

Contenido

<i>I. Aspectos Generales de la Institución</i>	5
Nombre de la Institución.....	8
Logo Institucional	8
Ubicación Geográfica de Sedes Centrales.....	8
Ubicación Geográfica de Sede de INCOP en San José.....	8
Ubicación Geográfica de Muelles Administrados en distintos puntos	9
Ubicación Geográfica de la Junta Promotora de Turismo.....	11
Descripción Puerto Caldera.....	12
Funciones del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico.....	13
Estructura organizacional.....	15
Prioridades Institucionales.....	16
<i>II. Acciones relevantes realizadas para el Programa de Desarrollo Portuario</i>	17
1. Mantenimiento de Faros y Boyas.....	17
2. Rehabilitación del Faro de Cabo Blanco.....	19
3. Instalación de Barandas de Seguridad en el Muelle de Puntarenas.....	20
4. Sustitución del Sistema Eléctrico del Muelle de Quepos.....	21
5. Construcción de Malla Ciclón del Muelle de Quepos	22
6. Reparación del Puente de Acceso del Muelle de Quepos	23
7. Acondicionar y modernizar el mobiliario para atención al cliente en el Muelle de Golfito. 24	
8. Adquisición de butacas plásticas para el Muelle de Quepos.....	25
9. Compra de Equipo de Buceo para la conformación Estación de Salvamento Marítimo.	26
<i>III. Logros de acciones institucionales vinculadas con el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018.</i>	27
1. Rehabilitación del Puerto de Golfito	27
2. Dragado de Mantenimiento en Puerto Caldera.....	29
<i>IV. Actividades realizadas en función al mejoramiento de temas de Tecnologías de Información (T.I.)</i>	34
1. Incorporación de Servicios en la Nube.....	34
2. Mantenimiento de la Infraestructura Tecnológica.	35

3.	Desarrollo de un Sitio Web Transaccional.	36
4.	Capacitación de proyecto de ofimática en la nube.....	38
V.	<i>Actividades de bienestar social.</i>	39
1.	Estado de emergencia nacional provocada por el Huracán Otto.	39
2.	Atención de la emergencia del brote de Zika, Chikungunya y Dengue.....	40
VI.	Aspectos relevantes del informe gerencial del estado Financiero Institucional 2016.....	41
•	Solidez Financiera.....	41
•	Liquidez	41
•	Perspectiva	42
•	Inversiones	42
VII.	Liquidación Financiera 2016.....	43
1.	Aspectos Generales.....	43
2.	Presupuestos Extraordinarios	44
3.	Modificaciones Presupuestarias	45
4.	Presupuesto Final aplicando todas las Variaciones Presupuestarias.....	46
5.	Ejecución Presupuestaria por Centro de Costos.	47
6.	Situación financiera.....	49
7.	Avance de proyectos de FIDEICOMISO INCOP-ICT-BNCR año 2016.	52
8.	Limitaciones y hallazgos en temas de Ingresos y Egresos Institucionales	54
VIII.	Gestión de concesionarios en Puerto Caldera.	57
1.	Contrato de concesión de gestión de servicios públicos de la terminal de Puerto Caldera (S.P.C. S.A.)	57
•	Cantidad de Carga movilizada	58
•	Movilización de contenedores, (TEUS).....	60
•	Movilización de Vehículos	63
•	Productividad.	65
•	Cantidad de Buques Portacontenedores	67
•	Tiempos de espera	69
•	Tiempo de Atraque.....	70
•	Tasa de ocupación.....	72

• Cumplimiento de Plan de Mantenimiento de Infraestructura	72
• Cumplimiento de Plan de Mantenimiento de Equipo.....	75
• Cumplimiento de Plan de Calidad	77
• Cumplimiento de Plan de Gestión.....	78
• Cumplimiento de Plan de Gestión Ambiental.....	80
• Cumplimiento de Plan de Operaciones.....	81
2) Contrato de concesión de obra pública con servicios públicos para la construcción y operación de la terminal granelera de Puerto Caldera (S.P.G.C. S.A.).....	83
• Cantidad de graneles movilizados.....	83
• Composición de graneles.	84
• Productividad.	85
• Cantidad de Buques.	89
• Tiempos de espera.	89
• Cumplimiento de Plan de Mantenimiento de Infraestructura.	91
3.) Contrato de concesión de gestión de servicios públicos de remolcadores en la vertiente del pacífico (SAAM S.A.).....	96
• Servicios de atención de Cruceros.	97
• Servicios de alquiler de remolcador.....	98
• Movimientos de atraque y desatraque.....	98
• Cumplimiento Plan de Operaciones Portuarias.	99
• Cumplimiento de Plan de Mantenimiento.....	100
• Cumplimiento de Plan de Gestión.....	100
• Cumplimiento de Plan de Calidad.	100
• Cumplimiento de Plan de Gestión Ambiental.....	101
IX. Multinacional chilena firma acuerdo para comprar el 51% de las acciones de Puerto Caldera.	101
X. Gestión de Muelles Administrados por INCOP.	102
1) Muelle de Quepos	102
• Movilización de Carga	103
• Cantidad de Naves Atendidas	103
• Movimiento de Pasajeros.....	104

• Servicios.....	104
2) Muelle de Golfito	105
• Movilización de Carga	106
• Cantidad de Naves Atendidas	107
3) Muelle de Puntarenas	107
• Movilización de Carga	108
• Cantidad de Naves Atendidas	109
• Movimiento de Pasajeros.....	109

MESAJE DE NUESTRO PRESIDENTE EJECUTIVO**Dr. Róger Humberto Ríos Duarte**

Quisiera iniciar este mensaje destacando que, durante los meses que he estado al frente de esta prestigiosa Institución, me he concentrado en constituir un nuevo INCOP, hemos impulsado durante los últimos meses una transformación de una Institución que anteriormente tenía como lema “Una Nueva Entidad Estatal” y que, desde esta nueva administración, su identidad ha evolucionado a convertirse en “El Motor Del Pacífico”. Con esa visión, hemos venido trabajando con mucha fuerza y entusiasmo, para promover una gestión portuaria integral, moderna y eficiente, para que las operaciones portuarias del Pacífico costarricense asuman mayores retos para el cumplimiento de una misión ambiciosa.

Como la principal puerta del comercio marítimo del Pacífico Nacional, uno de los principales puntos fuertes de INCOP ha sido su reconocida trayectoria, establecida desde hace muchas décadas, y que, cimentada en fuertes lazos con todos los actores de la industria marítimo-portuaria, le han

permitido entender la necesidad de las empresas que operan en un entorno comercial altamente competitivo.

En virtud de ello, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico se ha caracterizado por ser una Institución acostumbrada a plantearse grandes retos, retos que se convierten en logros que estos a su vez se traducen en desarrollo socioeconómico para la región del Pacífico y para el país.

Este año se cumplen 10 años de la concesión de Puerto Caldera y del servicio de remolcadores, hecho que marcó un hito en la historia portuaria de nuestro país, siendo ésta la primera vez que tres concesiones se dan de manera simultánea. Este logro llevó al INCOP a reinventarse, pasando de ser el operador del puerto para convertirse en el supervisor de los contratos y gestor de obra turística con los recursos provenientes del canon pagado por las tres empresas concesionarias. El crecimiento de la productividad de Puerto Caldera ha incidido directamente en el beneficio de la población de la región de Puntarenas, Esparza y lugares cercanos, brindando fuentes de trabajo directos e indirectos, así como en impuestos que van a las arcas municipales. Asimismo, las empresas concesionarias han aportado un porcentaje importante del canon que cancelan trimestralmente, del cual, según la Ley n° 8461, una gran parte de estos recursos se han destinado a desarrollar infraestructura con vocación turística; proyectos que han permitido generar obras de alto impacto en la región Pacífico Central.

Como propulsor turístico de la vertiente del Pacífico, mediante su Junta Promotora de Turismo, INCOP ha procurado, desde hace más de una década, fomentar la atracción de turistas nacionales e internacionales en la región, a través de la implementación de proyectos, convenios, patrocinios y estrategias de mercadeo que han impulsado asiduamente la promoción turística de Puntarenas. Del mismo modo, por medio de la figura del Fideicomiso INCOP-ICT-BNCR, hemos destinado una gran parte de nuestro canon institucional para desarrollar proyectos de infraestructura turística de gran envergadura con el fin de crear espacios que impacten de manera positiva en el desarrollo turístico de la provincia.

Estamos conscientes que el 2016 deja muchísimos retos, cumbres que tenemos planeado conquistar y seguir trazando más metas que nos lleve a convertirnos en un organismo que propulse persistentemente el desarrollo socioeconómico de la región. Nuestra institución está



constantemente explorando nuevas vías para mejorar su eficiencia y reducir el costo de los servicios ofrecidos a nuestros clientes, hemos trabajado arduamente para trazar estrictos lineamientos que regulen y administren de manera eficiente nuestras concesiones, mecanismos que nos permitirán cumplir a cabalidad con los objetivos que nos planteamos periodo tras periodo. Seguiremos trabajando estrechamente con todas las partes, tanto en el plano internacional como en el nacional, con el propósito de impulsar incesantemente en el desarrollo del comercio internacional y nacional a través de una operación portuaria eficiente, segura y competitiva en beneficio del desarrollo económico, social y ambiental del país.

Dr. Róger Humberto Ríos Duarte.

Presidente Ejecutivo del INCOP



I. Aspectos Generales de la Institución

Nombre de la Institución: Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP).

Logo Institucional:



Ubicación Geográfica de Sedes Centrales:

Estamos ubicados en Puerto Caldera en la bahía del mismo nombre, en el Golfo de Nicoya, Cantón de Esparza, Distrito de Caldera, Provincia de Puntarenas.



Imagen 1 – Puerto Caldera

Ubicación Geográfica de Sede de INCOP en San José:

Las Instalaciones del Instituto Costarricense de Puertos de Pacifico (INCOP) en la Ciudad de San José están ubicadas 100 metros norte de la Toyota en Paseo Colón.



Imagen 2 – INCOP San José

Ubicación Geográfica de Muelles Administrados en distintos puntos:

- En la Provincia de Puntarenas específicamente frente a la Antigua Capitanía de Puntarenas se encuentra “El Muelle de Cruceros”.



Imagen 3 – Muelle de Cruceros

Este Muelle de Cruceros tiene una longitud de 201 metros, y permite el atraque de barcos cruceros de hasta 108,977 TRB (Toneladas de Registro Bruto).

- Nuestra Institución administra el muelle de la ciudad de Quepos al sureste de la Costa Pacífica en la Provincia de Puntarenas.



Imagen 4 – Muelle de Quepos

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

- A partir del 1º de abril del año 2007 el INCOP asumió el Muelle de Golfito bajo su Administración. Este se encuentra 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.



Imagen 5 – Muelle de Golfito

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

Ubicación Geográfica de la Junta Promotora de Turismo:

Está ubicada en la segunda planta de la Plaza del Pacífico, exactamente en frente del edificio conocido como “Capitanía de Puerto” del Cantón de Puntarenas, Distrito de Primero de la Provincia de Puntarenas.



Imagen 6 – Plaza de Pacífico de Puntarenas

La Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica decreta el 20 de octubre del año 2005 las Modificaciones a la Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico, entre las mismas se crea el Capítulo VI sobre la creación de la Junta Promotora de Turismo de la Ciudad de Puntarenas.

Descripción Puerto Caldera.

- Capacidad Física de Puerto Caldera

Atracadero	Longitud
Puesto 1	210 metros
Puesto 2	150 metros
Puesto 3	190 metros
Puesto 4	210 metros



- Patios

Se cuenta con un espacio físico para almacenar mercadería general y contenedores:

Bodega #	Tamaño
Bodega 1	7.200 m2
Bodega 2	5.400 m2



- Bodegas

Existen dos bodegas: una con capacidad física de 7200 m² y otra con 5400 m². En ellas se manipula cargas generales y en tránsito.

Patio #	Tamaño
Patio 1	16.200 m ²
Patio 2	16.000 m ²
Patio 3	11.000 m ²
Patio 4	20.600 m ²
Patio 5	19.400 m ²
Patio 6	13.000 m ²
Patio 7	24.500 m ²



Funciones del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico

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.

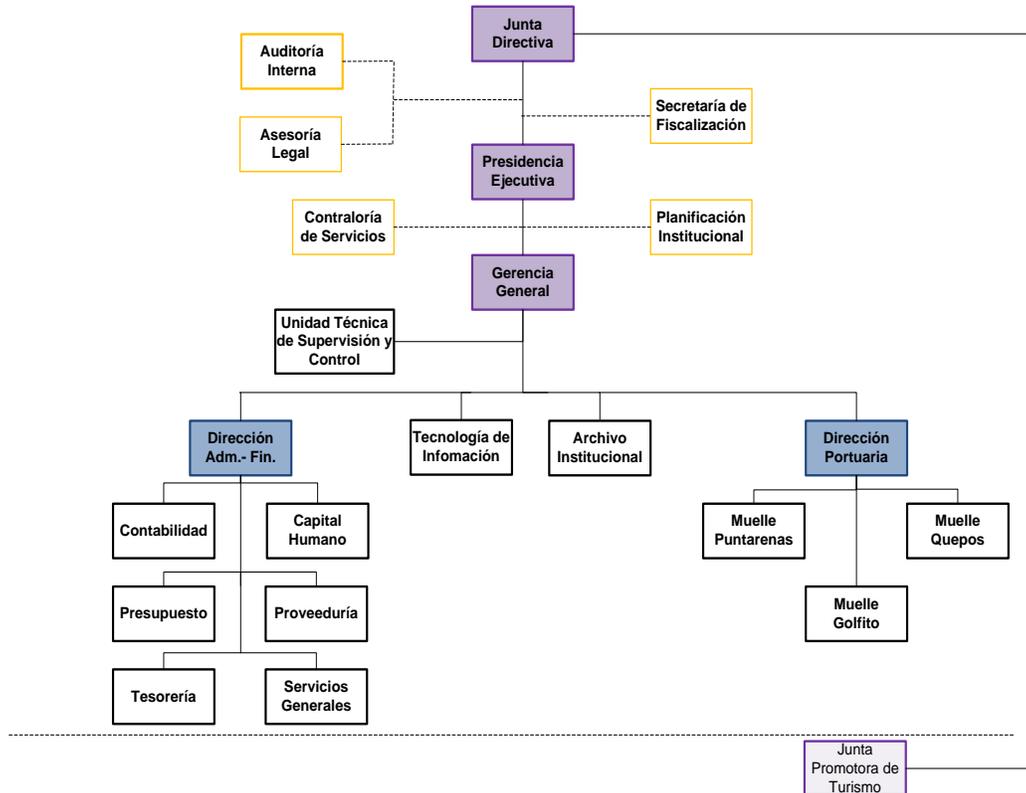
En cumplimiento de sus funciones, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico tiene las siguientes facultades:

- 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, Nº 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.

Estructura organizacional

Mediante oficio DM-469-12 el Ministerio de Planificación y Política Económica (MIDEPLAN) se procedió con la inscripción del nuevo organigrama aprobado por Junta Directiva mediante el acuerdo N° 2 de la sesión N° 3723 del 04 de agosto del 2011, y avalado por el Ministro Rector de Transporte con oficio DMOPT-3967-12.



Prioridades Institucionales

1. “El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico con el fin de ser reconocido como una Autoridad Portuaria comprometida a brindar servicios portuarios de calidad a nuestros importadores y exportadores, se compromete durante este periodo 2016 a garantizar una eficiente prestación de servicios portuarios con costos competitivos.
2. “Como parte de nuestros deberes atribuidos por la Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico (N°8461) y en cumplimiento a nuestras políticas el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico se compromete con el Pueblo Puntarenense a promover el desarrollo de actividades de índole educativas, culturales, ambientales, deportivas y en la construcción de obras que promuevan el turismo en las zonas aledañas de la ciudad de Puntarenas”

II. Acciones relevantes realizadas para el Programa de Desarrollo Portuario

1. Mantenimiento de Faros y Boyas.

El objetivo de esta actividad es el buen funcionamiento del sistema de señalización marítima, mismo que es un factor relevante para el comercio marítimo de nuestro país, por lo que el INCOP requiere de la implementación de un adecuado programa de mantenimiento preventivo y correctivo, basado en una lista mínima de actividades de diferente naturaleza técnicamente programadas.

- **FAROS**

EL INCOP tiene instalados faros costeros ubicados uno en Isla Negritos, Quepos y otro en la Isla de Herradura, que sirven de aviso a los navegantes del peligro de la proximidad de la costa, los dos emiten una luz de color blanca, para ubicación con un alcance luminoso de 11 millas náuticas; los cuales están instalados en una torre y otros dos de precaución de luz roja, uno en el muelle de Puntarenas y otro en la punta del rompeolas de Caldera con un alcance de 5 millas náuticas.

- **BOYAS**

En los puertos de Puntarenas y Caldera, se dispone de un sistema de balizamiento de boyas con luces de 3 millas náuticas de alcance luminoso, estas son utilizadas para demarcar el canal de acceso, zonas de maniobras y zonas de peligro.

Las boyas luminosas se componen de una luz intermitente, emitida por una lámpara marina compacta que tienen incorporadas las baterías y las células solares. El cuerpo de la boya consiste en un flotador de metal o de fibra de vidrio que se encuentra conectado por medio de una cadena con sus respectivos aditamentos, a un anclaje que se ubica en el fondo marino.

Los cuerpos metálicos de cada una de las boyas utilizan protección catódica, mediante dos paneles de zinc de 10 kilogramos cada uno.

La inversión realizada para las acciones de mantenimiento, adquisición de equipo y materiales para el correcto funcionamiento de faros y boyas se detalla en los siguientes cuadros:

Detalle de acciones realizadas	Unidad ejecutora	Presupuesto Ejecutado
Lámparas para faros y boyas (11 lámparas auto contenidas para el Sistema de Señalización de las Boyas ubicadas en Puntarenas y Puerto Caldera).	Dirección Portuaria	¢2.830.000,00
Productos Metálicos (Cadenas galvanizadas, Sacabuelas Destorcerdor Galvanizado y Grilletes galvanizados).	Dirección Portuaria	¢8.157.820,07
	Muelle Puntarenas	¢29.380,00
	Muelle de Quepos	¢49.850,63
	Muelle de Golfito	¢2.734.484,30
Trabajos de Mantenimiento de Faros y Boyas, según especificaciones técnicas de contratación.	Dirección. Portuaria	¢50.012.997,00
	Muelle de Golfito	¢2.330.000,00
Total		¢66.144.532,00

Cuadro 1 – Inversión en boyas – Fuente: SAIF



2. Rehabilitación del Faro de Cabo Blanco

Este proyecto fue adjudicado mediante la Licitación Abreviada N°2015LA-000005-01 y tuvo un costo durante el año 2016 de ₡139.363.134,98.

