

ALCANCE DIGITAL N° 38

LA GACETA
Diario Oficial

JORGE LUIS
VARGAS
ESPINOZA
(FIRMA)

Firmado digitalmente por JORGE
LUIS VARGAS ESPINOZA (FIRMA)
Nombre de reconocimiento (DN):
serialNumber=CPF-02-0255-0227,
sn=VARGAS ESPINOZA,
givenName=JORGE LUIS, c=CR,
o=PERSONA FISICA,
ou=CIUDADANO, cn=JORGE LUIS
VARGAS ESPINOZA (FIRMA)
Fecha: 2012.03.27 15:43:41 -06'00'

Año CXXXIV | San José, Costa Rica, miércoles 28 de marzo del 2012 | N° 63

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

**AUTORIDAD REGULADORA
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

RESOLUCIÓN N° 780-RCR-2012

2012
Imprenta Nacional
La Uruca, San José, C. R.

CONSTRUIMOS UN PAÍS SEGURO  Gobierno de Costa Rica

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS
AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RESOLUCIÓN 780-RCR-2012

San José, a las 15:00 horas del 06 de marzo del dos mil doce.

**CONOCE EL COMITÉ DE REGULACIÓN AJUSTE TARIFARIO DE OFICIO PARA
LOS SERVICIOS MARITIMOS Y PORTUARIOS QUE BRINDA LA JUNTA DE
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA
VERTIENTE ATLÁNTICA (JAPDEVA) EN LOS PUERTOS DE LIMÓN Y MOÍN**

EXPEDIENTE ET-195-2011

RESULTANDO:

- I. Que mediante oficio 1171-DITRA-2011/72606 de fecha 30 de setiembre de 2011, la Dirección de Servicios de Transportes remitió al Comité de Regulación de la Autoridad Reguladora, el informe preliminar del estudio tarifario de oficio para los servicios marítimos y portuarios que brinda JAPDEVA en los puertos de Limón y Moín.
- II. Que mediante oficio 159-COR-2011/80148, el Comité de Regulación solicita la apertura del expediente tarifario de oficio que incluya el estudio de fijación de precios para los servicios que brinda JAPDEVA (folios del 1-3).
- III. Que la convocatoria a audiencia pública se publicó en los diarios: Al Día y Diario Extra el día 21 de diciembre del 2011 y en el diario oficial La Gaceta N° 248 del 26 de diciembre de 2011 (folios 25-26 y 31).
- IV. Que mediante oficio 015-DITRA-2012/001395 de fecha 19 de enero de 2012, la Dirección de Servicios de Transportes de la Autoridad Reguladora le solicitó a JAPDEVA, información para mejor resolver el estudio tarifario de oficio (folios 32 y 33). El 6 de febrero del 2012, JAPDEVA aportó la información solicitada en el oficio indicado en el resultando anterior (folios 146-256).
- V. Que la audiencia pública de ley se realizó el 6 de febrero de 2012, a las 17:00 horas, en el Centro Nacional de Formación y Capacitación Portuaria (CENFOCAP) de JAPDEVA, según consta en el acta de la audiencia pública (folios 414-436).
- VI. Que de conformidad con el acta de la audiencia pública N° 6-2012 y el informe de instrucción que corren agregados al expediente, se presentaron las siguiente posiciones:

1.Los señores Antonio Souto Pérez, cédula de residencia número 184000826918, en calidad de Presidente con facultades de Apoderado Generalísimo de la Cámara Nacional de Armadores y Agentes de Vapores, Jorge Arturo Osborne Escalante,

cédula 1-417-1413, en calidad de Presidente con facultades de Apoderado Generalísimo de la Cámara de Bananeros, Alberto Umaña Blanco, cédula 1-502-292, en calidad de Vice-Presidente con facultades de Apoderado Generalísimo de la Cámara Nacional de Productores y Exportadores de Piña y Mónica Araya Esquivel, cédula 1-775-54, en calidad de Presidente de la Cámara de Exportadores de Costa Rica, manifiestan:

- a. La situación de JAPDEVA no ha cambiado desde la última revisión tarifaria, existe un desequilibrio financiero en los años 2009 y 2010.
- b. El crecimiento significativo de los gastos incide en las pérdidas que muestra JADEVA en sus Estados de Resultados.
- c. El gasto por Aporte a la Administración y Desarrollo, en su mayoría se destina al pago de salarios.
- d. Las administraciones de JAPDEVA han puesto en peligro la sostenibilidad del servicio.
- e. Del dictamen de la Procuraduría número C-329-2011 del 22 de diciembre de 2011, se desprende que para el desarrollo de la Vertiente Atlántica, JAPDEVA destinará las ganancias obtenidas por la prestación de servicios.
- f. Si JAPDEVA no está obteniendo ganancias, no tiene dinero disponible para invertir en el desarrollo y debe salvaguardar su razón de ser que es la prestación del servicio, buscar una sana y adecuada administración a efectos de restablecer el equilibrio financiero.
- g. Es injustificable que JAPDEVA presente varios miles de millones al año para trasladarlos a sus empleados y justificarlos contablemente como dentro del presupuesto de desarrollo.
- h. El no tener ganancias es motivo para rechazar los gastos en desarrollo, también es motivo para el rechazo el hecho de que esos fondos no se destinarán al desarrollo de la Zona.
- i. ¿Cómo ARESEP fiscalizará los costos de desarrollo de igual forma que los costos necesarios para prestar un servicio público siendo dos campos totalmente diferentes?
- j. Para el caso de un plan de inversiones para el desarrollo socioeconómico de una zona geográfica, no existen criterios ni ninguna experiencia en la Autoridad Reguladora.
- k. ¿Por qué si JAPDEVA no presentó la información de respaldo, la ARESEP premia al prestador del servicio incumpliendo con una fijación tarifaria de oficio, que sigue sin contar con la información de respaldo.
- l. Preocupa que la fijación de oficio tienda a premiar la ineficiencia del prestador del servicio. Si es ineficiente y no cumple con sus obligaciones para pedir mayores ingresos, es de esperar que no cumpla con los parámetros de calidad del servicio.
- m. A la fecha, JAPDEVA no ha cumplido con las disposiciones señaladas en la resolución 512-RCR-2011 y de aumentarse las tarifas, dicha institución no tendría ningún incentivo para cumplir con las disposiciones de la ARESEP.
- n. De acuerdo con la fórmula de cálculo utilizada, consideran que la tarifa del servicio de carga y descarga no requiere de aumento, ya que el servicio es brindado por las compañías estibadoras y/o usuarios.

- o. La tarifa del servicio de carga y descarga es básicamente un canon. JAPDEVA, solo interviene como supervisor por barco y en la labor no se involucra ningún recurso humano, materiales o equipo suplido por JAPDEVA.
- p. Se debe evaluar el cálculo de la tarifa para el servicio de grúa de contenedores ya que la grúa 1 se encuentra fuera del servicio, la vida útil tuvo que haber llegado a su término y por ende no aplica depreciación.
- q. La grúa 2 cuenta con 11 años de construcción y la vida útil es de 10 y 15 años. Esta grúa con frecuencia se encuentra fuera de servicio.
- r. Entre menos productiva sea la grúa del puerto, los usuarios tienden a pagar más por los metros eslora por hora del servicio de estadía.
- s. La tarifa de estadía debería uniformarse con la tarifa establecida por el uso de la grúa por movimiento del contenedor.
- t. Los remolcadores tienen entre 15 a 30 años, por lo que deberían estar totalmente depreciados y para revalorizarlos debe mediar una reparación o construcción en dique seco, de la cual no tienen conocimiento.
- u. Los equipos de remolcadores se encuentran en deplorables condiciones y actualmente, opera un servicio privado contratado por RECOPE debido a que JAPDEVA no tiene suficiente capacidad de operación.
- v. Denuncian la práctica impositiva que está aplicando JAPDEVA en la utilización de dos remolcadores para las maniobras de atraque y desatraque.
- w. Solicitan que se rechace el aumento tarifario tramitado de oficio a favor de JAPDEVA.

2. El señor Allan Hidalgo Campos, cédula 1-722-811, en calidad de Presidente Ejecutivo de JAPDEVA, manifiesta:

- a. Las actividades o inversiones en Desarrollo Regional son uno de los servicios públicos que ofrece JAPDEVA y no son rentables por si mismas. Esas actividades están dadas por Ley y el costo de ofrecerlo está cubierto por los ingresos globales del servicio público que se presta.
- b. Del ajuste tarifario recomendado, JAPDEVA no encuentra el asidero técnico ni legal de la propuesta de mantener las tarifas de montacargas, movimiento de contenedores c/cabezales, y movimiento contenedores c/carrier, ya que considerando los gastos por depreciación del año 2009, el resultado tarifario es mayor a las tarifas vigentes.
- c. Se han realizado inversiones en la infraestructura del muelle durante el periodo 2001-2010 que deben ser reconocidas tarifariamente en los servicios de Atención Naves pasajeros y Pasajeros en Tránsito.
- d. Establecer tarifas tope riñe con lo estipulado en el artículo 3, inciso b) de la Ley de la ARESEP. El techo propuesto resulta ser el piso para JAPDEVA.
- e. El Estado de Resultados proyectado para el año 2011, arroja una utilidad de operación de un millón de colones, si se aplicaran tarifas tope, el desequilibrio financiero de JAPDEVA sería mayor al actual.
- f. El aporte a la Administración de Desarrollo se registra como una transferencia en los Estados Financieros, debido a que forma parte del servicio público encomendado a JAPDEVA por Ley, por lo que debe ser incluido en los registros contables de la Administración como un todo.

- g. Los gastos salariales se incrementaron en 12.20% del año 2009 al 2010 debido a revaluación de puestos percentil 30clase operativa, aumento de clases anchas del Servicio Civil correspondiente al 2.44%, percentil 50 a clase profesional, aumento de Gobierno decretado en el primer semestre del 2010 en 2.8% y 3.41% para el segundo semestre. Adicionalmente, se incrementó en 0.17% las Cargas Sociales Patronales.
- h. JAPDEVA ha alcanzado una reducción del tiempo extraordinario en un 68% del año 2004 al 2011, representando una reducción anual promedio del 10%.
- i. La sub-partida indemnización, corresponden a sentencias judiciales en firme: casos de funcionarios, INCOFER, demandas por reajuste de precios y por daños y perjuicios (Piacentini Construzioni SPA).
- j. ARESEP indica los costos que tendría JAPDEVA al finalizar el año 2011 sin considerar la revaluación de los activos, sin embargo, si se omitiera el costo por depreciación de los equipos, la tarifa resultante para los equipos, sería superior a la tarifa vigente.
- k. Desde el año 2000, ARESEP le consideró a JAPDEVA un 20% como porcentaje de reservas para inversión, sin embargo se está considerando un 15%.
- l. El Puerto ha especializado sus servicios, cuenta con diversos equipos para efectuar maniobras y operación portuaria por lo que sería lógico asociar la tarifa de Movimiento de Contenedores con Carrier para definir la tarifa única de Recibo y Despacho de Contenedores ya que demanda un costo mayor.

3.El señor Liroy Javier Pérez Pérez, cédula 7-078-448 en calidad de Secretario de Prensa del Sindicato de JAPDEVA y supervisor portuario de Moín, manifiesta:

- a. Está de acuerdo con el aumento tarifario para JAPDEVA, sin embargo, considera que el 10.3% de aumento es insuficiente ya que desde hace 9 años no se hace un aumento tarifario.
- b. El canon que le paga JAPDEVA a la ARESEP aumentó en 600% desde el año 2003 y JAPDEVA no ha podido obtener un aumento mínimo para subsistir.
- c. JAPDEVA ha tenido 9 años sin ajuste tarifario y se han incrementado algunos costos como salarios, combustibles, aceites, repuestos, luz, agua, teléfono, depreciación, así como la caída del dólar, generando pérdidas para JAPDEVA y la ARESEP no tomó las medidas del caso.
- d. SINTRAJAP hizo un ajuste en la convención colectiva para que el puerto pueda laborar 365 días al año y la ARESEP no contempla en ninguna de sus tarifas un ajuste especial por trabajar ciertos días especiales, por lo que solicita que se valore para que JAPDEVA pueda cobrar por los servicios de manera especial.
- e. Considera que es necesario establecer un ajuste automático en las tarifas cada 6 meses.
- f. La tarifa por movimiento de contenedor para la APM Terminal, es más alta que la que cobra JAPDEVA por mover un contenedor en Limón, por lo que no comprende por qué se trata a JAPDEVA con desigualdad.
- g. JAPDEVA merece una tarifa justa para reinvertirlo en obra social para el pueblo de Limón.

