

Mensaje del Señor Presidente Ejecutivo

Ing. Urias Ugalde Varela



El año 2010 se puede señalar como un año de crecimiento y auge económico para Puerto Caldera. Cuatro años han transcurrido desde que se iniciara con la puesta en marcha de la Concesión del Puerto, y de los servicios de remolcadores, arrojando hasta el momento resultados sumamente positivos.

Si bien es cierto el año 2008 y 2009, estuvieron marcado por la crisis económica mundial, lo cual se evidenció en una disminución de la carga movilizada en el Puerto, afortunadamente el año 2010 se caracterizó por un fuerte dinamismo económico que se reflejó en el aumento de cerca del 30% en los movimientos de carga. De igual manera se acrecentó el número de contenedores movilizados en 36 Mov/h, esto lógicamente complementado con la adecuada utilización de equipos modernos para el proceso de carga y descarga.

En resumen se puede señalar que desde que se inició con todo el proceso de modernización portuaria, incluyendo la concesión del Puerto de Caldera, se ha aumentado en más de un 50% la productividad del mismo. Esto asociado a la utilización que se le da al canon que pagan los concesionarios en cumplimiento a la Ley 8461, se traduce en un beneficio directo a la Provincia de Puntarenas, con la construcción, remodelación e inversión en infraestructura turística. Durante el año 2010, se procedió a inaugurar las oficinas de INCOP en el Muelle de Quepos, el Proyecto de Mantenimiento y Rehabilitación de los Espigones de Barrio El Carmen, la iluminación del boulevard de la Casa de la Cultura, y el mejoramiento urbano paisajístico del área de los espigones, la puesta en marcha de la campaña publicitaria “El Puerto Lleno de Vida”, con lo cual se pretende atraer

# INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

---

## Memoria Institucional 2010

---

mayor cantidad de turismo a la zona, y por ende aumentar los ingresos económicos de sus habitantes. Durante este año se realizó por parte del INCOP una inversión de más de \$1 millón de dólares en la ejecución de los proyectos antes citados.

Para finales de año, se contó con la aprobación por parte de la Contraloría General de la República, para que el INCOP financie la reconstrucción y remodelación del Balneario Municipal, el cual se ubica en el sector de la Punta, ésta obra tendrá un costo aproximado a los \$3 millones de dólares, y será como ya se señaló, financiado en su totalidad por el INCOP. Se espera que la remodelación del Balneario unido al proyecto de embellecimiento urbano paisajístico del área de los espigones, le den a Puntarenas el auge y despegue necesario para convertirse de nuevo en el destino preferido de todos los y las costarricenses.

Somos conscientes que falta mucho por hacer, pero gracias a la concesión del Puerto, con los ingresos que se generan y el aumento de la productividad del mismo, se está contribuyendo al crecimiento económico no sólo de la Provincia de Puntarenas sino del país en general.

Les invito por lo tanto a realizar un minucioso y detenido estudio de ésta memoria institucional 2010, que presenta los datos estadísticos, de productividades y financieros más importantes que atañen directamente al INCOP, bajo su nueva figura de administrador y fiscalizador de los Puertos de la Costa Pacífica de Costa Rica.

### **Misión**

"Somos una Institución Pública que rige como Autoridad Portuaria Superior del Litoral Pacífico, brindamos servicios portuarios eficientes y fiscalizamos la concesión de obras públicas al sector privado en beneficio de importadores, exportadores y público en general, con el propósito de fomentar el desarrollo económico y social del país en armonía con el ambiente."

Puertos de la Vertiente del Pacífico



**GENERALIDADES INSTITUCIONALES**

**INCOP**



### **Funciones Generales**

La función principal del INCOP es la de fortalecer la economía del país asumiendo el rol de Autoridad Portuaria, y suministrando a nuestros clientes servicios portuarios eficientes y de calidad, como lo son: servicios a la carga y descarga de mercaderías y la manipulación de la misma, así como el servicio que se le da a las naves en torno a la Actividad Portuaria.

En cumplimiento de sus funciones, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico tiene las siguientes facultades:

- Realizar la planificación específica de las obras e instalaciones portuarias que requiere el desarrollo económico del país en el Litoral Pacífico, de conformidad con la planeación general y política de desarrollo portuario que determine el Poder Ejecutivo.
- Construir previa aprobación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, las obras que se requieran para un eficiente servicio portuario, así como mejorar, mantener, operar y administrar los servicios e instalaciones, que estén a su cargo;
- Establecer los sistemas de trabajo y administración para todos los servicios portuarios y las facilidades a su cargo;
- Adquirir y administrar los bienes que necesite para el logro de sus objetivos, contrayendo las obligaciones que le permita la Ley;
- Recibir y controlar directamente los barcos que entren o salgan de los puertos del litoral pacífico;

- Recibir y trasladar dentro de los recintos portuarios y ubicar en almacenes, patios y demás instalaciones destinadas a tal efecto, las mercancías y otros bienes que se desembarcan o que estén destinados a embarcarse por los puestos del Litoral del Pacífico;
- Vigilar, custodiar, almacenar y entregar las mercancías y otros bienes a los consignatarios o a quienes por derecho representen;
- Comprar los terrenos y propiedades que sean necesarios para el desarrollo de sus actividades, de acuerdo con la Ley. Cuando para ello sea pertinente realizar expropiaciones, se aplicarán, en lo conducente, los procedimientos señalados en la Ley de Expropiaciones, N° 7495, de 3 de mayo de 1995;
- Coordinar el desenvolvimiento de las actividades portuarias y de transporte conexas;
- Dictar los reglamentos internos y demás medidas necesarias que se requieran para lograr los objetivos de la Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico;
- Establecer tarifas, cánones a cobrar por los servicios públicos que realice previa aprobación del Poder Ejecutivo, de acuerdo con la Ley;
- Vigilar el fiel cumplimiento de los contratos del Estado con terceros, por servicios portuarios en el litoral Pacífico; y
- Destinar los ingresos provenientes de concesiones otorgadas por medio de la Ley N° 7762, en un cien por ciento (100%) al financiamiento de obras y equipo para proyectos de mantenimiento, construcción de infraestructura, ornato, limpieza y seguridad ciudadana, con énfasis en la actividad turística. A estos proyectos también se destinará al menos un veinticinco por ciento (25%) de los ingresos provenientes de las concesiones otorgadas o de las que sean otorgadas directamente por el INCOP en el futuro; su Junta Directiva quedará autorizada para aumentar este porcentaje hasta alcanzar el cincuenta por ciento (50%) de estos ingresos.

### **Prioridades Institucionales**

El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico tiene como prioridad dar la atención requerida a la demanda de transporte marítimo, con el propósito de fortalecer el desarrollo de las exportaciones e importaciones de nuestro país, además de modernizar la infraestructura de los tres principales muelles de la provincia de Puntarenas, esto acorde con las normas nacionales e internacionales.

### **Objetivos Estratégicos Institucionales**

Con el fin de dar cumplimiento a nuestra misión de forma eficiente y eficaz la Institución se ha propuesto como principal objetivo estratégico el siguiente:

- Desarrollo de la infraestructura necesaria para la atracción de importadores y exportadores para el mejoramiento de la condición económica del país y la provincia de Puntarenas.

Al alcanzar el logro de este objetivo, el INCOP proporcionará servicios portuarios eficientes y seguros tanto a importadores, exportadores y público en general y a la vez contribuirá con el desarrollo económico y social de la provincia de Puntarenas al promoverla como destino turístico nacional e internacional.

### Estructura Administrativa

El INCOP está conformado por una Junta Directiva, la misma está integrada por 6 miembros y un Presidente Ejecutivo, todos nombrados por el Consejo de Gobierno. La Administración Superior cuenta con un Gerente General, un Sub-Gerente, un Auditor General, un Asesor Legal, un Director de Planificación y un Fiscalizador de Concesiones.

En cuanto a la Administración inmediata, ésta se divide en dos programas a saber: Gestión Administrativa – Financiera y Desarrollo Portuario.

### Jerarcas Institucionales

Jerarca	Cargo
Ing. Urias Ugalde Varela	Presidente Ejecutivo
Ing. Max Fabián Carranza Arce	Directivo
Prof. Flor de María Vásquez Soto	Directivo
Lic. Jenaro Sánchez Arias	Directivo
Sr. Álvaro Fernández Madrigal	Directivo
Sra. Patricia Angulo Grillo	Directivo
Lic. Luis Huertas Rodríguez	Directivo
Mba. Witman Cruz Méndez	Gerente General
Lic. Ricardo Bogantes Villegas	Sub Gerente
Ing. Luis Antonio Rojas Víquez	Fiscalizador de Concesiones
Lic. Franklin Stevanovich Castro	Auditor General

**Capital Humano**

La fuerza laboral de INCOP la componen 75 trabajadores, y por disposición de la Autoridad Presupuestaria, su clasificación es la siguiente:

**Catálogo de puestos - año 2010**

<b><u>Descripción puesto</u></b>	<b><u>Total de Personal</u></b>
Asesor 2	1
Asesor profesional	1
Auditor	1
Conductor de servicio civil 2	4
Gerente de servicio civil 1	2
Gerente general	1
Miscelánea de servicio civil 2	1
Oficinista de servicio civil 1	1
Presidente ejecutivo	1
Profesional bachiller jefe 2	1
Profesional de servicio civil 1 a	5
Profesional de servicio civil 2	6
Profesional de servicio civil 3	11
Profesional en informática 3	2
Profesional jefe de servicio civil 2	7
Profesional jefe de servicio civil 3	2
Profesional jefe en informática 2	1
Secretario de servicio civil 2	3
Secretario fiscalizador	1
Secretario servicio civil 2	1
Subgerente	1
Técnico de servicio civil 1	4
Técnico de servicio civil 2	2
Técnico de servicio civil 3	15
<b>Total</b>	<b>75</b>

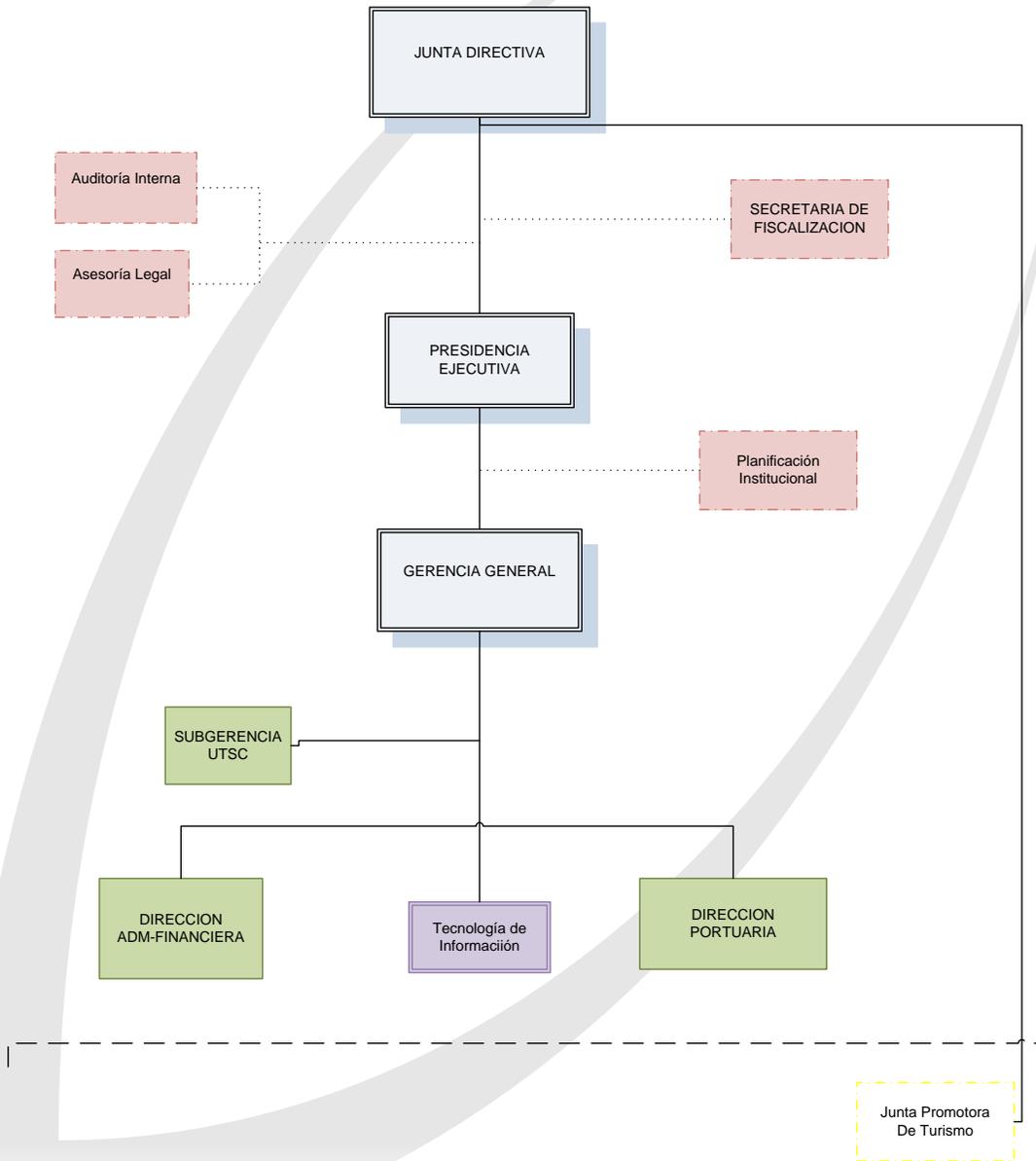
Fuente: Unidad de Capital Humano

**Detalle según grupo Área Geográfica**

<b>Grupo Ocupacional</b>	<b>No. Plazas</b>
<b>Cargos Fijos</b>	
San José	6
Puerto Caldera	60
Muelle de Puntarenas	3
Muelle de Quepos	4
Muelle de Golfito	2
<b>TOTAL</b>	<b>75</b>

Fuente: Unidad de Capital Humano

ORGANIGRAMA INSTITUCIONAL- INCOP



**Plan Nacional de Desarrollo**

**2006-2010**

**Jorge Manuel Dengo Obregón**

El 24 de enero del 2007, el Dr. Kevin Casas Zamora, entonces Ministro de Planificación Nacional y Política Económica entregó al Presidente de la República, Dr. Oscar Arias Sánchez, en un acto oficial en el Teatro Nacional, el Plan Nacional de Desarrollo (PND), con una amplia participación de los Ministros de Estado, Gerentes de Instituciones Públicas, representantes de organismos internacionales, cuerpo diplomático, conferencia episcopal, rectores de las universidades, académicos, alcaldes, diputados, funcionarios públicos y medios de comunicación.

El nuevo PND se construyó con sentido estratégico, y bajo el esquema sectorial establecido en los decretos ejecutivos Nos. 33.151-MP del 18 de mayo de 2006, y 33.178-MP del 14 de junio de 2006, con el propósito de mejorar la coordinación de las diferentes instituciones que componen el sector público, y construir una visión unitaria e integrada del accionar de los sectores, todo para mejorar la eficacia y eficiencia y garantizar una mejor asignación de los recursos públicos.

Contenía acciones estratégicas ordenadas de acuerdo con las prioridades definidas por cada Ministro rector de sector, e incorporó las acciones contempladas en los Objetivos de Desarrollo del Milenio establecidos por la Organización de las Naciones Unidas.

Planteó un esfuerzo importante por estimar el costo de las propuestas en cada uno de los sectores, con el propósito de que pudieran ser objeto de financiamiento por parte del Ministerio de Hacienda, otras fuentes de financiamiento y recursos de las Instituciones descentralizadas.

Se estructuró en cinco ejes: Política Social, Política Productiva, Política Ambiental, Reforma Institucional y Política Exterior; los cuales agruparon los 16 sectores; y respondió a las grandes metas nacionales que se detallan a continuación:

- Combatir la corrupción en todo el ámbito de la acción del sector público.
- La reducción de la pobreza y la desigualdad.
- Incrementar el crecimiento de la economía y el empleo.
- Mejorar la calidad y ampliar la cobertura del sistema educativo.
- Detener las tasas de crecimiento de la criminalidad, el tráfico de drogas y la drogadicción y revertir la sensación de creciente inseguridad por parte de todos los ciudadanos.
- Fortalecer las instituciones públicas y ordenar las prioridades del Estado.
- Recuperar y ampliar la infraestructura de transporte del país.
- Ennoblecere la política exterior y recuperar el papel de Costa Rica en el mundo.

### **Vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo (PND)**

En razón del cumplimiento de los Contratos con la Ciudadanía, en los que se acordó dar seguimiento durante el periodo 2006-2010 de las metas sectoriales y las acciones estratégicas, el INCOP estuvo vinculado al PND 2006-2010 en dos sectores, el primero fue:

- **Sector de Infraestructura y Transporte** en el que se encontró vinculado por la
  - **Acción Estratégica N° 8** “Concesión de obras públicas portuarias” por la Meta Estratégica N° 8.1 “Mejorar el funcionamiento del Puerto Caldera, aumentando a 450 toneladas por hora en carga a granel descargadas en buque atracado”
  - **Acción Estratégica N° 9** “Ampliación y modernización de nuestros tres principales muelles turísticos del país (Muelle de Cruceros de Puntarenas, Quepos y Golfito)”, por la Meta Estratégica N° 9.1 “Proveer de infraestructura remodelando los tres muelles”.