El principal objetivo del proyecto de rehabilitación del faro fue demarcar las rutas de navegación de los barcos para prevenir accidentes. El principal beneficio del proyecto es la implementación de mecanismos que eviten accidentes de embarcaciones por falta de señalización, previniendo así demandas judiciales por parte de usuarios ante organismos nacionales e internacionales.



Imagen 7- Faro de Cabo Blanco

3. Instalación de Barandas de Seguridad en el Muelle de Puntarenas

Los trabajos realizados consistieron en realizar adiciones y mejoras a las barandas de seguridad del Muelle de Puntarenas. Principalmente para dar seguridad al puente de transición, exactamente los 90 metros hacia afuera del portón que está ubicado cerca de la caseta de guardacabos. Esto para evitar accidentes, principalmente de visitantes y pescadores que utilizan nuestras instalaciones.

Este proyecto tuvo un costo de €14.956.800,00



Figura 8 – Barandas de Seguridad Muelle de Puntarenas

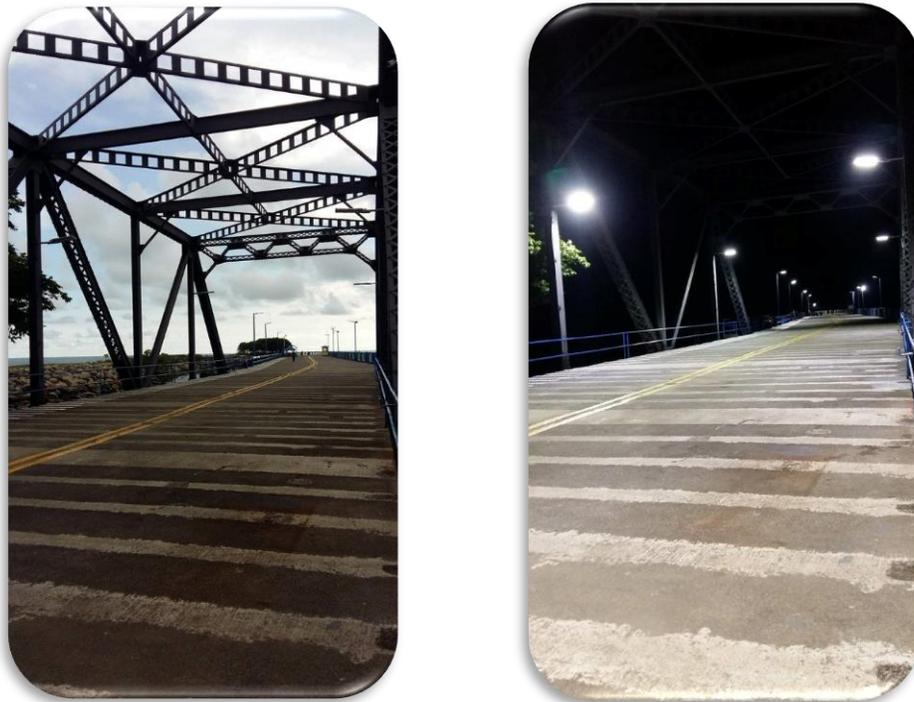
4. Sustitución del Sistema Eléctrico del Muelle de Quepos.

Estos trabajos fueron ejecutados según especificaciones técnicas establecidas en la Licitación Abreviada 2016LA-000002-01 para la “Reparación del Sistema Eléctrico del Muelle de Quepos”.

Para este proyecto fue requerido sustituir todo el cableado por encontrarse en pésimas condiciones dado a que la salinidad los deteriora aceleradamente, sumado a lo anterior, dicho sistema debe estar acorde al código eléctrico nacional, según indicaciones del INS, como punto fundamental para poder tramitar la póliza del Muelle. Otro punto que justificó la ejecución del proyecto fue que debido al mal estado del sistema se debían cancelar altas sumas de dinero por consumo eléctrico.

El proyecto tuvo un costo de €44.502.938,00

Figura 9 – Muelle de Quepos

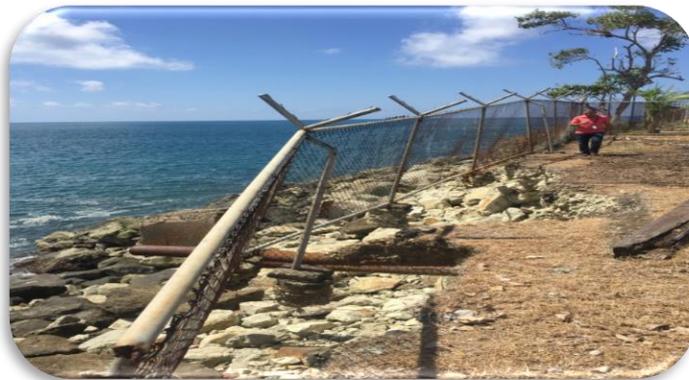


5. Construcción de Malla Ciclón del Muelle de Quepos

El estado general de la malla perimetral se encontraba en pésimas condiciones, la misma presentaba signos importantes de corrosión y en uno de los tramos (aproximadamente 15 metros de malla) que se encuentra diagonal al acceso de las oficinas administrativas se desprendió de su base por efecto del oleaje. Debido a esto la Dirección de Operaciones Portuarias decide mejorar las condiciones de seguridad del recinto portuario reparando esta malla.

Este proyecto tuvo un costo de ₡5.000.000,00

Antes



Después



Figura 10 – Malla perimetral Muelle de Quepos

6. Reparación del Puente de Acceso del Muelle de Quepos

El INCOP realizó un diagnóstico del estado estructural del Muelle de Quepos y como resultado del mismo se detectan varios daños en el Puente de Acceso del mismo.

A razón de dicho informe estructural, en el año 2015, mediante la Licitación Abreviada No. 2015-LA-000009-01, se contratan los trabajos de reparación del puente de acceso a la empresa R y S Consultores, por la suma de €65.803.677.51. La justificación de dichos trabajos básicamente es prolongar la vida útil del inmueble, procurando que las operaciones portuarias se realicen en un ambiente de mayor seguridad, tanto para los clientes, como para la institución.

Durante el periodo 2016 la Institución desembolsó un total de €34.121.272,00 con lo que se finalizó la denominada Etapa I del Proyecto.



Figura 11 – Puente de acceso Muelle de Quepos

7. Acondicionar y modernizar el mobiliario para atención al cliente en el Muelle de Golfito.

Para este proyecto lo que se buscó fue acondicionar y modernizar el mobiliario de oficina tanto para uso administrativo como para áreas de uso de nuestros clientes a fin de mejorar la comodidad y la calidad del servicio prestado en el Muelle de Golfito.

El monto invertido para este proyecto fue de €4.382.586,35.

8. Adquisición de butacas plásticas para el Muelle de Quepos.

Se adquirieron butacas plásticas para ser instaladas en el toldo de turistas en donde los clientes podrán esperar a que lleguen las embarcaciones en las cuales saldrán de tour. Además, sillas secretariales, ya que las actuales alcanzaron su vida útil.

El monto invertido para este proyecto fue de ₡2.649.045,44.



Figura 12 – Butacas Muelle de Golfito

9. Compra de Equipo de Buceo para la conformación de un grupo de buzos integrado por funcionarios de la Institución.

A partir del año 2016 nuestra Administración ha realizado labores para conformar un grupo de buzos para llevar cabo diversas actividades subacuáticas, tales como inspecciones a los muelles, y también colaborar en el Programa de Responsabilidad Social en la instalación de arrecifes artificiales en las costas de todos los muelles de INCOP.

El monto invertido para este proyecto fue de $\text{C}\$5.816.834,27$.



Figura 13 – Brigada de Buceo

III. Logros de acciones institucionales vinculadas con el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018.

1. Rehabilitación del Puerto de Golfito

Existieron atrasos en la culminación de los trabajos programados para la Rehabilitación del Muelle de Golfito II etapa, mismo que presentó al 31 de diciembre 2016 un avance de obra de 90% (la expectativa de la Administración Superior era finalizar al 100%).

La Dirección Portuaria de INCOP indicó como justificación de atrasos en dichas labores, según solicitud de ampliación de obras de la empresa R y S, S.A., lo siguiente:

- “Se solicitó ampliación del plazo del proyecto, proponiendo como fecha definitiva de entrega el 9 de febrero del año en curso.”
- Una de las principales razones de atrasos expuesta por la empresa contratada “es la presencia de buques aceiteros y fragatas del gobierno de los Estados Unidos que nos imposibilita la realización de los trabajos de desmontaje de las defensas y sustitución de los pilotes de ese mismo eje.”
- Adicionalmente señalaron “Además, se destaca la presencia del huracán el Otto y de varios temporales los cuales no permitieron el ingreso al proyecto ni el trabajo, y también la ausencia de arena seca la cual es requerida para el proceso de sandblasting.”

Como alternativas para poder concluir 10% de obra pendiente, nuestra Institución aprobó el presupuesto extraordinario 01-2017 del Plan Presupuesto del Fideicomiso INCOP-IC-BNCR. Esta modificación fue solicitada inicialmente por la Dirección de Fideicomisos mediante oficio DFE-004-2017.

Posteriormente mediante oficio FID-033-2017 se adjunta el Plan Operativo Institucional del Fideicomiso 2017, donde se incorpora el proyecto “Reparación del Muelle de Golfito, Etapa II” y se estima el presupuesto para la finalización de obra, el pago de la supervisión de obra (incluyendo mes finiquito), pago reajuste de precios, por un monto de ¢75.000.000,00. Por lo anterior se indica que el proyecto continuará ejecutándose de manera continúa hasta finalizarlo al 100% en los primeros meses del año 2017.

Es importante mencionar que los trabajos de obra de la “Rehabilitación del Muelle de Golfito”, estaban programados originalmente a concluir en el año 2018 (Programación PND), pero por iniciativa de la Administración Superior se realizaron ajustes según estudios más recientes y se reprogramó la culminación de los trabajos para el año 2016, lográndose un avance del 90% de los trabajos programados.

Figura 14 – Trabajos Muelle de Golfito



2. Dragado de Mantenimiento en Puerto Caldera.

Con el fin de contar con un panorama más claro sobre el grado de avance que se reportó para este proyecto se presenta a continuación su cronograma de actividades. Cabe destacar que esta programación fue validada por el encargado de la Unidad Técnica de Supervisión y Control de Concesiones, responsable de la supervisión de los trabajos.

Dragado de Mantenimiento	% asignado del proyecto	Fechas Inicio	Fecha de conclusión	% de avance al 31-12-2016
Orden de inicio	N/A	22/08/2016	22/08/2016	N/A
Etapa I – Acciones Precedentes				
Gestiones Administrativas entre partes involucradas (SPC/INCOP).	20%	22/08/2016	06/12/2016	20%
Contratación para realizar labores de Dragado.	20%	22/08/2016	31/12/2016	20%
Permisos (Ambientales – CFIA).	20%	22/08/2016	22/02/2017	10%
Financiamiento.	20%	22/08/2016	22/11/2016	20%
Etapa II – Ejecución de Obra				
Dragado de Mantenimiento.	15%	23/02/2017	23/03/2017	0%
Etapa III – Recepción de Obra				
La Administración valida que los trabajos fueron realizados conforme a requerimientos.	5%	24/03/2017	07/04/2017	0%
Total	100%			70%

Cuadro 2 – Cronograma Dragado – Fuente UTSC

- Nota: El concesionario, de acuerdo a los términos contractuales, tiene un plazo de hasta 6 meses una vez dada a orden de inicio para iniciar labores.

Esta meta se programó en nuestro cronograma de actividades institucionales original, para iniciar en julio del año 2016, por cuanto al momento de realizar la elaboración del Plan 2016, se consideraba que la sedimentación acumulada en la dársena de maniobras, canal de acceso y puestos de atraque 1, 2 y 3 alcanzaría la sedimentación mínima de 400.000 m³ para ejecutar el dragado para esas fechas.

Lo anterior debido a que se realizó una revisión de los planos batimétricos presentados en febrero del 2016 por los concesionarios a la Unidad Técnica de Supervisión y Control de INCOP, en los que se observó que el volumen de sedimentación en todos los puntos antes mencionados se acerca mucho a los 360.000 m³.

Se indicó durante el primer trimestre del año 2016 que las zonas más afectadas por la sedimentación eran la cara interna del rompeolas y su límite con el canal de acceso, además del puesto 1 en el extremo oeste, en donde es evidente el menoscabo de profundidad, que obliga a mover los buques más cerca del puesto 2, perdiendo en ese momento ya más de 80 metros de longitud de atraque en dicho puesto.



Figura 15 - Sedimentación del Puerto de Caldera. Fuente: INCOP



Figura 16- Sedimentación del Puerto de Caldera. Fuente: INCOP

Sin embargo, pese a los resultados de la última batimetría, la adenda N°2 del Contrato de Concesión con la Sociedad Portuaria de Granel Caldera S.A., establece el conjunto de condiciones que obligan al Concesionario a realizar el dragado de mantenimiento, en su cláusula 3.2.4 menciona que: “... EL CONCESIONARIO debe dragar cuando las profundidades no permitan la operación del Puerto bajo condiciones seguras”, adicionalmente esta misma clausula define “tolerancias” para la frecuencia y necesidad de las tareas de dragado: 1.50 m en la zona de la cara interna del rompeolas y 1.0 m en otras áreas (incluyendo puestos de atraque), así como que el Dragado de Mantenimiento se realizará cada 4 años, siendo el último realizado en julio- agosto del año 2012, por lo que los 4 años se cumplirían hasta esos meses del año 2016.

En virtud de lo anterior INCOP mediante oficio CR-INCOP-UTSC-077-2016 del mes de mayo del 2016, de la Unidad Técnica de Supervisión y Control solicitó a Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A., indicar las medidas que se estiman tomar para minimizar el impacto en el tiempo restante para el inicio de la próxima campaña de dragado, por lo que el concesionario mediante oficio SPGC-GG-

035-2016 responde que lo ejecutará una vez que se presenten las condiciones contractuales procederán conforme.

Como parte de las consideraciones para la orden de inicio se tomó en cuenta las tasas históricas de sedimentación desde el 2012 hasta febrero del 2016, y se extrapola la sedimentación esperada para agosto del 2016, según el siguiente cuadro:

Origen de los datos	Mes #	Mes	Volumen sedimentado	Volumen sedimentado entre batimetrías
	0	ago-12	0	-
	6	feb-13	57,946	57,946
DATOS OBTENIDOS DE LOS SONDEOS REALIZADOS POR LA CONCESIONARIA	12	ago-13	129,312	71,366
	18	feb-14	159,821	30,509
	24	ago-14	225,678	65,858
	30	feb-15	256,975	31,296
	36	ago-15	326,598	69,624
	42	feb-16	359,078	32,480
EXTRAPOLACIÓN	48	ago-16	428,027	68,949

Cuadro 3 - Datos históricos y extrapoliación de volúmenes de sedimentación. Fuente UTSC

Como se evidenció, siguiendo la tendencia histórica de los últimos 4 años, se pronosticó que para el mes de agosto del 2016 se estaría llegando a un volumen de sedimentación cercano a los 428,000 m³, lo cual está por encima de los 400.000 m³, que es el límite de sedimentación para que se inicien los trabajos de dragado según indica el contrato de concesión. Lo cual se confirmó en la batimetría semestral del mes de agosto, realizada por el concesionario.

En la revisión del plano batimétrico y el informe presentado la concesionaria en el mes de agosto de 2016, donde se observó que el volumen sedimentado en la zona de la cara interna del rompeolas, dársena de maniobras, canal de acceso y puestos de atraque, calculado sobre las superficies definidas por las profundidades de diseño establecidas en el plano de dragado de mantenimiento del 2012 y el plano de dragado capital del 2012, corresponde a un volumen de 422.071,6 m³. Dicho

volumen es superior a los 400.000,0 m³ definidos en la adenda 2 del Contrato con SPGC como hito para iniciar el proceso de dragado.

Por lo tanto, basado con lo establecido en el punto séptimo de la adenda 2 del Contrato de SPGC, se emitió la orden formal mediante oficio CR-INCOP-UTSC-0133-2016, del 22 de agosto de 2016, para que comiencen las gestiones que aseguren el inicio del proceso de dragado dentro de los seis meses siguientes de esa fecha. Esto por cuanto el concesionario, de acuerdo a los términos contractuales, tiene un plazo de hasta 6 meses una vez alcanzado el volumen máximo para iniciar labores y 3 meses más para finalizarlos una vez dada la orden de inicio.

Como resultado de lo anterior nuestra Institución incluye en su Plan Presupuesto nuevamente este proyecto con el fin de dar continuidad al mismo. Esta acción fue aprobada para el ejercicio económico del año 2017 mediante Acuerdo No. 2 tomado por la Junta Directiva en Sesión No. 4022 celebrada el 22 de diciembre del año 2016.

Se indica para la meta de Dragado de Mantenimiento, que el hecho de que en el año 2016 no se iniciaran los trabajos de obra **no afectó de manera importante la productividad** del puerto, puesto que, a pesar de la sedimentación se organizaron los buques según su calado y mareas para que los trabajos se realizaran de manera eficiente. Adicionalmente se contó con el nuevo puesto 4, lo que ha funcionado como apoyo a las operaciones. Con el dragado de mantenimiento se busca maximizar las labores de atraque al contar con las profundidades de diseño en toda la longitud de los puestos existentes (recuperarlas). **Los recursos (privados) serán ejecutados en el período 2017.**

IV. Actividades realizadas en función al mejoramiento de temas de Tecnologías de Información (T.I.)

Esta sección del documento enmarca la gestión efectuada por la Unidad de Tecnologías de la Información durante el año 2016, en cumplimiento al Plan Estratégico de Tecnología Informática y Comunicaciones (PETIC), Plan de Cumplimiento de Normas Técnicas de Gestión y Control de las Unidades de TI y el Plan Operativo Institucional (POI-2016), entre otros compromisos administrativos y operativos.