4. El señor José Luis Castillo Solano, cédula 3-265-540 en calidad de Secretario de Finanzas del Sindicato de Trabajadores de JAPDEVA y funcionario de esa Institución, manifiesta:
 - a. Las tarifas portuarias no reconoce la realidad del servicio portuario que brinda JAPDEVA.
 - b. ARESEP no puede esquivar la responsabilidad legal que tiene con el tema de la fijación de tarifas, la ley orgánica, establece claramente el deber irrenunciable de fijar tarifas y ajustar tarifas anualmente.
 - c. ARESEP debió fijar anualmente las tarifas portuarias, especialmente porque las empresas trasnacionales, que son los clientes de JAPDEVA, tienen las mismas tarifas desde el año 2003.
 - d. La Contraloría ha mencionado que hay servicios portuarios que están por debajo del 400% de su costo, como es el caso de los montacargas y a pesar de eso, JAPDEVA está brindando el servicio permanentemente.
 - e. En el año 2003 no se le incrementaron las tarifas a JAPDEVA, sino que se simplificó el tarifario que era de más de 140 servicios y se dolarizaron los cobros, por lo que el último ajuste tarifario hacia arriba, se hizo en el año 1990.
 - f. La ARESEP cobra un canon, mantiene un superávit y tanto ARESEP como los medios de comunicación indican que eso no está mal, pero si es pecado que una empresa tenga superávit.
 - g. Señala que JAPDEVA requiere de un ajuste tarifario mayor al propuesto por ARESEP y la misma JAPDEVA.
 - h. Las objeciones dadas por los usuarios se refieren a que JAPDEVA no brinda los servicios de manera completa y eficiente e indica que no cuentan con equipos para brindar esos servicios con ingresos provenientes de las tarifas.
 - i. Las tarifas no contemplan los costos completos por lo que ARESEP debe haga la fijación automática.
 - j. Está a favor del incremento tarifario pero en contra del 10% de aumento que se ha mencionado.

5. El señor Delano Cunningham Martínez, cédula 7-078-448, manifiesta:
 - a. El aumento tarifario para JAPDEVA del 10% es insuficiente.
 - b. El Desarrollo de la Vertiente Atlántica está rezagado y lo que se realizó fue con el superávit que en esos momentos mantenía JAPDEVA.

6. El señor Edwin Cyrus Cyrus, cédula 1-428-865, manifiesta:
 - a. Señala que si por Ley JAPDEVA es una entidad llamada a promover el desarrollo de la Vertiente Atlántica, cuya fuente de ingresos iba a ser las tarifas de los servicios portuarios, para planificar el desarrollo no debería pensarse que es para que opere el puerto sino para desarrollar proyectos vitales.
 - b. La necesidad de los recursos se observa por los 9 años sin aumento de tarifas con tanta inflación.
 - c. Mucho de lo que se ha generado en la parte ambiental ha sido por JAPDEVA.

- d. Le solicita a ARESEP que analice objetivamente los diferentes argumentos planteados por la parte técnica de JAPDEVA para reconsiderar los aumentos de las tarifas.
7. El señor Melvin Cordero Cordero, cédula 9-061-327, en calidad de Alcalde Municipal de Talamanca, manifiesta:
- a. Presenta coadyuvancia ante la necesidad de un ajuste tarifario ya que las actividades de desarrollo desde Talamanca hasta Pococí, provienen de los recursos de JAPDEVA.
 - b. Talamanca requiere del desarrollo del puerto.
 - c. El 10,3% de incremento indicado por ARESEP, es irreal, más si desde hace 9 años no se realizan los ajustes permanentes, por lo que solicita una reconsideración.
8. El señor Carlos González Vega, cédula 9-043-515, en calidad de Gerente de Desarrollo de JAPDEVA, manifiesta:
- a. Señala que son la única institución que desde el año 2006 hasta el 2009 ha invertido en la zona Atlántica.
 - b. Le indica a la ARESEP que analice la situación de los puertos.
 - c. Manifiesta que sin las tarifas no se pueden mantener 133.000 hectáreas que JAPDEVA tiene por ley, así como darle mantenimiento y conservar los humedales.
- VII.** Que por oficio 846-RG-2011 del 1° de diciembre de 2011, con fundamento en lo dispuesto por la Junta Directiva mediante artículo 3 de la sesión 021-2011, celebrada el 30 de marzo de 2011, y según lo resuelto por el voto 016591-2001, por medio del cual la Sala Constitucional declara parcialmente con lugar la Acción de Inconstitucionalidad que Consumidores de Costa Rica presentó contra acuerdos de la Junta Directiva de la ARESEP, donde entre otras cosas se creó el Comité de Regulación y sus funciones, el Regulador General nombró a los funcionarios, Lic. Carlos Solano Carranza, Lic. Luis Fernando Chavarría Alfaro y Luis Alberto Cubillo Herrera como miembros titulares del Comité de Regulación, y al Lic. Álvaro Barrantes Chaves como miembro suplente. De igual forma la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora mediante artículo 6, acuerdo 05-075-2011, del acta de la sesión ordinaria 75-2011, celebrada el 14 de diciembre del 2011, y ratificada el 21 del mismo mes, prorrogó la vigencia del Comité de Regulación hasta el 30 de junio del 2012.
- XI.** Que el Comité de Regulación en su sesión número 177 de las 14:00 horas del 06 de marzo de 2012, acordó por unanimidad y por acuerdo firme, proceder a emitir la presente resolución.
- VIII.** Que la referida solicitud fue analizada por la Dirección de Servicios de Transportes, de la Autoridad Reguladora, produciéndose el oficio 174-DITRA-2012/84683 del 2 de marzo de 2012, que corre agregado al expediente

IX. Que en los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO:

I. Que del oficio 174-DITRA-2012/84683 citado anteriormente, que sirve de sustento a la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

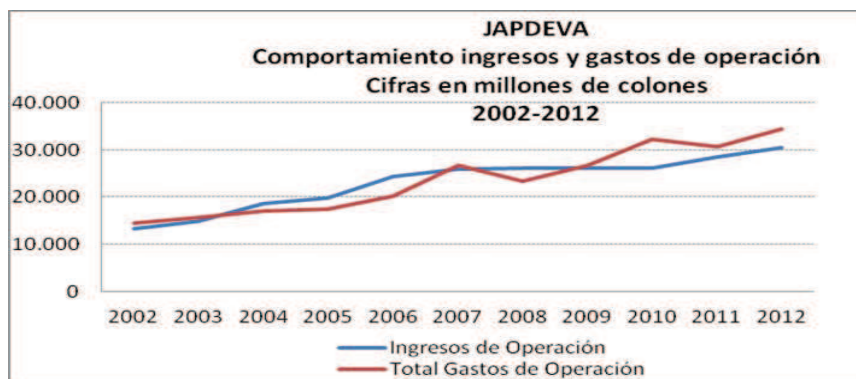
“(…)

B. ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN

El presente estudio tarifario de oficio para fijar el precio de los servicios marítimos y portuaria que presta JAPDEVA, está enfocado en la revisión de información contable certificada para el periodo 2010-2011 y las proyecciones al año 2012, así como en la base informativa donde se plantean los criterios, cálculos y estimaciones, que fueron examinados con detalle por parte de la Dirección de Servicios de Transportes, con el fin de evaluar su procedencia y razonabilidad de conformidad con el marco legal y los principios técnicos de la regulación.

El desequilibrio financiero que presenta JAPDEVA no es producto de la disminución en los ingresos de los servicios portuarios, -si bien es cierto los ingresos por servicios portuarios han tendido a estancarse en los últimos años-, sino porque los gastos correspondientes a esos años presentan un crecimiento significativo y es lo que incide en las pérdidas que se muestran en sus Estados de Resultados en los periodos mencionados, como se explicará más adelante.

El comportamiento de los ingresos portuarios con respecto a los gastos se refleja en el siguiente gráfico, y considera el periodo 2002-2012. Para proyectar los gastos de operación para el año 2012, se determinaron adecuados los porcentajes de incremento establecidos por JAPDEVA, se hacen salvedades con respecto a las erogaciones programadas que detallaremos; además para la proyección de los ingresos, tal y como se describe en la sección unidades por servicio, se examinaron las series de tiempo de los diferentes servicios de infraestructura, identificando los comportamientos individuales con el propósito de elaborar modelos de pronósticos.



Fuente: JAPDEVA, Estados Financieros para los años 2010-2011 y proyección 2012, con ajustes realizados por la Dirección de Servicios de Transportes a los gastos por depreciación

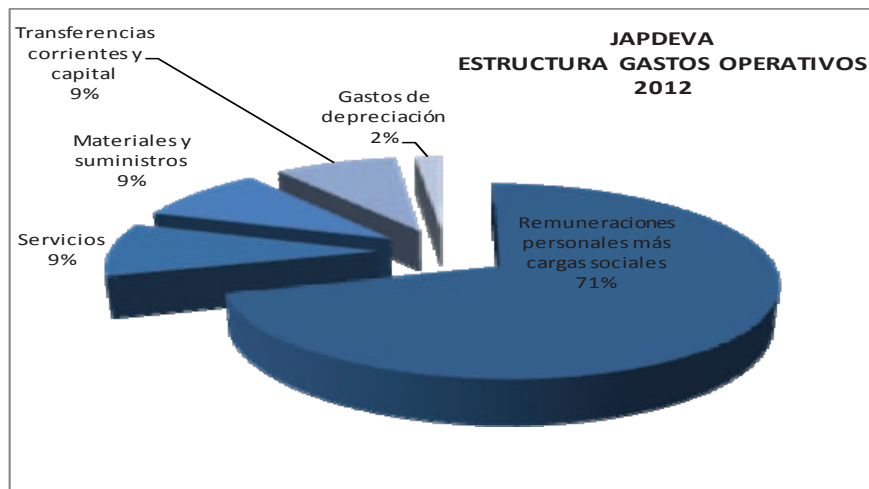
Según se puede observar en el gráfico anterior, los ingresos de operación de JAPDEVA presentan una tendencia creciente, a partir del año 2008 el crecimiento tiende a estancarse y posterior al año 2010 la tendencia se vuelve a presentar. Igualmente los gastos operativos presentan un crecimiento sostenido hasta el año 2007, sobrepasando en ese año los ingresos operativos. En el año 2008, se presenta una disminución de los gastos operativos colocándose por debajo de la curva de ingresos, posteriormente crecen de forma significativa en los años 2009 y 2010. En estos años, el incremento total de los gastos operativos fue de un 14% en el 2009 y de un 21% en el 2010.

Para el año 2011 se presenta un estancamiento de los gastos, debido a que el análisis de ARESEP no está reconociendo el incremento en los gastos de depreciación por mejoras y revaluación, hasta que JAPDEVA, brinde explicaciones y realice ajustes en estas cuentas, recomendaciones que aún no han sido atendidas; pero la tendencia creciente se mantiene para el año 2011 y la proyección del año 2012, debido a reservas creadas para cubrir eventuales sentencias judiciales sobre demandas de los trabajadores despedidos sin responsabilidad laboral y demandas de los proveedores de bienes y servicios por ajustes de precios en los contratos de obras, consultorías, etc. (¢1.900 millones fueron proyectados para el año 2011 y ¢1.000 millones para el año 2012) y además se incluyeron proyecciones para demandas ordinarias laborales y judiciales por ¢200 millones para los años 2011 y 2012, para las cuales la Autoridad Reguladora, según se indicará en las recomendaciones realizará revisión a posteriori con el propósito de verificar el cumplimiento del objetivo de estas reservas.