Según los registros e informes técnicos rendidos por la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A., y verificados por la Unidad Técnica de Control y Supervisión de INCOP, se indicó que el rendimiento en la carga y descarga de graneles al cierre del año **2010** fue de 615,00 TM/ hora, lo cual quiere decir que se alcanzó en un 102.50% la meta, según los criterios de evaluación establecidos, por lo que ésta se considera cumplida.

En cuanto a la Acción estratégica N°9, en la sección de inversiones en infraestructura se presenta en la sección de “*Inversiones Infraestructura y Transporte*”, los logros obtenidos en los años objeto del Plan Nacional de Desarrollo Jorge Manuel Obregón Dengo 2006-2010.

- **Sector Turismo**

- **Acción Estratégica N° 5** “Desarrollar el programa de “Calidad Turística” para mejorar los servicios ofertados y la percepción del país como destino turístico. Este programa considera no solo aspectos de planta física, capacitación de mano de obra y entrega de servicios, sino que también el mejoramiento de la calidad de la experiencia de los visitantes, para que aproveche los atributos del producto costarricense, establecido en la Meta Estratégica N° 5.3: “Diseñar programa para el desarrollo de las inversiones y proyectos necesarios para mejorar las condiciones de las ciudades puerto del país”
- **Acción Estratégica N° 7** “Desarrollar un nuevo programa de promoción y mercadeo orientado a: (i) Reducción de efectos de la estacionalidad de la demanda; (ii) Mejorar la comunicación al cliente final y relaciones públicas; (iii) Comercialización por medios electrónicos (INTERNET); (iv) Distribución interna de la demanda entre unidades turísticas del país; y (v) Sistema de Inteligencia de Mercado”, por la Meta Estratégica N° 7.2: “Desarrollar una estrategia de mercado para incrementar el turismo de cruceros hacia Costa Rica”.

Para el cumplimiento de lo anterior el INCOP en conjunto con el Ministerio Rector en el Sector Turismo, Instituto Costarricense de Turismo, se propuso desarrollar una serie de proyectos de inversión turística, los cuales se encuentran definidos expresamente en la sección de inversiones turísticas de este documento.

**GENERALIDADES**

**PUERTOS DE LA VERTIENTE DEL PACIFICO**



### **Instalaciones Portuarias de Caldera**

El Puerto de Caldera está construido sobre pilotes de acero, tablaestaca del mismo material y relleno. El relleno descansa sobre suelo original y consiste en piedra de 100 a 500 kilogramos en su base, y material de menor tamaño y arena en la parte superior. La superficie está constituida por adoquines de concreto, con una capacidad soportante de 3 toneladas por metro cuadrado, con excepción de las áreas especializadas para el tránsito de contenedores, en que la capacidad soportante es de 20 toneladas por metro cuadrado.

El Puerto de Caldera está ubicado en la bahía del mismo nombre, en el Golfo de Nicoya, Cantón de Esparza, Provincia de Puntarenas.

Geográficamente se encuentra ubicado entre los 84 grados 43 minutos de longitud oeste y los 9 grados 54 minutos de latitud norte.

Tanto a la entrada del Golfo como en la zona de fondeo o anclaje del puerto, existen adecuadas profundidades para los buques que deban operar en él. El canal de acceso y la zona de fondeo tienen una profundidad mínima de 13 metros (medidos con base en el nivel medio de las mareas más bajas). El fondo marino está compuesto en toda esta área por arena y lodos.

Las mareas medias en Puntarenas y Caldera, son de 2,5 metros la alta y 0.3 metros la baja. En determinadas épocas la variación puede ser de hasta 3,1 y - 0,3 metros.

Las instalaciones de atraque de Puerto Caldera, consisten en un muelle marginal con 490 metros de frente de atraque, y para uso de los remolcadores y lanchas el puerto cuenta aproximadamente con 80 metros de muelle.

**Dimensión de los atracaderos**

Número	Longitud	Profundidad *	Capacidad	Uso Preferencial
1	210 metros	11 mts.	Hasta 25.000 DWT	Contenedores / Graneleros
2	150 metros	10 mts.	Hasta 15.000 DWT	Buques Convencionales / Contenedores
3	130 metros	7.5 mts.	Hasta 5.000 DWT	Buques Convencionales

\* Datos referidos al nivel de las bajamares inferiores.

**Áreas de almacenamiento**

El Puerto de Caldera se diseñó bajo el criterio de ser un puerto en tránsito, más que para el almacenamiento de largos periodos de mercadería. En virtud de ello, las instalaciones de almacenamiento son relativamente escasas. El siguiente es un detalle de las principales características de cada área de almacenamiento con que cuenta el puerto.

**Áreas de almacenamiento**

Clase y N°	Dimensión	Construcción	Uso
Patio N° 1	13,600 m <sup>2</sup>	Piso adoquines	Contenedores llenos
Patio N° 2	13,600 m <sup>2</sup>	Piso lastreado	Contenedores vacios
Patio N° 3	9,600 m <sup>2</sup>	Piso concreto	Carga General pesada
Patio N° 4	18,800 m <sup>2</sup>	Piso lastreado	Vehículos
Bodega N° 1	6,340 m <sup>2</sup> 860 m <sup>2</sup>	Estructura de Metal Sala de abordaje	Carga General Importación Terminal Cruceros
Bodega N° 2	5,400 m <sup>2</sup>	Estructura de Metal	Carga General Exportación

Todas las áreas de almacenamiento fueron remodeladas por el concesionario, y están construidas dentro del puerto (no hubo variación de espacio físico) y son propiedad de la Autoridad Portuaria. Las bodegas cuentan con un sistema de rociadores de agua accionado automáticamente para apaciguar incendios, además de las mangueras respectivas.

### **Instalaciones del Muelle de Puntarenas**

El embarcadero originalmente fue construido para la exportación de café y servicios ferroviarios en el año 1910. Actualmente el Puerto de Puntarenas se encuentra atendiendo el atraque de buques cruceros. La temporada de cruceros en la Costa Pacífica se concentra entre los meses de noviembre y abril cuando, precisamente, las condiciones marítimas son óptimas.

#### **Terminal Turística del Muelle de Puntarenas**

Localización	9° 85' Latitud Norte
Longitud del Puente de Acceso	201 metros
Puestos de atraque	4 y 5 longitud 265 mts c/u
Con ancho de piso	14 metros
Calado Máximo	10.5 metros
Instalación de Apoyo Turístico	Plaza del Pacífico, que es un edificio de 738 m <sup>2</sup> con los servicios básicos que requieren los turistas.
Corriente Marina	2 nudos

### Instalaciones del Muelle de Golfito

El Puerto de Golfito se encuentra ubicado en el Golfo Dulce en la bahía del mismo nombre, fue construido en el año 1939 con el propósito exclusivo de servir de plataforma, para la exportación de banano a los Estados Unidos.

Mediante la Ley N° 7040 del 25 de abril de 1986, el Gobierno de la República por intermedio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, toma posesión de esta obra portuaria, con el propósito de velar por estos bienes y su debida administración. A partir del 1° de abril del año 2007 el INCOP asumió el Muelle de Golfito bajo su administración.

El Puerto de Golfito está ubicado en la Bahía de Golfito al sureste de la costa Pacífica de Costa Rica, cerca de la frontera con Panamá, a 300 kilómetros por tierra de San José. Su localización geográfica es 81°31' Latitud Norte y 83°11' Latitud Oeste.

Este muelle tiene profundidades de 7 a 8 metros y pueden atracar 2 vapores de 150 mts de eslora cada uno, o uno sólo de mayor longitud.

<b>Terminal Turística del Muelle de Golfito</b>	
<i>Estructura</i>	Acero y concreto, totalmente bajo techo.
<i>Medidas</i>	Un total de 147 metros
<i>Ubicación</i>	Latitud 8°38'10,5"N - Longitud 83°9'58,30"W
<i>Plataforma</i>	Piso reforzado con Hierro

**Instalaciones del Muelle de Quepos**

Este muelle fue traspasado al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, según Decreto Ejecutivo 11.161-MOPT publicado en la Gaceta N° 95 del 19 de mayo de 1993, de conformidad con la Ley Constitutiva del INCOP, por cuyas prerrogativas y funciones de Autoridad Portuaria en los Puertos del Pacífico, le corresponde asumir las funciones portuarias que al momento de su creación estuvieron a cargo de otros organismos.

Este Puerto tiene 150 metros de largo con una profundidad que va desde -5 metros hasta -13 metros. El Puerto se utiliza, para el atraque de barcos pequeños. Además, sirve principalmente para el atraque de embarcaciones comerciales, de turismo y de pesca artesanal.

**Terminal Turística del Muelle de Quepos**

<i>Atracadero</i>	Un total de 146,94 metros
<i>Puente de Acceso</i>	49 metros de largo y 10,35 metros de ancho
<i>Ancho de Muelle</i>	12,30 metros
<i>Profundidad</i>	8,50 metros
<i>Tender</i>	
<i>Largo</i>	12,50 metros
<i>Ancho</i>	4,69 metros
<i>Altura</i>	1,40 metros
<i>Estructura</i>	Fibra de Vidrio
* Su acceso es mediante una escalera y rampa de fibra de vidrio. Se encuentra anclado por medio de barras articuladas.	

**Terminal Portuaria de Punta Morales**

Este muelle está destinado a la exportación de azúcar crudo y melaza, a la importación y exportación de alcohol carburante y potable.

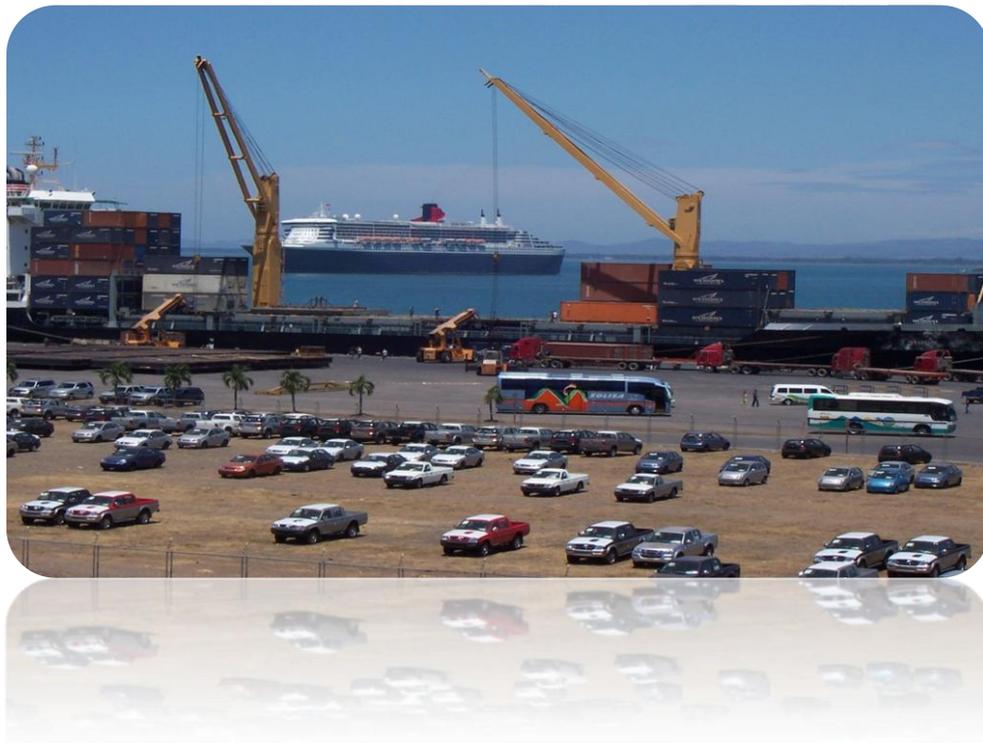
Tiene un sistema de atraque por medio de dolphings o bitas de amarre y también por boyas flotantes. Está equipado con un faro guía de navegación aunque usualmente las maniobras son diurnas. El muelle está equipado con un sistema de protección catódica.

Punta Morales, está ubicado en la provincia de Puntarenas, Chomes. La ubicación global es: Longitud Oeste 84 58 15". Latitud Norte 10 3 30".

INVERSIONES

INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

2010



### Aportes al Desarrollo

De acuerdo con el Reporte Global de Competitividad 2009-2010 del Foro Económico Mundial, la principal desventaja competitiva para Costa Rica es la calidad de la infraestructura de transporte. Por lo que nuestra institución se formula objetivos cuyos logros garanticen un sistema marítimo portuario moderno y congruente con las demandas del desarrollo nacional así como con las exigencias del comercio internacional, lo cual se ve reflejado en nuestras prioridades institucionales.

El Instituto Costarricense de Puertos del Pacifico es consciente que invertir en mejoras y modernización de la infraestructura portuaria y los alrededores de cada uno de nuestros muelles administrados y concesionados; es la base para poder atraer un mayor número de cruceros turísticos cada año.

Los beneficios de invertir en infraestructura para atraer usuarios es además un beneficio social, pues al aumentar la productividad, el INCOP recibe más recursos para invertir en infraestructura turística en Puntarenas.

### Inversiones Realizadas en los Muelles Administrados por INCOP

Gracias a la entrada en vigencia del proceso de modernización portuaria en Puerto Caldera en agosto de 2006, se pudo incrementar la inversión en infraestructura y maquinaria.

Con la consecución de los trabajos descritos a continuación, el INCOP en el 2010 pudo cumplir ampliamente con lo estipulado en la Acción Estratégica No. 9: **“Ampliación y modernización de los 3 principales muelles turísticos del país, incluyendo los de Cruceros de Puntarenas, Quepos y Golfito”**, esto de acuerdo y en cumplimiento del “Contrato con la Ciudadanía” firmado por el Presidente de la República de Costa Rica, señor Oscar Arias Sánchez, y los Ministros rectores, para el período 2007-2010.

Para ser más eficientes y eficaces en la ejecución del presupuesto y de los objetivos y metas estipuladas, la administración superior decidió cambiar la estrategia de inversión; realizando

# INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

## Memoria Institucional 2010

adquisiciones y trabajos menores requeridos para el correcto funcionamiento de los muelles administrados por el Incop, por lo que se decidió pasar a una postura de identificación de proyectos, priorizándolos según problemas y disponibilidad de recursos factibles para el desarrollo de los mismos.

A raíz de esto se procedió a realizar un Plan de Acción para la inspección detallada del estado actual de los muelles y se preparó una Estrategia de Rehabilitación más exacta, partiendo de las recomendaciones emitidas por la Firma Camacho y Mora contratada en el año 2010.

En el año 2010 se invirtieron aproximadamente ¢268.14 millones de colones. A continuación se presenta un listado de inversiones por Muelle Administrado:

### Inversiones Puntarenas año 2010

PROYECTO	PRESUPUESTO EJECUTADO
Compra de Cadenas y Luces Marinas	¢12.778.623,88
Compra de Equipos de Comunicaciones	¢3.235.313,70
Construcción de Edificio Administrativo	¢4.987.500,00
Reparación de concreto de recubrimiento de las vigas transversales	¢47.200.000,00
Reparación de tapas metálicas	¢325.000,00
Reparación 54 mts del Puente de acceso	¢122.717.855,85
II Etapa de Protección Catódica	¢58.692.942,79
TOTAL DE INVERSIÓN	¢249.937.236,22

### Inversiones Golfito año 2010

PROYECTO	PRESUPUESTO EJECUTADO
Reconstrucción de estructuras de soporte de faros del canal de acceso	¢5.375.000,00
TOTAL DE INVERSIÓN	¢5.375.000,00

**Inversiones Quepos año 2010**

PROYECTO	PRESUPUESTO EJECUTADO
Compra de materiales diversos de mantenimiento	¢773.983,02
Compra de equipo de seguridad	¢1.064.638,71
Construcción de Casetas de Control	¢4.775.000,00
Adquisición de Plataforma de Fibra de Vidrio	¢5.165.000,00
Trabajos de mantenimiento menor de edificio y Muelle	¢520.000,00
TOTAL DE INVERSIÓN	<b>¢12.318.221,73</b>

INVERSIONES TURISMO

**TRABAJANDO POR LA  
COMUNIDAD PUNTARENENSE**



Proyecto Balneario Puntarenas



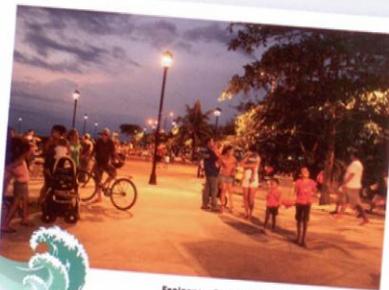
Parque Marañonal, Esparza



Rehabilitación y Mantenimiento  
Parque Chacarita



Rehabilitación y Mantenimiento  
Parque Lobo e Isetas.



Espigones, Barrio del Carmen



Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico

### Aportes al Desarrollo

Como resultado de la concesión del Puerto de Caldera, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico recauda un canon trimestral, el cual de acuerdo con el Artículo 2 de la Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico, establece que un porcentaje de dichos recursos se utilicen para financiar proyectos de mantenimiento, construcción de infraestructura, ornato, limpieza y seguridad ciudadana, con énfasis en actividad turística.

<u>Concepto</u>	<u>Porcentaje</u>
Del 15% de ingreso por carga y descarga.	25%
Del 5% de ingreso por carga granelera	100%
Del 5% ingresos por remolque y pilotaje.	25%

A raíz de lo anterior se han desarrollado una serie de proyectos, los cuales conforman un plan típico de ciudades puerto con vocación turística, con obras a desarrollar en los cantones de Puntarenas y Esparza, con el objetivo de consolidar un destino turístico más atractivo para el turismo nacional e internacional, buscando fortalecer la imagen y posicionamiento de Puntarenas en el turismo de cruceros.