1. Incorporación de Servicios en la Nube.

Por medio de la Orden de Compra No. 28493, se contrató la empresa Conzultek para adquirir e implementar una plataforma Office 365, misma que es ofrecida mundialmente por la Corporación Microsoft. En esta se destacan herramientas de correo electrónico, unidades de almacenamiento, mensajería instantánea, videoconferencias, redes sociales, intranet, entre otras aplicaciones.

Una vez adquirida la plataforma se realizó una capacitación a los usuarios sobre las principales diferencias de los productos de ofimática adquiridas respecto a la base instalada, así como los nuevos productos. **Esta actividad tuvo un costo durante el año 2016 de €4.849.179,45.**



Otra parte significativa en la consecución de esta meta es la compra de licencias de software para la implementación de ofimática en la Nube para los usuarios del Directorio del INCOP. Además, fue requerida la actualización Software de control de acceso de las oficinas de TI, así como la adquisición de licencias para Software Asa5516-x. **Esta actividad tuvo un costo durante el año 2016 de ₡7.604.837,24.**

INVERSIÓN REALIZADA PARA INCORPORACIÓN DE SERVICIOS EN LA NUBE	
PARTIDA PRESUPUESTARIA	MONTO
1-04-05 Servicios de Desarrollo de Sistemas Informáticos	₡4.849.179,45.
5-99-03 Bienes Intangibles	₡7.604.837,24.
Total	₡12.454.016,69

Cuadro 4 – Fuente SIAF

2. Mantenimiento de la Infraestructura Tecnológica.



Como parte de este mantenimiento fue requerida la renovación de garantías para aquellos equipos que aún no alcanzan vida útil, o que, por su rol, son considerados sensibles para la operatividad de la plataforma. Por otro lado, se debieron establecer de acuerdos de niveles de servicio con aquellos proveedores, cuyas soluciones provistas, apoyan tareas sensibles de la organización, como lo es el

SIAF y la alta disponibilidad de la infraestructura de red. Otras de las actividades que comprende el mantenimiento a una plataforma tecnológica, son todas aquellas Implementaciones Preventivas y Correctivas que se deban realizar a los sistemas en producción y al Hardware.

Este proyecto tuvo un costo total, para su meta asignada, durante el año 2016 de €52.556.998,4 (Equipo y Programas de cómputo represento un 90.8% del presupuesto ejecutado)

3. Desarrollo de un Sitio Web Transaccional.

Mediante la Orden de Compra No. 28554 del 27 de Julio del 2016, se dispuso contratar los servicios expertos de la empresa INTERGRAPHIC DESIGNS, con el objetivo de remozar el Sitio Web de INCOP, y convertirlo en un medio digital innovador, amigable, flexible y usable, que genera valor a nuestro público meta, donde se publicará información de alta calidad, confiable, relevante, actualizada, concisa y correcta, basado en tecnología de última generación, operable desde cualquier tipo de dispositivo, con un diseño que destaca la identidad institucional.

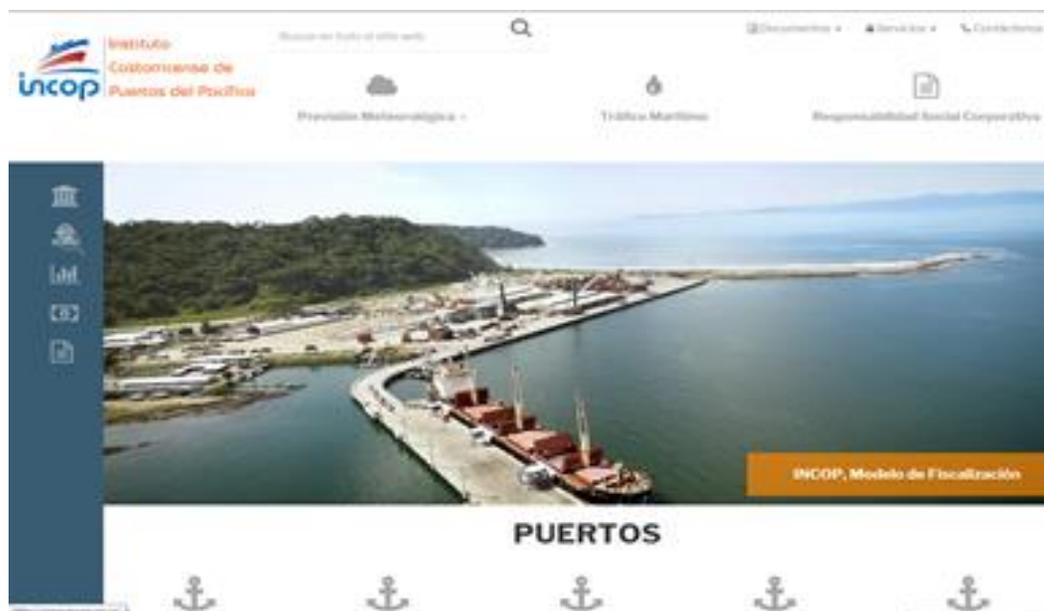


Figura 17 – Plantilla Pagina Web INCOP

Para ello, se conformó un equipo especializado y siguiendo el plan de trabajo aprobado, se logró el objetivo propuesto, obteniéndose un producto ajustado a las necesidades determinadas, por el Comité Gerencial de TI y la Presidencia Ejecutiva. Actualmente, se cuenta con la versión actualizada de la Página Web del INCOP, construida de conformidad con los términos y especificaciones originalmente establecidas.

Adicionalmente, resulta importante indicar que conexo a este proyecto, con el fin de fortalecer las transacciones en el sitio Web, se desarrollaron los siguientes proyectos de mejora a los sistemas existentes:

- WebTran: Por medio de la Orden de Compra No.28561, se contrató la empresa HERMES Soluciones Informáticas para mejorar las funcionalidades del Sistema Web de Gestión de Servicios Portuarios.
- Facturación: Se realizaron contrataciones externas con el objetivo de realizar ajustes programáticos al Sistema de Facturación y adecuarlo a nuevos requerimientos planteados por los usuarios y al nuevo entorno.
- Facturación Electrónica: Por medio de la Orden de Compra No. 28550 se contrató la firma TECNOLOGÍAS DEL SOFTWARE TECHNOSOFT S.A., para desarrollar un ajuste programático (método web) al Sistema de Facturación Electrónica, con el propósito de permitir la extracción del archivo PDF y XML de las facturas electrónicas generadas por INCOP como solución fundamentalmente requerida para lograr éxito en el desarrollo de nuevas funcionalidades del Sistema Web Transaccional.
- Estadísticas: Se realizaron contrataciones externas para desarrollar adaptaciones al Sistema de Estadísticas Portuarias -SEP- de conformidad con las especificaciones técnicas diseñadas para tal efecto y requerimientos puntuales de la unidad usuaria.

Para el desarrollo de este proyecto en el año 2016 se desembolsó un total de €43.301.670,34.



4. Capacitación de proyecto de ofimática en la nube.

En el marco de la Contratación Directa 2016CD-000256-01 y la Orden de Compra No. 28563, se procedió a realizar la “CAPACITACIÓN SOBRE MICROSOFT OFFICE 365”. Esta actividad tuvo como principal objetivo de esta capacitación fue empoderar a los usuarios de INCOP en el uso y explotación de las bondades de nueva tecnología ofimática en la nube.

Exponemos a continuación cuales fueron sus principales metas de la capacitación de O365:

- a. Incentivar el uso de las aplicaciones WEB.
- b. Fortalecer el conocimiento de las nuevas funcionalidades en las aplicaciones Cliente (Outlook, Word, Excel, PowerPoint y OneNote).
- c. Facilitar la comprensión del usuario final, realizando prácticas de ejemplo con participación de los usuarios en tiempo real.
- d. Motivar el uso de Onedrive y de Skype Empresarial 2016.



Esta actividad tuvo un costo de €400.000,00 y fue dirigido a todo el personal Administrativo de la Institución.

V. Actividades de bienestar social.

1. Estado de emergencia nacional provocada por el Huracán Otto.

Mediante Decreto Ejecutivo N°40027-MP publicado en el Diario Oficial la Gaceta del martes 29 de noviembre del 2016 se declara el estado de emergencia nacional la situación provocada por el Huracán Otto.



Figura 18 – Fotografía CNE

A raíz de lo anterior y solidaridad con toda la población afectada, nuestra Junta Directiva en la sesión No. 4020 celebrada en Puerto Caldera el día 08 de diciembre de 2016, decide realizar un **depósito en la cuenta del Banco de Costa Rica por un monto de \$66.154.839.43 para atender la emergencia vivida por el paso del Huracán Otto,**

Mediante oficio CR-INCOP-PE-0753-2016 de nuestra Presidencia Ejecutiva se le comunica a al Director Ejecutivo de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias de la ayuda realizada.

2. Atención de la emergencia del brote de Zika, Chikungunya y Dengue.

Mediante Acuerdos Nos. 2 y 3 de nuestra Junta Directiva, tomados en Sesión No. 4009, el 29 de Setiembre 2016, relacionado con el Decreto Ejecutivo No. 39526-MP-S, que en su Artículo 5, nuestra institución brido apoyo económico a la Comisión Nacional de Emergencia para la atención de la emergencia del brote de Zika, Chikungunya y Dengue.

Para esto mediante transferencia electrónica No. 61273 del 01 de noviembre del año 2016, se aportó por parte de INCOP la suma de **¢41.730.861.12** a la cuenta de la **Comisión Nacional de Prevención de Riesgos**.



Figura 19 – Fuente: Ministerio de Salud

VI. Aspectos relevantes del informe gerencial del estado Financiero Institucional 2016

- **Solidez Financiera**

Desde una perspectiva financiera al cierre del periodo 2016, el capital de trabajo se sitúa en €3.739 millones de colones, lo cual fortalece la liquidez y permite holgadamente hacer frente a obligaciones de corto y largo plazo. Por su parte, se comenta que INCOP mantiene una estrategia conservadora que contempla un bajo riesgo, con la finalidad de operar de un modo más relajado y sin presiones.

En el estado de resultados se registran utilidades por €1.243 millones, generada principalmente por el incremento creciente y sostenido de los ingresos. En el periodo 2016 se experimentó un incremento de un 20% con respecto al año previo.

Para los próximos periodos se estima un panorama estable con crecimiento de los ingresos en mayor proporción que los gastos y un aumento en las inversiones, que serán financiadas por el flujo de caja operativo y respaldado por el superávit acumulado, lo cual permitirá retomar su protagonismo económico de la institución en la provincia y en Costa Rica; así como de mejorar los resultados a futuro.

- **Liquidez**

Al 31 de diciembre de 2016, INCOP presenta €2.571 millones en caja e inversiones y sin deuda financiera, por lo que la compañía no muestra riesgo de Liquidez en el corto plazo y en el largo plazo. Para el periodo 2017 la institución podrá hacer frente a todas sus obligaciones e inversiones,

asimismo después de realizar los pagos la institución estima mantener ₡2,632 millones en caja e inversiones y sin deuda financiera. Por lo anterior y en virtud de su sólida generación flujo de caja se considera que la posición de liquidez de la institución es adecuada.

- **Perspectiva**

La perspectiva es estable, refleja la expectativa de que la institución mantenga su actual nivel de incremento de sus ingresos y generación de flujo de caja, acompañado de sólidos indicadores de liquidez y de capital de trabajo, a la vez se requerirá que mantenga políticas financieras de inversiones y gastos, acorde a sus necesidades y a su capacidad de flujo de caja. Se esperan utilidades de aproximadamente ₡1.000 millones contables para el periodo 2017. El constante crecimiento en los ingresos ha permitido aumentar la generación de flujo de caja, que en el mediano y largo plazo permitirá ejecutar más proyectos o generar más utilidades.

- **Inversiones**

INCOP espera retomar su estrategia de inversión, mediante un proceso de transformación y fortalecimiento, ejecutando un nuevo plan de inversiones, utilizando su flujo de caja de operaciones y el superávit para financiar estas inversiones. Este robusto plan de inversiones viene a incrementar los gastos de depreciación que funciona como un escudo fiscal, lo que permitirá mejorar su nivel de flujo de caja.

VII. Liquidación Financiera 2016.

1. Aspectos Generales.

El Presupuesto de egresos del año 2016 fue aprobado por la Contraloría General de la República por un monto de **₡5.751.722,00 miles**, mediante oficio No. 18252 (DFOE-IFR-0527) del 11 de diciembre de 2015.

No obstante, y de acuerdo al informe DE-600-2015 emitido por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, determinó que la institución excedía el Límite de Gasto presupuestario autorizado para el año 2016 en ₡502.9 millones, por lo que ordenó realizar los ajustes respectivos.

Ante esta situación, el INCOP mediante el Presupuesto Extraordinario 01-2016 del mes de marzo aprobó la reducción de esos recursos indicados con anterioridad, mediante el Acuerdo No. 2 Firme tomado por la Junta Directiva en Sesión No. 3985 celebrada el 11 de marzo del año en curso. A nivel externo, la Contraloría General de la República lo aprobó mediante el oficio DFOE-IFR-0143, del 07 de abril del 2016, y la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria mediante oficio STAP-0339-2016, del 22 de abril de 2016.

El Presupuesto Extraordinario 02-2016, se origina producto de las reuniones sostenidas con los personeros del Fideicomiso, el Instituto Costarricense de Turismo, y de acuerdo a la recomendación brindada por la Unidad de dicho Fideicomiso, donde se recomienda realizar un ajuste en los proyectos programados para el año 2016, por lo que se procede a la presentación de este presupuesto extraordinario de ajuste a los montos originales. La Junta Directiva de INCOP lo aprueba mediante el Acuerdo No. 4 Firme tomado en la Sesión No. 4009 celebrada el 29 de setiembre del

2016. Asimismo, a nivel externo, mediante oficio DFOE-IFR-0508, del 19 de octubre, 2016, es aprobado por la Contraloría General de la República.

El INCOP como tal tiene dos programas funcionales, en los que reúne a todas sus unidades a saber:

- 1.1. Programa de Gestión Administrativa
- 1.2. Programa de Desarrollo Portuario (Programa sustantivo).

La Composición de los programas queda de la siguiente manera:

Descripción	Presup. Ord. 16	PORCENTAJE DEL PROGRAMA
PRESUPUESTO TOTAL	4,969,880,524.94	100.00%
Programa N°1 Gestión Administrativa Financiera	3,979,154,617.44	80.07%
Programa N°2 Desarrollo Portuario	990,725,907.50	19.93%

Cuadro 5 – Fuente Unidad de Presupuesto

2. Presupuestos Extraordinarios

A continuación, se presenta un cuadro resumen de las variaciones presupuestarias.

PRESUPUESTOS EXTRAORDINARIOS			
TIPO DE MOVIMIENTO	SESION	ACUERDO	MONTO
Presupuesto Extraordinario 01-2016	3985	No. 2	¢502,970,000.00
Presupuesto Extraordinario 02-2016	4009	No. 4	¢278,871,477.45

Cuadro 6 – Fuente Unidad de Presupuesto



Estos presupuestos extraordinarios disminuyeron el presupuesto aprobado originalmente por la Contraloría General de la República y la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, por dos razones esenciales:

- Ajustar el presupuesto de la institución al Límite de gasto presupuestario establecido por la Secretaria Técnica de la Autoridad Presupuestaria para el año 2016.
- Devolución de recursos del fideicomiso con financiamiento de superávit específico.

3. Modificaciones Presupuestarias

A su vez se realizaron siete modificaciones presupuestarias a saber:

<i>MODIFICACIONES AÑO 2016</i>				
TIPO DE MOVIMIENTO	SESION	ACUERDO	MONTO	MOTIVO
Modificación 01-2016	Sesión No. 3981	No. 2	₡57,875,000.00	Según Procedimiento
Modificación 02-2016	Sesión No. 3985	No. 3	₡143,393,520.34	Por ajustes de pago de Ley
Modificación 03-2016	Sesión No. 3986	No. 2	₡2,388,064.29	Por ajustes de pago de Ley
Modificación 04-2016	Sesión No. 3992	No. 2	₡44,526,472.00	Según Procedimiento
Modificación 05-2016	Sesión No. 3996	No. 3	₡135,543,420.18	Según Procedimiento
Modificación 06-2016	Sesión No. 4012	No. 1	₡154,862,057.27	Según Procedimiento
Modificación 07-2016	Sesión No. 4020	No. 1	₡121,476,007.13	Según Procedimiento

Cuadro 7 – Fuente Unidad de Presupuesto

Con estos datos, se cumple con lo dispuesto por la Contraloría General de la República la cual indica que las modificaciones no pueden superar el 25% del Presupuesto Total. Con los datos del siguiente cuadro se comprueba:

Total Presupuesto Final	Total Modificaciones	Porcentaje Ejecución
¢4,969,880,524.94	¢660,064,541.21	13.28%

Cuadro 8 – Fuente Unidad de Presupuesto

4. Presupuesto Final aplicando todas las Variaciones Presupuestarias

Así las cosas, el Presupuesto de la Institución por programa queda conformado de la siguiente manera:

LIQUIDACIÓN-PRESUPUESTARIA-INCOP-2016

PROGRAMA-1						
CLASE-PARTIDA	PRESUPUESTO-APROBADO	MODIFICACIONES	PRESUPUESTO-TOTAL	EJECUCION	DISPONIBLE	PORCENTAJE
REMUNERACIONES	1,216,064,119.11	-145,748,293.43	1,070,315,825.68	1,034,571,658.87	35,744,166.81	96.66%
SERVICIOS	1,616,451,094.08	-95,701,869.49	1,520,749,224.59	1,393,187,146.13	127,562,078.46	91.61%
MATERIALES-Y-SUMINISTROS	39,800,000.00	-8,006,544.87	31,793,455.13	28,700,101.20	3,093,353.93	90.27%
BIENES-DURADEROS	181,240,000.00	-91,162,488.26	90,077,511.74	81,808,548.75	8,268,962.99	90.82%
TRANSFERENCIAS-CORRIENTES	159,492,916.69	77,277,161.06	236,770,077.75	235,059,538.99	1,710,538.76	99.28%
TRANSFERENCIAS-DE-CAPITAL	1,558,566,665.43	-529,118,142.88	1,029,448,522.55	585,557,332.91	443,891,189.64	56.88%
CUENTAS-ESPECIALES	30,000,000.00	-30,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00%
TOTAL	4,801,614,795.31	-822,460,177.87	3,979,154,617.44	3,358,884,326.85	620,270,290.59	84.41%

PROGRAMA-2						
CLASE-PARTIDA	PRESUPUESTO-APROBADO	MODIFICACIONES	PRESUPUESTO-TOTAL	EJECUCION	DISPONIBLE	PORCENTAJE
REMUNERACIONES	479,687,207.08	-16,470,179.80	463,217,027.28	441,981,998.62	21,235,028.66	95.42%
SERVICIOS	272,770,000.00	-53,371,323.92	219,398,676.08	205,285,004.78	14,113,671.30	93.57%
MATERIALES-Y-SUMINISTROS	21,850,000.00	24,224,205.92	46,074,205.92	43,813,059.42	2,261,146.50	95.09%
BIENES-DURADEROS	175,800,000.00	86,235,998.22	262,035,998.22	253,460,846.74	8,575,151.48	96.73%
TOTAL	950,107,207.08	40,618,700.42	990,725,907.50	944,540,909.56	46,184,997.94	95.34%

Cuadro 9 – Fuente Unidad de Presupuesto

- 5.
- 6.
7. Ejecución Presupuestaria por Centro de Costos.