De igual forma el crecimiento mostrado en la cuenta de gastos de operación es explicado por la cuenta de remuneraciones que presentó incrementos importantes, en lo relativo a la reclasificación salarial para la clase operativa al percentil 35, por ¢1.250 millones para el año 2011 y ¢1.375 millones para el año 2012. Adicionalmente, la proyección correspondiente a la equiparación salarial de la clase operativa al percentil 40 por ¢550 millones para el año 2012. Para esta cuenta también se realizará revisión a posteriori, con el propósito de verificar la consecución en la liquidación del presupuesto ante la Contraloría General de la República de la entidad en análisis. Con respecto al gasto por depreciación se explicará con mayor detalle en el apartado 1.2 de este informe



Fuente: JAPDEVA, detalle de gastos para los años 2010-2011 y proyección 2012, con ajustes realizados por la Dirección de Servicios de Transportes a los gastos por depreciación



Fuente: JAPDEVA, detalle de gastos para los años 2010-2011 y proyección 2012, con ajustes realizados por la Dirección de Servicios de Transportes a los gastos por depreciación

B.1 Remuneraciones personales más cargas sociales y fondo de capitalización

Como se puede observar en el gráfico anterior, el gasto por concepto de remuneraciones personales más cargas sociales y fondo de capitalización, presenta una tendencia creciente significativa prácticamente en todo el periodo analizado con excepción de los años 2004 y 2008 donde se presentó una baja que luego crece de manera significativa en los siguientes años. En los años 2010, 2011 y la proyección del año 2012, el incremento fue de un 19%, 9% y 10% respectivamente, incrementos que están influenciados por las proyecciones debido a las reclasificaciones de la clase operativa a los percentiles 35 y 40 respectivamente como se explicó con anterioridad.

B.2 Gastos por depreciación

La depreciación es un reconocimiento racional y sistemático del costo de los bienes, distribuido durante su vida útil estimada, con el fin de obtener los recursos necesarios para la reposición de los bienes, de manera que se conserve la capacidad operativa o productiva del ente público. Su distribución debe hacerse empleando los criterios de tiempo y productividad, mediante alguno de los siguientes métodos: línea recta, suma de los dígitos de los años, saldos decrecientes, número de unidades producidas o número de horas de funcionamiento, o cualquier otro de reconocido valor técnico, que debe revelarse en las notas a los Estados Financieros.

El gasto por depreciación en el año 2010, presentó incremento superior al 90% respecto al año 2009, tomando como referencia la Administración Portuaria, donde se registraron los cambios en los gastos, pero ese incremento no se considerará en el cálculo tarifario, porque no se logró obtener por parte de JAPDEVA, las explicaciones solicitadas ante posibles errores en la contabilización del gasto por mejoras y revaluaciones de los activos fijos, determinados por la Autoridad Reguladora. En resumen se lograron identificar las siguientes inconsistencias: a) revaluación de activos totalmente depreciados; b) gasto por

depreciación de las mejoras y revaluaciones, superiores en unos casos e inferiores en otros, al monto determinado según los cálculos realizados por el equipo analista de la Dirección de Servicios de Transportes, considerando la vida útil y aplicando depreciación en línea recta; c) aplicación de porcentajes diferentes de gasto por depreciación, en equipo e infraestructura, para activos que tienen contabilizados al mismo tiempo revaluación y mejora y d) registro como gasto de la totalidad de las mejoras y remanente del activo histórico de la grúa portacontenedores⁽¹⁾. Lo señalado tiene efectos sobre los resultados financieros de los años 2010, 2011 y las proyecciones para el año 2012, razón por la cual no se considerarán en la metodología de cálculo tarifario \$2.071 millones relativos a la depreciación sobre revaluaciones y mejoras, según se detalla:

DETALLE	MEJORAS	REVALUACIÓN	TOTAL
GASTO POR DEPRECIACIÓN EQUIPO	1.133	543	1.676
GASTO POR DEPRECIACIÓN INFRAESTRUCTURA	79	316	395
TOTAL	1.211	859	2.071

Para la proyección del año 2012, se considera el mismo gasto por depreciación considerado para el año 2012, ya que al aplicar la política de amortiguamiento tarifario se considera la posibilidad de que el prestador del servicio financie con crédito sus planes de inversión para aumentar la capacidad instalada y en futuras fijaciones tarifarias se le reconocerá la depreciación respectiva. A continuación se presenta el detalle de gastos por depreciación y agotamiento:

Gastos de depreciación y agotamiento	2010	2011	2012
Saldos originales según consolidación	5.549	2.736	2.736
Ajustes eliminado los gastos por mejoras y revaluación	2.071	2.071	2.071
Saldo final ajustado	3.478	666	666

Con respecto a los proyectos propuestos en el marco del Plan Regional de Competitividad Territorial Región Huetar Atlántica, por parte de la Administración de Desarrollo, en consideración de lo indicado por la Procuraduría General de la República en su oficio C-329-2011 y reiterando lo señalado por el política de amortiguamiento tarifario, lo que requerimos además de la descripción y la justificación sería la ficha técnica, la calendarización y el monto de inversión estimado, señalando el porcentaje a financiar con recursos propios (Administración de Desarrollo) debido a que participan distintas instituciones tanto estatales como privadas y con financiamiento y gran parte también dependería de empréstitos con organismos internacionales. Por esta razón el amortiguamiento tarifario pretende contener la posibilidad del doble pago de las inversiones con cargo a los precios de los servicios públicos. Esta situación puede ocurrir cuando se financia por anticipado, al menos parcialmente, el programa de inversiones y en futuras fijaciones tarifarias se le reconoce la depreciación, por ello la Autoridad Reguladora busca eliminar esa posibilidad obligando a JAPDEVA a obtener financiamiento para sus planes de inversión que permitan aumentar su capacidad de gestión, con el fin de propiciar las inversiones necesarias y en las fijaciones subsiguientes

¹ Para este caso se recibió explicación de JAPDEVA, indicando las gestiones realizadas ante el Ministerio de Hacienda para aumentar la vida útil de este activo de 10 a 20 años; pero al momento de emisión del presente análisis, no se tiene respuesta del mismo.

de tarifas se reconocerán la depreciación o la amortización del aporte y el costo del capital respectivos. Por consiguiente, de modo indirecto la obtención de recursos del mercado financiero es un indicador de la valoración que hace el facilitador de los fondos, de la solidez de la actividad y el cumplimiento de los objetivos y esa información sería de gran utilidad para el mismo proceso de regulación y de este modo las tarifas deberán seguir una trayectoria paralela a la de los costos a largo plazo y estar menos ancladas en factores coyunturales o de corto plazo.

B.3 Consolidación de los Estados Financieros

Los Estados Financieros consolidados surgen de la necesidad de presentar información financiera del conjunto de entidades pertenecientes a un grupo de interés entidad o sector. Es de gran importancia para los usuarios de la información financiera, el conocer la relación que guardan la entidad controladora y sus subsidiarias con terceros o la actividad conjunta las distintas divisiones de una entidad como JAPDEVA. Los Estados Financieros consolidados se formularán mediante la suma de los estados financieros individuales de la controladora y todas sus subsidiarias o la suma de las distintas divisiones, incorporándose el efecto de todos los asientos de eliminación, que dan origen a la consolidación. Luego de analizar la consolidación de los Estados Financieros de la Administración Portuaria y la Administración de Desarrollo de JAPDEVA el equipo analista de ARESEP determinó que se realizaron correcciones sin la adecuada revelación.

Utilizando como medio para realizar ajustes, se presenta al consolidar el año 2010, el traslado de activos de maquinaria, equipo y mobiliario a construcciones, adiciones y mejoras por la suma de ¢117 millones, igual situación se presentó con la depreciación acumulada asociada por la suma de ¢236 millones; pero no se explicaron adecuadamente las razones, únicamente se señaló que existieron problemas en la codificación al contabilizar los activos. Consideramos que este tipo de ajustes debe realizarse en los registros de cada división de JAPDEVA y utilizar la consolidación para presentar el efecto conjunto de la operación de esta entidad, incluyendo únicamente los asientos de eliminación propios de la consolidación. La situación puede afectar el cálculo de las tarifas porque los gastos por depreciación, son la porción de las inversiones en activos, que fue utilizada en la operación del puerto y gestiones propias de la entidad, mismas que son consideradas en la metodología tarifaria y que forman la parte del costo a distribuir entre quienes reciben los servicios brindados por JAPDEVA a lo largo del tiempo y es uno de los rubros a considerar para la realización de los cálculos tarifarios.

Para el año 2010 utilizando a la información consolidada se aplicó la corrección por los gastos de depreciación, por lo que el déficit mostrado por parte de JAPDEVA de ¢6.148 millones pasa a ¢4.077 millones (no se está aplicando la corrección de la grúa portacontenedor, misma que se realizó en el año 2011; pero de considerarlo en el año 2010 el déficit bajaría a ¢864 millones). Adicionalmente al consolidar los Estados de Resultados para el periodo 2011 y compararlos contra los resultados individuales - Administración Portuaria y la Administración de Desarrollo- se presenta diferencia por ¢2.679 millones, esta cifra no conciliada en la consolidación afecta directamente el déficit que aumentó hasta ¢4.400 millones. Para el cálculo tarifario esta diferencia generada por la transferencia de la Administración Portuaria a la Administración de Desarrollo se concilia y el déficit disminuye a ¢2.330 millones para el año señalado con anterioridad.

En el siguiente cuadro, se resumen los Estados de Resultados para los años 2010, 2011, corregidos por la Autoridad Reguladora y 2012 proyectado, en el mismo se puede observar el impacto que han tenido los gastos comentados anteriormente, en los rendimientos obtenidos por JAPDEVA.

ESTADO DE RESULTADOS			
JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA (JAPDEVA)			
Cifras en millones de colones			
Por el período terminado al 31 de diciembre			
	2010	2011	2012
Servicios a la Nave	12.275	13.191	14.876
Servicios a la Carga	13.109	14.490	15.326
Ingresos Administración de Desarrollo	8	465	-
Otros Ingresos	846	382	-
Total Ingresos de Operación	26.239	28.528	30.202
Gastos de Operación			
Remuneraciones personales más cargas sociales	19.720	21.564	24.430
Servicios	2.228	2.547	3.183
Materiales y suministros	1.236	2.949	3.244
Cuentas especiales	-	-	-
Transferencias corrientes y capital	3.252	3.006	3.006
Gastos de depreciación y agotamiento	666	666	666
Total Gastos de Operación	27.103	30.732	34.529
Utilidad (Pérdida) de operación	(864)	(2.204)	(4.327)
(+) Productos financieros			
Ingresos indirectos			
Total			
(-) Gastos Financieros	344	119	-
Otros gastos	57	8	-
Total			
Utilidad antes de reservas	(1.265)	(2.330)	(4.327)
Reservas para inversiones	-	-	
Utilidad /Pérdida neta del Período	(1.265)	(2.330)	(4.327)

B.3 Unidades por servicio

Los datos de unidades mensuales analizados fueron los suministrados por JAPDEVA para el periodo de enero 2003 a diciembre 2011. Con el propósito de realizar los pronósticos del año 2012, se examinaron las series de tiempo de los diferentes servicios regulados, con el objetivo de identificar los comportamientos individuales de cada uno de ellos y determinar los espacios de tiempos más adecuados para elaborar los modelos que ofrecieran los pronósticos para el año 2012 más apropiados.

Para la determinación de los pronósticos de las unidades de los diferentes servicios para el año 2012, se aplicaron diferentes técnicas estadísticas de análisis de series temporales, principalmente los modelos desarrollados con una base estadística sólida como los definidos por Box y G.M. Jenkins, modelos ARIMA (Modelo Autorregresivo Integrado de Media Móvil) y los modelos de Suavizamiento Exponencial. Los modelos de pronósticos

antes mencionados logran recopilar las propiedades estadísticas de las series de tiempo, tales como los diferentes tipos de tendencias y patrones de estacionalidad, siendo el primero de ellos fundamentado esencialmente en las autocorrelaciones y el segundo en una vista estructural de nivel, tendencia y estacionalidad.

La Raíz del Error Cuadrático Medio (RECM) fue utilizada como medida de precisión para la selección del modelo que presentó el mejor desempeño en la predicción de las unidades, adicionalmente junto con esta medida se analizó también la desviación media absoluta (MAD) que es una medida de la variabilidad, utilizada también para el análisis univariante de series temporales.