La actual coyuntura económica local y las ventanas de oportunidad del contexto nacional e internacional, generan la necesidad de pensar siempre en nuevas estrategias de desarrollo turístico, constituyéndose como un eje clave en el proceso de desarrollo local sustentable.

### Cartera de proyectos del 2010

Se incluyeron 7 proyectos que están en proceso y que deben realizarse por medio del fideicomiso Banco Nacional- INCO-ICT con valor total de USD\$7.364.134,00.

#### Fideicomiso

PROYECTO	TOTAL	Estado	cantidad
Paseo Marítimo de Caldera.	1.276.400	Proceso	1
Campo Ferial de Esparza.	1.354.550	Proceso	2
Espigones de Bº El Carmen de Puntarenas (Etapa II).	809.900	Proceso	3
Terminal de Transbordadores	363.750	Proceso	4
Boulevard de Esparza.	150.000	Proceso	5
Obras menores	228.830	Proceso	6
Balneario de Bº El Carmen de Puntarenas.	3.180.704	Proceso	7
<b>Total</b>	<b>\$7.364.134</b>		

#### Paseo Marítimo de Caldera.

El proyecto cuenta con toda la documentación técnica y ambiental lista para contratación: planos constructivos, pliego de especificaciones técnicas, estimación de cantidades y costos, cartel de licitación.

#### Terminal de Transbordadores de Bº El Carmen de Puntarenas

Al finalizar el 2010 se pudo concretar el contrato por servicios profesionales para la elaboración de los diseños, planos constructivos, pliego de especificaciones técnicas, presupuesto detallado y programación de las obras; por parte de Banca de Inversión del BNCR.

Los recursos para cubrir esta consultoría se tomarían de los ingresos trimestrales acumulados del canon turístico.

#### Obras complementarias al proyecto de espigones de Bº El Carmen de Puntarenas (Etapa II).

La etapa constructiva de la Fase I, se ha concluido dentro del plazo contractual y de acuerdo a los planos constructivos y las especificaciones técnicas del proyecto.

Al finalizar el 2010 las fases determinadas como II y III, se encuentran elaboradas a nivel de planos constructivos civiles; siendo necesario elaborar los planos eléctricos para la iluminación de las áreas públicas recuperadas, de acuerdo con el anteproyecto de alimentación con red subterránea elaborado por el ICE. Para estos fines se tramitó la contratación de un ingeniero eléctrico, recibándose las ofertas y realizado el estudio de las mismas y la recomendación de adjudicación por parte de la Unidad Gerencial.

Este proyecto cuenta con la Viabilidad Ambiental aprobada.

### **Campo Ferial de Esparza.**

Se elaboraron los planos civiles de la Etapa I y II del proyecto.

### **Boulevard de Esparza.**

Se propuso replantear este proyecto para construir las siguientes obras;

- Mejoramiento del boulevard de la Riviera de Esparza: tiene como objetivo el mejoramiento urbano – arquitectónico de tres islas centrales existentes en el boulevard de la Riviera, ciudad de Esparza.

Este proyecto cuenta con los planos constructivos civiles. Para la elaboración de los planos eléctricos para la iluminación del área pública, se está tramitando la contratación de un ingeniero eléctrico.

- Obras en la Iglesia de la ciudad de Esparza:

Estas obras podrán iniciar el trámite de contratación una vez que se suscriba el Convenio con las Temporalidades de la Iglesia Católica de Puntarenas, de acuerdo con el criterio jurídico emitido al respecto por la Asesoría Jurídica del INCOP.

- Restauración y mantenimiento de vitrales: se ha realizado la evaluación en sitio de la condición de todos los vitrales de la iglesia, definiendo el tipo de intervención.

Con la información anterior se ha preparado el cartel respectivo, que de acuerdo con el monto estimado para la ejecución de los trabajos, se tramitaría por el procedimiento de Contratación Directa.

- Iluminación del área exterior de la Iglesia: se ha realizado visita de campo y anteproyecto, con la colaboración del Arq. Carlos Avendaño de ICT, donde se definen los siguientes componentes arquitectónicos del sistema de iluminación:
  - ❖ Iluminación de áreas verdes por medio de postes decorativos y lámparas para iluminación de espacios públicos de 150W, 220/240 V, con control de apagado/encendido por medio de fotocelda.
  - ❖ Iluminación del edificio de la Iglesia por medio de lámparas de piso de 400-500 W, con control de apagado/encendido por medio de temporizador.
  - ❖ Iluminación de dos árboles mayores existentes en las áreas verdes, por medio de lámparas 150W, 220/240 V con control de apagado/encendido por medio de temporizador.

Para este proyecto se está tramitando la contratación de un ingeniero eléctrico para realizar los diseños respectivos.

### Obras Menores:

Se trabajaron los siguientes proyectos aprobados:

a. OBRA CIVIL ELECTRIFICACIÓN SUBTERRÁNEA PASEO DE LOS TURISTAS.

ETAPA II – ICE:

Este proyecto cuenta con los planos constructivos y especificaciones técnicas elaborados por el ICE. Para su ejecución se deberá tramitar un contrato bipartito INCOP-ICE.

b. TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN EL EDIFICIO DE LA CAPITANIA DE PUERTO DE PUNTARENAS:

El supervisor del proyecto, ya emitió la orden de inicio. Al 31 de diciembre, se llevaron adelante los trabajos de elaboración del mosaico; de sellado de grietas e impermeabilización de la losa de concreto del corredor perimetral de la segunda planta del edificio; remoción de la estructura de cielo raso instalado bajo el corredor perimetral de la segunda planta; instalación de estructura de soporte para el cielo raso a instalar.

Para realizar estos trabajos en el edificio de la Capitanía, que fue declarado patrimonio histórico-arquitectónico, se contaba con la RESOLUCIÓN DE PERMISO: CPC 869-2010, emitida por el Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural del Ministerio de Cultura y Juventud.

c. MEJORAMIENTO DE LA ILUMINACIÓN DE LA CASA DE LA CULTURA DE PUNTARENAS:

Esta es una obra complementaria a la iluminación del Boulevard de la Casa de la Cultura y tuvo como objetivo mejorar la iluminación del costado del edificio adjunto a la vía central de la ciudad de Puntarenas. A la fecha, esta obra menor se encuentra concluida.



- d. SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE MÓDULO DE JUEGOS INFANTILES. PARA LA COMUNIDAD DEL ASENTAMIENTO EL BARÓN EN ESPARZA.

Se ha instalado un módulo de juegos infantiles en la comunidad del Asentamiento El Barón de Esparza.



- e. OTRAS OBRAS:

La contratación de los módulos de juegos infantiles para las comunidades del Chagüite del Roble-Puntarenas y de Riojalandia 1, se encuentran a la espera de suscribir los respectivos convenios, para iniciar el respectivo trámite.

Las propuestas para implementar una escultura de Fray Casiano de Madrid y una estructura tipo faro, se desarrollará, cuando se adjudique la fase restante del mejoramiento urbano-paisajístico de las áreas recuperadas con el proyecto de espigones.

**Fotografías ilustrativas de trabajos finalizados al 100% en el año 2010**

**Puntarenas**

Rehabilitación y Mantenimiento de los Espigones de la punta de Puntarenas en el Barrio del Carmen por un monto de \$1.408.042,00.

Para el proyecto de "Mejoramiento urbano-paisajístico. Fase I" se construyeron áreas coloquiales, para deportes, juegos infantiles, de circulación en pavimento de adoquines de colores y lozas de concreto en entradas a los espigones, colocando bancas, módulos de duchas, lava-pies y fuentes, entradas a la playa y basureros, iluminación; tal y como se refleja en las fotografías presentadas a continuación.



**Área coloquial antes del espigón N°1**



**Acceso a espigón N°1**



**Rehabilitación cancha deportiva existente**



**Área entre espigón N°1 y N°2**



**Acceso a espigón N°2 y rampas de acceso a playa, peatonal y vehicular**



**Entrada a espigón N°2.**



**Rampas de acceso a playa, peatonal y vehicular:**



**Área entre espigón N°2 y N°3:**



Avances en Tecnologías de Información y de Comunicaciones de nuestra  
Institución



### **Aspectos relevantes**

Considerando que las tecnologías de información y de comunicaciones, han revolucionado los sistemas de trabajo, permitiéndole a los seres humanos interactuar más ágilmente y contar con información confiable, oportuna y confidencial, estableciendo canales de comunicación seguros, controlados y eficientes, la Unidad de Tecnologías de la Información (T.I.) del INCOP, siguiendo los lineamientos establecidos en el Plan Estratégico de Tecnologías de Información y Comunicaciones (PETIC), desarrolló varios proyectos que impulsaron la automatización de los principales procesos institucionales.

Producto de la gestión técnica y administrativa desarrollada por la Unidad de TI durante el 2010, fundamentalmente, se obtuvieron los siguientes resultados: se implementó el Nuevo Sitio Web del INCOP, el Sistema Integrado Administrativo Financiero (SIAF), se integraron los puertos a la plataforma de sistemas del INCOP y con ello se centralizó la administración y operación de los principales sistemas administrativos, financieros y operativos (SIAF, Sistema de Facturación, entre otros), se adquirieron equipos y sistemas con el fin de actualizar, optimizar y mejorar sustancialmente la plataforma tecnológica institucional.

Adicionalmente, se procedió con la implementación de un proyecto de comunicaciones unificadas, que propicia el aumento de la productividad de la organización y la reducción de costos, ya que permite el aprovechamiento de la infraestructura interna para establecer una comunicación directa y sin costos adicionales, entre los sitios remotos y las oficinas de Puerto Caldera, posibilitando la explotación de los servicios de mensajería instantánea, VOZ IP, Audio y Vídeo Conferencia, Control de presencia, colaboración en línea, mensajería unificada, movilidad de correo electrónico, acceso Web y asistente de voz, entre otros.

Del mismo modo, con el objetivo de contar con un sistema de gestión, se dispuso contratar un programador para automatizar en un sistema de información, los principales procesos desarrollados por la Unidad de TI para administrar y controlar las tecnologías de información de la Institución, mismo que al cierre del 2010, se encuentra en un nivel de avance importante.

### Algunos de los principales proyectos desarrollados

#### Implementación del Nuevo Sitio Web del INCOP.

Con la implementación de este proyecto, se dispuso publicar en la Internet, el Nuevo Sitio Web del INCOP, donde se proyecta una empresa Modelo de Fiscalización y una Nueva Entidad Estatal, dejando clara las nuevas capacidades de organización moderna, versátil, eficaz y eficiente, comprometida con el desarrollo portuario de la vertiente pacífica del país y con la ciudadanía en general, proyectándose turística y socialmente a través de las figuras y mecanismos preestablecidos.

En esta herramienta de trabajo, ubicada en [www.incop.go.cr](http://www.incop.go.cr), se presenta información práctica y actualizada, en un ambiente amigable, dinámico, basado en colorimetría que aporta identidad a la institución y mediante páginas basadas en un diseño estandarizado, armónico y de tendencia.

Aunado a lo anterior, con propósito de innovar la imagen del INCOP que reflejaba el antiguo logotipo institucional, se aprovechó el esfuerzo realizado en este proyecto, para aplicar nuevas técnicas de dibujo gráfico y publicidad para proponer su rediseño, mismo que fue aprobado por nuestra Junta Directiva, dado que deja clara la imagen del INCOP como una organización costarricense destinada a la actividad portuaria con una posición de avance y mejoramiento continuo, además de que su diseño es simple, contemporáneo y congruente con las tendencias actuales en imagen corporativa.



el

### Instalación de Sistema Inteligente de Detección y Supresión de Incendios.

Como ampliación a la remodelación del Data Center del INCOP, se dispuso la contratación de una empresa para instalar y configurar un Sistema Inteligente de Detección y Supresión de Incendios, el cual está basado en un agente limpio de Carbono que funciona al detectar la presencia o amenaza inminente de fuego, liberando un componente capaz de extinguir el fuego, sin dañar la salud de las personas y sin causar daños físicos a los equipos electrónicos.

### Comunicación Caldera-Quepos-Golfito y VPN.

Con la finalidad de establecer canales de comunicación seguros y confiables, entre Puerto Caldera y los sitios remotos (Puntarenas, San José, los Puertos de Quepos y Golfito), y preparar la plataforma de tecnológica y de comunicación para la integración de estos sitios hacia el dominio de INCOP y los siguientes sistemas de información: Facturación, SIAF y Estadísticas, se procedió con la contratación de una empresa para adquirir, instalar y configurar a nuestras necesidades Equipos de Comunicación Especializada (marca CISCO).

Con ello, aparte de lograr la integración de los sitios remotos con los principales sistemas de información, se pueden explotar las bondades del proyecto de comunicaciones unificadas, de tal forma que, los funcionarios ubicados en los sitios antes indicados, sin costo alguno, pueden tener una comunicación directa e ininterrumpida, con los funcionarios de Puerto Caldera, además de todos los beneficios provocados en la administración de técnica y demás labores rutinarias de control y mantenimiento.



### Proyecto de Comunicaciones Unificadas

Pese a que al inicio del proceso, se vislumbraba ejecutar este proyecto en una solución que integrara la actualización de la infraestructura tecnológica, la instalación y configuración de la Central Telefónica IP y teléfonos IP, y la instalación y configuración de los servicios de comunicaciones unificadas, basados en Microsoft Office Communicator, finalmente, se adjudicaron dos empresas para desarrollar toda la solución requerida.

APOYO DE INCOP A LA COMUNIDAD PUNTARENENSE



### Proyección Social

Durante el 2008 las inversiones en educación, instituciones y el deporte fueron de ¢58 millones de colones, en el 2009 se invirtieron ¢122 millones.

Al cierre del periodo 2010 se invirtieron ¢ 136.3 millones para apoyar instituciones educativas, instituciones de bien social y el deporte.

Asimismo la Junta Promotora de Turismo de la Ciudad de Puntarenas, continuó con la campaña publicitaria “**El Puerto Lleno de Vida**”, que tiene como objetivo incentivar la visita a Puntarenas como el principal sitio turístico a nivel nacional, esto demuestra con hechos nuestro compromiso con el desarrollo social y económico del bello Puerto del Pacífico y de Costa Rica.



**REPORTE DE PROYECTOS DE INVERSIÓN CONTEMPLADOS EN EL PLAN  
NACIONAL DE INVERSIONES PUBLICAS**

**(PNIP) 2010**



A continuación se presenta la situación general de los Proyectos que actualmente se encuentran bajo responsabilidad de ejecución de esta Institución contemplados en el Plan Nacional de Inversiones Públicas de MIDEPLAN durante el 2010:

**Sección Estado de Proyectos Activos en el 2010**

**1-Proyecto Obras complementarias al Proyecto de Espigones Etapa II:** la etapa constructiva de la Fase I, a cargo del contratista EDIPSA, avanzó sin contratiempos de acuerdo con el programa de trabajo actualizado. Esta primera fase del proyecto, se ejecutó con los ingresos trimestrales del canon turístico, se concluyó a finales de noviembre de 2010

Para las fases II y III, de la Etapa II del proyecto de Espigones de Puntarenas, se han elaborado los planos arquitectónicos y civiles y se encuentran en elaboración los planos eléctricos en coordinación con el ICE. Este proyecto cuenta con la Viabilidad Ambiental aprobada.

**2- Proyecto Trabajos Finales en la Terminal de Transbordadores de Barrio El Carmen de Puntarenas:** Actualmente se encuentra elaborado el anteproyecto arquitectónico y se encuentra en trámite de contratación los servicios profesionales para la elaboración de los diseños, planos constructivos, pliego de especificaciones técnicas, presupuesto detallado y programación de las obras. Este proyecto cuenta con la viabilidad ambiental aprobada.

**3-Proyecto Campo Ferial Agro-Turístico de Esparza:** La ejecución de éste Proyecto se ha planificado en tres etapas:

- a)** La etapa I, cuenta con los planos constructivos preparados.
- b)** La etapa II, cuenta con los planos constructivos preparados.
- c)** La etapa III, se tiene en trámite la contratación de servicios profesionales para la elaboración del diseño, planos constructivos, pliego de especificaciones técnicas, presupuesto detallado y programación de las obras de esta etapa.

Este proyecto cuenta con viabilidad ambiental aprobada, misma que se encuentra recurrida.

**4- Proyecto Balneario de Barrio el Carmen Puntarenas:** El Departamento de Proveeduría del INCOP debidamente autorizado por la Junta Directiva de este Instituto mediante Acuerdo N° 3,

tomado en la sesión N° 3662, celebrada el día 9 de setiembre del año 2010, avisó que recibiría ofertas para la Licitación Pública N° 2010LN-000003-01 para la “Reconstrucción y Mantenimiento del Balneario de Puntarenas”, hasta las 10:00 horas del 19 de noviembre del 2010. Finalmente en el mes de diciembre de 2010, se adjudicó a la Empresa Navarro & Avilés, la reconstrucción del Balneario Municipal, obra que se espera concluya en el cuarto trimestre del 2011.

**5-Proyecto Paseo Marítimo de Caldera:** Durante el 2010 se trabajó en éste proyecto en toda la documentación técnica y ambiental para la contratación de: planos constructivos, pliego de especificaciones técnicas, estimación de cantidades y costos, así como el cartel de licitación.

**6-Proyecto Boulevard de Esparza:** Este Proyecto se encuentra en fase de replanteamiento, en razón de no poder ejecutarlo en el área propuesta de la ciudad de Esparza: calle de por medio entre la iglesia y el Parque Central de la ciudad.

