESEP y emitir los actos administrativos formales.
- III. Se reitera que el presente criterio es un acto preparatorio, obligatorio y vinculante, cuya naturaleza ha sido respaldada por el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, según la sentencia N° 0153-2012-VI. De acuerdo con los artículos 163 inciso 2) y 345 inciso 3) de la LGAP, este tipo de actos no es susceptible de impugnación directa y solo puede ser cuestionado junto con el acto final, como el cartel de licitación o el contrato de concesión. Esta disposición garantiza la seguridad jurídica y la coherencia en el proceso de concesión.
- IV. De conformidad con los resultados y considerandos expuestos, y con base en el mérito de los autos, procede rendir criterio sobre el proyecto de Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera, conforme al artículo 21 de la Ley N° 7762 y el 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. Dejar sin efecto el criterio técnico vinculante emitido por la ARESEP mediante resolución RE-0574-RG-2024 del 26 de setiembre de 2024, así

como el informe IN-0274-IT-2024 de la misma fecha que la sustentó, y lo señalado en el oficio OF-1499-RG-2024 del 24 de octubre de 2024, en relación con el criterio técnico sobre 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*”.

- II. 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 los costos de los servicios de fiscalización y control del proyecto “*Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera*”, sujeto a las siguientes observaciones:
 - a. Incorporar en el cartel de la licitación de Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera, la obligación 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. Esta exigencia aplicará siempre que 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. Esta medida permitirá a la Administración delegar en un organismo de certificación acreditado, las auditorías de calidad, las cuales deben realizarse al menos una vez al año.
- III. Solicitar que, al iniciar la etapa de explotación del proyecto “*Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera*”, y de forma continua durante la concesión, el concesionario remita a la ARESEP lo siguiente:
 - a. La comunicación de los resultados de los ajustes tarifarios antes de que estos entren en vigencia. Asimismo, en caso de que corresponda, 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 incorpore en el nuevo cartel de licitación la estructura tarifaria, sus parámetros de ajuste, así como los parámetros para la evaluación de la calidad del servicio y los costos de los servicios de fiscalización y control, según lo planteado en la consulta

realizada por el INCOP ante esta Autoridad Reguladora y conforme al 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 del servicio deberá ser consultada previamente a la ARESEP, conforme a lo establecido en el artículo 21 de la Ley N° 7762.
- VI. Notificar la presente resolución al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) para lo que corresponda, en atención a la solicitud presentada y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley N° 7762 y el artículo 7 del Decreto Ejecutivo N° 27098-MOPT.
- VII. Comunicar la presente resolución a la Intendencia de Transporte.

NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

Eric Bogantes Cabezas
Regulador General

Se notifica al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (Incop) a los correos electrónicos presidencia@incop.go.cr y jcarranza@incop.go.cr, a las ___ horas del ___ de _____ de 2025.

Se comunica a la Intendencia de Transporte de la Aresep al correo electrónico itransporte@aresep.go.cr, a las ___ horas del ___ de _____ de 2025.