A continuación se muestran los resultados del pronóstico para el año 2012 de los servicios portuarios, donde se utilizaron los diferentes modelos de pronósticos mencionados anteriormente.

Los pronósticos de las unidades de los servicios para el año 2012 utilizando los modelos de Box y G.M. Jenkins fueron los siguientes:

Volumen de Unidades de Servicios Portuarios, años 2009-2012^{a/}

SERVICIOS	2009	2010	2011	2012 Proyección	Cambio Porcentual 2011-2012
ATENCION NAVE PUERTO FIJO MÁS 300 TRB	2.194	2.238	2.438	2.493	2,3%
ATENCION NAVE PUERTO FIJO HASTA 300 TRB	21	24	16	23	43,8%
ESTADIAS NAVES	6.627.690	6.908.909	7.110.767	7.163.419	0,7%
SUMISTRO DE AGUA POTABLE	5.367	7.435	7.413	7.534	1,6%
REMOLCAJE CON 1	23.187.737	21.632.688	19.165.739	15.458.309	-19,3%
REMOLCAJE CON 2	8.184.289	10.658.210	16.804.315	24.072.491	43,3%
REMOLCAJE CON 3	2.376.527	2.289.127	2.040.999	1.908.620	-6,5%
MUELLAJE CHASIS	605	688	642	624	-2,8%
MUELLAJE VEHICULOS MENOS	20.829	25.651	29.442	27.413	-6,9%
ESTACIONAMIENTO CONT.Y.FUG.	28.894	25.912	35.943	34.627	-3,7%
GRUA PUENTE	110	162	145	146	0,7%
MONTACARGAS DE 10 TONS EN	2.185	2.948	2.171	2.708	24,7%
MONTACARGAS DE 10 TONS. EN ADEL.	24.869	30.033	17.348	14.071	-18,9%
DEMORA CIA NAVIERA	416.838	451.467	499.803	424.673	-15,0%
DEMORA CIA ESTIBADORA	1.504	3.339	30.233	3.259	-89,2%
DEMORA GRUA PUENTE	144	194	1.185	285	-75,9%
CANON POR ALQUILER DE AREAS	5.124	2.561	13.165	2.801	-78,7%
MOV. CONTENEDORES C/CABEZALES	29.460	48.823	77.367	82.829	7,1%
RECIBO Y DESPACHO CONTENED.	22.745	34.699	35.407	30.991	-12,5%
CONSOLIDACION MERC. PUERT	1.370	1.596	1.655	1.263	-23,7%
DERECHO TRASIEGO PETROLEO Y DERIV.	525	881	939	756	-19,5%
DERECHO VENTA DE ALIMENTOS A BARCO	759	1.073	926	730	-21,2%
DERECHO TRASIEGO EXTRAC. DESHECHOS	262	421	384	279	-27,3%

a/ Dato proyectado por DITRA.

Fuente: Información suministrada por JAPDEVA.

En el cuadro anterior se observa, que los servicios donde se estima un mayor incremento porcentual del 2011 al 2012, serían el servicio de atención de nave puesto fijo hasta 300 TRB y el servicio de remolcaje con 2 con aproximadamente un 43% de incremento, mientras que el servicio que mostraría el mayor decrecimiento es el servicio de demora

compañías estibadoras con un 89,2% de decrecimiento, esto principalmente porque en el 2011 se observan volúmenes altos en los meses de febrero con (13.161 unidades) y marzo (15.807 unidades) de ese año, por lo que esos meses son atípicos en la serie mensual, los cuales ocasionaron que ese año se incrementara el volumen a 30.233 unidades, más de seis veces el volumen por año del periodo de 2003 a 2010.

Para los pronósticos de las unidades de los servicios para el año 2012 utilizando los modelos de Suavizamiento Exponencial fueron los siguientes:

Volumen de Unidades de Servicios Portuarios, años 2009-2012^{a/}

SERVICIOS	2009	2010	2011	2012 Proyección	Cambio Porcentual 2011-2012
ATENCION NAVE PUERTO VARIABLE	31.354.180	33.115.919	36.835.905	38.780.022	5,3%
ATENCION NAVES DE PASAJEROS	136	113	100	105	5,0%
PASAJEROS EN TRANSITO	231.963	210.633	179.056	152.518	-14,8%
SERVICIO DE LANCHAS	561	149	208	192	-7,7%
MUELLAJE CARGA GENERAL	1.952.567	2.255.321	2.284.461	2.262.871	-0,9%
MUELLAJE TARA CNT.FURG.	117.429	118.744	128.799	135.922	5,5%
MUELLAJE MAQ. Y VEHIC MAS	2.563	2.310	2.190	3.052	39,4%
MUELLAJE RECOPE	2.998.551	2.957.706	2.712.720 ^{b/}	2.764.848	1,9%
E.MUELLAJE CARGA GENERAL	3.165.645	3.300.665	3.600.784	3.745.885	4,0%
E.MUELLAJE CHASIS	287	552	548	530	-3,3%
E.MUELLAJE TARA CNT.FURG.	33.749	38.706	39.028	38.428	-1,5%
E. MUELLAJE BANANO	1.910.859	2.204.418	2.188.565	2.207.155	0,8%
USO INSTAL.CIAS ESTIBADORAS	7.064.696	7.882.474	8.187.488	8.145.951	-0,5%
MONTACARGA DE 2 A 3.4 TON	105.941	113.602	111.116	114.543	3,1%
MONTACARGAS DE 3.5 A 9.9	1.406	1.963	3.219	3.172	-1,5%
MONTACARGAS DE 2 A 3.4 TO	1.130	2.535	1.619	1.848	14,1%
MONTACARGAS DE 3.5 A 9.9	669	1.646	16.150	17.100	5,9%
APERTURA BODEGAS Y PATIOS (CHEQ)	3.144	832	932	924	-0,9%
OPERADOR DE MONTACARGA	48.360	50.668	46.506	47.748	2,7%
ALMACENAJE	99.522	76.669	205.185	132.021	-35,7%
CARGA Y DESCARGA	420.530	481.889	501.352	512.300	2,2%
GRUA CONTENEDORES	101.498	104.637	115.861	119.503	3,1%
MOV. CONTENEDORES C/CARRIER.	29.894	42.567	45.005	47.139	4,7%
SERV. CONTENEDOR REFRIGERADOS	134.982	138.689	87.624	115.084	31,3%

a/ Dato proyectado por DITRA.

b/ Dato proyectado de julio a diciembre 2011.

Fuente: Información suministrada por JAPDEVA.

En el cuadro anterior se observa, que el servicio donde se estima un mayor incremento porcentual del 2011 al 2012, sería el servicio muellaje maquinaria y vehículos más de 4 toneladas con aproximadamente un 39% de incremento, mientras que el servicio que mostraría el mayor decrecimiento es el servicio de almacenamiento con un 35,7% de decrecimiento, en este último caso el comportamiento de la serie en el periodo de 2003 a 2011 muestra valles y picos de forma intercalada, por lo que en el 2012 es un año donde se esperaría un valle.

Algunos servicios mostraron inestabilidad en la serie de tiempo mensual en el periodo de estudio o tenían muy pocos datos para utilizar los modelos de pronósticos anteriores, por lo que para obtener una proyección de unidades adecuada se procedió a utilizar los modelos de regresión lineal o mediante el cálculo de la media aritmética con los datos de la serie eliminando los puntos atípicos. Estos servicios se muestran en el siguiente cuadro:

Volumen de Unidades de Servicios Portuarios, años 2009-2012^{a/}

SERVICIOS	2009	2010	2011	2012 Proyección	Cambio Porcentual 2011-2012
E.MUELLAJE VEHICULOS MENOS	212	257	1.211	257	-78,8%
CARGA RFM EN CONTENEDOR	214	256	1.981	388	-80,4%
CARGA RFM POR TONELADA	9	116.994	493	116	-76,5%
REMOLCAJE COSTADO BUQUE	50	60	23	24	4,3%
E.MUELLAJE MAQ. Y VEHIC MAS	108	139	53	93	75,5%
MOV. CONTENEDORES REACH STAKER	12.354	29.087	74.997	101.458	35,3%

a/ Dato proyectado por DITRA.

Fuente: Información suministrada por JAPDEVA.

En el cuadro anterior se observa, que el servicio donde se estima un mayor incremento porcentual del 2011 al 2012, sería el servicio Exportación Muellaje Maquinaria y Vehículos más de 4 toneladas con aproximadamente un 75% de incremento, mientras que el servicio que mostraría el mayor decrecimiento es el servicio de Carga RFM en Contenedor con alrededor de un 80% de decrecimiento.

Para los servicios de estadía en rada portuaria, remolcaje fuera de rada, estacionamiento en rada portuaria más de 300 TRB y estacionamiento en rada portuaria hasta 300 TRB no se contó con datos de unidades, inclusive JPADEVA indicó que no se han brindado estos servicios.

B.4 Cálculo tarifario

De acuerdo con la información (contable y estadística) suministrada por JAPDEVA para el análisis de las tarifas vigentes y la información que consta en el expediente ET-15-2011, la Dirección de Servicios de Transportes determinó mantener la proporción de gasto asignado en la última solicitud tarifaria para cada uno de los servicios portuarios que se brindan en los puertos de Limón y Moín. De la misma manera, se mantiene la asignación del costo indirecto según los departamentos indicados por JAPDEVA.

Es importante señalar que el costo total asignado por JAPDEVA en la solicitud tarifaria analizada en el expediente ET-15-2011, correspondía a costos incurridos durante el año 2010, mientras que el equipo DITRA, está considerando los costos que tendría JAPDEVA al finalizar el presente año (2012) sin considerar el valor de la revaluación de los activos, por las razones señaladas en párrafos anteriores.

La distribución del total de costos (directos e indirectos) y su respectiva asignación en los servicios de infraestructura y equipo, se estableció de manera consistente con la propuesta presentada por JAPDEVA.

Para las estimaciones realizadas, se consideró el valor del tipo de cambio del día, 6 de febrero de 2012, día en que se realizó la audiencia pública. El valor del tipo de cambio considerado es de ₡515,40 /\$1, según información del Banco Central de Costa Rica.

Tarifas relacionadas con Infraestructura Portuaria

La fórmula general de cálculo es la siguiente:

$$T_i = \frac{CO_i}{Q_i} + \frac{(r + s) K_i}{Q_i^*}$$

Donde:

- i* = Servicios Puerto fijo, Puerto variable, Estadía, Muellaje, Desembarque, etc.
- T_i* = Tarifa correspondiente al servicio
- CO_i* = Costos Operativos correspondientes
- Q_i* = Flujo observado correspondiente al servicio
- Q_i^{*}* = Flujo o capacidad óptima
- r+s* = Margen de ganancia
- K_i* = Valor de la infraestructura empleada para dar el servicio

Notas:

- (1) *Q_i^{*}* es el *Q* óptimo estimado.
- (2) *r + s = 7%*, porcentaje que mejor ajusta las reservas de inversión.

Las tarifas que pertenecen a este grupo son:

1. Atención a naves
2. Estadía de naves
3. Pasajeros en tránsito
4. Muellaje
5. Demoras
6. Atención naves de pasajeros
7. Canon y tarifas por alquiler de áreas
8. Canon de compañías estibadoras

De acuerdo con lo dispuesto por este Ente rector mediante resolución RRG-3223-2003 del 9 de octubre de 2003, se establece una tarifa diferenciada para el servicio de muellaje exclusivo para RECOPE.

Tarifas relacionadas con manejo de mercancías y buques

La fórmula general de cálculo es la siguiente:

$$T = Mob + De + Se + Mto + Mrf + Ogo + Gad + Res$$

Donde:

Mob = Mano de obra

De = Depreciación

Se = Seguros

Mto = Mantenimiento de equipo

Mrf = Materiales y Refacciones

Ogo = Otros Gastos de Operación

Gad = Gastos de Administración

Res = Reservas para Inversión

Las tarifas que pertenecen a este grupo son:

- 1. Remolcador*
- 2. Montacargas*
- 3. Almacenaje y bodegaje*
- 4. Movilización de contenedores*
- 5. Operador de montacargas*
- 6. Carga y descarga*

Nota:

(1) JAPDEVA consideró como porcentaje de reservas para inversión el 20%, sin embargo, esta Autoridad considera en 15% tal como lo establece la metodología tarifaria vigente.