Se elaboraron proyectos alternos en la ciudad tales como: mejoramiento del Boulevard de la Riviera de Esparza y restauración de los vitrales de la Iglesia de Esparza.

**7-Proyecto Reparación y Mantenimiento al Muelle de Quepos 2010:** se presenta a continuación un listado de los trabajos realizados en este muelle durante el periodo 2010. Se considera este proyecto en proceso.

- Reparación del rompeolas: se está en proceso de contratación para realizar el trabajo.
- Compra de tender de fibra de vidrio: se está en proceso de contratación para realizar el trabajo.

**8-Proyecto Reparación y Mantenimiento del Muelle de Puntarenas 2010:** se presenta a continuación un listado de los trabajos realizados en este muelle durante el periodo 2010. Se considera este proyecto en proceso.

- Instalación de nuevas defensas en el Muelle de Puntarenas: Se tramitó mediante orden de compra N° 25018. Se finalizó en un 100% este trabajo, con un costo de ₡7.850.000.
- Reparación del concreto de recubrimiento de las vigas transversales del puente de acceso, bases de bitas y la losa de concreto que constituye el piso del muelle: Se realizó

mediante orden de compra N° 25118. Se finalizó en un 100%, con un costo de ¢47.200.000.

- Compra de baquelitas para las defensas de los puestos de atraque N.4 y N. 5.
- Adquisición de luces marinas: Se gestionó orden de compra N° 25101, con un costo de ¢9.598.685,52 (\$17.926.39).
- Restablecimiento del sistema de protección catódica etapas 1 y 2: Se gestionó mediante orden de compra N° 24898. Finalizando en su totalidad la Etapa 1 de esta meta lo cual representa un 50% de lo programado, con un costo de ¢100.716.573,11 (\$187.792,11). La Etapa II se realizó mediante la Solicitud de Compra N. 401, y se concluyó con este proyecto en enero de 2011.

JUNTA PROMOTORA DE TURISMO



**¿Qué es la Junta Promotora?**

Es una unidad adscrita al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, dedicada a administrar los edificios del INCOP en Puntarenas, a la atracción de cruceros y a promover turísticamente la ciudad, la misma nació bajo la ley N° 8461.

**La Junta Promotora de Turismo de la Ciudad de Puntarenas tiene los siguientes deberes y atribuciones:**

a) Diseñar e implementar, en coordinación con el ICT, en su calidad de órgano rector en materia turística, la estrategia de atracción de cruceros al puerto de Puntarenas, incluso las acciones relacionadas con la promoción turística.

b) Promover, en coordinación con el ICT, la Cámara de Turismo de Puntarenas y la Municipalidad de Puntarenas, la actividad y prestación de servicios turísticos a nacionales y extranjeros, e impulsar el desarrollo de actividades de índole educativa, cultural, ambiental y deportiva, especialmente relacionadas con actividades acuáticas de otro tipo, tales como ferias gastronómicas y cualesquiera otras que promuevan el turismo en las zonas aledañas con potencial turístico de la ciudad de Puntarenas.

c) Administrar la Plaza del Pacífico, el edificio conocido como Capitanía de Puerto, el vehículo denominado Manuel Emilio y los trolebuses adquiridos como parte del proyecto Puntarenas por siempre, así como la denominada Casa de la Loma, que podrá ser arrendada o prestada para actividades de carácter comunal, de acuerdo con el Reglamento de uso y administración de los bienes muebles e inmuebles, que dictará al efecto la Junta Promotora, previa consulta a la Junta Directiva del INCOP.

d) Coordinar con las demás autoridades del INCOP, así como con otras instituciones públicas o privadas, la atención de los cruceros y turistas que arriben al puerto de Puntarenas.

e) Determinar el destino de los locales de la Plaza del Pacífico para su arrendamiento o préstamo; para ello, podrá suscribir contratos, con personas físicas o jurídicas, así como emitir los reglamentos requeridos para la correcta administración de los bienes confiados mediante esta Ley.

f) Suscribir convenios de cooperación con organismos públicos y privados dedicados a la promoción del turismo, actividades educativas, culturales y ambientales, así como a la limpieza y el ornato de la playa y las zonas aledañas con potencial turístico.

g) Formular y presentar, con el apoyo de los órganos especializados del INCOP, para conocimiento y aprobación de su Junta Directiva, el Plan de inversiones y el presupuesto anual necesario para el cumplimiento de sus fines, incluso los fondos necesarios para el mantenimiento, la operación y la vigilancia de las obras existentes y la construcción de nueva infraestructura, así como las labores de promoción, nacional e internacional, destinadas a la atracción del turismo y a proyectos de promoción de actividades educativas, culturales, ambientales y deportivas, así como a la limpieza y el ornato de la playa y las zonas aledañas con potencial turístico de la ciudad de Puntarenas; lo anterior, de conformidad con lo dispuesto por el inciso f), del artículo 15 de la presente Ley.

h) Dar por agotada la vía administrativa en los procedimientos en que correspondan, de acuerdo con el inciso c) del artículo 126 de la Ley General de la Administración Pública N° 6227, de 2 de enero de 1978.

**ACTIVIDADES REALIZADAS DURANTE EL 2010 POR LA JUNTA PROMOTORA DE TURISMO**

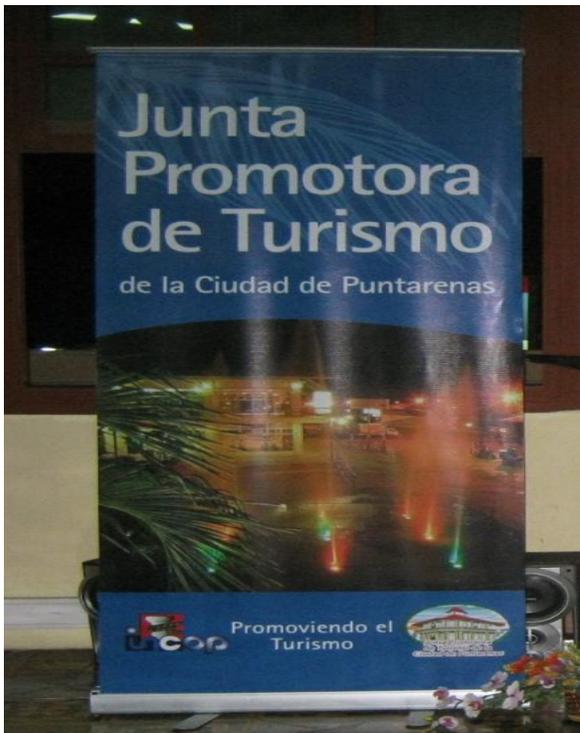
- 1- Lanzamiento de la Marca Ciudad EL PUERTO, la cual pretendió alcanzar los siguientes objetivos:
  - Puntarenas ya tiene su marca indeleble que nos identificará plenamente en todo el país.
  - A esa conclusión llegó la **Junta Promotora de Turismo**, al presentar a la comunidad Puntarenense la Marca El Puerto Lleno de Vida, **el 11 de febrero del 2010**.
  - **“El Puerto”** es el nombre que nos identificará como producto de marca y nos posicionará nuevamente en el mercado nacional. La actividad se realizó en la Junta Promotora con la presencia del Lic. Juan Carlos Borbón ICT, Ing. Urías Ugalde, Presidente Ejecutivo INCOP, Lic. Agnes Gómez Franceschi , Alcaldesa Puntarenas, Janina Ríos Olivares, Directora Administrativa, JPT y Lic. Ilianeth Canessa, Asesora en Mercadeo, JPT.



Instalación de Valla “Bienvenidos a la Ciudad de Puntarenas”:



Confección Material Publicitario:



**Lanzamiento: Tope 2010 y Estadio Lito Pérez:**



**Lanzamiento: Carnavales Puntarenas 2010:**



**Lanzamiento de la Marca El Puerto en el Área Metropolitana:**



**Presencia Marca el Puerto Actividad Multiplaza Junio 2010:**



Presencia de la Marca Ciudad El Puerto: En la Clásica Sol y Arena:



Rotulación Plaza del Pacífico:



Rotulación Capitanía:



Valla en Autopista San José-Caldera:



**Publicidad en Buses de:**

Alajuela Pista

Santa Ana Pista

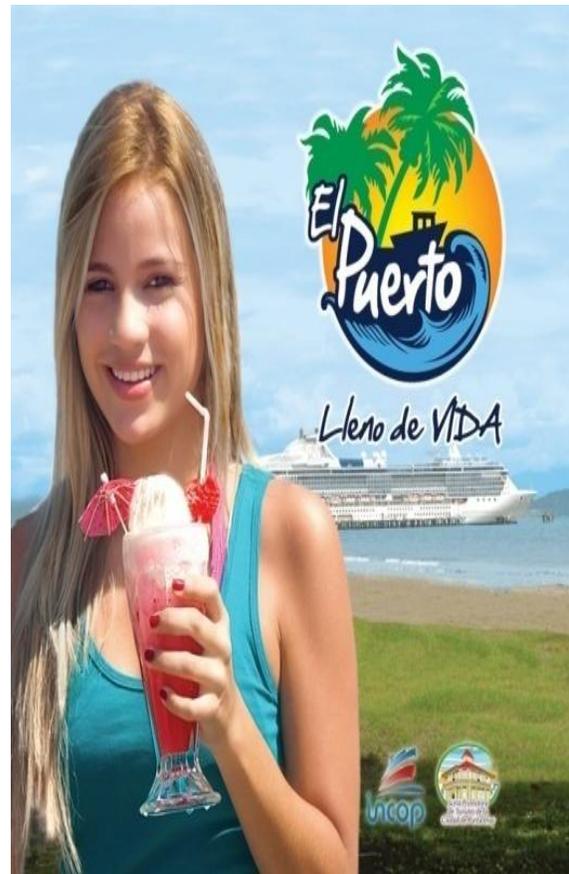
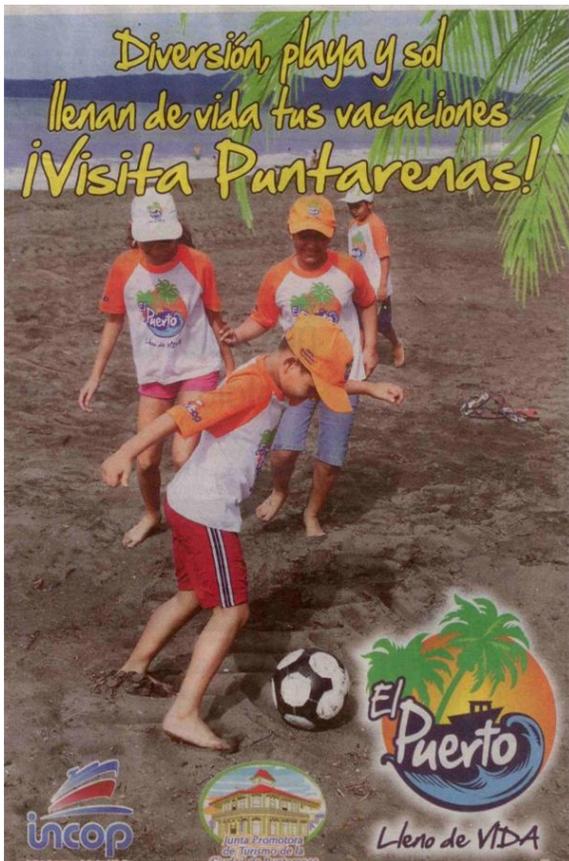
Aserri-Desamparados

Aurora de Heredia

Sabana -Cementerio



Anuncios en medios escritos:



**Apertura Oficina de Información Turística ubicada en la Antigua Capitanía:**



**Actividades culturales para los turistas:**



Actividad Navideña 2010:



## *GESTIÓN OPERATIVA*

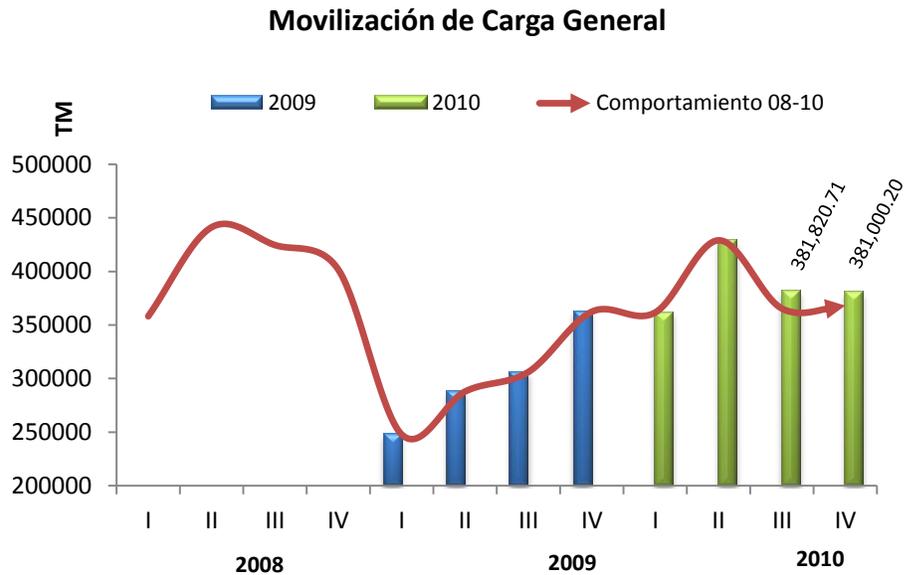


**Carga Movilizada (cantidad y composición)**

**Cantidad de Carga**

Mediante el análisis de la estadística portuaria elaborada por la Unidad Técnica de Supervisión y Control y los Estados de Hechos presentados por la Sociedad Portuaria de Caldera, se constató que la movilización de mercancías, realizada en la terminal de Puerto Caldera entre los meses de Julio y Diciembre del 2010 fue de **762.820,91 TM**, en contraste con el mismo período del año anterior (Julio-Diciembre 09), período en que se movilizaron **668.774,72 TM**. Si realizamos una comparación entre ambos períodos, se evidencia que durante el semestre de evaluación, se dio un incremento en la movilización de carga de un **14%** con respecto al mismo período del año anterior, cifra que es significativa.

**Gráfico N°1**



Fuente: INCOP

Si además realizamos una comparación con la carga manipulada durante el año 2009 que fue de 1.294.604,06 Tm, con respecto a la carga del año 2010 que fue de 1.553.631,46 Tm se evidencia un crecimiento de un 29 %.

La crisis económica mundial produjo una caída en la movilización de carga, la cual se ve reflejada del IV trimestre del 2008 al I trimestre del 2009. Sin embargo se puede observar un incremento progresivo en la movilización de carga, desde el primer trimestre del año 2009 hasta el IV trimestre del 2010 (recuperación económica), este crecimiento tiende a estabilizarse durante el III y IV trimestre del 2010, lo que se puede catalogar como un comportamiento normal en la movilización de mercadería en Puerto Caldera.

### **Movilización de contenedores TEUS**

Como esta es la unidad mundialmente utilizada para la contabilización de contenedores, se elaboró el siguiente cuadro:

**Cuadro N°6 Movilización de Contenedores TEUS**

Periodo	TEUS		Total
	Importación	Exportación	
2007	70.632	64.662	135.294
2008	86.855	83.041	169.896
2009	66.214	61.271	127.485
2010	82.636	72.671	155.307

Fuente: INCOP

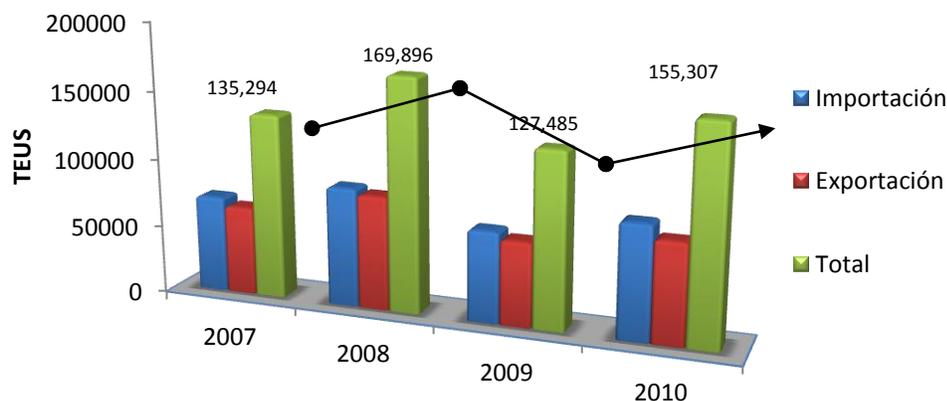
El movimiento de contenedores expresados en TEUS (unidades de contenedores equivalentes a 20 pies) durante el año 2010 fue de 155.307 TEUS, mostrando un crecimiento del 24 % respecto al mismo período del año anterior (2009), en el que se operaron 127.485 TEUS.

El movimiento de importación de contenedores durante el 2010 se contabilizó en 82.636 TEUS, lo que implica un crecimiento del 24 % respecto a 2009.

Del total de 155.307 TEUS operados durante el período 2010, 82.636 TEUS (53%) corresponden a TEUS importados y los restantes 72.671 (46 %) a TEUS exportados.

