

San José, 16 de junio del 2021

Señor
Carlos Alvarado Quesada.
Presidente de la República de Costa Rica.

Estimado Señor presidente:

Nosotros, expresidentes ejecutivos, de diferentes períodos, de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), preocupados por la situación del sector portuario del Caribe costarricense, y ante la crisis nacional y provincial de Limón, nos permitimos manifestar lo siguiente:

Durante sus primeros 57 años de vida, JAPDEVA fue una Institución robusta y autosuficiente, gracias a los ingresos que percibía de la actividad portuaria. Como suele suceder con todos los puertos del mundo, JAPDEVA tenía una amplia incidencia en todo el quehacer de la región en donde se encuentra y con la aparición de APM Terminal se denota un vacío de liderazgo en todos los asuntos comunales de la provincia. La Institución destinaba una parte importante de sus ingresos, para promover el desarrollo rápido y eficiente de la Vertiente Atlántica, generando bienestar y contribuyendo en la atención de emergencias climáticas en la región.

Señor presidente, como usted bien lo señaló en su Informe Presidencial de mayo del presente año; *"El caso de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) es complejo y da para mucho debate. Lo cierto es que al firmarse el contrato en 2012 para el funcionamiento de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM), lo que se concretó ahí fue el traslado del 84% de la carga y el 80% de los ingresos de JAPDEVA a la TCM, a cambio de un canon. **Se cedió un negocio público a un privado sin una compensación portuaria adecuada, y sin garantías de mejores tarifas y mejor operación. Además, sin un plan claro de transición de JAPDEVA.** Así, al iniciar operaciones la TCM en febrero 2019, JAPDEVA se topa de frente con la caída masiva de sus ingresos y manteniendo el mismo nivel de gasto.*

Hoy la realidad es que las tarifas de la TCM son más caras que antes y la terminal, a dos años de su entrada en operación, está ya llegando a su saturación operativa. Como Gobierno, en representación del Estado que firmó este contrato, velaremos por su

cumplimiento. Pero no podemos dejar de mencionar esta realidad. (...)
El destacado es nuestro.

A partir de lo anterior, el efecto en las condiciones financieras de la Institución, han sido desastrosas y en consecuencia, su capacidad para coadyuvar en la generación de empleo y apoyar en las condiciones socioeconómicas de sus habitantes, han sido nulas; tal y como ha ocurrido, con muchos empleadores de la zona, incluido el sector exportador y productor del país, debido al incremento en el costo de los servicios portuarios, por parte del concesionario de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM) y a todo esto, hay que agregar la tardanza de la operación en la TCM que incide en los tiempos de espera, las pérdidas de las citas previas y la formación de largas filas de furgones en la ruta 32.

La Ley N° 7404, *Ley de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos*, (LCOP), en sus Artículos 1 y 7 se indica lo siguiente: *Artículo 1: "La concesión de obra pública, es el instituto jurídico de derecho público, mediante el cual, el Estado encarga a una persona, la ejecución de una obra y le transmite, temporalmente, los poderes jurídicos necesarios para que la explote, por medio del pago de una contraprestación o tarifa, que abonarán los usuarios, con la autorización, control y vigilancia de la administración, pero por cuenta y riesgo del concesionario". Artículo 7: "La explotación del bien objeto de la concesión, se entenderá siempre para beneficio del interés público. Este propósito se cumplirá, con la prestación del servicio público, según los siguientes principios: conveniencia nacional, legalidad, generalidad, continuidad, eficiencia, adaptabilidad y justa retribución "*

De conformidad con lo establecido en la Ley LCOP, un puerto dado en concesión se construye, para plantearse un beneficio económico para el concesionario y también para el país, tanto para los usuarios del nuevo servicio, así como en lo social; es decir, el país tiene que sacar un beneficio de menores costos y mayor eficiencia.

Como usted mismo Señor presidente, muy acertadamente reconoce que, con este contrato, se cedió contractualmente una actividad económica, a cambio de una prestación no equilibrada; un negocio público, a un privado, sin una compensación adecuada, sin garantías de mejores tarifas y mejor operación.

Nosotros, preocupados por la situación de JAPDEVA y del País, coincidimos con usted, en que la relación contractual de APM no es equilibrada ni justa, situación esta, que queda reflejada con las múltiples quejas del

sector exportador e importador y, a las nefastas consecuencias que se visualizan sobre las finanzas de JAPDEVA, el desempleo y la falta de fuentes de trabajo en la Provincia de Limón.

La firma de este contrato, entre APM y el Gobierno de la República, ha generado gran incertidumbre por los puestos de trabajo que han tenido y tendrán que disminuirse en JAPDEVA.

De acuerdo con las bases de la *Ley de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos* (LCOP), los principios que inspiraron a la Administración Pública a suscribir ese contrato, no se está cumpliendo y, por lo tanto, al revisar los aspectos jurídicos contenidos en la Ley General de Administración Pública, relacionados con el interés público, se corrobora, que éste debe prevalecer sobre el interés privado. El propósito del contrato no es hacer que solo el concesionario obtenga un beneficio justo, sino satisfacer el interés público del país, de los exportadores, importadores y de la población en general, mediante la obtención de una mejora sustancial en el concepto de tarifas y servicio. Tiene que darse un equilibrio entre las partes, Concesionario y Estado.

Ante tal situación y conscientes del grave daño que se le está provocando al País y a JAPDEVA como Institución, creada por ley para promover el desarrollo rápido y eficiente en la Vertiente Atlántica, teniendo a la vista los resultados ya señalados de altas tarifas e ineficiencia en el manejo portuario, todo esto relacionado en su Informe Presidencial ante el Congreso de la República, presentado el pasado primero de mayo 2021 y, por las múltiples quejas de todos los sectores usuarios de los servicios de APM y el clamor de la comunidad limonense, le solicitamos de manera muy respetuosa las siguientes acciones:

Revisión del Contrato de Concesión para un mejor equilibrio de las partes.