Tarifas para los Servicios Auxiliares

Este grupo de servicios se establecen según simplificaciones de las tarifas anteriores o actualizaciones. Estas tarifas se establecen para servicios que se presentan de manera ocasional.

- 1. Servicio de contenedores con refrigeración*
- 2. Derecho trasiego de petróleo y derivados*
- 3. Derecho venta de alimentos a barco*
- 4. Derecho trasiego extracción de desechos*

Es importante señalar que para el análisis realizado, la Dirección de Servicios de Transportes, consideró los criterios utilizados por JAPDEVA aportados al expediente ET-15-2011 y como resultado, el equipo técnico recomienda ajustar las tarifas para los servicios marítimos y portuarios que se brindan en los puertos de Limón y Moín.

La presente gestión le permitirá a JAPDEVA la continuidad de los servicios portuarios con respecto a la situación vigente, a pesar de que no se ajustan todas las tarifas de los servicios que se brindan, producto del valor reconocido a los activos relacionados; mientras que por otra parte, se presentan resultados tarifarios inconsistentes en algunos servicios ya que no se obtienen resultados tarifarios razonables, esto podría ser explicado por el costo asociado y su relación con el volumen de las unidades por servicio registradas, lo cual puede confirmarse a través de mejoras en la información contable suministrada.

Para los servicios: suministro de agua potable, demora grúa puente, carga RFM contenedor y carga RFM por tonelada, se está recomendando mantener las tarifas vigentes, dado el comportamiento que ha presentado durante los últimos dos años, tal como fue presentado por JAPDEVA en su última solicitud tarifaria.

De acuerdo con lo señalado, los servicios que se está recomendando mantener las tarifas vigentes son los siguientes:

ATENCIÓN NAVE PUERTO FIJO HASTA 300 TRB	PASAJEROS EN TRANSITO CONSOLIDACION MERC. PUERTO
ATENCIÓN NAVE PUERTO VARIABLE	DEMORA CÍA NAVIERA
ATENCIÓN NAVES DE PASAJEROS	DEMORA GRÚA PUENTE
ESTADIA NAVES	CARGA RFM EN CONTENEDOR
ESTADÍA EN RADA PORTUARIA	CARGA RFM POR TONELADA
SUMINISTRO DE AGUA POTABLE	CANON POR ALQUILER DE AREAS
REMOLCAJE COSTADO DEL BUQUE	APERTURA DE BODEGAS Y PATIOS (CHEQ)
REMOLCAJE FUERA DE RADA	OPERADOR DE MONTACARGA
USO INSTAL. CÍAS ESTIBADORAS	ALMACENAJE
ESTACIONAMIENTO CONT. Y FURG.	MOV. CONTENEDORES C/ CABEZALES
MONTACARGAS DE 2 A 3.4 TON.	MOV. CONTENEDORES C/ CARRIER
MONTACARGAS DE 3.5 A 9.9 TON.	MOV. CONTENEDORES C/ REACH STACKER
MONTACARGAS DE 10 TONS. EN ADELANTE	RECIBO Y DESPACHO DE CONTENED.
ESTACIONAMIENTO EN RADA PORTUARIA	SERV. CONTENEDOR REFRIGERADOS

Por otra parte, los servicios que sí se recomienda ajustar las tarifas son:

SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA RECOMENDADA
ATENCION NAVE PUERTO FIJO MÁS 300 TRB	UND	836,59
SERVICIO DE LANCHAS	VIAJE	50,20
REMOLCAJE CON 1	TRB	0,27
REMOLCAJE CON 2	TRB	0,53
REMOLCAJE CON 3	TRB	0,80
MUELLAJE CARGA GENERAL	TONS	0,97
MUELLAJE CHASIS	UND	1,95

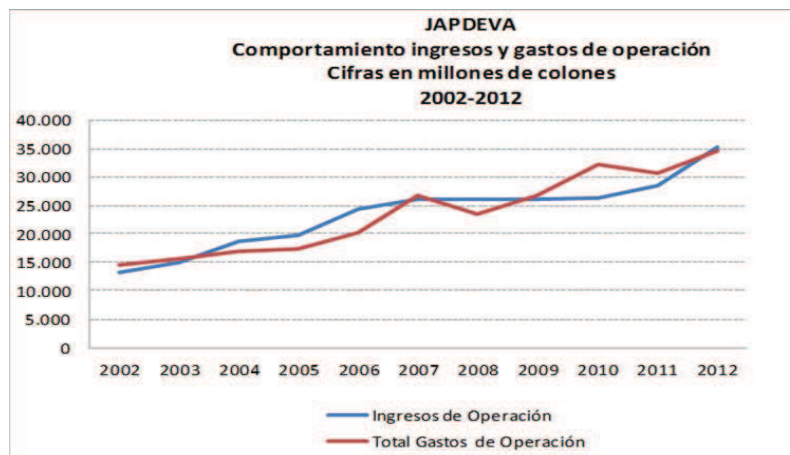
MUELLAJE TARA CNT.FURG.	UND	3,90
MUELLAJE VEHICULOS MENOS	UND	3,90
MUELLAJE MAQ. Y VEHIC MAS	UND	19,50
MUELLAJE RECOPE	TRB	0,15
E.MUELLAJE CARGA GENERAL	TONS	0,97
E.MUELLAJE CHASIS	UND	1,95
E.MUELLAJE TARA CNT.FURG.	UND	3,90
E.MUELLAJE VEHICULOS MENOS	UND	3,90
E.MUELLAJE MAQ. Y VEHIC MAS	UND	19,50
E. MUELLAJE BANANO	TONS	0,97
GRUA PUENTE	HR/FRAC	1.316,85
DEMORA CIA ESTIBADORA	MEH/FRAC	0,71
CARGA Y DESCARGA	MOV/UND	16,98
GRUA CONTENEDORES	MOV/UND	64,27
DERECHO TRASIEGO PETROLEO Y DERIV.	CAM H/20 TON	22,70
DERECHO VENTA DE ALIMENTOS A BARCO	CAM H/5 TON	5,67
DERECHO TRASIEGO EXTRAC. DESHECHOS	CAM H/12 TON	13,62

Adicional a lo anterior, es importante indicar que JAPDEVA debe mejorar su gestión administrativa como se ha señalado en resoluciones anteriores por parte de este Ente Regulador, para lo cual debe comenzar a ordenarse en su manera de administrar los recursos generados por los servicios portuarios que brinda, manteniendo una relación sana entre ingresos y costos por tipo de servicio, y buscar una mayor eficiencia operativa, aprovechando su posición monopólica en el mercado portuario.

Se concluye que con las tarifas propuestas, JAPDEVA mostraría una mejor situación financiera, aun cuando requiere de inversiones para el proceso de modernización portuaria, incluyendo mejoras en la asignación de los costos por cada servicio que brinda, lo cual le permitirá desarrollar una mejor gestión portuaria.

Se presenta a continuación el Estado de Resultados modificado con la incorporación de las tarifas propuestas por la Autoridad Reguladora y el resultado de la operación, así como también el comportamiento de los ingresos desde el año 2002 hasta el presente año, considerando que JAPDEVA comenzaría a aplicar las nuevas tarifas a partir de la publicación de las mismas en el diario oficial, cuya fecha estimada es en el mes de abril de 2012.

ESTADO DE RESULTADOS			
JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA (JAPDEVA)			
Cifras en millones de colones			
Por el período terminado al 31 de diciembre			
	2010	2011	2012
Servicios a la Nave	12.275	13.191	17.455
Servicios a la Carga	13.109	14.490	17.983
Ingresos Administración de Desarrollo	8	465	-
Otros Ingresos	846	382	-
Total Ingresos de Operación	26.239	28.528	35.438
Gastos de Operación			
Remuneraciones personales más cargas sociales	19.720	21.564	24.430
Servicios	2.228	2.547	3.183
Materiales y suministros	1.236	2.949	3.244
Cuentas especiales	-	-	-
Transferencias corrientes y capital	3.252	3.006	3.006
Gastos de depreciación y agotamiento	666	666	666
Total Gastos de Operación	27.103	30.732	34.529
Utilidad (Perdida) de operación	(864)	(2.204)	909
(+) Productos financieros			
Ingresos indirectos			
Total			
(-) Gastos Financieros	344	119	-
Otros gastos	57	8	-
Total			
Utilidad antes de reservas	(1.265)	(2.330)	909
Reservas para inversiones	-	-	
Utilidad /Pérdida neta del Período	(1.265)	(2.330)	909



B.5 Análisis comparativo de tarifas

Con las tarifas propuestas, se realizó un análisis comparativo con respecto a los precios que se mantienen en otros puertos, incluyendo los precios de referencia para el proyecto de la Nueva Terminal de Contenedores de Moín (TCM). En el caso particular de la TCM, se tienen los siguientes resultados:

Parámetros principales de comparación:

Buque tipo - Nave portacontenedores
Tamaño Promedio (TRB): 31.779
Eslora promedio (metros): 205
Contenedores a movilizar: 1.000
Tiempo en puerto (horas): 24
Capacidad por contenedor (TM): 12

De acuerdo con los parámetros señalados, el costo por movilizar 1.000 contenedores para el caso de JAPDEVA, estaría dado en \$190.96 según los siguientes elementos:

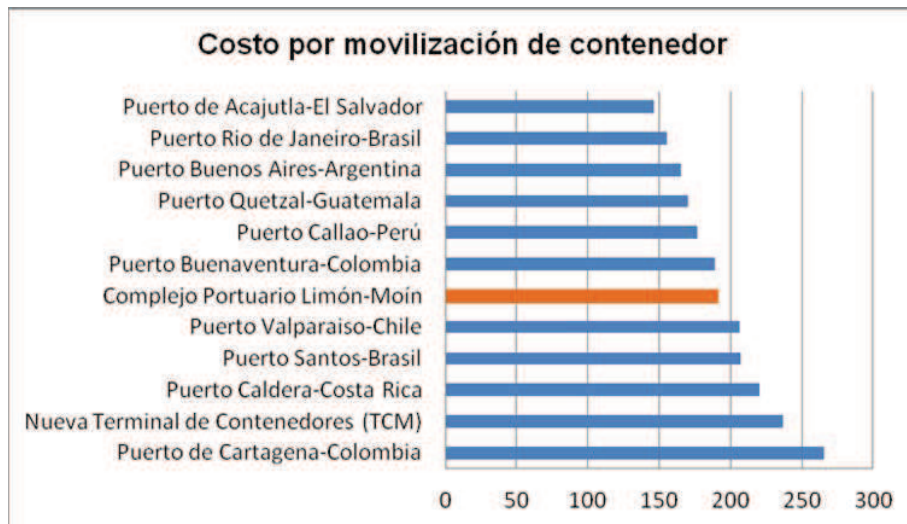
Complejo Portuario Limón-Moín (JAPDEVA)			
Descripción de la tarifa	Unidad de cobro	Tarifa (\$)	Monto (\$)
Atención de naves, cuota fija, buque más 300 TRB	Unidad	836,59	836,59
Atención a las naves, cuota variable	TRB	0,14	4.449,06
Estadía en puerto	MEH	1,27	6.245,35
Muellaje General	TM	0,97	11.640,00
Remolcaje (2 remolcadores)	TRB	0,53	16.842,87
Recepción y despacho de contenedores	Movimiento	18,86	18.860,00
Movilización de contenedor asistido por cabezal	Movimiento	16,98	16.980,00
Movilización de contenedor asistido por grúa pórtica	Movimiento	64,27	64.270,00
Movilización de contenedor asistido por Strader Carrier	Movimiento	18,86	18.860,00
Carga y descarga de contenedores	Movimiento	16,98	16.980,00
Asistencia cuadrilla compañía estibadora	Movimiento	15	15.000,00
Total			190.963,87
Costo por contenedor (\$):		190,96	

Mientras que para la Nueva Terminal, ese mismo servicio tendría un costo de \$237 según se muestra en el siguiente detalle:

Nueva Terminal de contenedores de Moín (TCM)			
Descripción de la tarifa	Unidad de cobro	Tarifa (\$)	Monto (\$)
Servicio a la carga	Por contenedor	223,00	223.000,00
Servicio a la nave	Por contenedor	14,00	14.000,00
Total			237.000,00

Con base en este análisis comparativo, con los resultados obtenidos del presente ajuste, JAPDEVA mantendría precios competitivos, a pesar de que se entiende que la Nueva Terminal de Contenedores sería especializada en la atención de barcos con gran capacidad.