**Gráfico N°2**

**Movilizacion de Contenedores (TEUS)**



Fuente: INCOP

**Movilización de Vehículos**

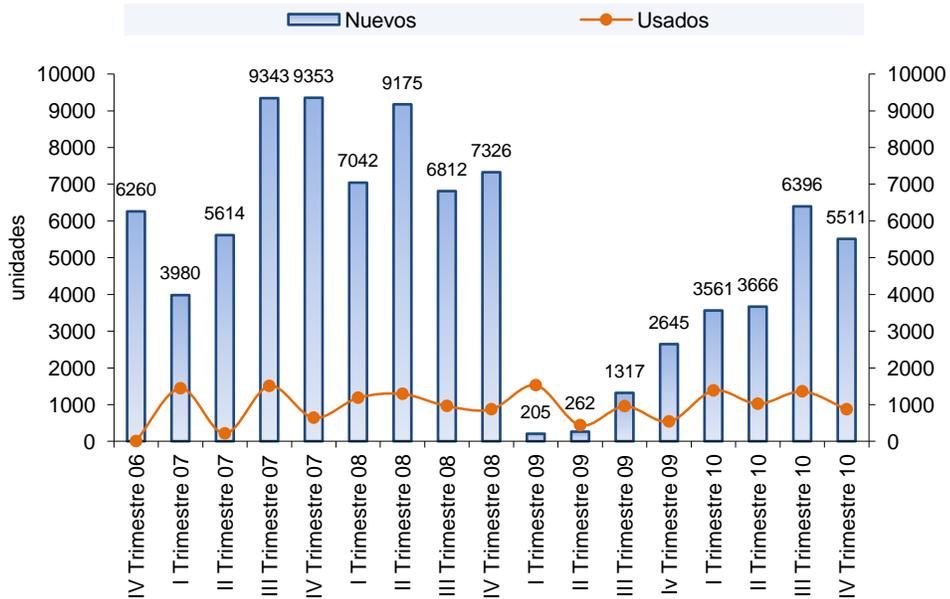
Con respecto a los vehículos que ingresan al país a través de Puerto Caldera, durante el II semestre se experimentó un incremento en la importación de vehículos nuevos versus vehículos usados.

En el segundo semestre ingresaron un total de 14.142 vehículos, de los cuales el 84% corresponde a vehículos nuevos (11.907 unidades) y el 15 % a vehículos usados (2.235 unidades).

La siguiente gráfica muestra la relación existente entre la movilización de vehículos nuevos versus vehículos usados en Puerto Caldera, así como la recuperación parcial del sector automovilístico.

**Grafico N°3**

Movilización de Vehículos Nuevos vrs Usados



Fuente: INCOP

Para el semestre en evaluación se ha experimentado un crecimiento importante en la movilización de vehículos a través de Puerto Caldera, con respecto al semestre anterior; si comparamos el total anual movilizado durante el año 2009, que fue de 7.901 unidades, versus 23.777 unidades movilizadas en el 2010 obtenemos un crecimiento del 200%; estas cifras son muy similares al II semestre del año 2008 considerado un año de auge en el sector automovilístico por sus ventas.

**Figura N°3**

Movilización de Vehículos Nuevos en los patios durante el Semestre en evaluación



### **Cantidad de gráneles movilizados**

La estadística portuaria presentada por el concesionario y validada por la UTSC, relativa a las operaciones de carga y descarga de graneles para el período de estudio (Julio-Diciembre 2010), indica que la SPGC S,A movilizó un total de 817.686,38 TM., las cuales están distribuidas de la siguiente manera:

- 803.416,71 Toneladas métricas corresponde a graneles sólidos, un 98,3 % de total de los graneles movilizados en el puerto; si esta cantidad la comparamos con el semestre anterior donde se movilizaron 954.589,55 Tm representa un decrecimiento de un 15%.
- 13.940,06 Toneladas métricas de granel líquido que representan un 1,7% del total de gráneles movilizados si esta cantidad la comparamos con el semestre anterior donde se movilizaron 4.749,55 Tm representa un crecimiento de un 193 %, este crecimiento se debe principalmente a la importación de bunker que realiza la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE) para alimentar la planta de generación eléctrica Garabito, ubicada en Montes de Oro, Puntarenas.
- 329,61 Toneladas métricas de sludge, cuya participación tiene un porcentaje de un 0,04% del total de graneles, si esta cantidad la comparamos con el semestre anterior donde se movilizaron 975,54 Tm representa un decrecimiento de un 66%.

En general la movilización de graneles durante el semestre en estudio decreció un 14 % respecto al semestre anterior (Ene10-Jun10).

En el siguiente cuadro se detallan las toneladas métricas movilizadas durante el primer y segundo semestre del año 2010:

**Cuadro N°17**

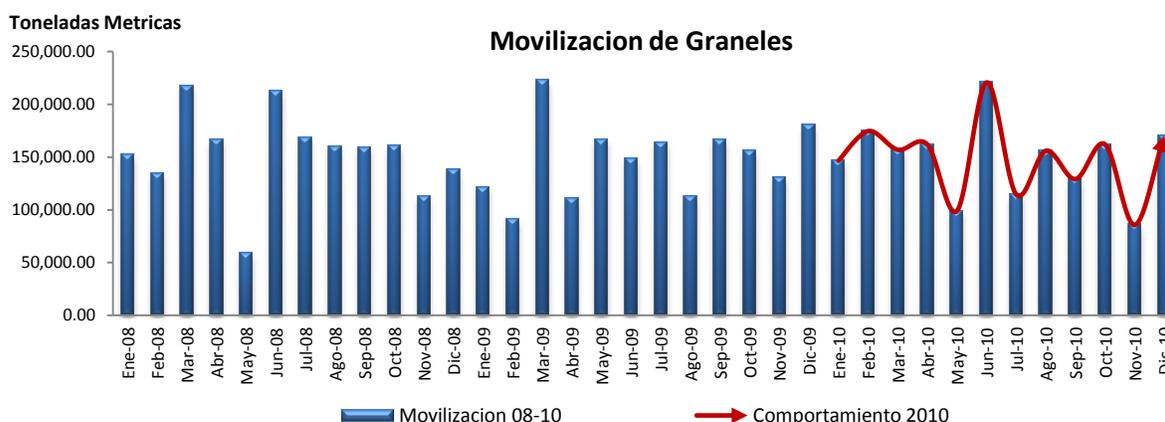
Periodo	Toneladas Métricas	
	2010	
I Semestre 2010	ene-10	146.761,90
	feb-10	174.711,09
	mar-10	157.009,13
	abr-10	162.004,96
	may-10	99.029,34
	jun-10	220.797,69
	II Semestre 2010	Jul-10
Ago-10		156.028,87
Sep-10		129.207,12
Oct-10		162.147,18
Nov-10		85.668,88
Dic-10		170.317,81
Total II Semestre 2010		817.686,38
Total Anual	1.778.000,49	

Fuente: INCOP

Esta disminución en la movilización de carga durante el semestre en estudio, se ve reforzada con una reducción del número de motonaves mensuales que arribaron al puerto y también el promedio de tonelaje movilizado por nave, contrastando la información con periodos anteriores, podemos concluir que ingresaron un menor número de motonaves, y éstas a su vez venían con menos carga.

El siguiente gráfico muestra la evolución en la movilización de graneles de Enero 2008 a Diciembre 2010.

**Gráfico N°11**



Fuente: INCOPI

En el gráfico anterior se observan periodos (meses) con una importante movilización de graneles, esto se debe a que las políticas sobre la reducción temporal de aranceles facilitan la importación de granos básicos en periodos donde no se cuenta con producto nacional, lo que provoca un aumento puntual en la cantidad de graneles movilizados.

A la fecha los comerciantes de granos se ven obligados a adquirir primero la producción nacional para después contar con la reducción en el pago de los tributos en las compras al exterior, a través del reglamento a la ley de requisitos de desempeño para la importación de frijol y maíz blanco con arancel preferencial en caso de desabastecimiento. (Gaceta N°40 del 26 de febrero del 2010).

Durante el periodo del mes de octubre a noviembre del 2010, se evidencia una disminución en la movilización de graneles comestibles principalmente maíz, que luego crece en el mes de diciembre por la importación de Bunker hecha por La Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE) para alimentar la planta de generación eléctrica ubicada en Montes de Oro, Puntarenas.

Sin embargo al realizar una comparación del tonelaje total de graneles movilizados durante todo el año 2009 que fue 1.769.126,07 tm de versus el total de graneles movilizados durante el año 2010 que fue de 1.778.000,49 tm, se evidencia que no existe una diferencia significativa para la movilización de graneles por el puerto para ambos periodos. (Menos de 1%)

**Composición**

Con respecto a los tipos de graneles movilizados a través de Puerto Caldera por la concesionaria SPGC S.A. se puede concluir que durante el período de estudio se movilizaron 611 579,62 TM de graneles comestibles, en el caso de los no comestibles se movilizaron un total de 198 305,81 TM.

El siguiente cuadro muestra en detalle la composición por tipo de granel movilizado en Puerto Caldera del 2006 al 2010.

**Cuadro N° 18**

Tipo de Granel	Período 2007-2010				
	2006	2007	2008	2009	2010
Comestible	611.471,30	1.495.133,59	1.368.843,11	1.318.361,14	1.320.068,40
No Comestible	186.124,97	457.256,41	457.073,34	437.968,24	437.608,35
Granel Líquido	21.498,55	92.318,62	14.273,12	10.682,73	20.323,74
Total (TM)	819.094,82	2.044.708,62	1.840.189,57	1.767.012,11	1.778.000,49

Fuente: INCOP

En el período anterior (Enero-Junio 2010) se movilizaron 708 687,83 TM de graneles comestibles, lo que evidencia un decrecimiento del 12 %, respecto al semestre en estudio.

En el caso de los graneles líquidos, tuvieron un crecimiento importante (20%) con respecto al mismo semestre del año anterior debido al ingreso de Bunker.

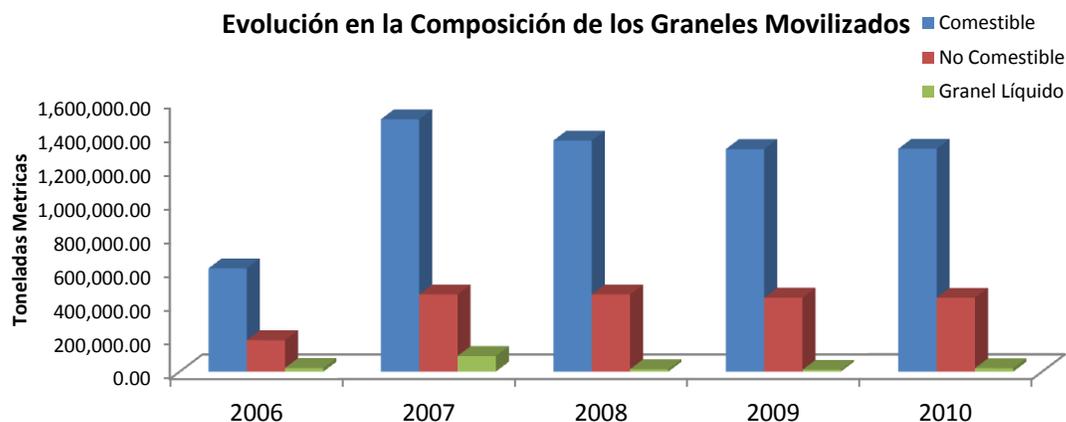
Se espera que la movilización de este producto sea sostenida durante los años 2011 y 2012, ya que la estrategia de RECOPE es importar Bunker a través de Puerto Caldera mientras se construye un ducto que trasladará el bunker de la antigua Fertica hasta la planta de generación eléctrica del ICE en Montes de Oro Puntarenas., el cual se estima que opere en el último trimestre del 2012.

Según Luis Carlos Solera Jefe de estudios económicos de RECOPE: “En este momento no podría indicarse que porcentaje del suministro se realizará por Caldera pues eso se decidirá con base en los precios de importación por el Pacífico, la disponibilidad del puerto y otras situaciones logísticas”

**Figura N° 13 Descarga de Bunker Puerto Caldera**



**Gráfico N°12**

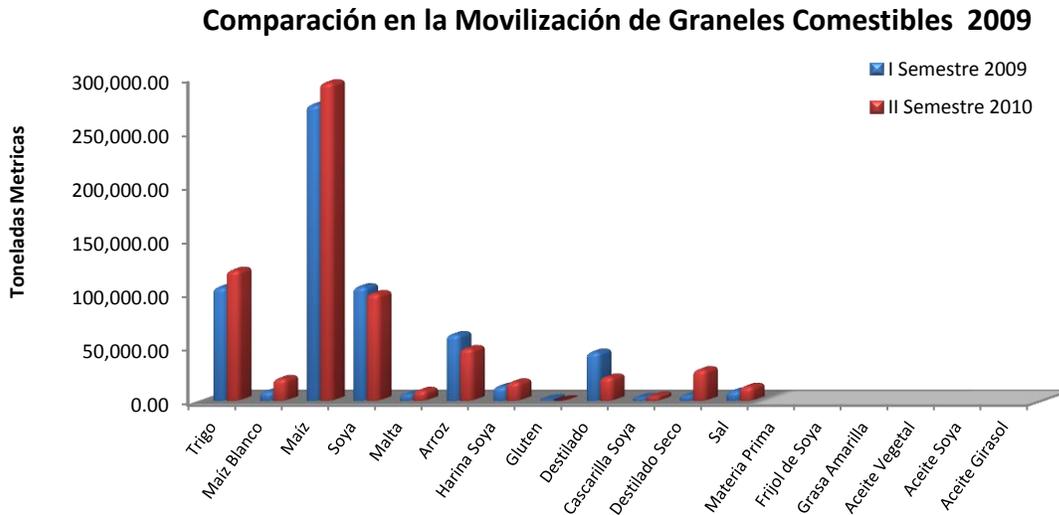


Fuente: INCOP

El gráfico anterior muestra los tipos de graneles movilizados a través de Puerto Caldera, predominan en un promedio del 75% los graneles sólidos comestibles (maíz, trigo, soya, arroz), seguidos por los no comestibles en un 25 %, entre ellos podemos citar Yeso, Fertilizantes, Coke entre otros y en un porcentaje menor (1%) los graneles líquidos principalmente diesel, Sludge y durante el semestre en estudio Bunker.

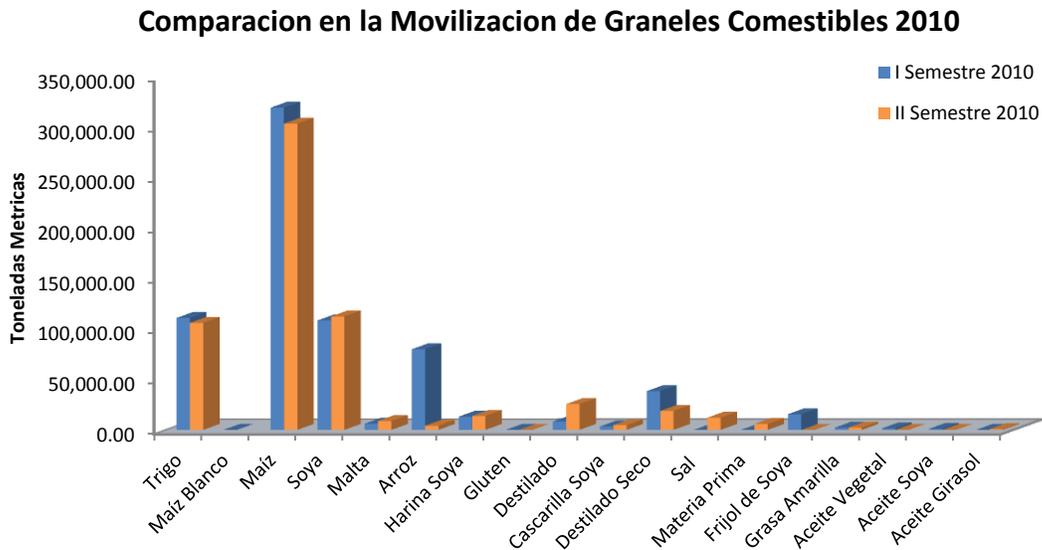
Como predominan en la movilización total de granos a través de Puerto Caldera los graneles sólidos comestibles, y se registró un decrecimiento durante el semestre en estudio, se construyeron los siguientes gráficos:

**Gráfico N°13**



Según el Señor José Alvarado de Cámara Costarricense de Importadores de Graneles (CACIGRA), el mayor o menor ingreso de graneles comestibles durante un semestre u otro viene dado por la importación de arroz el cual está estrechamente ligado a las condiciones de producción nacional.

**Gráfico N°14**

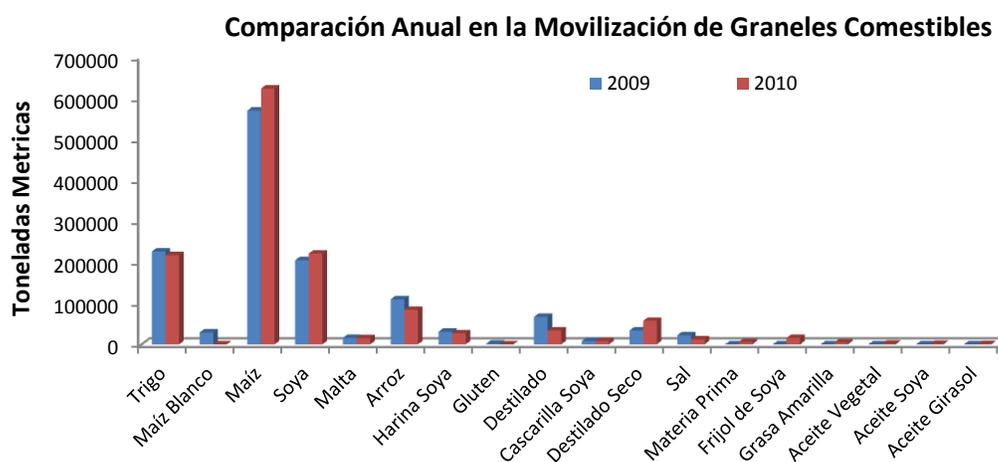


Fuente: INCOP

Según José Alvarado Presidente de la Cámara Costarricense de Importadores de Graneles (CACIGRA), los buques graneleros con maíz, trigo, frijol, etc. se adquieren por anticipado y no se ven afectados por variables de tiempo, producción o clima, su arribo se programa cada 29 días, según órdenes de compra entre CACIGRA y las líneas navieras que transportan los graneles.