Iniciar de manera urgente un proceso de revisión del contrato firmado con APM, en cuanto a sus elementos económicos, financieros y técnicos, que den equilibrio a todas las partes, teniendo como prioridad satisfacer a cabalidad los aspectos relacionados con el interés público del país, que dieron origen a la necesidad de suscribir este contrato de concesión. Dicho análisis permitirá definir a ciencia cierta lo relativo al rescate de la concesión por razones de interés público en la misma vía de conclusión de su informe presidencial y de acuerdo con lo establecido por el contrato de concesión en su cláusula 18.3.1

Aplicación de Sanciones por Incumplimientos.

Señor Presidente, respetuosamente le pedimos que como miembro de la Administración Concedente Compleja del Contrato de Concesión de la TCM, instruya al señor Ministro de Transportes para que en su carácter de Presidente de la Junta Directiva del Consejo Nacional de Concesiones (CNC) proceda con la urgencia del caso a verificar el estado actual de los procesos sancionatorios (denuncias) que debe tramitar el CNC de acuerdo a las disposiciones del régimen sancionados del contrato de concesión y el artículo 137 del Reglamento de Operaciones de la Terminal de Contenedores de Moín.

Lo anterior considerando las denuncias realizadas por los empresarios y usuarios de los servicios públicos que fueron concesionados. ANEXO.

JAPDEVA debe asumir su rol en el Desarrollo de la Provincia de Limón.

Intervenir de manera urgente y tomar las acciones necesarias para estabilizar la situación económica en la Provincia de Limón y, devolver a JAPDEVA, su rol protagónico en el desarrollo de la Vertiente Atlántica, aspecto que ha venido a menos desde la entrada en operación de la APM. JAPDEVA por su parte, ha visto reducido su espacio para atender las necesidades del desarrollo en la región, debido a la pérdida de su capacidad financiera y de su impacto para generar empleo directo e indirecto. Revisar para que sea la Junta Directiva de JAPDEVA juntamente con MIDEPLAN quien en forma separada de lo portuario maneje los fondos provenientes del famoso Canon que por Ley tiene que girar APM Terminal al Gobierno de la República.

Instancia al Poder Ejecutivo.

Le solicitamos señor presidente, muy respetuosamente, que instruya a los funcionarios que corresponda, para que ante el incumplimiento en la aplicación de tarifas (elevadas) y el cronograma de construcción (no se han construido los puestos acordados) que se revise el contrato y en dicha apertura se logren los siguientes puntos:

- 1) Disminuya las tarifas de APM Terminals que actualmente ahogan a los exportadores.
- 2) Que los muelles de JAPDEVA puedan atender barcos de contenedores además de los ya pactados, esto con el fin de dar un respiro para incrementar los ingresos de JAPDEVA.

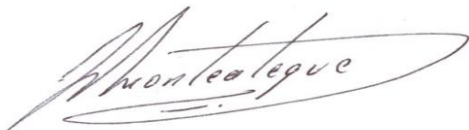
- 3) Que la Autoridad Portuaria se le devuelva a JAPDEVA en forma clara y definida de acuerdo con la ley.

Instancia a la Junta Directiva de JAPDEVA.

- 1) Para que JAPDEVA actualice el Máster Plan de sus puertos tanto de Limón como el de Moín.
- 2) Que con las nuevas proyecciones de atención a buques establezca los Programas de Ingresos y Egresos para que la Institución como tal, logre un punto de equilibrio propio y sea autosuficiente sin tener que apalancarse con el presupuesto del Poder Central.
- 3) Que JAPDEVA acelere los estudios, planes y programas de los muelles para atender cruceros y la marina.

Con todo respeto, atentamente,

Ing. José Manuel Agüero Echeverría - octubre 1986 a setiembre 1987



Ing. Juan Francisco Montealegre Martín - mayo 1978 a setiembre 1979

Ing. Greivin Villegas Reyes - 2018 a 2019

Ing. Carlos González Vega mayo 2006 - julio 2006

Lic. Rafael Barrientos Germé - mayo 1982 a mayo 1986

CC. Lic. Silvia Hernández Sánchez, presidente de la Asamblea Legislativa de Costa Rica.

Ing. Rodolfo Méndez Mata, ministro de Transportes y Obras Públicas.

Ing. José Manuel Sáenz Scaglietti, Secretaría Técnica, Consejo Nacional de Concesiones.

Lic. Andrea Centeno Rodríguez, presidente ejecutiva de JAPDEVA.

Junta Directiva de JAPDEVA.

ANEXO

Los representantes de las cámaras de exportadores y navieras están de acuerdo con el reciente castigo que impuso el MOPT a APM Terminals; sin embargo, esperan que a futuro se impongan más, por los constantes problemas operativos de la megaterminal.
<https://semanariouniversidad.com/pais/empresarios-piden-mas-sanciones-por-ineficiencia-de-apm-terminals/>

Exportadores critican tarifas y fragilidad en servicios de APM Terminals.
<https://semanariouniversidad.com/pais/exportadores-critican-tarifas-y-fragilidad-en-servicios-de-apm-terminals/>

Carlos Alvarado pide evaluar gestión de APM Terminals
<https://www.larepublica.net/noticia/carlos-alvarado-pide-evaluar-gestion-de-apm-terminals>

Exportadores y navieros piden sanciones contra APM Terminals.
<https://www.multimedios.cr/nacional/video-exportadores-y-navieros-piden-sanciones-contra-apm-terminals>