Asimismo, a nivel internacional se puede observar en el siguiente cuadro, que JAPDEVA mantendría precios competitivos con el ajuste tarifario recomendado:



Fuente: DITRA, según detalle de tarifas disponibles de las diferentes Autoridades Portuarias en su sitios web.

B.6 Recomendación Técnica sobre el Análisis Tarifario

De acuerdo con el análisis técnico realizado, la Dirección de Servicios de Transportes recomienda aplicar ajustes tarifarios a la lista de servicios indicada en el apartado B.4 anterior, en los valores que más adelante se detallan, y que resultan en un promedio simple de 10,57% sobre el pliego general de tarifas vigentes de los servicios marítimos y portuarios que brinda la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) en los puertos de Limón y Moín. Entendiéndose que este ajuste tarifario implica un incremento ponderado de un 17,34% en los ingresos totales de la Institución durante el periodo restante de abril a diciembre del presente año.

C. PRONUNCIAMIENTO C-329-2011, PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

La Procuraduría General de la República emitió el pronunciamiento, N° C-329-2011 de fecha 22 de diciembre de 2011, en respuesta a la consulta realizada por el Regulador General por medio del oficio 776-RG-2011 del 16 de noviembre de 2011; mediante la cual se solicitó aclaración sobre cuál debe ser el proceder de la Autoridad Regulación en relación con los recursos que debe destinar JAPDEVA al Desarrollo de la Vertiente Atlántica. En lo que interesa para los fines del presente análisis tarifario, el pronunciamiento citado señaló lo siguiente:

“Como ya se indicó, JAPDEVA tiene entre sus cometidos el desarrollo de la Vertiente Atlántica. Diversas disposiciones de su Ley consagran esa competencia y, por ende, disponen que realizará inversiones dirigidas a posibilitar ese desarrollo, para lo cual puede destinar recursos no solo para entes públicos (verbi gratia las municipalidades) sino también para entes privados. Una actividad que se encuentra presente en los

supuestos antes analizados. Se sigue de lo antes expuesto que dentro de las tarifas que cobra JAPDEVA deben reconocerse los costos asociados a dichas inversiones, según lo dispuesto en el artículo 30 antes señalado.” (Lo resaltado no corresponde al original).

El citado artículo estipula lo siguiente:

“Artículo 30.-

Las tarifas portuarias deberán establecerse para cada facilidad y servicio suministrado por el puerto y deberán ser razonablemente basadas en el costo de proporcionarlas y proveer a JAPDEVA con suficientes ingresos para atender sus obligaciones y planes de desarrollo.

Por otra parte indica la Procuraduría lo siguiente:

“De la redacción del artículo 33 se deriva que JAPDEVA puede tener ganancias. Estas ganancias no pueden ser transferidas al Estado. Se establece un destino específico sobre esas “ganancias”, que no es otro que el destinarlo al desarrollo de la Vertiente Atlántica. No es objeto de esta norma regular tarifas de servicios. Ciertamente, si los ingresos de la Institución son tarifarios, se puede establecer un ligamen entre fijación tarifaria y ganancias. Bajo esa relación, se podría discutir si es conforme con el principio de servicio al costo que las tarifas permitan generar una ganancia. No obstante, como ya se ha indicado, “servicio al costo” no excluye que se reconozca una utilidad razonable al prestador del servicio que lo estimule a continuar participando en la prestación del servicio público. En ese entendido, no considera la Procuraduría que el artículo 33 se contraponga al principio de servicio al costo y, por ende, que violente lo dispuesto en la Ley de la ARESEP. Sencillamente, esta Ley 7593 y lo dispuesto en el artículo 33 no tienen como objeto regular el mismo supuesto de hecho, por lo que entre ellos no hay incompatibilidad entre los efectos de una norma, indispensables para una antinomia normativa. Y al no haberlo no se plantea un problema de derogación tácita del artículo 33.” (Lo resaltado no corresponde al original).”

El artículo 33 de la Ley Orgánica de JAPDEVA, establece lo siguiente:

“Artículo 33.-

JAPDEVA no estará obligada a pagar al Estado parte alguna de sus ganancias, por ningún concepto, pero aplicará las que hubiere, desarrollando la Vertiente Atlántica de conformidad al plan regional de desarrollo”.

*Conforme a lo estipulado en el artículo 33 de la Ley Orgánica de JAPDEVA, la Procuraduría interpreta que **todas** las ganancias que genere JAPDEVA se destinarán al Desarrollo de la Vertiente Atlántica; lo cual podría interpretarse de dos formas:*

- 1. Que las ganancias que produzca JAPDEVA no pueden destinarse al desarrollo de la actividad portuaria.*
- 2. Que las ganancias deben distribuirse de tal manera que una parte sea destinada al desarrollo del puerto, interpretando que el “Desarrollo de la Vertiente Atlántica” lleva implícito el desarrollo del puerto.*

Pareciera que lo razonable sería la opción N° 2, considerando los fines con que fue creada JAPDEVA.

“La determinación de los costos y la competencia de la ARESEP

La Autoridad Reguladora tiene interés en que se establezca su competencia para resolver en forma definitiva "los aspectos técnicos involucrados en la fijación de una tarifa". Lo cual abarcaría la identificación de los costos con base en el principio del servicio al costo, por ser un aspecto propio de las reglas de la ciencia y de la técnica, que escapa a interpretación jurídica.

La Procuraduría ha señalado, como se indicó, que no le corresponde establecer cuál es la metodología que debe regir la fijación de las tarifas. Asimismo, ha señalado en términos generales cuáles son los principios que deben guiar dicha fijación. De los dictámenes no se deriva que se haya establecido que los elementos de las fórmulas de las tarifas sean tales o tales, salvo cuando el legislador se ha pronunciado sobre el punto. Empero, es claro que en la medida en que el legislador haya regulado y la Procuraduría haya recordado tal decisión legislativa, no puede decirse que haya incurrido en una interpretación de un elemento técnico, excediendo su competencia. Por el contrario, la Procuraduría se ha limitado a señalar lo que la ley dice.” (Lo resaltado no corresponde al original).

En virtud de lo anterior, corresponde a la Autoridad Reguladora definir la metodología mediante la cual va a reconocer los recursos tarifarios para que JAPDEVA pueda atender sus obligaciones en relación con el Desarrollo de la Vertiente Atlántica. En este sentido la Procuraduría es clara al señalar que la Autoridad Reguladora cuenta con un marco normativo, y principios regulatorios que le permiten establecer dicha metodología.

Con fundamento en lo anterior, lo que procede es definir cómo se van a reconocer los costos relacionados con obligación encomendada a JAPDEVA de desarrollar la Vertiente Atlántica. JAPDEVA para cumplir con su deber de Desarrollar la Vertiente Atlántica, ha creado una estructura administrativa, a la cual se ha destinado un parte importante de los recursos provenientes de la actividad portuaria; esa estructura organizativa se ha denominado “Administración de Desarrollo”.

Los costos administrativos y de operación que corresponden al área de Administración y Desarrollo, deben ser evaluados con fundamento en el principio del servicio al costo y el marco normativo vigente al igual que se debe hacer con los costos operativos y de administración de los servicios portuarios, de manera que el costo que se traslade a las tarifas sea razonable.

Es pertinente entonces que JAPDEVA, establezca una contabilidad por centros de costos que permita obtener información detallada de los costos operativos y de administración atribuibles tanto al área de Administración Portuaria como al área de Administración de Desarrollo.

Con respecto a los costos de inversión, se debe tomar en cuenta lo que señala el artículo N° 33 de la Ley Orgánica de JAPDEVA, el que establece lo siguiente:

“Artículo 33.-

JAPDEVA no estará obligada a pagar al Estado parte alguna de sus ganancias, por ningún concepto, pero aplicará las que hubiere, desarrollando la Vertiente Atlántica de conformidad al plan regional de desarrollo”.

El nivel de ganancias que obtendrá JAPDEVA, dependerá por una parte de los porcentajes de ganancia que le reconozca la Autoridad Reguladora a las tarifas portuarias y por otra parte de la forma eficiente con que se administren los recursos por parte de JAPDEVA.

De acuerdo con la metodología tarifaria vigente, existe una definición de rendimientos aplicable a las tarifas de los servicios portuarios y es la siguiente:

- 1. Tarifas por uso de infraestructura portuaria, en su cálculo se reconoce un retorno a la inversión de un 7%.*
- 2. Tarifas para carga general y contenedores, en su cálculo se reconoce un margen de ganancia de un 15%.*

Los anteriores parámetros permiten definir el monto de ganancias que obtendría JAPDEVA, los cuales según el artículo 33 de la Ley Orgánica de JAPDEVA se destinarán al Desarrollo de la Vertiente Atlántica. Se interpreta que el Desarrollo de la Vertiente Atlántica implica el desarrollo de la actividad portuaria también.

Una vez definido el monto de ganancia que obtendrá JAPDEVA conforme a los parámetros antes señalados, corresponderá a esa Institución definir el monto de recursos que destinará al área portuaria y al área de desarrollo; dado que es su responsabilidad como administradores de esas actividades según su Ley Orgánica y es quién mejor puede definir los recursos que debe destinar a cada una de esas actividades.

Señala la Procuraduría al respecto lo siguiente:

“Los recursos que JAPDEVA dirige al desarrollo de la Vertiente Atlántica, independientemente de su origen, son fondos públicos y como tales se les aplica el régimen correspondiente, comprensivo de las normas de control (interno y por la Contraloría General de la República). Conforme lo cual el primer obligado a velar y fiscalizar que los recursos se utilicen correctamente es la propia JAPDEVA. Pero, además, en la medida en que las inversiones se hayan reconocido para efectos de la fijación de las tarifas del servicio portuario, considera la Procuraduría que la ARESEP podrá ejercer las potestades que derivan del artículo 6 de la Ley 7593, fiscalizando esas inversiones, los costos y gastos efectuados. Fiscalización que se justificará en el tanto esos costos se reflejen en las tarifas y que se ejercerá en la misma forma en que se fiscalizan los otros costos que inciden en las tarifas.” (Lo subrayado no corresponde al original)

Para cumplir la Autoridad Reguladora con la labor de fiscalización de los fondos tarifarios destinados al desarrollo de la Vertiente Atlántica, deberá solicitar a JAPDEVA los planes de inversión detallados y debidamente justificados, los cuales serán financiados con recursos tarifarios. Dichos planes deben considerar los criterios de equidad, sostenibilidad ambiental y eficiencia económica definidos en el Plan Nacional de Desarrollo de acuerdo con lo que establece el artículo 31 de la Ley 7593.

D. RESPUESTA A LAS MANIFESTACIONES EXPUESTAS EN LA AUDIENCIA PÚBLICA

Que en relación con la manifestación expuesta por los señores Antonio Souto Pérez, Jorge Arturo Osborne Escalante, Alberto Umaña Blanco, Allan Hidalgo Campos, Delano Cunningham Martínez, Edwin Cyrus Cyrus, Melvin Cordero Cordero y la señora Mónica Araya Esquivel, respecto a las inversiones para el Desarrollo de la Vertiente Atlántica, se indica:

La Procuraduría General de la República en el dictamen número C-329-2011 del 22 de diciembre de 2011, indica:

*“Como ya se indicó, JAPDEVA tiene entre sus cometidos el desarrollo de la Vertiente Atlántica. Diversas disposiciones de su Ley consagran esa competencia y por ende, disponen que realizará inversiones dirigidas a posibilitar ese desarrollo, para lo cual puede destinar recursos no solo para entes públicos (verbi gratia las municipalidades) sino también para entes privados. Una actividad que se encuentra presente en los supuestos antes analizados. **Se sigue de lo antes expuesto que dentro de las tarifas que cobra JAPDEVA deben reconocerse los costos asociados a dichas inversiones, según lo dispuesto en el artículo 30 antes señalado.**” (Lo resaltado no corresponde al original)”.*

Se desprende de lo anterior, que las inversiones para el desarrollo de la Vertiente Atlántica deben ser consideradas como un gasto más dentro de la estructura de costos, tal como ha quedado plasmado en el oficio 108-DITRA-2012/82926 elaborado por la Dirección de Servicios de transportes, no así de las ganancias por la prestación del servicio.