Durante el semestre en estudio predomina la movilización de maíz amarillo (49%), siendo el maíz el producto de mayor importación en Puerto Caldera con un total de 303 712,25 Toneladas métricas movilizadas durante el semestre en estudio.

**Gráfico N°15**



Fuente: INCOP

Para el año 2009 se movilizaron 598 523,44 toneladas de maíz, mientras que para el año 2010 se movilizaron 623 070,04 toneladas de maíz, si comparamos estos dos períodos nos da como resultado que para el año 2010 se movilizó alrededor de un 4% más de maíz respecto al 2009.

El maíz amarillo, es el principal producto de importación agrícola pues es usado como materia prima para la elaboración de concentrados para ganado, cerdos y pollos; el país compra casi 600.000 toneladas anuales de ese cereal a Estados Unidos. El país dejó de producir ese grano hace 20 años, pues era más barato importarlo que sembrarlo.

También es importante mencionar que el destilado seco al igual que la malta han tenido un incremento en la participación de un 5% en los graneles comestibles movilizadas en el puerto.

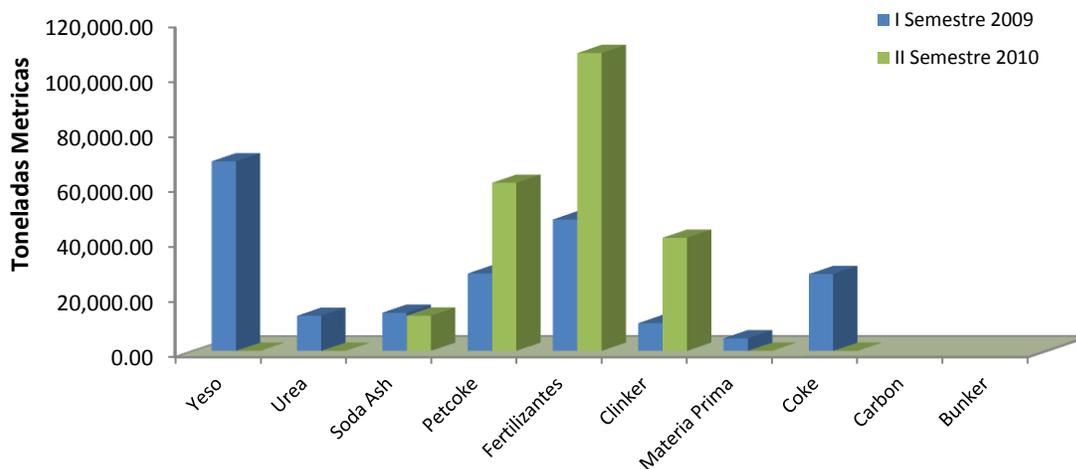
El comportamiento de las importaciones de granos comestibles (Maíz, Trigo, Arroz, Frijol etc.) de un año a otro está en función de la producción nacional y niveles de inventario existentes.

Con respecto a la composición de graneles sólidos no comestibles se denota en el siguiente gráfico un crecimiento porcentual en los últimos años de petcoke, mientras que los fertilizantes presentan

una disminución con un leve repunte en este semestre, sin embargo representa un 40% del total de los gráneles no comestibles movilizados en el puerto.

**Gráfico N°16**

**Comparacion en la Movilizacion de Graneles No Comestibles 2009**

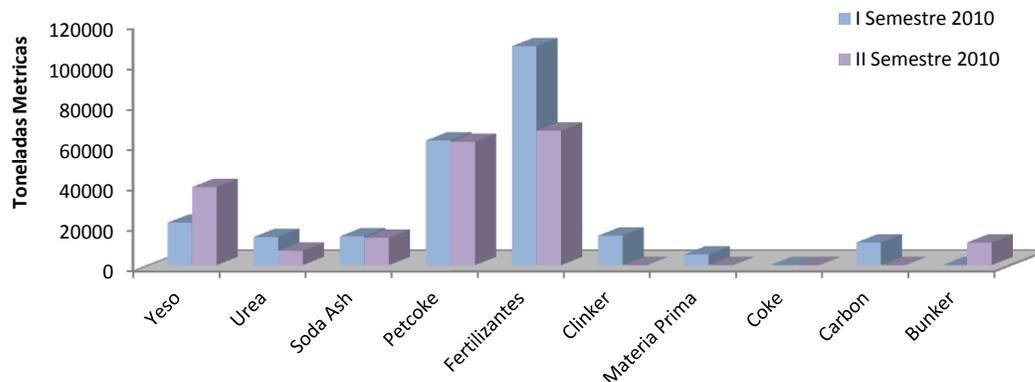


Fuente: INCOP

El Clinker es la principal materia prima de la que se obtiene el cemento, en años anteriores el Clinker se clasificaba como “químicos”, durante el período 2009 se empezó a clasificar por separado debido a su participación dentro del total de graneles no comestibles, al cierre del período 2009 se registró un participación del 12 % y para el año 2010 un 3 %.

**Gráfico N°17**

**Comparacion en la Movilizacion de Graneles No Comestibles 2010**



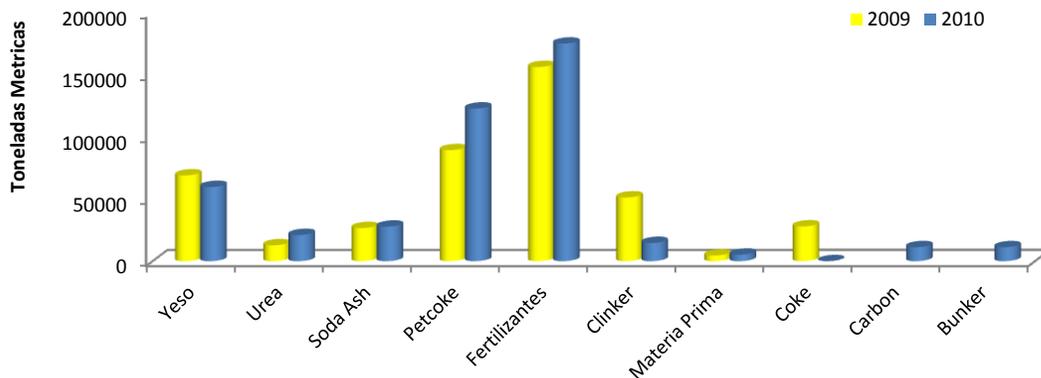
Fuente: INCOP

El petcoke o coke de petróleo es una forma sólida de carbón, producido a partir de la descomposición térmica y polimerización de los residuos que derivan de la destilación del petróleo crudo; es un tipo de combustible bituminoso que bajo condiciones normales es químicamente estable y no reactivo, pero su combustión genera óxidos de carbono y azufre.

El petcoke al ser quemado con carbón, resulta una excelente alternativa para las plantas de generación eléctrica, principalmente porque permite reducir los costos entre un 30% y un 45%.

**Gráfico N°18**

**Comparación Anual en la Movilización de Graneles no Comestibles**



Fuente: INCOP

**Productividad**

Por parte de la SPC, S. A., en lo referente a los rendimientos exigidos, de conformidad con lo que establece el Plan de Gestión aprobado, y según lo establecido en el numeral No.83 del Reglamento General de Servicios Portuarios en lo que respecta a la movilización de contenedores por hora; la productividad es un elemento de suma importancia para medir la eficiencia del Puerto y el rendimiento del mismo. Como una medida de productividad se utiliza la cantidad de movimientos de contenedores por hora en el proceso de descarga.

La productividad promedio para el semestre en evaluación es de **36 Mov/h** tasada por Buque, con este resultado se satisfacen los requerimientos establecidos para los buques porta contenedores.

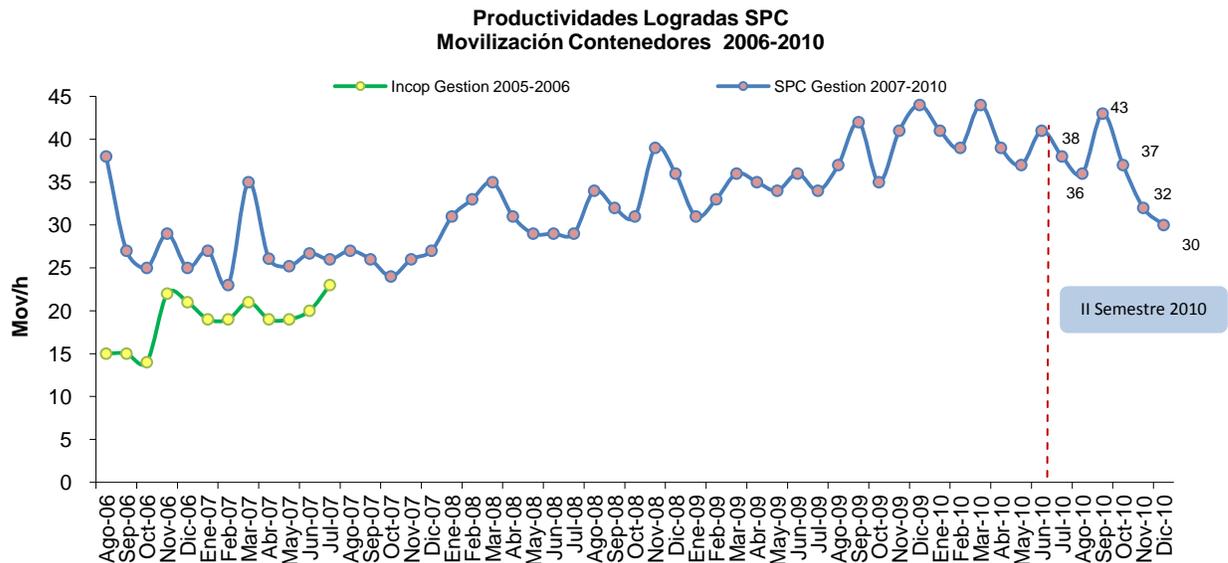
**Cuadro N°7**

SPC	Periodo	Importado	Exportado	Productividad
	Mes	Mov	Mov	Mov/h
Semestre en estudio	jul-10	4079	3658	38
	ago-10	4462	4114	36
	sep-10	4206	4470	43
	oct-10	4591	3871	37
	nov-10	4612	3554	32
	dic-10	4521	4190	30

Fuente: INCOP

Con base a estos resultados de productividad obtenidos, se construyó el siguiente gráfico el cual muestra la productividad promedio por buque/mes en el semestre en evaluación, para las operaciones de exportación e importación de contenedores.

**Gráfico N°4**



Fuente: INCOP

Con el paso del tiempo, y la utilización del equipamiento adecuado, los rendimientos obtenidos por el concesionario en el manejo de contenedores se han incrementado, obsérvese que se ha dado un aumento en la productividad promedio en alrededor de un 70 % desde el inicio de la concesión con respecto a la gestión del INCOP.

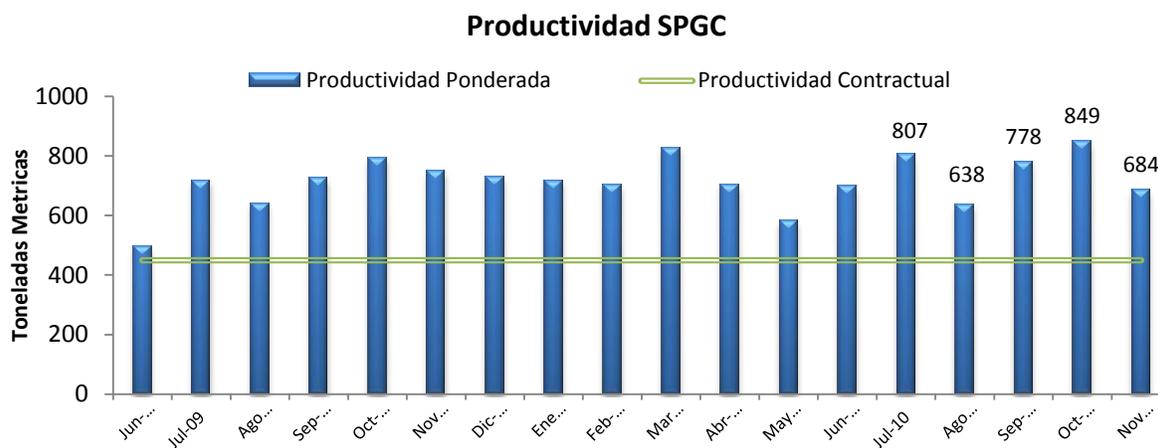
Sin embargo en los últimos meses (noviembre y diciembre 2010) se a presentado una leve disminución en la productividad, esta condición responde a problemas con la carga o las grúas de los barcos. Según informes de la Gerencia de Operaciones del concesionario, durante estos meses se dio el arribo de varios buques de la compañía CMA CGM proveniente de la costa pacífica con una distribución de estiba atípica, lo que produce dificultades en la operación ya que solamente puede operarse con una grúa, lo que lentifica la operación.

La productividad observada de SPGC medida durante un período definido, y se utiliza como unidad de medida de la eficiencia portuaria las Toneladas Métricas/hora (TM/h).

El siguiente gráfico muestra una comparación de la productividad del concesionario versus la productividad contractual, el cual muestra una adecuada eficiencia en lo que se refiere a la planificación y logística operativa del concesionario, para ofrecer mejores rendimientos de descarga en pro de agilizar la cadena portuaria.

El promedio ponderado mensual para el período de estudio es de 757 TM/h.

**Gráfico N°19**



Fuente: INCOP

En este gráfico se puede observar que durante el semestre, específicamente en los meses de julio y octubre se ha producido un incremento de la productividad. El aumento de la productividad está relacionado con el uso de la grúa Móvil (LHM 500) que en combinación con su almeja de 35 m<sup>3</sup> y la tolva de 70 m<sup>3</sup>, permite cargar a dos camiones a la vez, este sistema en conjunto puede lograr rendimientos de descarga mayores a 450 Tm/h.

**Figura N° 14 Medición de la productividad de los buques graneleros durante el semestre en evaluación**



**Cantidad de Buques SPC**

Durante el período de estudio ingresaron a Puerto Caldera un total de 180 Buques Portacontenedores, lo que representa un 75 % del total de las motonaves que arribaron al puerto, en promedio ingresan por mes 30 motonaves porta contenedores.

**Cuadro N°8**

	Periodo 2010	Portacontenedores
II Semestre 2010	Julio	28
	Agosto	29
	Septiembre	28
	Octubre	33
	Noviembre	31
	Diciembre	31
	<b>Total</b>	<b>180</b>

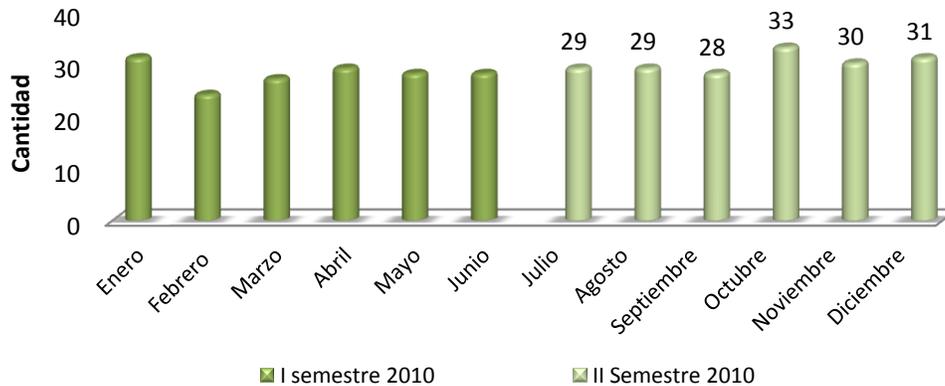
Fuente: INCOP

El siguiente gráfico muestra la cantidad de buques portacontenedores que arribaron al puerto durante el II semestre del 2010. En el I semestre del 2010 arribaron un total de 162

portacontenedores, mientras que para el segundo semestre arribaron un total de 180 motonaves portacontenedores, lo que representa un crecimiento del 11 %.

**Gráfico N°5**

**Arribo de Buques Porta Contenedores año 2010**



Fuente: INCOP

El promedio del Tonelaje de Registro Bruto (TRB\*) de los buques portacontenedores es de 19.423, sobre este tonelaje se aplican las tarifas para diferentes servicios brindados en el muelle. La Organización Marítima Internacional, OMI recomienda su utilización como parámetro en convenios, leyes y reglamentos; también como base para datos estadísticos relacionados con el volumen total o capacidad utilizable de los buques mercantes.

Por otra parte las motonaves que arribaron al puerto tienen una eslora promedio de 182 m.

**Figura N° 5 Buque Portacontenedor**



Obsérvese el buque portacontenedores Maersk WISMAR, sus características de eslora, manga y calado lo definen como la motonave modelo que arriba al puerto.