Se presenta a continuación el porcentaje de ejecución presupuestaria por Unidad Funcional de la Institución, durante el año 2016.

Clase partida	Presupuesto aprobado	Modificaciones	Presupuesto total	Movimientos ejecución	%
10-01- - Junta Directiva					
Total centro costo:	48,812,248.86	-3,284,184.26	45,528,064.60	40,781,119.85	89.57
10-02- - Presidencia					
Total centro costo:	146,373,622.21	89,796,207.25	236,169,829.46	223,427,022.77	94.60

Clase partida	Presupuesto aprobado	Modificaciones	Presupuesto total	Movimientos ejecución	%
10-03- - Planificación					
Total centro costo:	121,603,190.88	-26,761,537.16	94,841,653.72	85,030,867.07	89.66
10-04- - Gerencia					
Total centro costo:	71,926,065.72	-4,708,695.12	67,217,370.60	64,901,113.54	96.55
10-05- - Asesoría Jurídica					
Total centro costo:	112,968,308.81	-3,537,931.07	109,430,377.74	108,217,424.21	98.89
10-06- - Auditoría					
Total centro costo:	204,673,249.48	-87,940,287.64	116,732,961.84	114,511,351.86	98.10
10-07- - Junta Promotora					
Total centro costo:	273,141,287.00	748,585.12	273,889,872.12	197,928,291.86	72.27
10-08- - Dirección Administrativa Financiera					
Total centro costo:	1,935,758,637.25	-448,365,247.94	1,487,393,389.31	1,037,581,909.25	69.76
Excluidos Recursos Fideicomiso					
Total centro costo:	377,191,971.82	80,752,894.94	457,944,866.76	452,024,576.34	98.71
10-09- - Capital Humano					
Total centro costo:	184,150,656.36	-30,566,972.41	153,583,683.95	141,994,561.32	92.45
10-10- - Proveeduría					
Total centro costo:	79,286,417.90	-2,560,558.69	76,725,859.21	75,661,184.85	98.61
10-11- - Contabilidad					
Total centro costo:	97,355,899.73	-11,228,032.34	86,127,867.39	83,139,879.36	96.53
10-12- - Presupuesto					
Total centro costo:	67,953,842.30	-30,953,353.61	37,000,488.69	36,772,789.14	99.38
10-13- - Informática					
Total centro costo:	330,361,353.34	-87,629,397.51	242,731,955.83	234,643,868.71	96.67
10-14- - Servicios Generales					
Total centro costo:	852,830,440.33	-169,155,447.60	683,674,992.73	652,999,516.96	95.51
10-15- - Tesorería					
Total centro costo:	172,543,099.84	-35,790,304.80	136,752,795.04	132,333,975.02	96.77
10-17- - Contraloría de Servicios					
Total centro costo:	22,978,955.07	-972,496.49	22,006,458.58	21,275,661.75	96.68
10-24- - Archivo Central					
Total centro costo:	21,670,299.03	-12,109,308.10	9,560,990.93	8,856,791.77	92.63

Clase partida	Presupuesto aprobado	Modificaciones	Presupuesto total	Movimientos ejecución	%
10-27- - Gerencia OPIP					
Total centro costo:	57,227,221.20	42,558,784.50	99,786,005.70	98,826,997.56	99.04
20-01- - Secretaria Fiscalización					
Total centro costo:	117,976,028.92	-14,251,365.99	103,724,662.93	93,813,377.54	90.44
20-02- - Unidad Técnica Fiscalización.					
Total centro costo:	199,444,564.15	-48,129,205.77	151,315,358.38	143,512,702.38	94.84
20-03- - Dirección Portuaria					
Total centro costo:	133,070,811.13	139,817,245.92	272,888,057.05	265,873,010.04	97.43
20-04- - Muelle Puntarenas					
Total centro costo:	152,652,499.20	-1,278,555.90	151,373,943.30	145,102,718.96	95.86
20-05- - Muelle Quepos					
Total centro costo:	123,186,214.10	37,897,982.22	161,084,196.32	155,075,900.76	96.27
20-06- - Muelle Golfito					
Total centro costo:	223,777,089.58	-73,437,400.06	150,339,689.52	141,163,199.88	93.90
Total presupuesto:	5,751,722,002.39	-781,841,477.45	4,969,880,524.94	4,303,425,236.41	86.59

Cuadro 10 – Fuente Unidad de Presupuesto

8. Situación financiera

Realizando una comparación de los recursos disponibles al 31 de diciembre de los años 2015-2016, en términos globales se percibe un aumento de los recursos disponibles (superávits) de ₡1.730.647.464,67, distribuido de la siguiente manera:

- Superávit libre institucional: ₡999.559.645.80.
- Superávit específico Fideicomiso: ₡731.087.818.87.

- Superávit específico Golfito: no tiene aumento.

Descripción	2015	2016	Ajuste
Superávit acumulado	3,771,059,618.45	5,501,707,083.12	1,730,647,464.67
Superávit libre	2,475,676,444.66	3,475,236,090.458	999,559,645.80
Superávit acum. Canon Turístico	1,285,510,186.99	2,016,598,005.86	731,087,818.87
Superávit Específico Muelle Golfito	9,872,986.80	9,872,986.80	0.00

Cuadro 11 – Fuente Unidad de Presupuesto



Como se observa en el cuadro que se presenta a continuación, específicamente la comparación de ingresos y egresos según su tipo, se ve claramente que la institución hasta el 31 de diciembre tuvo saldos positivos en comparación ingreso versus gasto corriente.

DESCRIPCION	CORRIENTE	FIDEICOMISO	SUPERAVIT LIBRE (Presupuestado)+ movimientos	INGRESO CAPITAL	TOTAL
INGRESO	4,572,891,445.18	1,251,935,865.65	29,642,677.84	15,165,625.00	5,839,992,935.84
EGRESO	3,717,867,903.50	585,557,332.91	0.00	0.00	4,303,425,236.41
DIFERENCIA	855,023,541.68	666,378,532.74	29,642,677.84	15,165,625.00	1,536,567,699.43

Cuadro 12 – Fuente Unidad de Presupuesto

No obstante, aunque el INCOP no tuviese Superávit libre acumulado, igualmente se vería un superávit durante el año 2016.

DESCRIPCION	CORRIENTE Y DE CAPITAL
INGRESO	4,572,891,445.18
EGRESO	3,717,867,903.50
Diferencia	855,023,541.68

Cuadro 13 – Fuente Unidad de Presupuesto

Se excluye ingresos por concepto de canon para el Fideicomiso INCOP-BNCR-ICT y sus respectivos egresos.

9. Avance de proyectos de FIDEICOMISO INCOP-ICT-BNCR programados para el año 2016.

Proyectos Fideicomiso 1026 INCOP-ICT-BNCR			
DICIEMBRE 2016			
Proyecto	Estado	Avance	% Avance Obra
Construcción Pasarela Mantenimiento del Muelle de Puntarenas	Concluido	Finiquito firmado entre las partes el 06 de octubre de 2016. Monto total cancelado de \$131,385,700.00 (Contrato Original N°23-2015 por un monto de \$119,497,780,00 mediante la Orden de Compra N°28163, más la Adenda al Contrato N°23-2015 por un monto de \$11,887,920.00).	%64,71 obtenido durante el año 2015 y el %35,29 en el 2016 (incluye obras por adenda de contrato).
Reparación del Muelle de Golfito. Etapa 2	En proceso	Se cuenta con un avance de obra acumulado del 87% (Avance N°8), según documentación recibida mediante oficio CR-INCOP-DOP-0258-2016, de fecha 23 de diciembre de 2016. 1) Proyección para la finalización de las obras, primeros meses del próximo año (2017). La fiscalización recae en el Consorcio JC-CM, en coordinación con la Dirección Portuaria del INCOP.	%87 (avance obtenido durante el año 2016)
Proyecto del Parque Marino	En proceso	Se detallan las reuniones que se han efectuado, en conjunto con el personal de la Dirección del Parque Marino del Pacífico, para la II FASE del proyecto: 1º Reunión Sesión Biólogos, 06 diciembre 2016. 2º Reunión Sesión Planos Arquitectónicos y Estructurales, 14 diciembre 2016. 3º Reunión Sesión Planos Electromecánicos, 21 diciembre 2016.	0%
Remodelación y Construcción de la Plaza Esparza	En proceso	Se cierra el año 2016 con un avance de obra del 83,63% (estimación de pago N°10). Pendiente por concluir el 16,37% de la obra, para el próximo año 2017. Se concede una ampliación de plazo de 30 días hábiles, en virtud de que el ICE tiene pendiente de aprobación los cambios en planos eléctricos, según última visita al sitio de sus funcionarios, el pasado 07 de diciembre 2016. Pendiente también el traslado del tendido eléctrico secundario y cambio de transformador existente, así como las luminarias externas, todo lo anterior por parte del ICE.	% 41,50 (obtenido durante el año 2016), para los años 2014 y 2015 se alcanzó un 42,13%. Y queda pendiente un 16,37% para el año 2017. Recordemos que el proyecto fue detenido por la Sala Constitucional involucrado SETENA, desde el 18 de marzo de 2015 al 14 de noviembre de 2016.

Proyectos Fideicomiso 1026-INCOP-ICT-BNCR			
DICIEMBRE 2016			
Construcción Pista de Patinetas	No presenta, en avance de obra	08 de diciembre de 2016: Se expone ante la Junta Directiva del INCOP, sobre el proyecto y su proceso de licitación y adjudicación. Se nos indica verbalmente, por parte de la Gerencia General del INCOP, que se considera conveniente proseguir con la adjudicación de la empresa constructora, debiéndose realizar a inicios del año 2017, lo necesario para incorporar y garantizar los recursos necesarios para la ejecución del proyecto.	0.0%
Atracadero en Isla Chira	No presenta.	Se nos concede el visto bueno por parte del CIMAT-ICT, que el inicio de los estudios sea ejecutado en ENERO 2017 , por parte del IMARES-UCR (<u>cuyo tiempo estimado de los estudios es de 2 meses</u>). Se estima un posible replanteamiento del diseño aportado por el INCOP, incremento en costo proyectado y cambio de lugar propuesto (GAVILANA).	0.0%
Reparación del Puente Mata de Limón	En proceso la contratación de los Servicios Profesionales	Se entrega por parte de la empresa <u>GEOCAD Estudios Ambientales S.A.</u> ante <u>SETENA</u> los formularios D1 de los Proyectos: 1) Construcción Puente Peatonal en Mata de Limón. # SETENA D1-19017-16 2) Atracadero en Bahía Ballena y Obras Complementarias. # SETENA D1-19012-16 (y su pronóstico de Plan Gestión Ambiental). 3) Construcción Obras Complementarias al Parque del Muellero. # SETENA D1-19011-16 <u>Documentación entregada por GEOCAD, el jueves 22 de diciembre 2016.</u>	0.0%
Atracadero en Bahía Ballena		No se incluyó el proyecto: Atracadero Isla Chira , por falta de Anteproyecto.	

Cuadro 14 – Fuente Unidad de Presupuesto

10. Limitaciones y hallazgos en temas de Ingresos y Egresos Institucionales

En relación con este punto en particular a continuación, se presenta una serie de comentarios contenidos en el informe de liquidación presupuestaria 2016:

EGRESOS

- La partida presupuestaria de transferencias al fideicomiso fue una que sufrió poca ejecución presupuestaria durante el año 2016, debido a que la Unidad Gerencial de Fideicomiso INCOP-BNCR-ICT dejó de laborar a partir del 14 de abril de 2016, por lo que el INCOP se encontró a cargo de los proyectos, hasta el 06 de Setiembre, día que se reanudó la Unidad Gerencial del Fideicomiso, por medio de un “contrato temporal”, esta razón provocó que una serie de proyectos no avancen desde principio de año, lo cual impidió una mayor ejecución.
- Otro elemento fundamental para la subejecución de recursos de la Subpartida 7-01-07, se debe a que no se pudo devolver más recursos, ya que los ingresos presupuestados que se obtuvieron durante el año 2016 (enero-diciembre), no lo permitía, de acuerdo a las Normas Técnicas de Presupuesto Público.
- Sin embargo, a pesar de los comentarios antes expuestos durante el año 2016 se reflejó un aumento en la inversión en proyectos ejecutados con este presupuesto, con relación al año 2015. Se ejecutaron poco más de €328 millones.
- Que para la Liquidación del año 2016 el superávit específico de canon turístico establecido por la Ley 8461 ascendió a €2 millones de colones.

- Durante el año 2016 todas las partidas exceptuando transferencia de capital lograron superar el 90% de ejecución presupuestaria.
- Durante el año 2016 del monto total ejecutado, únicamente se invirtió un 8% en bienes duraderos.
- Los recursos ejecutados en el año 2016 con referencia al año 2015 en remuneraciones, fueron menores, principalmente al hecho de que, durante ese periodo entre 4 y 5 plazas se mantuvieron desocupadas por diversas razones.
- Que la ejecución en publicidad y propaganda dejó sub ejecutado un monto de €48 millones de colones.

INGRESOS

- El mayor ingreso que se obtuvo conforme a lo presupuestado se debe básicamente a:
 - .1. Mayor ingreso por parte de las concesionarias, ya que movilizaron más carga, no así más buques.
 - .2. Se incrementó la subcuenta de Ayudas a la Navegación, que es el principal ingreso de INCOP después del canon, debido a las características de buques que arribaron al puerto.
- Se denota una menor cantidad de turistas que ingresaron por nuestros puertos (-198 en relación al año anterior), sin embargo, la cantidad de cruceros fue la misma en 2015 y 2016.

PASAJEROS

AÑO	UBICACION	DES-EMBARQUE	EMBARQUE	TRANSITO	Total General
2015	CALDERA	2,837.00	2,885.00	10,222.00	15,944.00
	PUNTARENAS	790.00	248.00	87,917.00	88,955.00
	QUEPOS		9.00	19,154.00	19,163.00
Total 2015		3,627.00	3,142.00	117,293.00	124,062.00
2016	CALDERA	3,356.00	3,092.00	6,427.00	12,875.00
	PUNTARENAS	4,388.00	1,582.00	86,184.00	92,154.00
	QUEPOS		16.00	18,819.00	18,835.00
Total 2016		7,744.00	4,690.00	111,430.00	123,864.00

Cuadro 15 – Fuente Unidad de Presupuesto

CRUCEROS

AÑO	UBICACION	CRUCERO	Total General
2015	CALDERA	29.00	29.00
	GOLFITO	44.00	44.00
	PUNTARENAS	58.00	58.00
	QUEPOS	65.00	65.00
Total 2015		196.00	196.00
2016	CALDERA	21.00	21.00
	GOLFITO	40.00	40.00
	PUNTARENAS	73.00	73.00
	QUEPOS	62.00	62.00
Total 2016		196.00	196.00

Cuadro 16 – Fuente Unidad de Presupuesto

- El tipo de cambio ayudó al mayor ingreso de recursos presupuestarios. Se proyectó con ¢540.00 y el promedio anual fue de ¢546.16.

- El saldo de las cuentas por cobrar al cierre del año 2016 fue de ₡15.291.41, lo cual indica una buena recaudación de los ingresos.

VIII. Gestión de concesionarios en Puerto Caldera.

Esta sección del documento se analizará básicamente la supervisión ejercida por la Unidad Técnica de Supervisión y Control sobre el desempeño de los concesionarios, para valorar su función como Administrador de los contratos de concesión. Además, se presentará información basada en verificaciones realizadas mediante inspecciones en sitio, para fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones adquiridas en la prestación de los servicios públicos.

El objetivo fundamental de esta parte del documento es evaluar la gestión jurídica, técnica y financiera de las Terminales Administradas por INCOP, con la finalidad de valorar su gestión portuaria.

1. Contrato de concesión de gestión de servicios públicos de la terminal de Puerto Caldera (S.P.C. S.A.)

Esta concesión se otorgó mediante el contrato que fue suscrito entre la Administración Concedente (MOPT-INCOP) y la empresa Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) S.A., en fecha 16 de noviembre de 2005 y refrendado por la Contraloría General de la República el 27 de marzo de 2006.

Se encuentra en operación desde el 11 de agosto de 2006, fecha en la cual la Administración Concedente hizo entrega de la Orden de Inicio a la empresa concesionaria; que conllevó a la entrega de las instalaciones físicas, maquinaria y equipo, que se requiere para la correcta prestación del servicio, durante un plazo de 20 años.

El objeto de esta concesión es de conformidad con la cláusula 1.2 del respectivo contrato, la prestación de los servicios relacionados con las escalas comerciales realizadas por todo tipo de embarcaciones, que soliciten el atraque para tales fines, en los puestos uno, dos y tres en el Puerto de Caldera, así como los servicios requeridos con relación a la carga general, contenedores, vehículos, saquería y sobre chasis en las instalaciones portuarias, tales como, carga y descarga, transferencia y almacenamiento, bajo el régimen de concesión de gestión de servicios públicos.