A los señores Antonio Souto Pérez, Jorge Arturo Osborne Escalante, Alberto Umaña Blanco y a la señora Mónica Araya Esquivel:

Puntos i, j.

Con respecto a la fiscalización de los costos de desarrollo y los relacionados con la prestación del servicio en que incurra la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) en el cumplimiento de las funciones encomendadas por su ley constitutiva, es importante señalar que de conformidad con el artículo 6, incisos a y b) de la Ley 7593, la Autoridad Reguladora está obligada a regular y fiscalizar contable, financiera y técnicamente a JAPDEVA con el fin de comprobar el correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio, para lo cual deberá solicitar a JAPDEVA los planes de inversión a financiar con recursos tarifarios, debidamente detallados y justificados, considerando los criterios de equidad, sostenibilidad ambiental y eficiencia económica definidos en el Plan Nacional de Desarrollo de acuerdo con lo que establece el artículo 31 de la Ley 7593.

Puntos k, l.

La revisión tarifaria bajo estudio tiene como objeto proveer a JAPDEVA de recursos necesarios para desarrollar la actividad portuaria en el Complejo Portuario Limón-Moín (CPLM), así como destinar recursos para el desarrollo de la zona atlántica, para ello la Autoridad Reguladora, tal como lo consignan los artículos 4 y 6 de la Ley 7593, dispone de los mecanismos pertinentes a fin de garantizar el correcto de manejo de los factores que afecten la calidad del servicio brindado.

Punto m.

En el estudio tarifario de oficio no se están reconociendo todos los gastos presentados por JAPDEVA en la última solicitud tarifaria, como es el costo por la revaluación de los activos. Por otra parte, se establecen nuevos requerimientos según la reciente información contable y estadística suministrada.

Puntos n, o, p.

Para que esta Autoridad Reguladora analice la tarifa del servicio de carga y descarga, es necesario que se aporte la debida información que permita determinar si efectivamente ese servicio no es brindado por la Administradora Portuaria y a la vez, excluirlo del pliego tarifario aprobado para JAPDEVA. Por otra parte, se tendrá que determinar operativamente como brindan las empresas estibadoras el servicio de carga y descarga de manera diferente a los servicios que se encuentran regulados por esta institución.

Puntos r, s.

La productividad de un puerto se mide generalmente en términos del tiempo de servicio de una nave, la velocidad de transferencia y el tiempo de permanencia de la carga en el puerto, en este sentido un bajo rendimiento en la operación de la grúa puente en puerto efectivamente incide sobre el tiempo de estadía, pero no es el único factor que puede incidir, ya que tal como se señaló el tiempo de servicio y el tiempo de permanencia de la carga en el puerto también contribuyen a que la nave permanezca más tiempo en puerto. No queda claro en qué sentido se solicita debe uniformarse la tarifa de estadía con la tarifa por el uso de grúa por movimiento del contenedor, por lo que no es posible precisar la respuesta, además las unidades de cobro de ambas tarifas son diferentes y no comparables.

Puntos q, t, u, v, w.

En las estimaciones realizadas no se tomó en cuenta la revaluación de los activos que presentó JAPDEVA, sin embargo, ese no es el único costo que tienen los equipos portuarios como lo es la grúa y los remolcadores. Se presentan costos administrativos y de operación que deben ser considerados tarifariamente para dotar de recursos a JAPDEVA con el fin de que pueda realizar inversiones que mejoren la calidad del servicio. En caso de que se esté realizando un cobro de tarifa por un servicio que no se ha brindado, debe presentar la respectiva denuncia ante esta Institución con la información de respaldo para que el caso sea analizado y realizar las acciones pertinentes.

Al señor Allan Hidalgo Campos:

Punto b.

La reciente información contable suministrada por JAPDEVA para los servicios que se brindan con equipo portuario, presentó inconsistencias y ante esa situación, la Autoridad Reguladora se encuentra imposibilitada para establecer tarifas razonables a pesar de que se considere el costo por depreciación del año 2009, ya que ese no es el único costo asociado al servicio, también se asignan otros costos operativos que podrían no ser los que le corresponden a cada equipo portuario.

Punto c.

En cuanto a las inversiones realizadas, se indica que como parte de los costos que fueron considerados para el estudio tarifario, se incluyó el gasto por depreciación sin tomar en cuenta la revaluación de los activos, de manera que si se ha reconocido tarifariamente, según la información contable suministrada por su representada.

Puntos d. e.

La teoría económica, indica que los precios máximos o precios tope, son un mecanismo que permite regular los precios de los servicios públicos y para la aplicación de ese mecanismo, la Autoridad Reguladora dispone de lo señalado en el artículo 31 de la Ley 7593 y sus reformas que indica:

“Artículo 31.-Fijación de tarifas y precios

Para fijar las tarifas y precios de los servicios públicos, la Autoridad Reguladora tomará 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.”

“(...) De igual manera, al fijar las tarifas de los servicios público, se deberán contemplar los siguientes aspectos y criterios, cuando resulten aplicables:

a) Garantizar el equilibrio financiero. (...)”

Es importante señalar que en la medida en que se establezcan niveles de eficiencia, la Institución tendrá la posibilidad de trasladar parte de ese beneficio a los usuarios a través de menores tarifas. Por otra parte, en aras de que JAPDEVA pueda tener una mayor flexibilidad para competir en precios y calidad a nivel internacional, este mecanismo le permitirá según su capacidad, negociar libremente un precio por el servicio portuario que se brinde y a la vez, ese precio máximo puede ser ajustado de acuerdo a las modificaciones de las variables externas como inflación, tipo de cambio y fijaciones salariales realizadas por el Poder Ejecutivo, por lo que no se considera que la modificación del esquema tarifario para los servicios que brinda JAPDEVA, de tarifas únicas a precios tope, riñe con el principio de servicio al costo señalado en la Ley 7593 y sus reformas.

En el Estado de Resultados presentado de manera preliminar mostraba una utilidad de 1 millón de colones, considerando los gastos estimados al final del 2011(sin los costos generados por el Desarrollo de la Vertiente), no obstante, si ese Estado no hubiese reflejado utilidades, no significa que JAPDEVA tendría un mayor desequilibrio financiero, ya que los costos que se están considerando son los costos por la prestación del servicio y el margen de ganancia o rentabilidad para una determinada cantidad de servicios (reales y proyectados).

Puntos g, h.

La Autoridad Reguladora no contó con suficiente detalle en la información suministrada por JAPDEVA, que permita corroborar la justificación presentada para el incremento del gasto por remuneraciones a partir del año 2004, sin embargo, del detalle disponible, se logró determinar que si se ha presentado un incremento en la planilla de JAPDEVA en aproximadamente del 13% en el periodo comprendido del año 2009 al 2010, según se muestra en el siguiente detalle:

JAPDEVA

RELACION DE PUESTOS

AÑO	TOTAL PUESTOS	ADM. PORTUARIA	ADM. DESARROLLO
2009	1.339	1.171	168
2010	1.513	1.314	199
2011	1.513	1.314	199
2012	1.513	1.315	198

Por otra parte, según se puede observar en los Estados Financieros reales y proyectados, se presenta un crecimiento significativo en el gasto por remuneraciones desde el año 2010 hasta finalizar el año 2012.

	2010	2011	2012
Gastos de Operación			
Remuneraciones personales más cargas sociales	19.720	21.564	24.430

Punto i.

Para las estimaciones realizadas tanto de manera preliminar como definitiva, la Dirección de Servicios de Transportes consideró el gasto por concepto de indemnizaciones proyectado, como parte de la información contable suministrado por JAPDEVA.

Punto j.

Las estimaciones preliminares realizadas por esta Autoridad Reguladora para los equipos portuarios, consideró los costos (directos e indirectos) que tendría JAPDEVA al finalizar el año 2011, asignándole a la vez, el gasto por concepto de depreciación (sin revaluación), mientras que el ejercicio realizado por su representada, considera costos del año 2010, adicionalmente, las unidades por servicio utilizadas por esta Institución fueron las reales para el año 2010 y no las del año 2011, por lo que es esperable de que el resultado presentado por este Ente Rector, sea distinto al realizado por JAPDEVA. Es importante señalar que en cuanto al detalle de costos totales suministrado por la Autoridad Portuaria para los equipos portuarios, se presenta una diferencia para el servicio Operación con Carrier, ya que para el año 2010 el costo total presentado es de 1.806.458.603 y no el utilizado en la comparación por 1.804.703.377, así como el gasto por depreciación para el Alquiler del Montacargas de más de 10 toneladas, ya que el mismo fue registrado por 23.673.144 y no de 16.705.742. Estas variaciones inciden también en los resultados tarifarios presentados por JAPDEVA.

Punto K.

Se debe aclarar que con respecto a los porcentajes utilizados y considerados por la Autoridad Reguladora como reservas de inversión, que la metodología tarifaria vigente considera para las tarifas por uso de infraestructura portuaria, un retorno a la inversión de un 7%, mientras que para las tarifas de carga general y contenedores, un margen de ganancia de un 15%. Mediante oficio 081-DASTRA 2001 de fecha 1 de febrero de 2001 (ET-192-2001, folio 297), esta Institución le solicita a JAPDEVA información respecto al rendimiento de capital utilizado del 15% y al respecto JAPDEVA señala mediante oficio PEL-130-2001 de fecha 16 de febrero de 2001 lo siguiente:

“El rendimiento al capital expuesto en la solicitud tarifaria es de un 7% monto del cual permite generar los recursos estimados según lo presupuestado para las dos actividades antes mencionadas, así como fijar tarifas competitivas. Segundo al Desarrollo Regional se le destinan por acuerdo de Junta Directiva I-a Sesión Ordinaria N° 23-95 fijar un porcentaje del 18% del presupuesto global de la empresa recursos que son generados de todas las tarifas (infraestructura y equipo)”

JAPDEVA ha presentado como parte de su solicitud tarifaria, los porcentajes de reservas para inversión, prueba de ello se tiene lo señalado en la resolución RRG-2872-2002 del 20 de noviembre de 2002:

(...)

b) De hecho son los mismos argumentos utilizados por JAPDEVA en el pasado, para justificar los porcentajes: retorno de inversión 7% y las reservas para inversión portuaria y para Desarrollo de la Vertiente Atlántica, que no satisfacen a esta Autoridad Reguladora, razón por la cual se recomendará un estudio de la rentabilidad en puertos del área para establecer, la rentabilidad que JAPDEVA deberá obtener. (...)

En la última fijación tarifaria se indica mediante resolución RRG-3223-2003 del 9 de octubre de 2003:

(...)

f) Se le ha solicitado en varias ocasiones a JAPDEVA que justifique las tasas de rendimiento usadas en los cálculos tarifarios, debido a que el 7% y el 17% de rendimiento sobre la inversión señalados, son consideradas tasas reales, y si estas se le agrega el efecto inflación las mismas pueden alcanzar el valor mencionado en la oposición de un 18% y 28% nominal, pero si los profesionales de JAPDEVA, las consideran excesivas (las reales o nominales) podrían adjuntarnos el estudio que lo señala así y esta Autoridad Reguladora lo consideraría para determinar finalmente los rendimientos que deben ser aplicados a la infraestructura portuaria y a los equipos. (...)

Punto I.

Para proceder tal como lo solicita JAPDEVA, no es posible determinar el grado de utilización del Stradder Carrier en relación con otros equipos que realizan la misma función, ya que no existen los datos necesarios para poder hacer la determinación precisa.

A los señores Leroy Roy Pérez, José Luis Castillo, Delano Cunnigham Martínez, Edwin Cyrus Cyrus y Melvin Cordero Cordero, que la propuesta tarifaria brindada por la Autoridad Reguladora, implicaba un incremento del 19,59% en los ingresos de la Autoridad Portuaria con base en la información (contable y estadística) que JAPDEVA suministró para el periodo 2010-2011. Con la actualización de las variables, la consideración del gasto por concepto de Desarrollo de la Vertiente y la proyección de todos los gastos a finales del año 2012, JAPDEVA percibirá un mayor nivel de ingresos para lograr el equilibrio financiero y la sostenibilidad del servicio.”