**Cantidad de Buques SPGC**

Durante el período de estudio ingresaron a Puerto Caldera un total de 40 buques graneleros, lo que representa alrededor de un 25 % del total de las motonaves que arribaron al puerto, en promedio ingresan 7 buques graneleros por mes. En el siguiente cuadro muestra el detalle de las motonaves:

**Cuadro N°19**

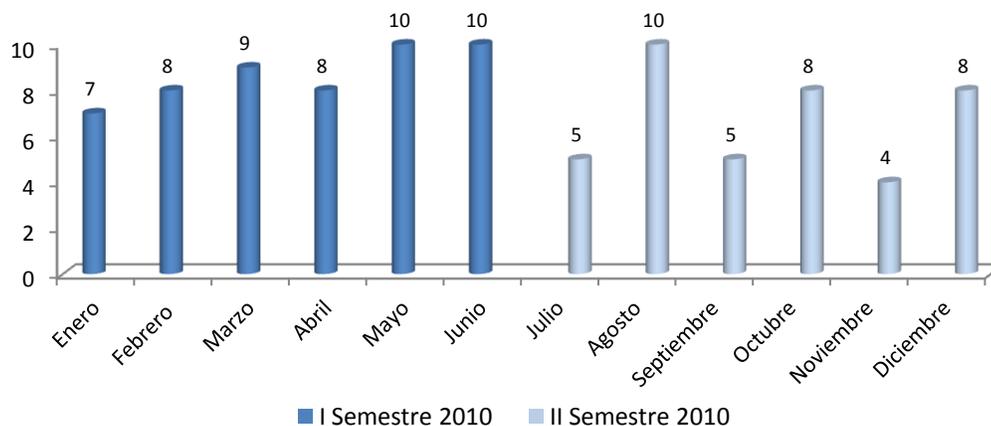
II Semestre 2010	Periodo 2010	Graneleros
	Julio	5
Agosto	10	
Septiembre	5	
Octubre	8	
Noviembre	4	
Diciembre	8	
<b>Total</b>	<b>40</b>	

Fuente: INCOP

El siguiente gráfico muestra el arribo de buques graneleros durante el I y II semestre del año 2010, en el mismo período del año anterior (Julio-diciembre 2009) arribaron un total de 59 motonaves, mientras que para este semestre arribaron un total de 40 motonaves, lo cual evidencia un decrecimiento de alrededor de un 30 %.

**Cuadro N°20**

**Arribo de Buques Graneleros**



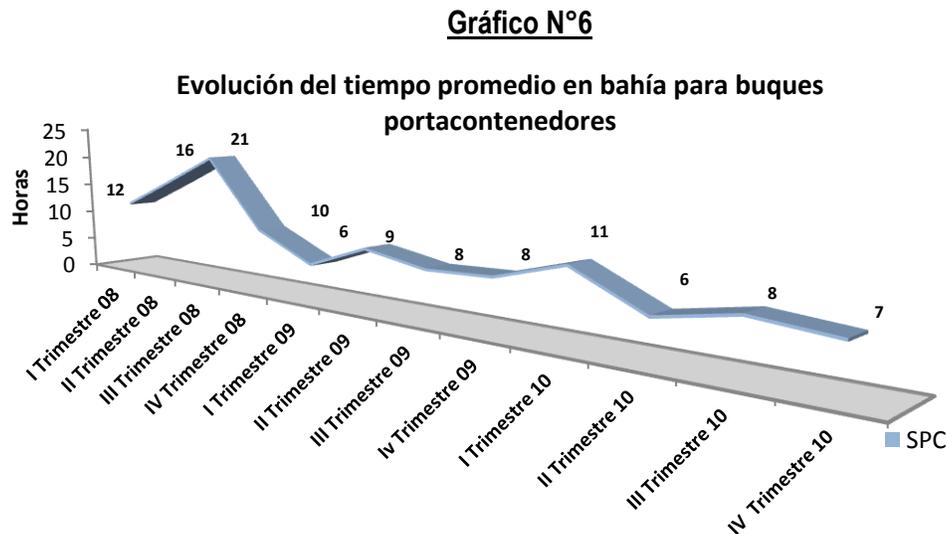
Fuente: INCOP

El promedio del tonelaje de registro bruto (TRB\*) de los buques Graneleros es de 28.304,75 sobre este tonelaje se calcula el precio de las tarifas a para los diferentes servicios en el muelle.

Por otra parte estas motonaves que arribaron al puerto tienen una eslora promedio de 191 m.

### Tiempos de espera SPC

Una gestión razonable, en la operación de los buques portacontenedores de la Sociedad Portuaria de Caldera ha permitido la reducción de los tiempos de espera en bahía; con el fin de conocer la evolución del tiempo de espera promedio en bahía para las SPC S.A desde el I trimestre del año 2008 hasta el IV Trimestre del 2010 se elaboró el siguiente gráfico:



Fuente: INCOP

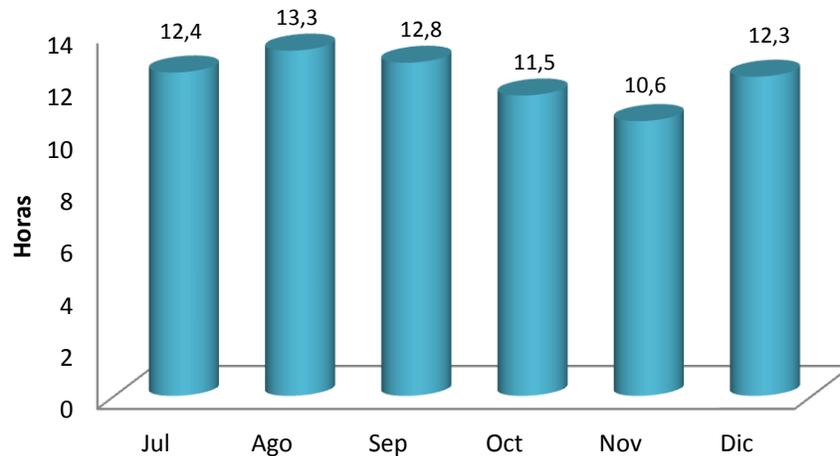
Para el II y III Trimestre del 2008, los tiempos de espera eran excesivos debido a que se trabajaba con solo dos puestos de atraque, ya que en el puesto N°1 se acumulaba un banco de arena, con el agravante de estar obligado a dar prioridad a las embarcaciones con pasajeros, por otra parte se debía utilizar naves más pequeñas para transporte de contenedores.

Con el inicio de las actividades de dragado de mantenimiento, se recuperaron los calados de la terminal y se puede observar como en el IV trimestre del 2008, los tiempos de espera en bahía comenzaron a reducirse sustancialmente, estableciéndose en un promedio de 7,5 horas para buques portacontenedores en el semestre de estudio.

El tiempo de promedio de atraque de los buques, se define como el tiempo transcurrido entre el amarre y desamarre del buque (Estadía en muelle), en cual es un indicador operacional ampliamente utilizado en los puertos, el siguiente gráfico muestra tal condición:

**Gráfico N° 7**

**Promedio del Tiempo Atracado de Buques Portacontenedores**



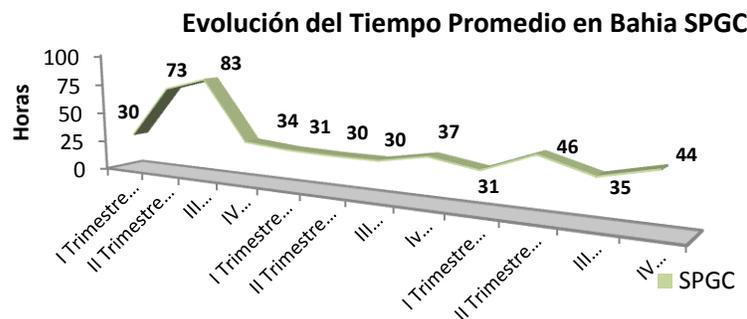
Fuente: INCOP

Este indicador mide la duración promedio para la atención de un buque portacontenedores, durante el semestre en estudio los buques containeros tuvieron un promedio aproximado de estadía en el muelle de 12 horas.

### **Tiempos de espera SPGC**

Con el fin de conocer la evolución de tiempo promedio en bahía para buques graneleros, se elaboró el siguiente gráfico que comprende el período entre el I trimestre del año 2008 hasta el IV Trimestre del 2010

**Gráfico N°8**



Durante el semestre en estudio los buques graneleros tuvieron un promedio de estadía en el muelle de alrededor de un día y medio (39,5 horas).

En este gráfico se puede observar como en el II y III Trimestre del 2008 los tiempos de espera aumentaron por el atraso en el dragado del puerto, en ese entonces se trabajaba con solo dos puestos de atraque, ya que el puesto N°1 acumuló un banco de arena de alrededor de 80 metros de frente, que cuando bajaba la marea se convertía en una ampliación de la playa Caldera. Dicha disminución en el puesto de atraque obligó a los buques graneleros a esperar hasta dos o más días en la bahía o bien a las navieras a entrar con graneleros menos cargados.

Con el inicio de las actividades de dragado de mantenimiento, establecidas como un requisito contractual por parte del concesionario y del INCOP, se recuperaron los calados de la terminal y por ende se han minimizado los tiempos de espera, hasta llegar a un promedio de 30 horas para buques graneleros en el año 2009.

Actualmente la situación normal de los puestos de atraque es ofrecer la posibilidades de atraque inmediato para la mayoría de los buques graneleros que llegan al puerto, en caso contrario este tiempo de espera se ha reducido considerablemente, el tiempo promedio en bahía para los buques de graneles para este semestre es de 39,5 horas.

Durante el III y IV trimestre del 2010, se experimentó un aumento en el tiempo de espera en bahía de los buques graneleros, esto es normal pues coincide con el inicio de la temporada lluviosa, la cual es una variante ambiental que afecta la operatividad de descarga de gráneles y estipulada por el reglamento de servicios portuarios del INCOP como una demora ambiental no imputable al concesionario.

Según el balance de la temporada lluviosa del Instituto Meteorológico Nacional, esta temporada fue muy intensa debido a la influencia del fenómeno La Niña, la cual afectó principalmente el valle central y el pacífico central y sur generando un régimen de precipitación de larga duración

# INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

## Memoria Institucional 2010

acompañado de tormentas eléctricas, los meses setiembre y octubre fueron catalogados como los meses más lluviosos del año 2010, por lo tanto las operaciones de descarga de graneles se vieron afectadas durante el segundo semestre del 2010.

### **Actualización del Modelo SPC**

El 19 de mayo de 2010 la UTSC mediante oficio No. SUB-UTSC-0202-2010 solicitó al Concesionario que de acuerdo con reunión efectuada se debía entregar la corrida del Modelo Financiero de SPC S.A.

La entrega de la corrida del Modelo financiero por parte de SPC, S.A. se realizó mediante oficio GG-014-2010 del 20 de mayo de 2010. Asimismo la UTSC en el oficio No. SUB-UTSC-2010 del 21 de mayo de 2010, le comunica al Sr. Ricardo Ospina León, Gerente General de SPC S.A. que el Modelo Financiero aportado carece de la correspondiente TIR, por lo tanto su representada deberá correr nuevamente y en forma completa el modelo financiero y generar la respectiva TIR.

En respuesta a la solicitud de la UTSC el 28 de mayo de 2010 con oficio GG-073-2010 el Sr. Ospina expone que no es posible cumplir el requerimiento porque con la información y las observaciones establecidas en el oficio GG-014-2010 los resultados arrojaron un VAN sumamente negativo y por lo tanto la TIR se indefinía dado que su valor es menor a cero.

El modelo fue actualizado al 31 de diciembre del 2009, por el área financiera de la Unidad Técnica de Supervisión y Control, se obtuvo un Valor Actual Neto (VAN) positivo de \$5.353.075, con una tasa de descuento del 15%, para lograr como producto final una Tasa Interna de retorno (TIR) del proyecto de 44,02%, que está por encima de la tasa establecida en el contrato de 14,30% y de acuerdo a este resultado no se presentaba desequilibrio en el contrato.

La actualización del modelo financiero fue presentada por la Unidad Técnica de Supervisión y Control a la Junta Directiva en sesión N°3673 del 27 de octubre del 2010 donde toma un acuerdo único al respecto y lo traslada a la Gerencia General con el Oficio 197-2010 de fecha 9 de diciembre del 2010.

### **Actualización del Modelo SPGC**

La actualización del modelo financiero fue presentada por la Unidad Técnica de Supervisión y Control y aprobada por la Junta Directiva en la sesión No 3590, celebrada el 24 de setiembre del 2009, se obtuvo un Valor Actual Neto (VAN) positivo de \$2.993.233, con una tasa de descuento del 15%, para lograr como producto final una Tasa Interna de retorno (TIR) del proyecto de 17,53%, que está por encima de la tasa del refrendo del contrato de 17,52%. Vale la pena mencionar que fue criterio de la administración que, de acuerdo a este resultado no se presentaba desequilibrio en el contrato, como lo indicaba el concesionario en su petitoria de reequilibrio del mismo.

El 15 de octubre de 2009, fue recibido en la Secretaría de Junta Directiva el Recurso de Revocatoria (Oficio No. GG-096-2009), mismo que fue trasladado a la Unidad Técnica de Supervisión y Control, la cual con oficio SUB-UTSC-560-2009 del día 25 de noviembre de 2009, emite las recomendaciones correspondientes, y dirige dicho oficio a la Gerencia General de INCOP.

para que el mismo sea puesto de conocimiento de la Junta Directiva, quien resuelve el recurso rechazándolo, y lo comunica al concesionario. Además, el 07 de diciembre de 2009, mediante oficio SUB-UTSC-581-2009, se remite a la SPC S.A., el informe del Análisis del Modelo Financiero de la Terminal Granelera de Puerto Caldera, realizado por el Dr. Arnoldo Camacho, consultor contratado a través de IMNSA.

El concesionario invocó su derecho a solicitar una conciliación el 18 de diciembre del 2009.

### **Actualización del Modelo Financiero SAAM**

El 17 de marzo del 2010, la Concesionaria SAAM Costa Rica, S.A., con el oficio HF009/10, presenta a la Sub-gerencia del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), la “Actualización Modelo Financiero Oferta 2009”, con la información impresa y en formato digital. Esto conforme con el Acuerdo No 2 tomado por la Junta Directiva del INCOP, en sesión No 3601, celebrada el 17 de noviembre del 2009.

El modelo fue actualizado al 31 de diciembre del 2009, por el área Financiera de las concesiones de la Unidad Técnica de Supervisión y Control, se obtuvo un Valor Actual Neto (VAN) positivo de \$1.771.960, con una tasa de descuento del 10%, para lograr como producto final una Tasa Interna de retorno (TIR) del proyecto de 14,80%, que está por encima de la tasa establecida en el contrato de 12,73% y que de acuerdo a este resultado no se presentaba desequilibrio en el contrato.

La actualización del modelo financiero fue presentada por la Unidad Técnica de Supervisión y Control a La Junta Directiva en sesión N°3673 del 27 de octubre del 2010 donde toma un acuerdo único al respecto y lo traslada a la Gerencia General con el Oficio 197-2010 de fecha 9 de diciembre del 2010.

## *SITUACION ECONOMICA*

*AÑO 2010*

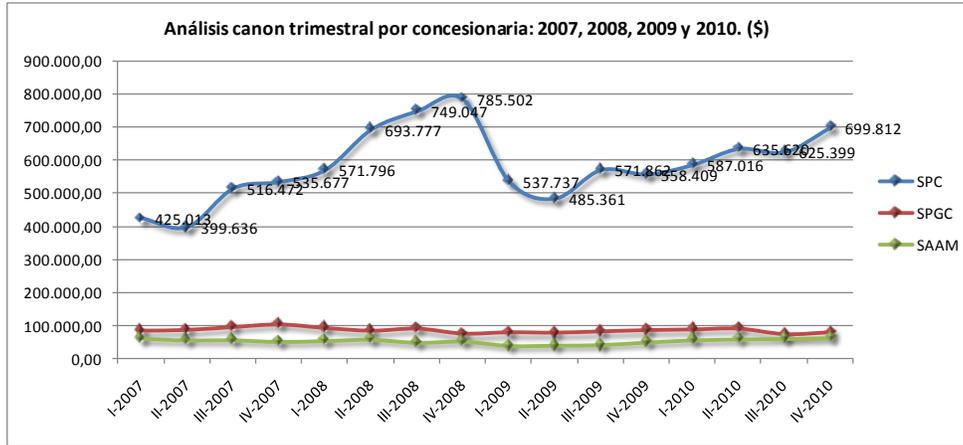


# INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

## Memoria Institucional 2010

### INGRESOS POR CANON

En el periodo 2010 los ingresos acumulados por concepto de canon presentaron un incremento del 17,54%, con respecto al año anterior, comportamiento explicado principalmente por un mayor dinamismo en la actividad productiva en la mayoría de los sectores, lo que se evidenció mediante aumento de las exportaciones e importaciones. Esta situación confirma el proceso de reactivación económica.



Es importante mencionar que se registró un aumento del 28% en carga general y una disminución del 0,3% en graneles en Puerto Caldera, lo cual se traduce en un mejor desempeño en la actividad portuaria en relación al periodo previo.



Fuente contabilidad INCOP

Los ingresos percibidos por el INCOP provenientes de las tres concesiones por concepto de canon desde el año 2007 hasta el 31 de diciembre 2010 suman un total de USD\$11.648.914,99.