- **Cantidad de Carga movilizada**

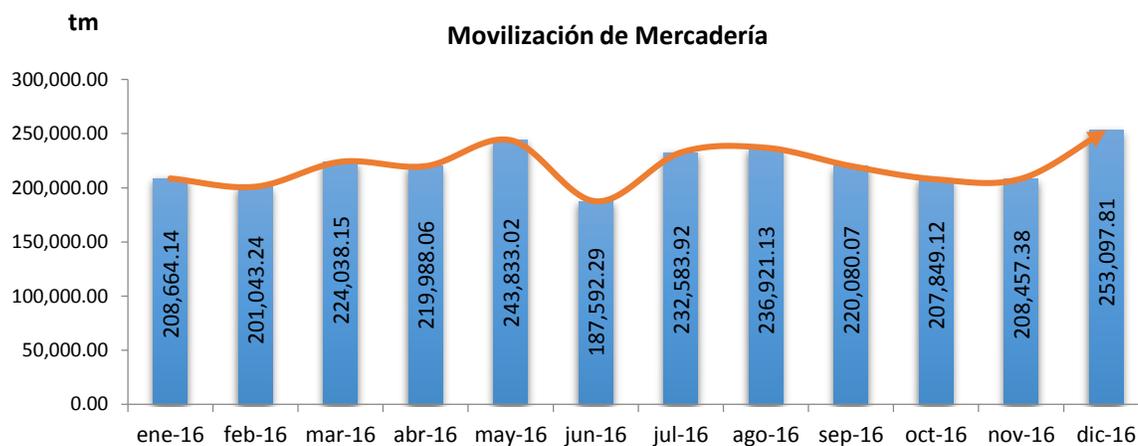
La cantidad de carga movilizada por la Sociedad Portuaria de Caldera S.A., durante el segundo semestre del año 2016, en Puerto Caldera fue de **1 358 989,43 tm**, se experimentó un crecimiento de un **20,2 %** con respecto al mismo período del año 2015, donde se movilizaron **1 130 915,00 tm**.

La cantidad de carga movilizada, fue verificada mediante una revisión de la estadística portuaria, que elabora la Unidad de Planificación Institucional de INCOP y fue comprobada con los respectivos Estados de Hechos presentados mensualmente por la Sociedad Portuaria de Caldera (S.P.C.) S.A.

Cabe destacar, que la Unidad de Planificación, reporta esta información a la Red de Estadística Marítimo-Portuaria (REMAPOR), de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo COCATRAM, entre otros entes.

En el siguiente cuadro se detallan las toneladas métricas (carga general) movilizadas durante el año 2016:





Cuadro 17 - Fuente: INCOP

Obsérvese en el gráfico una tendencia estable durante los primeros meses de año y hacia el crecimiento en el último trimestre del año 2016.

En el siguiente cuadro se detalla la estructura del movimiento por tipo de carga:

Movimiento de Carga por tipo Año 2016

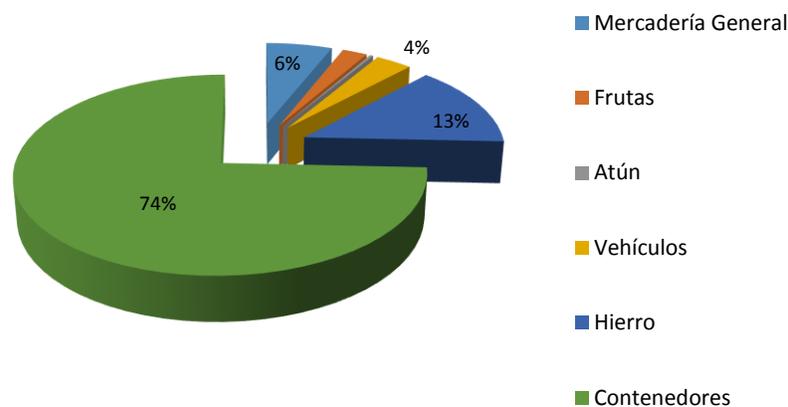
Distribución por tipo de Carga SPC

Periodo	Mercadería General	Frutas	Atún	Vehículos	Hierro	Contenedores	Mercadería Total
ene-16	5,172.13	4,577.63	1,082.45	6,786.19	23,761.27	167,284.47	208 664.14
feb-16	1,283.18	5,115.60	122.15	6,003.97	26,791.19	161,727.15	201 043.24
mar-16	8,280.12	3,544.15	0.00	7,971.27	50,043.00	154,199.61	224 038.15
abr-16	25,831.25	4,239.32	544.67	7,862.97	10,924.44	170,585.41	219 988.06
may-16	24,874.46	5,991.80	1,013.21	6,151.79	15,110.01	190,691.75	243 833.02
jun-16	4,680.71	5,502.12	0.00	6,858.77	19,678.22	150,872.47	187 592.29
jul-16	9,848.09	5,640.71	1,827.96	7,620.67	28,367.67	179,278.82	232 583.92
ago-16	31,684.79	5,393.04	601.77	7,990.82	35,223.09	156,027.62	236 921.131
sep-16	6,641.22	4,789.80	783.32	7,052.80	38,788.31	162,024.62	220 080.07
oct-16	375.96	4,519.35	799	10,365.69	28,939.45	162,849.47	207 849.12
nov-16	31,500.91	6,199.89	796.09	8,827.83	26,343.18	134,789.48	208 457.38
dic-16	9,778.55	5,275.63	654.00	5,579.69	57,189.08	174,620.86	253 097.81

Los principales crecimientos en la movilización de carga respecto al año 2015 se presentaron en mercadería general, frutas y atún.

Conforme la información del cuadro anterior, puede observarse en el siguiente gráfico de la composición de la carga en la que predomina la movilización de Contenedores en un 74%, esta distribución muestra a Puerto Caldera, como una Terminal multipropósito.

Distribución por tipo de Carga



Cuadro 18 - Fuente: INCOP

- **Movilización de contenedores, (TEUS)**

Las siglas TEUS representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Un TEU, *acrónimo del término en inglés (Twenty-foot Equivalent Unit)*, que es la

capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies, conforme la Organización Internacional de Estandarización ISO.

Además del contenedor de 20 pies que se computa como un TEU, existen otros tipos y tamaños de contenedores; los de uso más frecuentes son los contenedores de 40 pies y son calculados como equivalentes a 2 TEU ó 1 FEU (*Forty-feet Equivalent Unit*).

Como esta es la unidad mundialmente utilizada para la contabilización de contenedores, se elaboró el siguiente cuadro que muestra la evolución en la movilización de TEUS desde el inicio de la concesión:

Movilización de Contenedores TEUS			
Período	TEUS		Total
	Importación	Exportación	
2006	25.895	25.069	50.964
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
2011	88.590	79.449	168.039
2012	87.105	97.210	184.315
2013	93.075	100.020	193.095
2014	106.204	102.857	209.061
2015	110784	124484	235.268
2016	131927	132444	264371

Cuadro 19 - Fuente: INCOP

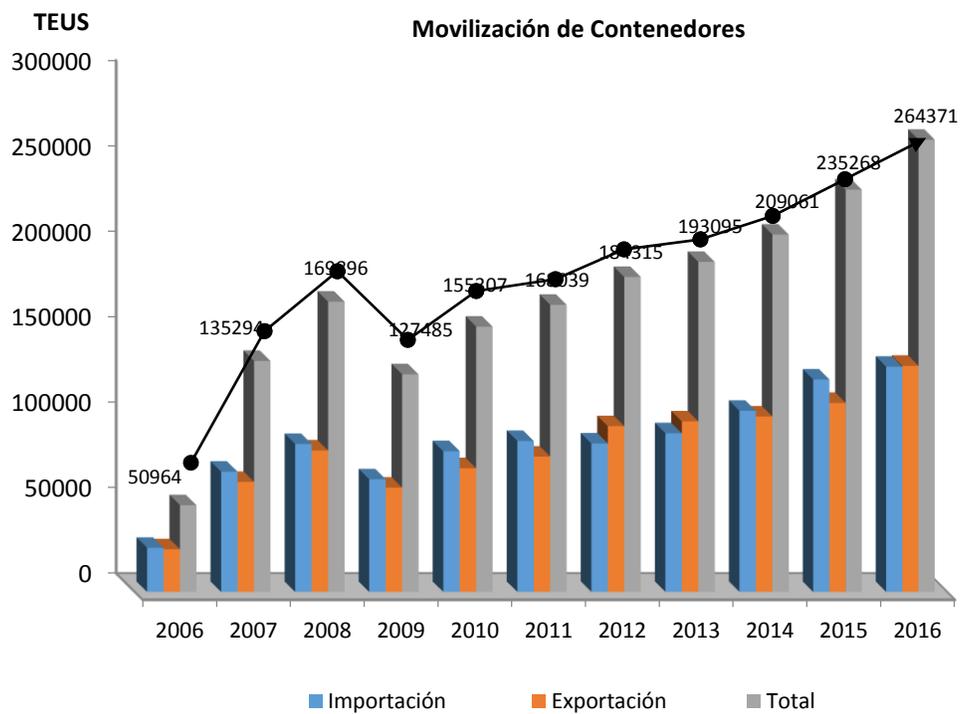
Durante el segundo semestre del año 2016, se movilaron un total de **137 204 TEUS**, de los cuales **68 951** corresponde a TEUS exportados, que equivale a un 50,3 % del total y los restantes **68 253** TEUS 49,7 % son importados.

Con respecto a su contenido el 70% de los Teus movilizados, se movilizan en la condición de llenos, y 30% en condición de vacío.

Se movilizaron 395 Teus por metro lineal de muelles (4 puestos) durante el año 2016 y 66 043 Teus por las 3 hectáreas disponibles en la terminal.

Un buque portacontenedores promedio que arriba al Puerto tiene una eslora promedio de 180 m y un TRB de 19 128, y moviliza un promedio de mil Teus durante su atraque.

Movilización de TEUS



Cuadro 20 - Fuente: INCOP

PERIODO DETALLE	EXPORTACION			IMPORTACION			TOTAL	PERIODO		
	CONT LLENO	CONT VACIO	TOTAL	CONT LLENO	CONT VACIO	TOTAL	GENERAL	TRIMESTRAL	SEMESTRAL	ANUAL
ene.-16	4544	8601	13145	11433	318	11751	24896	63014	127167	264371
feb.-16	4914	4978	9892	9210	552	9762	19654			
mar.-16	5463	3650	9113	8688	663	9351	18464			
abr.-16	5648	3627	9275	9939	712	10651	19926	64153		
may.-16	6694	4751	11445	10838	1108	11946	23391			
jun.-16	5249	5374	10623	9547	666	10213	20836			
jul.-16	5670	5765	12653	11959	694	11435	24088	68843		
ago.-16	4994	5318	10312	10664	302	10966	21278			
sep.-16	5281	6665	11946	10925	606	11531	23477			
oct.-16	5223	5875	11098	10589	1000	11589	22687	68361	137204	
nov.-16	4292	5895	10187	9160	852	10012	20199			
dic.-16	5522	7233	12755	11297	1423	12720	25475			

Cuadro 21 – UTSC

Del año 2007 a la fecha, la movilización de TEUS a través de la Terminal ha experimentado un crecimiento de un 95,5%.

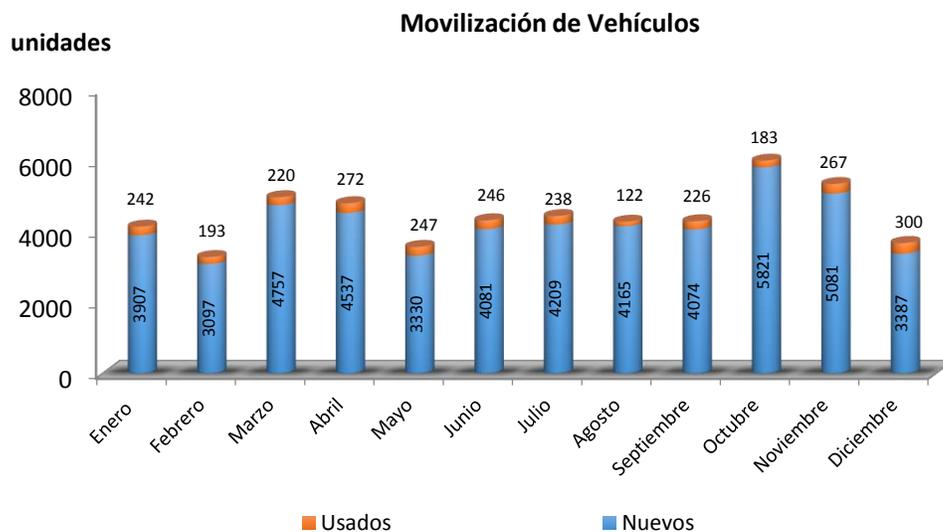
Con la ampliación del canal de Panamá y las oportunidades de apertura de nuevos negocios, que en su logística de transporte de carga utilicen la vía marítima y a la Terminal de Puerto Caldera como Puerto de origen o destino, la cifra en la movilización de Teus podría ascender a los 300 000 Teus en los próximos años. Asimismo, en términos de movilización de TEUS, Puerto Caldera se ubica como el décimo puerto con mayor movimiento de carga contenedorizada, dentro del Istmo Centroamericano, según lo indicado en el último informe estadístico de COCATRAM.

- **Movilización de Vehículos**

En promedio arriban 6 buques RO-RO al mes con una media de 4 434 unidades automotrices, tanto nuevas como usadas.

Las cifras analizadas reflejan que, durante el segundo semestre del 2016, ingresaron un total de 53.202 vehículos, de los cuales el 95 % corresponde a vehículos nuevos (50.446) y un 5 % a vehículos usados (2.756).

La siguiente gráfica muestra la relación existente entre la movilización de vehículos nuevos versus vehículos usados en Puerto Caldera:



Condición				
Año	Mes	Nuevos	Usados	Total
	Enero	3907	242	4149
	Febrero	3097	193	3290
	Marzo	4757	220	4977
	Abril	4537	272	4809
	Mayo	3330	247	3577
	Junio	4081	246	4327
	Julio	4209	238	4447
	Agosto	4165	122	4287
	Septiembre	4074	226	4300
	Octubre	5821	183	6004
	Noviembre	5081	267	5348
	Diciembre	3387	300	3687

Cuadro 22 – UTSC

- **Productividad.**

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

Se verificó el cumplimiento de los rendimientos mínimos establecidos en el Plan de Gestión, esto mediante la información contenida en los Estados de Hechos presentados mensualmente por la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) y la revisión de la estadística elaborada por la Unidad Técnica de Supervisión y Control (UTSC).

Además; la Secretaría de Fiscalización ha verificado el cumplimiento de estos rendimientos, mediante la validación documental de los Estados de Hechos e inspecciones aleatorias en algunas naves que arriban al puerto, realizadas de conformidad con los procedimientos establecidos y lo indicado en los informes de inspección. Se confirmó que, para el año 2016, el rendimiento alcanzado en la movilización de contenedores fue en promedio de 59 Mov/h, superando los 52 Mov/h, exigidos por la Administración.

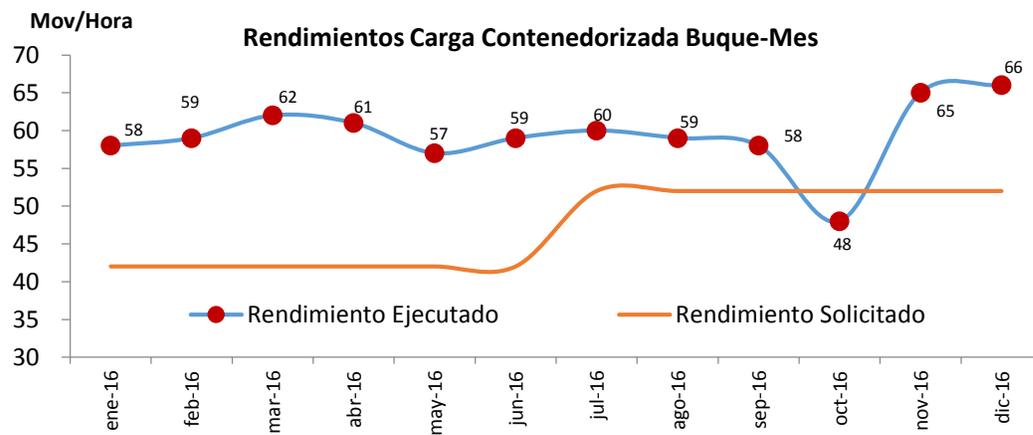
Productividad

Periodo	Rendimiento Ejecutado*	Rendimiento Solicitado*
ene-16	58	42
feb-16	59	42
mar-16	62	42
abr-16	61	42
may-16	57	42

Periodo	Rendimiento Ejecutado*	Rendimiento Solicitado*
jun-16	59	42
jul-16	60	52
ago-16	59	52
sep-16	58	52
oct-16	48	52
nov-16	65	52
dic-16	66	52
*Mov/Hora/Buque/Mes		

Cuadro 23 – UTSC

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



Fuente: INCOP

En el mes de julio del 2016, se actualizó el rendimiento para la movilización de contenedores a 52 mov/hora, en el mes de octubre se presentó una pequeña disminución de la productividad producto



de problemas con las grúas propias de los buques y que la grúa LHM 500 se encontraba en mantenimiento en este período.

El Concesionario presenta mensualmente, junto con los Estados de Hechos, el detalle del rendimiento alcanzado por las motonaves, así como el uso de la grúa móvil, durante la movilización de contenedores y las justificaciones pertinentes para aquellas motonaves donde se les impide alcanzar el rendimiento solicitado.

En cuanto a la movilización de contenedores, previo a la Concesión de los Servicios se realizaban entre 12 y 14 Mov/hora buque, hoy en día con las grúas móviles, aunado a las grúas de barco se pueden alcanzar rendimientos de hasta 60 Mov/hora buque en condiciones ideales de estiba de los contenedores.