- II.** Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar la lista de servicios portuarios indicada en el apartado B.4 anterior, en los valores que en el Por Tanto se detallan, y que resultan en un promedio simple de 10,57% sobre el pliego general de las tarifas vigentes de los servicios marítimos y portuarios que brinda la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) en los puertos de Limón y Moín. Entendiéndose que este ajuste tarifario implica un incremento ponderado de un **17,34%** en los ingresos totales de la Institución para el periodo restante de abril a diciembre del presente año 2012, tal y como se dispone.

POR TANTO:

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley 7593 y sus reformas, en la Ley General de la Administración Pública, en el Decreto Ejecutivo 29732-MP que es el Reglamento a la Ley 7593 y, en lo dispuesto por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora mediante artículo 6 de la sesión 75-2011, celebrada el 14 de diciembre de 2011, ratificada el 21 de diciembre del 2011, en la que se prorrogó la vigencia del Comité de Regulación hasta el 30 de junio de 2012;

EL COMITÉ DE REGULACIÓN

RESUELVE:

- I.** Fijar las tarifas de los servicios marítimos y portuarios que brinda la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), en los Puertos de Limón y Moín, como precios tope, según el siguiente detalle:

SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA en US\$
ATENCION NAVE PUERTO FIJO MÁS 300 TRB	UND	836,59
ATENCION NAVE PUERTO FIJO HASTA 300 TRB	UND	110,75
ATENCION NAVE PUERTO VARIABLE	TRB	0,14
ATENCION NAVES DE PASAJEROS	UND	5.864
ESTADIAS NAVES	MEH	1,27
ESTADIAS EN RADA PORTUARIA	BUQUE	127,36
SUMISTRO DE AGUA POTABLE	TONS	4,00
SERVICIO DE LANCHAS	VIAJE	50,20
REMOLCAJE CON 1	TRB	0,27
REMOLCAJE CON 2	TRB	0,53
REMOLCAJE CON 3	TRB	0,80
REMOLCAJE COSTADO BUQUE	HR/FRAC	1.666,61
REMOLCAJE FUERA DE RADA	HR/FRAC	1.666,61
MUELLAJE CARGA GENERAL	TONS	0,97
MUELLAJE CHASIS	UND	1,95
MUELLAJE TARA CNT.FURG.	UND	3,90
MUELLAJE VEHICULOS MENOS	UND	3,90
MUELLAJE MAQ. Y VEHIC MAS	UND	19,50
MUELLAJE RECOPE	TRB	0,15
E.MUELLAJE CARGA GENERAL	TONS	0,97
E.MUELLAJE CHASIS	UND	1,95
E.MUELLAJE TARA CNT.FURG.	UND	3,90
E.MUELLAJE VEHICULOS MENOS	UND	3,90
E.MUELLAJE MAQ. Y VEHIC MAS	UND	19,50
E. MUELLAJE BANANO	TONS	0,97
USO INSTAL.CIAS ESTIBADORAS	TONS	0,16
ESTACIONAMIENTO CONT.Y.FUG.	UND	10,79

SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA en US\$
GRUA PUENTE	HR/FRAC	1.316,85
MONTACARGA DE 2 A 3.4 TON	HR/FRAC	15,45
MONTACARGAS DE 3.5 A 9.9	HR/FRAC	30,77
MONTACARGAS DE 10 TONS EN	HR/FRAC	49,45
MONTACARGAS DE 2 A 3.4 TO	TONS/DIA	0,77
MONTACARGAS DE 3.5 A 9.9	TONS/DIA	0,62
MONTACARGAS DE 10 TONS. EN ADEL.	TONS/DIA	0,69
DEMORA CIA NAVIERA	MEH/FRAC	0,48
DEMORA CIA ESTIBADORA	MEH/FRAC	0,71
DEMORA GRUA PUENTE	HR/FRAC	500,00
CARGA RFM EN CONTENEDOR	UND	100,00
CARGA RFM POR TONELADA	TONS	5,00
CANON POR ALQUILER DE AREAS	M2/MES	5,17
APERTURA BODEGAS Y PATIOS (CHEQ)	HR/FRAC	17,10
OPERADOR DE MONTACARGA	HR/FRAC	9,95
ALMACENAJE	TONS/DIA	5,34
CARGA Y DESCARGA	MOV/UND	16,98
GRUA CONTENEDORES	MOV/UND	64,27
MOV. CONTENEDORES C/CABEZALES	MOV/UND	16,98
MOV. CONTENEDORES C/CARRIER.	MOV/UND	18,86
MOV. CONTENEDORES REACH STAKER	MOV/UND	18,86
RECIBO Y DESPACHO CONTENED.	MOV/UND	18,86
CONSOLIDACION MERC. PUERT	VEHIC	16,39
SERV. CONTENEDOR REFRIGERADOS	HR/FRAC	1,65
PASAJEROS EN TRANSITO	UND	2,09
ESTACIONAMIENTO EN RADA PORTUARIA MAS 300 TRB	BUQUE	116,40
ESTACIONAMIENTO EN RADA PORTUARIA HASTA 300 TRB	BUQUE	23,70

SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA en US\$
DERECHO TRASIEGO PETROLEO Y DERIV.	CAMH/20TON	22,70
DERECHO VENTA DE ALIMENTOS A BARCO	CAMH/5TON	5,67
DERECHO TRASIEGO EXTRAC. DESHECHOS	CAMH/12TON	13,62

- II. Establecer como tarifas tope y no tarifas únicas, los valores del pliego que se fija en el Por Tanto I. anterior, con el fin de que el operador de los servicios marítimos y portuarios en los Puertos de Limón y Moín pueda cobrar tarifas competitivas, según el grado de eficiencia económica y operativa con que lleve a cabo su gestión.
- III. Solicitar a la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), lo siguiente:
1. Para mayo 2012, remitir a la Autoridad Reguladora la ejecución de la sub-partida Prestaciones Legales para el ejercicio económico 2010, misma que presentó incremento del 41% respecto al año 2009; además, deben remitir para mayo 2012 a la Autoridad Reguladora la ejecución de esa misma sub-partida, que presenta un crecimiento proyectado del 177% en el 2011 respecto al año 2010.
 2. Para junio 2012 y junio 2013, remitir la ejecución de la sub-partida Indemnizaciones, que fue presupuestada para los ejercicios económicos 2011 y 2012, respectivamente, para cubrir eventuales sentencias judiciales sobre las demandas de los trabajadores despedidos sin responsabilidad laboral; ajustes de precio en los contratos de obra para proveedores de bienes y servicio; y sentencias judiciales en firme que según señalan, se encuentran pendientes de pago por falta de recursos presupuestarios y de efectivo.
 3. Para julio 2012 y julio 2013, remitir la ejecución de la sub-partida Percentil 35, que fue presupuestada para cubrir los compromisos de pago por reclasificación para la clase operativa al percentil 35, para los años 2011 y 2012 respectivamente.
 4. Para julio 2013, remitir la ejecución de la sub-partida percentil 40, que fue presupuestada para cubrir el compromiso de pago por reclasificación para la clase operativa al percentil 40, para el año 2012.
 5. Disponer a la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica que deberá remitir a esta Autoridad Reguladora en documento físico y electrónico, suscrito por la Dirección de Planificación de esa Institución, un informe estadístico trimestral, con el detalle de unidades facturadas mensualmente para cada uno de los servicios marítimos y portuarios que se brindan en los puertos de Limón y Moín, en el mismo orden y con la misma identificación con que se presentan en el pliego tarifario vigente. Para el período de julio-diciembre 2011, debe presentar dicho informe a más tardar el último día hábil del mes de abril 2012. De ahí en adelante, para cada

trimestre el informe debe presentarse a más tardar el último día hábil de los meses de abril, julio, octubre, y enero de cada año, iniciando en julio 2012; la información debe presentarse en formato digital (Excel), utilizando el formato que se muestra a continuación:

JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA							
UNIDADES FACTURADAS SERVICIOS MARÍTIMOS Y PORTUARIOS, PUERTOS LIMÓN Y MOÍN							
MES	AÑO	SERVICIOS					
		1	2	...	19	...	57
		ATENCIÓN NAVE PUERTO FIJO MÁS 300 TRB	ATENCIÓN NAVE PUERTO FIJO HASTA 300 TRB		MUELLEJE RECOPE		DERECHO TRASIEGO EXTRAC. DESHECHOS
		UND	UND		TRB		CAM H/12 TON

6. Presentar para diciembre 2012, los Estados Financieros auditados que cumplan con las NICPS y el principio de revelación suficiente, de manera que la información muestre un detalle de los cambios significativos que se presentaron en los gastos de operación de los períodos 2009, 2010 y 2011. Es necesario también que dichos Estados Financieros revelen información detallada sobre el efecto que tuvo la revaluación de activos de la Institución y en el Superávit por Revaluación. Todos los informes y certificaciones indicadas, de conformidad con el artículo 33 de la Ley 7593, constituirán requisito indispensable para la admisibilidad de toda petición tarifaria subsiguiente.
7. Presentar un plan de inversión, ubicando en el tiempo los proyectos concretos que se realizarán, estableciendo cuáles se financiarán con recursos propios (provistos por la depreciación, el rédito y el margen de ganancia autorizados) y cuáles con endeudamiento. Adicionalmente, detallar cómo impactará cada proyecto de inversión en los indicadores operativos y de productividad.
8. Para el trámite de una posterior solicitud de revisión tarifaria, JAPDEVA debe presentar el plan de inversión quinquenal para el periodo 2012-2017, que contemple las obras de infraestructura y equipamiento necesarias para desarrollar la actividad portuaria del Complejo Portuario Limón-Moín (CPLM) y que tengan una incidencia directa con la eficiencia y la calidad del servicio brindado; además deberá ajustarse a lo establecido en el Plan Maestro del CPLM. El plan de inversión debe incluir para cada uno de los proyectos planteados:
 - a) Descripción
 - b) Justificación
 - c) Ficha técnica
 - d) Calendarización
 - e) Monto de inversión estimado (indicar porcentaje con recursos propios y porcentaje con financiamiento)
 - f) Servicios portuarios beneficiados.
 - g) Metas u objetivos de calidad a ser alcanzados.

9. Presentar semestralmente en los meses de julio y enero de cada año un detalle del grado de avance físico y de inversión de cada uno de los proyectos del Plan quinquenal. El detalle debe aportarse en formato físico y electrónico. Adicionalmente deben incluirse las justificaciones pertinentes en caso de no alcanzarse los objetivos y plazos señalados y la propuesta para ejecutarlos.
10. Presentar para una futura solicitud tarifaria por parte JAPDEVA, un plan de inversión quinquenal para el periodo 2012-2017 correspondiente a los proyectos destinados al Desarrollo de la Vertiente Atlántica. El plan de inversión debe incluir para cada uno de los proyectos planteados:
 - a) Descripción
 - b) Justificación
 - c) Ficha técnica
 - d) Calendarización
 - e) Monto de inversión estimado (indicar porcentaje con recursos propios y porcentaje con financiamiento)
11. Presentar un programa de mejoramiento de la calidad y la productividad para los próximos 3 años, en el cual se establezcan mejoras cuantificables en los servicios brindados, además un detalle de las acciones pertinentes para lograr los objetivos propuestos en dicho plan.

IV. Las tarifas rigen a partir del día natural siguiente al de la publicación de este acto.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245, en concordancia con el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se indica que contra esta resolución caben los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante este Comité de Regulación, a quien corresponde resolverlo; el de apelación y el de revisión, podrán interponerse ante la Junta Directiva, a la que corresponde resolverlos.

El recurso de revocatoria y el de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días contados a partir del siguiente a la notificación; el de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada ley.

NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

LUIS ALBERTO CUBILLO HERRERA

ALVARO BARRANTES CHAVES

LUIS FERNADO CHAVARRIA ALFARO

COMITÉ DE REGULACIÓN

1 vez.—O. C. N° 6319-2012.—Solicitud N° 46057.—C-2072540.—(IN2012024729).