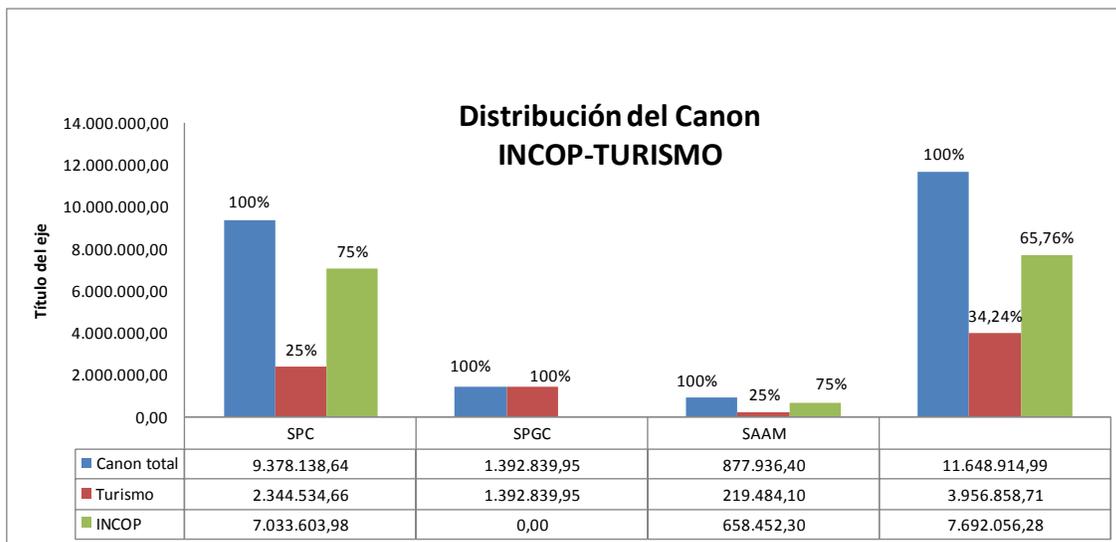
# INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

## Memoria Institucional 2010

Los ingresos del año 2010 por concepto de canon alcanzaron la suma de USD\$3.131.489,98, el promedio trimestral del año 2010 se situó en USD\$782.872,49 superior al promedio trimestral del año 2009 que fue de USD\$666.027,70 resultado que confirma el proceso de reactivación que inició a partir del tercer trimestre del 2009.

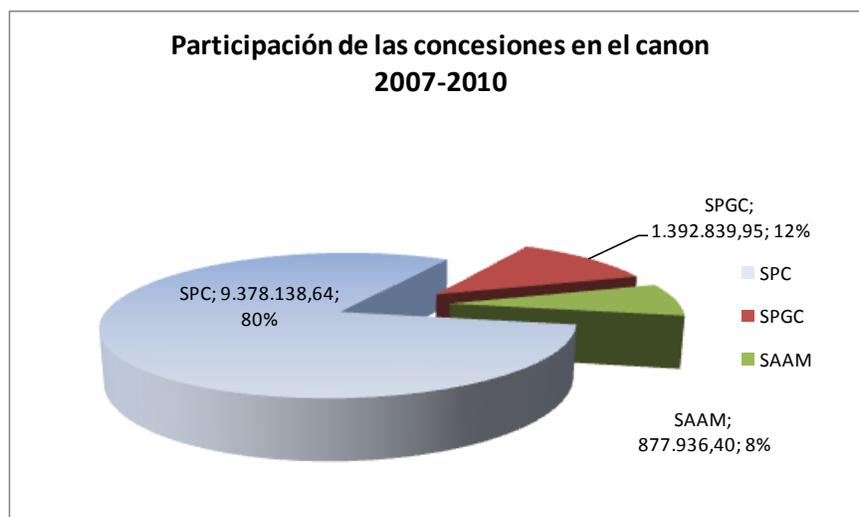
CANON TRIMESTRAL POR CONCESIONARIA: 2007, 2008, 2009 y 2010				
TRIMESTRES	SPC	SPGC	SAAM	TOTAL
I-2007	425.013,47	85.536,22	61.913,88	572.463,57
II-2007	399.636,18	88.120,72	58.011,58	545.768,48
III-2007	516.472,01	96.747,65	58.282,44	671.502,10
IV-2007	535.676,62	104.507,64	53.331,44	693.515,70
I-2008	571.795,92	93.914,80	56.160,42	721.871,14
II-2008	693.776,89	85.670,52	60.038,78	839.486,19
III-2008	749.047,45	92.001,03	50.791,73	891.840,21
IV-2008	785.502,21	76.972,48	54.392,15	916.866,84
I-2009	537.737,32	80.867,63	41.300,57	659.905,52
II-2009	485.360,98	79.769,33	42.224,76	607.355,07
III-2009	571.862,39	83.602,47	43.892,07	699.356,93
IV-2009	558.409,11	87.446,96	51.637,21	697.493,27
I-2010	587.015,99	89.493,80	57.992,86	734.502,65
II-2010	635.620,33	92.070,92	60.847,57	788.538,82
III-2010	625.399,32	75.229,68	62.302,41	762.931,41
IV-2010	699.812,46	80.888,10	64.816,54	845.517,10
<b>Canon total</b>	<b>9.378.138,64</b>	<b>1.392.839,95</b>	<b>877.936,40</b>	<b>11.648.914,99</b>
<b>Turismo</b>	<b>2.344.534,66</b>	<b>1.392.839,95</b>	<b>219.484,10</b>	<b>3.956.858,71</b>
<b>INCOP</b>	<b>7.033.603,98</b>	<b>0,00</b>	<b>658.452,30</b>	<b>7.692.056,28</b>

Fuente contabilidad INCOP



Al cierre del periodo 2010 del total de canon recibido de las concesiones de USD\$11.648.914,99 se registraron USD\$7.692.056,28 como ingresos operacionales de INCOP y USD\$3.956.858,71 para el Fideicomiso de Turismo.

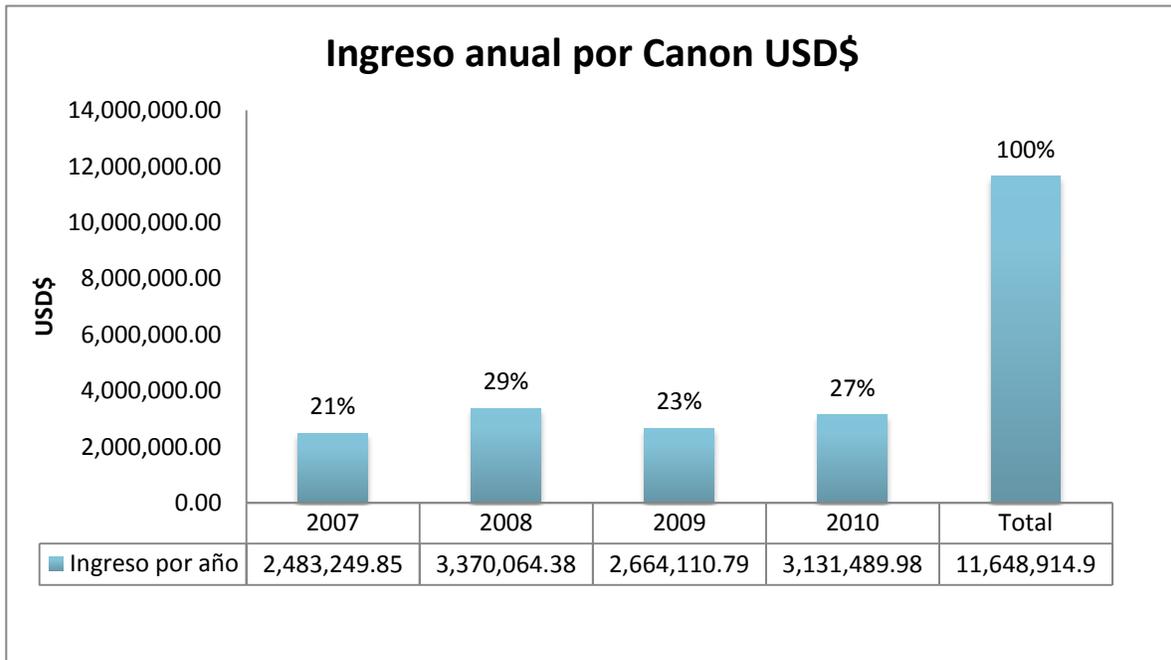
A continuación se muestra un gráfico con el porcentaje de participación de las concesiones en los ingresos. Del total de USD\$11.648.914,99 de ingresos por canon aportados por las concesionarias, el 80% proviene de la Sociedad Portuaria de Caldera lo que representa USD\$9.378.138,64, un 12% corresponde a Sociedad Portuaria Granelera y el restante 8% pertenece a SAAM.



# INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

## Memoria Institucional 2010

Del total de ingresos por concepto de canon el año 2008 es el que mayor participación en la generación de estos ingresos con un 29%, seguido por el 2010 con un 27%; asimismo es importante mencionar que al cierre del periodo 2010 el total de ingresos por canon fue de USD\$1.131.489,98.



# INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

## Memoria Institucional 2010

### ESTADO DE RESULTADOS

ESTADO DE RESULTADOS COMPRATIVO  
DICIEMBRE 2010 VRS DICIEMBRE 2009  
ANÁLISIS HORIZONTAL

CUENTAS	2010	2009	Diferencias	
			Absolutas	Relativa %
Ingresos Brutos por servicios	1.517.670.353	1.420.266.046	97.404.307	6,86%
Ingresos por canon	1.085.840.215	1.004.420.731	81.419.484	8,11%
<b>Total de ingresos netos:</b>	<b>2.603.510.568</b>	<b>2.424.686.777</b>	<b>178.823.791</b>	<b>7,38%</b>
<b>Gastos de Operación</b>				
Gastos administrativos	3.089.919.014	2.803.805.459	286.113.555	10,20%
Gastos por depreciación	600.567.601	502.727.000	97.840.601	19,46%
<b>Total de gastos de operación:</b>	<b>3.690.486.615</b>	<b>3.306.532.459</b>	<b>383.954.156</b>	<b>11,61%</b>
<b>Utilidad en operación</b>	<b>-1.086.976.047</b>	<b>-881.845.682</b>	<b>-205.130.365</b>	<b>23,26%</b>
<b>Otros ingresos y gastos</b>				
Otros Ingresos:				
Ingresos financieros Intereses	211.177.540	496.302.495	-285.124.955	-57,45%
Ingresos financieros Diferencia cambiaria	-349.296.554	101.309.221	-450.605.775	-444,78%
Otros ingresos netos	80.053.789	96.350.819	-16.297.030	0,00%
<b>total otros ingresos:</b>	<b>-58.065.225</b>	<b>693.962.535</b>	<b>-752.027.760</b>	<b>-108,37%</b>
<b>Utilidad antes de impuesto de renta</b>	<b>-1.145.041.272</b>	<b>-187.883.147</b>	<b>-957.158.125</b>	<b>509,44%</b>
Menos: Impuesto de renta	0	0	0	
<b>Utilidad del periodo:</b>	<b>-1.145.041.272</b>	<b>-187.883.147</b>	<b>-957.158.125</b>	<b>509,44%</b>
Menos: Fondo del 20% Ley 7667	0	0	0	
<b>Utilidad Neta del periodo:</b>	<b>-1.145.041.272</b>	<b>-187.883.147</b>	<b>-957.158.125</b>	<b>509,44%</b>

Al analizar el Estado de resultados se expresa lo siguiente:

#### Ingresos

1. En términos generales los ingresos operativos aumentaron un 7,38%, generado principalmente por incremento de los ingresos por canon en un 8,11%.
2. Si se habla en términos absolutos, al 31 de diciembre 2010 los ingresos totales ascienden a la suma de ₡2.603.510.568.

#### Gastos

1. Los gastos de operación crecieron en términos relativos un 11,61%, lo que representa ₡286.113.555 en valores absolutos con respecto al año previo. Esta diferencia en aumento de gastos corresponde a las cuentas de remuneraciones al personal y contribuciones patronales que registró un incremento en el 2010 de ₡333.406.092.
2. Al 31 de diciembre 2010 los gastos de operación ascienden a la suma de ₡3.089.919.014.

3. Se puede observar en el Estado de Resultados, que en la partida “Diferencia de cambio” presenta un saldo acumulado de aprox. ¢359 millones, lo que afecta los resultados del ejercicio. Pero dicha partida se refiere a un gasto no realizado.

# INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

## Memoria Institucional 2010

### BALANCE DE SITUACION

**BALANCE GENERAL**  
DICIEMBRE 2010 VRS DICIEMBRE 2009  
**ANÁLISIS HORIZONTAL**

CUENTAS	2010	2009	Diferencias	Relativa %
<b>Activo Circulante</b>				
Efectivo e inversiones transitorias	5.928.960.480,00	6.684.941.382,00	-755.980.902,00	-11,31%
Interes por Cobrar sobre inversiones	6.488.124,00	240.730.271,00	-234.242.147,00	-97,30%
Documentos y Ctas por Cobrar neto	431.669.053,00	397.678.853,00	33.990.200,00	8,55%
Inventarios	10.015.127,00	16.510.370,00	-6.495.243,00	-39,34%
Gastos pagados por anticipado	48.003.133,00	68.446.867,00	-20.443.734,00	-29,87%
<b>Total Activo Circulante</b>	<b>6.425.135.917,00</b>	<b>7.408.307.743,00</b>	<b>-983.171.826,00</b>	<b>-13,27%</b>
<b>Activos Fijos</b>				
Propiedad, Planta y Equipo neto	8.804.123.800,00	8.842.029.813,00	-37.906.013,00	-0,43%
<b>Total Activos Fijos</b>	<b>8.804.123.800,00</b>	<b>8.842.029.813,00</b>	<b>-37.906.013,00</b>	<b>-0,43%</b>
<b>Otros Activos</b>				
Otros Activos	90.554.154,00	117.932.657,00	-27.378.503,00	-23,22%
<b>Total Otros Activos:</b>	<b>90.554.154,00</b>	<b>117.932.657,00</b>	<b>-27.378.503,00</b>	<b>-23,22%</b>
<b>TOTAL DE ACTIVOS:</b>	<b>15.319.813.871,00</b>	<b>16.368.270.213,00</b>	<b>-1.048.456.342,00</b>	<b>-6,41%</b>

<b>Pasivo Circulante</b>				
Fondos comprometidos Ley 8461	823.332.314,00	682.774.154,00	140.558.160,00	20,59%
Gastos acumulados y otras ctas por pagar	321.452.384,00	242.817.307,00	78.635.077,00	32,38%
Cuentas por pagar	23.176,00	62.275.759,00	-62.252.583,00	-99,96%
Depósitos recibidos por adelantado	101.437.643,00	110.518.614,00	-9.080.971,00	-8,22%
<b>Total del Pasivo Circulante:</b>	<b>1.246.245.517,00</b>	<b>1.098.385.834,00</b>	<b>147.859.683,00</b>	<b>13,46%</b>
Depósitos recibidos en garantía	16.071.543,00	47.097.087,00	-31.025.544,00	-65,88%
<b>TOTAL DE PASIVO:</b>	<b>1.262.317.060,00</b>	<b>1.145.482.921,00</b>	<b>116.834.139,00</b>	<b>10,20%</b>
<b>Patrimonio</b>				
Aporte Estatal	10.133.368.466,00	10.133.368.466,00	0,00	0,00%
Aporte Organismos Internacional	22.550.840,00	22.550.840,00	0,00	0,00%
Superavit Acumulado	3.901.578.505,00	5.066.867.986,00	-1.165.289.481,00	-23,00%
<b>TOTAL PATRIMONIO:</b>	<b>14.057.497.811,00</b>	<b>15.222.787.292,00</b>	<b>-1.165.289.481,00</b>	<b>-7,65%</b>
<b>TOTAL PASIVO + PATRIMONIO:</b>	<b>15.319.814.871,00</b>	<b>16.368.270.213,00</b>	<b>-1.048.455.342,00</b>	<b>-6,41%</b>

Nuestra solidez financiera es un activo formidable que nos sitúa en una buena posición para realizar las inversiones estratégicas.

### INDICE DE LIQUIDEZ

CUENTAS	2010	INDICE	2009	INDICE
ACTIVO CIRCULANTE	₡6.425.135.918,00	5,16	₡7.408.307.743,00	6,74
PASIVO CIRCULANTE	₡1.246.245.516,00		₡1.098.385.835,00	
<b>CAPITAL DE TRABAJO:</b>	<b>₡5.178.890.402,00</b>		<b>₡6.309.921.908,00</b>	<b>₡1.131.031.506,00</b>

Fuente: Estados financieros auditados, Fdez y Segovia, 31 dic 2010.

# INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

## Memoria Institucional 2010

Se registra una disminución en este índice producto de la disminución de las cuenta de efectivo e inversiones transitorias, pero que aún así se encuentra muy por encima de los parámetros establecidos, de manera que para el periodo 2010 se supera el parámetro en cinco veces.

El capital de trabajo se sitúa en ¢5.178.890.402, lo cual fortalece la liquidez y permite hacer frente a obligaciones de corto plazo, como realizar gastos para la operación normal o realizar algún porcentaje en inversiones transitorias.

### RAZÓN DE LA DEUDA

CUENTAS	2010	INDICE	2009	INDICE
PASIVO TOTAL	¢1.262.317.059,00		¢1.145.481.922,00	
ACTIVO TOTAL	¢15.319.813.873,00	<b>8,24%</b>	¢16.368.270.213,00	<b>7,00%</b>

La razón de la deuda es favorable para la estabilidad financiera. Es significativamente baja. Se encuentra muy por debajo del promedio establecido para endeudamiento que es del 50% al 65%.