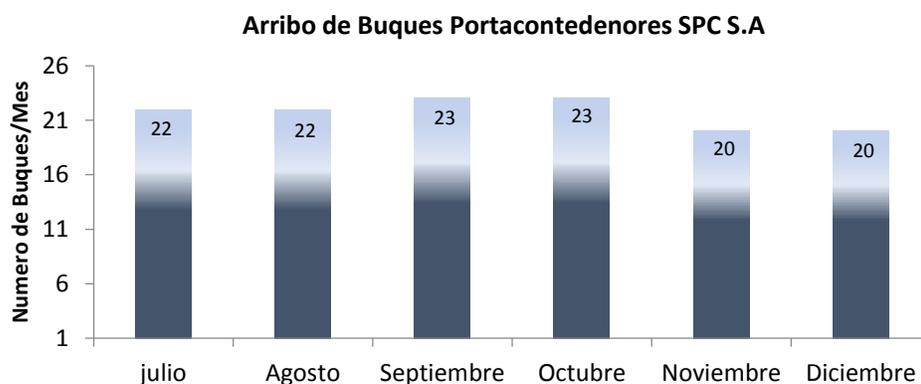
- **Cantidad de Buques Portacontenedores**

Para el año 2016, arribaron 258 naves portacontenedores en total, lo que representa un aumento del 49%, con respecto al mismo período del año 2015, en que se registraron 128 arribos, según el siguiente cuadro:

Tanto la cantidad de carga contenedoriza en toneladas métricas, como la movilización de contenedores experimentaron crecimientos para el año 2016.

Esta condición se ha evidenciado a través de los Estados de Hechos, donde se ha monitoreado el ingreso de buques portacontenedores con mayores cantidades de TEUS.

En promedio ingresan 21.5 motonaves portacontenedores por mes.



Fuente: INCOP

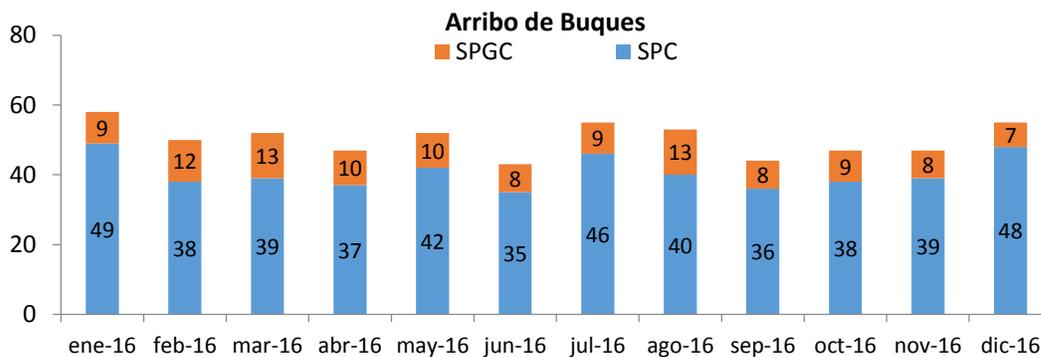
Si analizamos el arribo de buques por tipo en Puerto Caldera, durante el año 2016, tenemos la siguiente condición:

Tipo de Buque	SPGC	SPC	TOTAL	%
ATUNERO	1	15	16	3%
CONVENCIONAL	3	17	20	3%
CRUCERO	0	21	21	3%
DRAGA	0	1	1	0%
FRUTERO-FRIGORIFICO	0	1	1	0%
GRANEL LIQUIDO	3	0	3	0%
GRANEL SOLIDO	101	12	113	19%
HIERROS Y SIMILARES	7	46	53	9%
PORTA-CONTENEDORES	0	258	258	43%
REMOLCADOR	0	0	0	0%
RO-RO	1	93	94	16%
MILITAR	0	0	0	0%
CIENTIFICO	0	0	0	0%
YATE DE PLACER	0	15	15	2%
SIN TIPO	0	8	8	1%
	116	487	603	100%

Cuadro 24 – UTSC

Los principales arribos se registran con buque portacontenedores (43%), Graneleros (19%), Ro-Ro (16%).

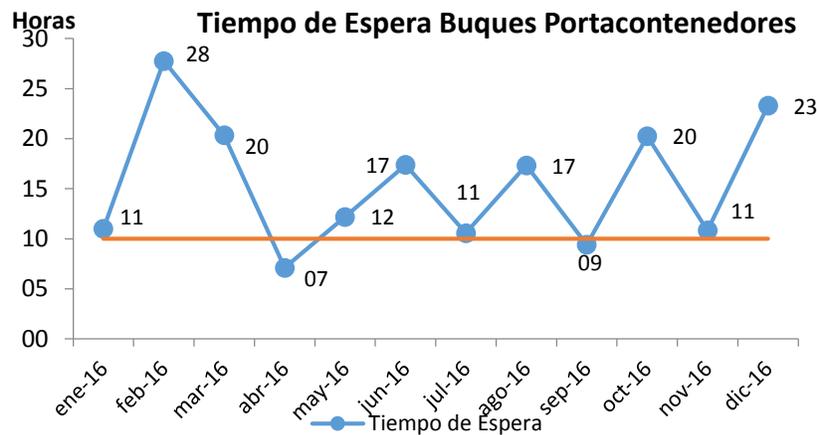
Si realizamos una distribución de arribo de buques por concesionaria, un 81% del arribo de naves a la Terminal Portuaria le pertenece a la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) y el restante 19% a la Sociedad Portuaria de Granelera de Caldera, dicha condición se muestra en el siguiente gráfico.



Fuente: INCOP

- **Tiempos de espera**

El tiempo promedio de espera de los buques portacontenedores para el año 2016 es de 15.6 horas. Con el fin de conocer la evolución del tiempo promedio de espera en bahía, para los buques portacontenedores, se elaboró el siguiente gráfico que comprende el año 2016.



Fuente: INCOP

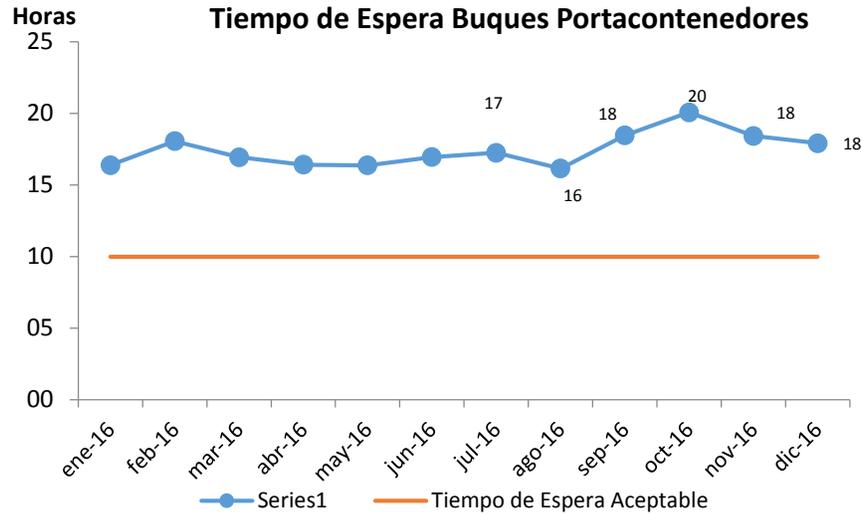
El principal incremento de los tiempos de espera en bahía para los buques contenedores se presentó por la pérdida de profundidad y frente de atraque del puesto 1 debido a la sedimentación acumulada en este sector.

Se presentaron condiciones climáticas adversas tales como: resaca y fuerte oleaje durante los meses de octubre y diciembre lo que obligó a suspender las maniobras de atraque y hasta se acordó desatracar naves que se encontraban en operación.

En síntesis, los tiempos de espera son razonables, para las condiciones de infraestructura existentes, maquinaria portuaria y la cantidad de naves portacontenedores que arriban al puerto.

- **Tiempo de Atraque**

El tiempo promedio de atraque de los buques portacontenedores, es definido como el tiempo transcurrido entre el amarre y desamarre del buque (estadía en muelle), es un indicador operacional ampliamente utilizado en los puertos, los resultados para la terminal durante el segundo semestre del año 2016, se detallan en el siguiente gráfico:



Este indicador mide la duración promedio para la atención de un buque portacontenedor, durante el segundo semestre 2016, los buques portacontenedores tuvieron un promedio de estadía en un puesto de atraque alrededor de 17 horas, con un promedio de 1 000 TEUS, por buque.

Es importante indicar que, pese a que las naves portacontenedores que arriban al puerto movilizan mayor cantidad de carga y Teus con respecto al primer semestre, los tiempos de atraque de estas naves no se han incrementado, lo cual puede ser atribuible a la entrada en operación de la nueva maquinaria y el cambio en la modalidad de descarga indirecta, lo cual mejoró la gestión de carga y descarga de este tipo de naves.

El tiempo que tarda un buque atracado en un muelle (1, 2, 3 o 4) dependerá principalmente de: el número de grúas que se le se han asignado (móviles o propias), o lo que es lo mismo la capacidad instalada que se tenga para atenderlo, el volumen de carga a movilizar que se deriva de la cantidad de contenedores embarcados o desembarcados y sus tipos (si son de 20 pies o de 40 pies), los planos de estiba de la nave; además, se deben de considerar otros factores externos y condiciones ambientales.

- **Tasa de ocupación**

El promedio la tasa de ocupación de la terminal es de un 73 %, cada puesto de atraque tiene la siguiente tasa de ocupación

<i>Puesto 1</i>	<i>Puesto 2</i>	<i>Puesto 3</i>	<i>Puesto 4</i>
70 %	86%	55%	80%

Cuadro 25 – UTSC

Por efecto de sedimentación y pérdida de profundidad, se utilizó durante todo el año 2016 la modalidad 1-2 y 2-3; producto de la eslora de las naves atendidas que hace que una nave con 180 m de eslora abarque la totalidad de un puesto de atraque e invada parte del otro colindante, aunado a ello la pérdida de 80 m lineales de frente de atraque del puesto 1.

Por lo que prácticamente la terminal opera con solo dos puestos de atraque para naves con esloras promedio de 180, ya sea puesto 1-2 o 2-3 y puesto 4 en dependencia de su calado y disponibilidad.

El puesto 3 por restricciones de profundidad queda limitada para la atención de pequeñas embarcaciones con calados menores a 7,5 m.

- **Cumplimiento de Plan de Mantenimiento de Infraestructura**

Al cierre del año 2016 se realizó una evaluación del cumplimiento del Plan de Mantenimiento de Infraestructura correspondiente al año 2016.

La ejecución de las actividades de mantenimiento se desarrolló dando un cumplimiento razonable al plan de mantenimiento y al cronograma presentado por la SPC; las modificaciones al mismo fueron aprobadas por la administración concedente por medio de la UTSC.

La SPC S.A. presentó los informes mensuales de avance de las obras; durante el período se realizaron tanto mantenimientos preventivos como correctivos a las diferentes estructuras portuarias.

En la siguiente tabla se muestra las diferentes actividades realizadas durante el 2016, así como los montos asociados:

Actividad	Alcance ejecutado	Monto Ejecutado
Pavimentos	865 m ²	\$ 105 206,20
Bitas:		
▪ Pinturas de Bitas	▪ 30 unidades	\$ 3 897,52
▪ Reparación de Base	▪ 04 unidades	
Muros Guarda ruedas	16 unidades	\$ 8 990,54
Defensas Marinas	5 unidades	\$ 67 123,74
Muelle tender	100 %	\$ 11903,45
Mantenimiento de Viga Cabezal:		
▪ Relleno de canales	▪ 75 m	\$1 501,85
▪ Nivelación de área	▪ 75 m ²	
Patios	100 %	\$ 18 3377,20
Malla Perimetral	200 m	\$ 15 098,47
Edificaciones		\$ 129 744,69
Análisis Estructural Edificio	100 %	\$ 24 000,00
Limpieza de alcantarillas y canales	100 %	\$ 1707,49
Mantenimiento del sistema Eléctrico y refrigeración	100 %	\$184 283,26

Mantenimiento de bancos Transformadores	10 bancos	\$ 12 300,00
Sustitución de bancos Transformadores		\$ 38 9000
Mantenimiento de sistema de descarga atmosférica		\$ 6 672,03
Torres de iluminación		\$ 3 910,72
Tablero Principal INCOP		\$ 12 547.52
Total		\$ 646 194,69

Cuadro 26 – UTSC

De conformidad con lo indicado, en los informes de SPC S.A. y validado por la UTSC el monto anual ejecutado es de \$ 646.194,69 el cual supera el monto de \$565,463, conforme lo aprobado en el Modelo Financiero de la Oferta y Contrato, presentado en la Licitación por el Concesionario. Sin embargo y de conformidad con el estudio realizado por parte de la empresa GCI ingeniería, contratada por la administración del INCOP para realizar un diagnóstico del estado y requerimiento de mantenimiento de la infraestructura portuaria, se determinó que las instalaciones portuarias requieren de una serie de intervenciones más profundas, lo que implicaría la necesidad de valorar la suficiencia de los recursos asignados contractualmente, para el desarrollo de las actividades de mantenimiento.

Las actividades incluidas en el Plan de Mantenimiento de Infraestructura se consideran razonables y son producto de sesiones de trabajo, sostenidas entre personal de la Gerencia de Infraestructura de la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) S.A., y los ingenieros de la Unidad Técnica de Supervisión y Control (UTSC),

Por su parte, la Unidad Técnica de Supervisión y Control (UTSC) ha realizado inspecciones periódicas, indicando las desviaciones detectadas y las recomendaciones a los concesionarios al respecto.

- **Cumplimiento de Plan de Mantenimiento de Equipo**

Con respecto al mantenimiento de la maquinaria y equipo se destacan las siguientes observaciones:

- ✓ El detalle de costos de mantenimiento de maquinaria y sus horas de operación es reportado mensualmente a la Administración Concedente, por parte de la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) S.A. El control sobre el uso de horas mensuales de los equipos, sirve de base para detectar condiciones de interrupción, mantenimiento y programación sobre el uso de los equipos.
- ✓ Según lo analizado en el informe de cumplimiento al plan de mantenimiento de equipo el mayor porcentaje del costo al mantenimiento de equipo responde a un mantenimiento de tipo preventivo, lo que significa que el concesionario mantiene un buen plan de mantenimiento y sus costos son aceptables.
- ✓ La Unidad Técnica de Supervisión y Control (UTSC), realizo visitas de supervisión periódicas, con el objetivo de validar el mantenimiento de la maquinaria y equipo.
- ✓ El Concesionario utiliza el programa EXACTUS para controlar los requerimientos de mantenimiento preventivo y correctivo del equipo, programando las actividades de mantenimiento requeridas.
- ✓ No se evidencia en los informes de la Unidad Técnica de Supervisión y Control (UTSC), el seguimiento al cumplimiento de un Plan de Mantenimiento Preventivo, requerido de conformidad con el uso de cada tipo de equipo.
- ✓ Durante el I semestre del año 2015, se otorgó la Orden de Operación de la nueva maquinaria portuaria adquirida por la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) S.A., por lo que, existe una serie de equipo que fue dado en concesión que se encuentra en desuso, para estos efectos deberá actuarse de conformidad con lo establecido en la cláusula 1.6.3 del contrato de concesión:

“En caso de que el Concesionario no encuentre necesario integrar a la infraestructura concesionada los bienes muebles que se le entregan, los mismos deberán de ser puestos a disposición del INCOP dentro de los seis meses subsiguientes a la fecha de suscripción del acta de entrega, en los términos y condiciones que serán adoptados por las partes.

Los bienes muebles que se entreguen al Concesionario podrán ser dados de baja en cualquier momento durante el plazo de la concesión, en la medida en que pierdan utilidad por obsolescencia o por su uso y ser sustituidos por el Concesionario en función de las necesidades de explotación, para lo cual deberá tener en cuenta los procedimientos establecidos en las normas que se encuentren vigentes en su momento y que resulten aplicables por tratarse de bienes público, el Concesionario informará al INCOP cuales bienes no utilizará y corresponderá al INCOP emitir el acto administrativo correspondiente para declarar el desuso de los bienes.

Asimismo, estos bienes o sus equivalentes, serán entregados al INCOP en el mejor estado de operación y mantenimiento al término del período de la concesión.

No obstante, lo anterior, el Concesionario se compromete a mantener los equipos necesarios para prestar un servicio de calidad de conformidad con las obligaciones que le impone este contrato”.

Detalle de maquinaria y equipo que se encuentran en proceso de devolución a INCOP

EQUIPO	DESCRIPCIÓN	MARCA	MODELO	SERIE
T 35 T - KR5	Top Loader 35 Ton.	KALMAR	DC 42-1200	134110-130
RS 40 T - VT4	Reach Stacker 40 Ton.	VALMET	RSD 4018-TL	45006
RS 40 T - VT5	Reach Stacker 40 Ton.	VALMET	RSD 4018-TL	45005
M 16 T - VT6	Montacargas 12 Ton.	VALMET	TD 1612-A1670	16411
PLATAFORMA	Plataforma 30 Ton.	SISU	FT 41 TA	41817
PLATAFORMA	Plataforma 30 Ton.	SISU	FT 41 TA	41818
PLATAFORMA	Plataforma 30 Ton.	SISU	FT 41 TA	41819
M 3 T - K20	Montacargas 2.5 Ton.	KOMATSU	FD 30 - 11	435278
M 3 T - CAT5	Montacargas 3.0 Ton.	CATERPILLAR	DP 30	7BM 01396
M 3 T - C23	Montacargas 3.0 Ton.	CLARK	C 500 - YS 80	Y 68500679215 KOF
M 3 T - C26	Montacargas 3.0 Ton.	CLARK	C 500 - YS 80	Y 68500799215 KOF
M 3 T - C27	Montacargas 3.0 Ton.	CLARK	C 500 - YS 80	Y 68500469075 KOF
TR - S 14	Terminal Tractor.	SISU	TT 130 AL	41822
SPREADER	Spreader convencional 20 pies.	N/A	N/A	N/A
SPREADER	Spreader convencional 40 pies.	N/A	N/A	N/A
CLAMP	Clamp.	N/A	RSA 301	N/A
CLAMP	Clamp.	N/A	RSA 301	N/A
CLAMP	Clamp.	N/A	RSA 301	N/A

Cuadro 27 – UTSC

Según muestra el cuadro anterior, se tienen identificados los equipos en proceso de ser devueltos, por parte de la concesionaria, según lo indicado en el oficio SPC-GG-172-2015 de la SPC S.A. La UTSC debe dar el visto bueno y proceder con el recibo físico de los equipos, a fin de que la administración de INCOP proceda con el remate.

- **Cumplimiento de Plan de Calidad**

La Sociedad Portuaria de Caldera S.A., cuenta con un Sistema integrado de gestión, el cual se compone de 6 certificaciones: ISO 9001:2008; ISO14001:2004, ISO 28000:2007, BASC, PROFAC y PBIP, en el siguiente cuadro se expone su vigencia:



Certificación	Fecha de Otorgado	Fecha de Vencimiento
ISO 9001:2008	29-08-2012	28-08-2018
ISO 14001:2004	29-08-2012	28-08-2018
ISO 28000:2007	08-06-2016	08-06-2019
BASC	01-03-2016	01-03-2017
PROFAC	04-04-2016	04-04-2020
PBIP	30-06-2016	30-06-2017

Cuadro 28 – UTSC

Las acciones en materia de gestión de la calidad, se consideran razonables y acordes a la misión, visión y política del sistema de integrado de gestión, específicamente en cuanto al cumplimiento de los requisitos contractuales.

Como conclusión general, se puede inferir que la concesionaria ha cumplido razonablemente con los objetivos de implementar y mantener un sistema de calidad bajo las normas ISO.

Mediante revisión documental se validaron las principales acciones en materia de calidad realizadas durante año.

Puerto Caldera se mantiene como la única y primera terminal portuaria a nivel nacional, en certificar sus procesos de atención a las naves, bajo requerimientos de calidad que exige las normas ISO y otras normas internacionales.

- **Cumplimiento de Plan de Gestión**

Mediante revisión y análisis del informe anual de cumplimiento anual al plan de gestión, se destacan las siguientes observaciones:



- ✓ Las acciones descritas en el plan, se consideran razonables y acordes a la gestión portuaria.
- ✓ Es importante destacar la obtención de la certificación PROFAC (operador económico autorizada) lo cual de la una mejor dinámica a la gestión portuaria.
- ✓ El estado de los patios de contenedores impide mejoras en la gestión de los contenedores.
- ✓ Pérdidas de frente de atraque por sedimentación con llevan a entorpecer la gestión.
- ✓ Se destaca el servicio de pesaje certificado VMG de acuerdo a los requisitos de la OMI y el MOPT.
- ✓ Implementación de la emisión del documento EIR (Equipment interchange receipt) en contenedores.
- ✓ Se mantiene una buena automatización de ciertos servicios portuarios.

Mediante el análisis de los Estados de Hechos y las inspecciones que realiza esta Secretaría de Fiscalización en la Terminal Portuaria, se pudo concluir que la Sociedad Portuaria de Caldera tiene una razonable gestión en los aspectos que atañen al puerto y a la atención a las naves.

En lo que respecta a la Seguridad Portuaria, se renovó la certificación al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), otorgada por la Autoridad Designada (MOPT), mediante declaratorio número 001-2016 de la Dirección Marítimo Portuaria del MOPT. Esta Declaración de Cumplimiento de Instalación Portuaria, debe ser renovada por la Sociedad Portuaria de Caldera S.A, el 30 de junio del 2017.

De esta forma se da cumplimiento a la cláusula que dice:



“2.5 Certificación de la Seguridad Portuaria, el Concesionario se compromete a conservar las condiciones necesarias para mantener, durante todo el período de la Concesión, la certificación de seguridad portuaria que actualmente tiene Puerto Caldera.”

Se puede concluir que la SPC S.A ha cumplido razonablemente con los objetivos encomendados de cubrir la demanda sobre los servicios de carga y descarga de mercadería general, a través de una mejora en las operaciones portuarias, con base en las obligaciones legales y contractuales que debe de cumplir en razón de encontrarse prestando un servicio público.

- **Cumplimiento de Plan de Gestión Ambiental**

Con respecto a la Gestión Ambiental desarrollada por la Sociedad Portuaria de Caldera S.A., durante el semestre en estudio, se destacan las siguientes observaciones:

- ✓ Se presentaron los informes ambientales correspondientes todos los trimestres del año en curso, cumpliendo de esta manera lo estipulado en el contrato de concesión en el apartado 6.2.1.
- ✓ Las actividades de Gestión Ambiental se rigen por los compromisos ambientales adquiridos por la normativa vigente, las normas internacionales (ISO 14000).
- ✓ Se cuenta con sistemas de tratamiento de aguas del lavado de maquinaria, talleres y soda del puerto, los efluentes son reutilizados en el lavado e irrigación.
- ✓ Durante las visitas de inspección, se observó que se mantienen a disposición los Kit anti derrames para hidrocarburos, durante el período no se tuvieron informes sobre derrames o eventos accidentales.

- ✓ Las zonas de Depósito Temporal de Desechos, se encuentran rotuladas y ordenadas, los desechos son retirados con regularidad de este sitio, por empresas competentes para su tratamiento y manejo.
- ✓ Se mantiene la práctica y procesos de tratamiento de desechos (recolección, separación, almacenamiento, disposición y reciclaje), mediante el Centro de Acumulación.
- ✓ Se han realizado mediciones sónicas en diferentes áreas dentro de la Terminal obteniéndose valores por debajo de los 80 db, en caso de que sobrepasen esos valores se requiere de protección auditiva.

En relación con este tema, la Secretaría de Fiscalización pudo concluir que, existe una alta prioridad Institucional por parte de la Sociedad Portuaria de Caldera S.A., en la mejora de la Gestión Ambiental dentro de la Terminal, la cual es respaldada por acciones en pro del mejoramiento ambiental.

- **Plan de Operaciones.**

En cumplimiento al artículo 83 del Reglamento General de Servicios Portuarios de INCOP, la Sociedad Portuaria de Caldera S.A., remitió el oficio SPC-GG-058-201, donde proponen los rendimientos a alcanzar en los diferentes tipos de cargas atendidas para la gestión 2016-2017. Los cuales se detallan en el siguiente cuadro:

Rendimientos

Tipo de Carga	Rendimientos	Observación
Buque Carga Contenedorizada (*)	52 Mov hora/Grúa	2 Grúas Móviles + Grúa Buque
Grúa	11 Mov/hora Grúa	Para c/Grúa Barco aplica para buques de Carga Seca y Refrigerada
Grúa Móvil	20 Mov/h (promedio)	---
Hierro y Similares	250 TM/Hora	Bobinas Regulares
	125 TM/Hora	Bobinas "ojo al cielo"
	150 TM/Hora	En atados (varillas, vigas, Laminas)
	125 TM/Hora	Sobredimensionado láminas de más de 6 m, tubería de 8 m de longitud
Mercadería General	125 TM/hora Grúa	---
Vehículos Nuevos	110 Vehículos/hora	---
Vehículos Usados	70 Vehículos/hora	---

Cuadro 29 – Fuente UTSC

La UTSC mediante oficio CR-INCOP-UTSC-0094 del 21 de junio del 2016, considera que los rendimientos expuestos por la concesionaria son razonables, por lo que valida la propuesta e informa a la gerencia General de INCOP, que avale la propuesta para la aplicación de estos nuevos rendimientos.

La Sociedad Portuaria de Caldera S.A., ha presentado las justificaciones correspondientes para aquellas naves que no alcanzan los rendimientos solicitados, mismas que han sido de recibo por parte de la Unidad Técnica de Supervisión y Control.

Adicionalmente, se presenta un reporte electrónico mensual de los rendimientos alcanzados por las grúas Móviles LHM-500 y LHM 550, cuando ésta es utilizada en las operaciones portuarias de Buques

Portacontenedores; también se contabilizan los movimientos de tapas, porta trompos y otros detalles relevantes.

2) Contrato de concesión de obra pública con servicios públicos para la construcción y operación de la terminal granelera de Puerto Caldera (S.P.G.C. S.A.)

Este contrato fue suscrito por la Administración Concedente (MOPT-INCOP) y la empresa Sociedad Portuaria Granelera de Caldera (SPGC) S.A., el 14 de junio de 2005 y fue refrendado por la Contraloría General de la República en fecha 7 de abril de 2006.

De conformidad con la cláusula 1.2 del Contrato de Concesión, el objeto del mismo consiste en la explotación del servicio de carga y descarga de productos a granel, así como el diseño, planificación, financiamiento, construcción, mantenimiento y explotación de la Nueva Terminal Granelera de Puerto Caldera.

Esta concesión para la carga de productos a granel inició sus operaciones el 11 de agosto de 2006, fecha en la cual la Administración Concedente hizo entrega a la empresa concesionada de la orden de inicio, para la prestación del servicio por un plazo de 20 años, bajo la premisa contractual de que la titularidad de los bienes y las obras que se construyan son y serán del Estado costarricense.

- **Cantidad de graneles movilizados.**

La Secretaría de Fiscalización constató a través de una revisión documental de los Estados de Hechos, presentados mensualmente por la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A. y la estadística portuaria elaborada por la Unidad de Planificación Institucional de INCOP y la Unidad Técnica de Supervisión y Control, relativa a las operaciones de carga y descarga de graneles, para el año 2016; se movilizaron en la Terminal un total de 2.241.026,47 tm de graneles.

La movilización de los graneles está compuesta en un 98 % de graneles sólidos, un 2 % de graneles líquidos.

En el siguiente cuadro se detallan las toneladas métricas movilizadas durante el año 2016:

Toneladas métricas movilizadas

Periodo	Granel solido	Granel Liquido		Total
		Importación	Exportación	
ene-16	191,465.94	115.53	140.77	191,722.24
feb-16	222,743.83	678.46	4.45	223,426.74
mar-16	162,052.90	14,596.06	24.60	176,673.56
abr-16	202,347.33	52.10	0.00	202,399.43
may-16	222,212.8	14,744.3	0.00	236,957.12
jun-16	168,261.03	46.15	24.98	168,332.16
jul-16	152,738.40	12,344.92	0.00	165,083.32
ago-16	220,621.71	52.63	0.00	220,674.34
sep-16	139,864.97	95.82	0.00	139,960.79
oct-16	194,424.28	110.71	0.00	194,534.99
nov-16	158,072.48	65.70	0.00	158,138.18
dic-16	162,918.70	144.72	60.18	163,123.60

Cuadro 30 – Fuente UTSC

- **Composición de graneles.**

En la movilización de granel comestibles predomina la importación de maíz amarillo como el principal grano de trasiego en la terminal; en lo que respecta a los graneles no comestibles predomina la importación de fertilizantes. En el caso de los graneles líquidos, durante el año se importó Grasa Amarilla, Aceite de Soya y Diésel.

Suma de TONELADAS	ORIGEN CARGA		Total, general
	IMPORTACION	EXPORTACION	
TIPO MERCADERIA			
ARROZ	102,564.06		102,564.06
CASCARILLA DE SOYA	3,107.11		3,107.11
DESTILADO SECO SOLUBLE			
GRANO	85,677.40		85,677.40
DIESEL	41,351.90	214.98	41,566.88
FERTILIZANTE	246,026.38		246,026.38
FRIJOL DE SOYA	304,357.54		304,357.54
GLUTEN DE MAIZ	4,531.93		4,531.93
GRANEL NO COMESTIBLE	7,348.03		7,348.03
GRASA AMARILLA	606.92		606.92
HARINA DE SOYA	59,119.60		59,119.60
MAIZ AMARILLO	777,309.87		777,309.87
MAIZ BLANCO	64,107.96		64,107.96
MALTA	21,051.41		21,051.41
PETCOKE	129,992.62		129,992.62
SAL A GRANEL	20,901.41		20,901.41
SLUDGE	1,026.15		1,026.15
SODA ASH	13,195.25		13,195.25
TRIGO	283,620.01		283,620.01
UREA	74,813.79		74,813.79
Total, general	2,240,709.34	214.98	2,240,924.32

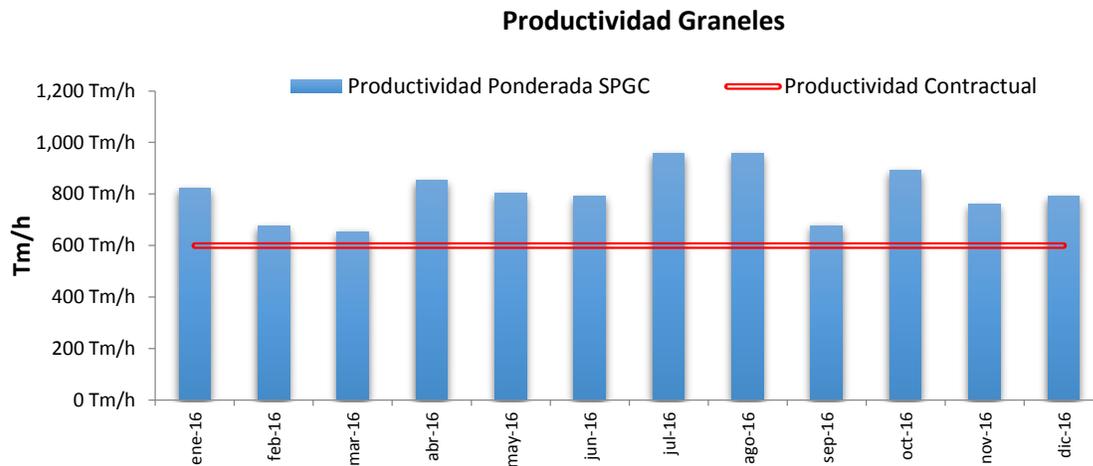
Cuadro 31 – Fuente Unidad Estadística

- **Productividad.**

La productividad es definida como el indicador de eficiencia que relaciona la cantidad de producto movilizado (toneladas métricas), con respecto al tiempo (horas) utilizado, para la carga y descarga de graneles.

De esta manera, la productividad observada es monitoreada durante un período definido y se utiliza como unidad de medida las toneladas métricas/hora (tm/h).

El siguiente gráfico muestra una comparación de la productividad del concesionario versus la productividad contractual, indicador que muestra una adecuada eficiencia en lo que se refiere a la planificación y logística operativa del concesionario, con la finalidad de ofrecer mejores rendimientos de descarga en pro de agilizar la cadena portuaria. El promedio ponderado mensual, para los últimos seis meses del año es de 725 tm/h.



Fuente: INCOP

En este gráfico se puede observar, como la productividad alcanzada por el concesionario en la descarga de graneles se encuentra por encima de la base contractual de 600 Tm/h, desde la entrada en operación de la nueva Terminal Granelera, en febrero del 2015.

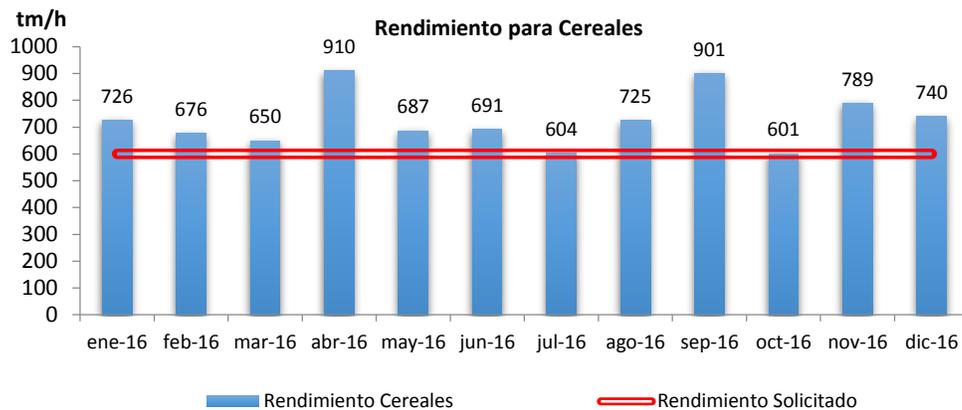
Mediante el análisis de los Estados de Hechos presentados mensualmente por la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, es posible identificar leves descensos de la productividad, que son producto del arribo de buques con condiciones especiales, estas situaciones fueron inspeccionadas por la

Unidad Técnica de Supervisión y Control y del conocimiento de esta Secretaría de Fiscalización, mediante documentación relevante aportada por el concesionario en sus Estados de Hechos y avalada por la Unidad Técnica de Supervisión y Control.

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

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

Se exceptúan de lo anterior, los productos a granel como lo son el carbón, clinker, coque, yeso y otros, con los que no es físicamente posible alcanzar estos rendimientos. Por lo que a continuación se expone el siguiente gráfico:



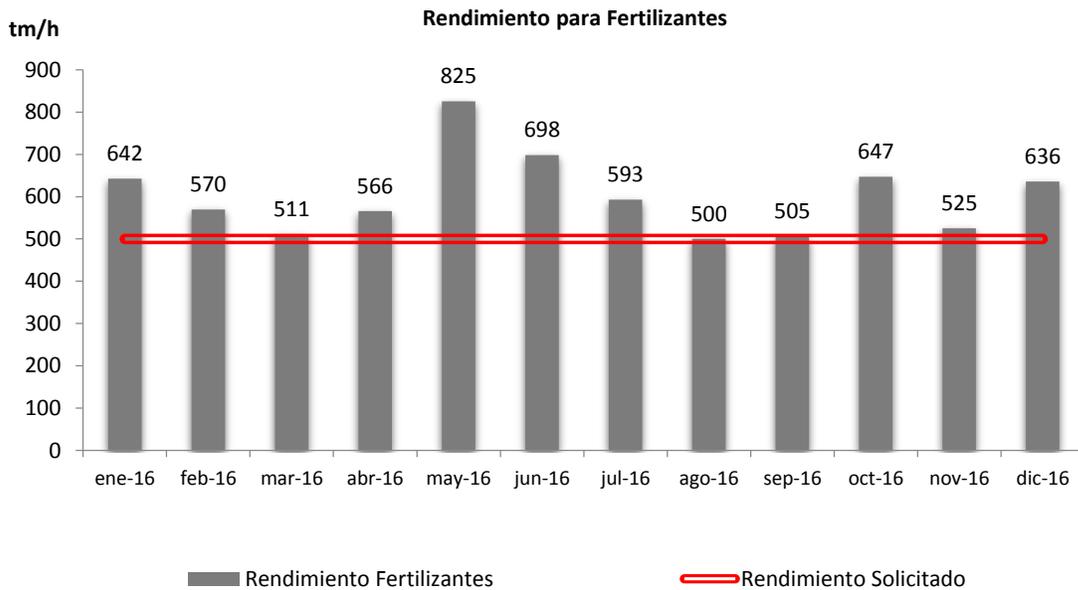
Es importante destacar, que estos rendimientos para la descarga de cereales como el trigo, soya, maíz y demás entraron a regir con la puesta en operación de la Nueva Terminal Granelera en el mes

de febrero del año 2015, se pudo constatar que los rendimientos solicitados por la Administración, fueron alcanzados satisfactoriamente por la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera.

En algunos casos el arribo de estos buques graneleros, cargados de cereales con bodegas fraccionadas, con productos como soya y maíz amarillo, o solamente cargados con una o dos bodegas, hace que la productividad disminuya reflejándose en el gráfico anterior y en la estadística portuaria; sin embargo, es importante resaltar que el Addendum establece su equivalente por bodega.

Los máximos rendimientos son alcanzados en la operación de descarga de estas naves, cuando se utiliza la tolva de 70 m³, que permite cargar a dos camiones a la vez, en combinación con la grúa móvil con su almeja de 35 m³, de allí la productividad alcanzada para algunos meses.

La productividad para la descarga de fertilizantes, para el semestre en evaluación fue de 601 tm/h.



Igualmente, se pueden observar descensos de productividad, atribuidas a la composición de la carga y el número de bodegas con que labora el buque.

- **Cantidad de Buques.**

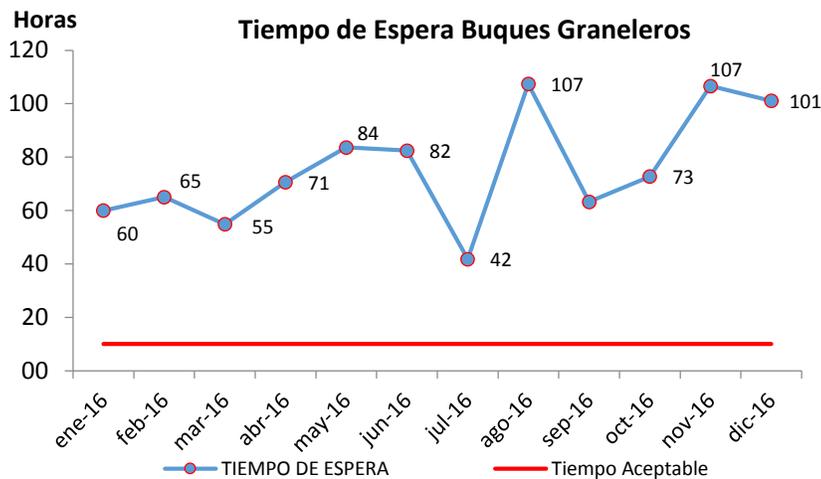
Durante el año 2016, ingresaron a Puerto Caldera un total de 116 buques graneleros lo que representa alrededor de un 20 % del total de las motonaves que arribaron al Puerto, en promedio ingresan 10 buques graneleros por mes.

Si comparamos el arribo de buques graneleros durante el año 2016, donde arribaron 116 buques, con respecto a su homólogo del año 2015, con 134 arribos de naves graneleras, presentó un decrecimiento de un 13 %.

Si bien es cierto las estadísticas demuestra una menor recalada de naves graneleras, en términos generales de movilización de graneles este aumentó un durante el año 2016

- **Tiempos de espera.**

El tiempo de espera en promedio de los buques graneleros en el año 2016 fue de 75.8 horas. 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 enero del año 2016 y diciembre del 2016.



Fuente: INCOP

Para año 2016, los tiempos han mantuvieron una tendencia al alza, producto del inicio de la temporada lluviosa, condiciones de resaca, fuerte oleaje y condiciones generadas por el Huracán Otto que obligaron a suspender las operaciones portuarias por varios días.

La variación en los tiempos de espera entre el primer período y segundo periodo, puede atribuirse a diferentes factores, los cuales mencionamos a continuación:

- ✓ El inicio de la temporada lluviosa juega un papel determinante en la atención de los buques, situación que obligó a paralizar completamente la descarga.
- ✓ Las condiciones climáticas de fuerte oleaje y resaca típicas en algunos meses en Puerto Caldera, provocaron que se detuvieran las operaciones portuarias y hasta desatracar buques, aumentando el congestionamiento y los tiempos de espera en bahía de las motonaves graneleras.
- ✓ La Temporada de Cruceros impacta los tiempos de espera ya que estas naves tienen prioridad de atraque, de acuerdo al Reglamento General de Servicios Portuarios, sobre las demás motonaves.
- ✓ El impacto del Huracán Otto en el Litoral Pacífico.

- ✓ Condiciones de sedimentación en el puesto 1.

- **Cumplimiento de Plan de Mantenimiento de Infraestructura.**

El Plan de Mantenimiento de Infraestructura de la nueva Terminal Granelera de Puerto Caldera fue aprobado por la Junta Directiva de INCOP en su Acuerdo No. 4 tomado en la Sesión 3924 con fecha del 29 de enero del 2015. Este Plan contempla; además del mantenimiento de las obras a construidas (puesto 4), aquellas instalaciones entregadas al concesionario mediante acta firmada por las partes, según lo estipula en apartado 1.6.1 del contrato que indica:

“...El área concesionada cuenta además con las construcciones, estructuras y redes de servicio que se entregarán mediante un acta suscrita por las partes...” y las áreas establecidas en el plano incluido en el anexo 1 del contrato.

Área otorgada a la concesionaria SPGC S.A

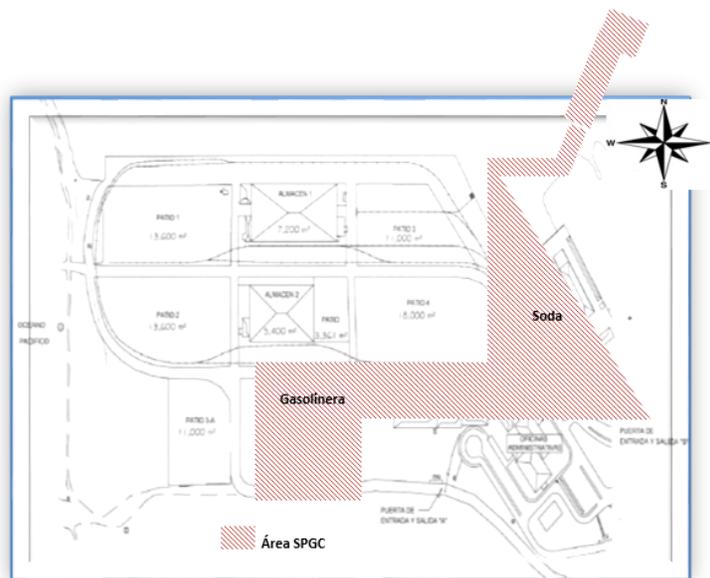


Imagen 20 – Fuente UTSC

De acuerdo con el Plan de Mantenimiento de Infraestructura aprobado para la Nueva Terminal Granelera, las actividades de mantenimiento ejecutadas durante el semestre consistieron básicamente en:

Mantenimiento Terminal Granelera

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia de Inspección	Observaciones
Infraestructura Civil			
1. Pilotes del Muelle			
1.1 Mangas de concreto	Limpieza	1 año	Revisión aleatoria del 10% de total de las mangas
	Control de Grietas	1 año	
1.2 Protección catódica	Inspección del consumo	1 año	Satisfactorio
	Inspección Visual	1 año	
2. Losa de rodamiento			
2.1 Losa de Concreto	Limpieza	3 meses	Buen estado de pintura y sin grietas considerables
	Control de Grietas	6 meses	
	Revisión de Pintura	6 meses	
	Pintura	1 año	
2.2 Vigas Longitudinales		6 meses	Satisfactorio
2.3 Losas de Transición	Limpieza	3 meses	Buen estado

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia de Inspección	Observaciones
	Control de grietas	6 meses	
	Planchas de acero	1 año	
	Desplazamiento de las losas	1 año	
2.4 Acera Peatonal	Limpieza	3 meses	Sin grietas considerables
	Control de Grietas	6 meses	
2.5 Muros Guarda rueda	Limpieza	3 meses	Buen estado y pintura adecuada
	Control de pintura	6 meses	
	Repintar	1 año	
	Control de Grietas	1 año	
2.6 Demarcación	Limpieza	3 meses	Buen estado de pintura
	Revisión Pintura	6 meses	
	Pintura	1 año	
	Retoque de Zonas más dañada	6 meses después del total	
2.7 Defensas y escaleras	Limpieza y control de pintura	3 meses	Se inspeccionaron las cadenas, pernos, tuercas, arandelas, baquelitas, y el marco metálico de la defensa
	Revisión elementos metálicos	3 meses	

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia de Inspección	Observaciones
	Revisión caucho	3 meses	
	Revisión de paneles	3 meses	
2.8 Bitas de amarre	Limpieza	3 meses	Buen estado de pintura
	Pintura	1 año	
3.Puente del duque de Alba			
3.1 Puente	Limpieza	1 año	Satisfactorio
	Pintura	1 año	Satisfactorio
4.Sistema de Agua			
4.1 Agua Potable		No indica	Revisión del funcionamiento
4.2 Sistema contra incendio	Prueba del sistema	6 meses	Prueba del funcionamiento Satisfactoria
4.3 Aguas Negras	Limpieza y control	6 meses	Funcionamiento normal sin fugas
	Pintura	6 meses	
	Inspeccionar las Fijaciones	6 meses	
5.Sistema Eléctrico			
5.1 Transformadores	Inspección Visual Muestra de aceite y estado secador	1 año	
5.2 Tablero	Limpieza	1 año	

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia de Inspección	Observaciones
5.3 Acometidas y salidas eléctricas	Limpieza e inspección general	1 año	
5.4 Luces de cortesía	Limpieza e inspección general	1 año	
5.5 Postes de Iluminación	Limpieza e inspección general	1 año	
5.6 Sistema de comunicación y control	Limpieza e inspección general	1 año	
5.7 Cajas en la acera peatonal	Destapar, revisar y reempacar las tapas de las cajas	5 meses	
6. Edificaciones			
6.1 edificaciones	Mantenimiento general	6 meses	Buen estado
	Pintura externa	6 meses	Buen estado
	Pintura interna	12 meses	Buen estado
	Estado de techos	6 meses	Buen estado
	Área entrada y salida de basculas	6 meses	Calibración de basculas
	Subestación eléctrica	No indica	

Esquema de Mantenimiento	Tipo de inspección	Frecuencia de Inspección	Observaciones
	Estancia de Trabajadores	No indica	

Cuadro 32 – Fuente UTSC

De conformidad con las visitas de inspección realizadas por la Secretaría de Fiscalización, se ha comprobado que dichas actividades de mantenimiento se efectuaron razonablemente por parte de la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A.

Los principales mantenimientos realizados durante los primeros veintidós meses de operación de la nueva terminal granelera correspondieron a limpieza de toda la superficie, repinte de áreas correspondientes a demarcación horizontal, repinte de elementos metálicos existentes, revisión de defensas marinas, mantenimiento de edificaciones y sistemas electromecánicos y equipos.

Con respecto a los pilotes del muelle la SPC realiza una revisión cada año a la protección de las mangas de concreto ubicada en la zona de mareas, esto con el fin de verificar la existencia de grietas o fisuras mayores a 0.30 mm.

3.) Contrato de concesión de gestión de servicios públicos de remolcadores en la vertiente del pacífico (SAAM S.A.)

Este contrato fue suscrito entre el INCOP y la empresa Concesionaria SAAM de Costa Rica el 17 de mayo de 2006 y fue refrendado por la Contraloría General de la República en fecha 11 de agosto de 2006.

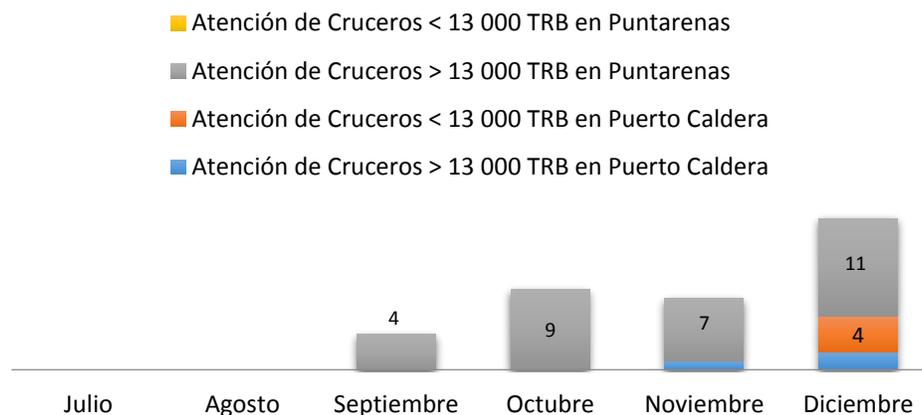
El contrato estableció un plazo de tres meses, para el cumplimiento de condiciones precedentes a la orden de inicio, por lo que a esta concesión se le dio orden de inicio para la operación del servicio público el 12 de diciembre de 2006.

De acuerdo con lo establecido en la cláusula 1.2 el contrato tiene por objeto, la Gestión del Servicio Público de Remolcadores, de forma exclusiva por parte de la empresa concesionaria, servicio que será prestado en los Puertos de Punta Morales, Puntarenas, Caldera y en la Boya de FERTICA. Asimismo, se le autoriza al Gestor, la prestación de otros servicios como son, pilotaje, lanchaje y salvataje. Cualquier otro servicio adicional, deberá ser autorizado por el INCOP.

- **Servicios de atención de Cruceros.**

Las embarcaciones de pasajeros que utilicen las Instalaciones Portuarias recibirán un servicio especial y la tarifa estará definida por hora o fracción, en función del tonelaje de registro bruto (TRB) para lo cual se ha definido que para las embarcaciones mayores a 13 000 TRB el cobro es de \$ 33,67 y para las menores de 13 000 TRB es de \$26,04.

Atención de cruceros



Fuente: Informes Mensuales SAAM

El gráfico anterior, muestra en resumen en cuanto a la atención de cruceros (tanto mayores a 13 000 TRB como menores a 13 000 TRB), para los puertos de Caldera y Puntarenas.

Durante el II semestre se atendieron un total de 38 cruceros, 7 naves turísticas en Puerto Caldera (3 naves más en comparación con el periodo anterior), y 31 para la Terminal de Cruceros en Puntarenas, 6 naves con respecto al mismo período del año 2015

- **Servicios de alquiler de remolcador.**

También se brinda el servicio por alquiler de remolcadores, el cual consiste en disponer de la embarcación en las proximidades donde se ejecute una maniobra, de cambio de sitio, para efectos de seguridad y evitar daños o pérdidas en caso de emergencia. Se aplica la tarifa de alquiler de remolcador, en cualquier otra circunstancia similar, es decir permanecer “listo para entrar en acción” cuando se requiera. La tarifa es por hora o fracción. Durante el II semestre se registran 360 horas por el alquiler de este servicio.

- **Movimientos de atraque y desatraque.**

Conforme al artículo 222 del Reglamento General de Servicios Portuarios, toda nave con Tonelaje de Registro Bruto (TRB), superior a 500 toneladas está obligada a utilizar remolcador para las maniobras de atraque y desatraque. La función del remolcador es ayudar a ejecutar los movimientos laterales y de giro de la nave, según las instrucciones del piloto, durante las maniobras que se ejecuten, en lo que respecta al segundo semestre del año 2016, se contabilizó un total de 288 movimientos de Atraque-Desatraque un 2 % menos con respecto al mismo período del año 2015, donde se registraron 294 operaciones; en promedio se realizan 48 operaciones/mes.

- **Cumplimiento Plan de Operaciones Portuarias.**

Conforme al Contrato Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores, en la Vertiente del Pacífico, no existe obligación contractual de presentar informes; sin embargo, la concesionaria presenta mensualmente informes técnicos de maniobras y sus pormenores.

Con base en estos informes y las bitácoras se validaron las siguientes condiciones:

- Disponibilidad de personal las 24 horas, los 365 días del año, lo cual fue corroborado por medios de los turnos de trabajo.
- Aplicación de lista de verificación previa de zarpe, según constancia en la bitácora de cubierta.
- Verificación diaria de las máquinas y se deja constancia en el libro de trabajos y posteriormente en el programa informático de mantenimiento.
- Llenado del registro de los reportes de servicio al buque y la liberación de la maniobra con la firma del capitán del buque.
- Incapacidades del personal de SAAM; además, con un reporte de enfermedades y/o accidentes laborales.
- Reclamos formales por parte de los clientes y las resoluciones respectivas de SAAM
- Reportes detallados de las maniobras marítimas.
- Cualquier otro suceso o eventualidad en la gestión marítima de SAAM

En términos generales, durante el año 2016 se evidenció un cumplimiento razonable de las directrices estipuladas en el Plan de Operaciones Marítimas de SAAM.

- **Cumplimiento de Plan de Mantenimiento.**

La Unidad Técnica de Supervisión y Control, mediante visitas periódicas a la base de operación de SAAM, confecciono informes donde se describen las actividades de mantenimiento (preventivo, correctivo o predictivo), realizadas a las embarcaciones con las que cuenta esta empresa. (ANTISANA, DON HUGO, DON BETO, SAN JOSÉ, LORA y CASCABEL)

- **Cumplimiento de Plan de Gestión.**

Conforme al Contrato Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores, en la Vertiente del Pacífico, no existe obligación contractual de presentar informes de gestión; sin embargo, se constató una razonable verificación y control por parte de la Unidad Técnica de Supervisión y Control de la gestión empresarial de la concesionaria, debido a que periódicamente se presentan informes de cumplimiento, informes de ingresos, informes financieros y otros aspectos como de Salud Ocupacional, Gestión Ambiental y de la Gestión de la Calidad, los cuales son revisados por Unidad Técnica de Supervisión y Control y remitidos para el conocimiento de las áreas de operaciones e ingeniería, así como administrativa financiera de esta Secretaría de Fiscalización.

- **Cumplimiento de Plan de Calidad.**

La Concesionaria SAAM de Costa Rica, mantiene la certificación del Sistema de Gestión de Calidad, bajo la Norma INTE-ISO 9001:2008 expedida por el Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica el 06 de diciembre de 2011, con fecha de expiración 06 de diciembre de 2014, la cual consta en el Certificado de Registro de Empresa INTECO RE-008/07/2011.

Posteriormente, la Concesionaria SAAM se sometió a una Auditoría de recertificación por parte de INTECO otorgándose la renovación hasta el mes de junio del 2017.

- **Cumplimiento de Plan de Gestión Ambiental.**

La Concesionaria SAAM mantiene la certificación del Sistema de Gestión Ambiental SGA-06/08/2014 con fecha de expiración 08 de agosto de 2017 y ha presentado los Informes Ambientales trimestrales

De esta manera la Concesionaria identifica y minimiza los impactos ambientales de las operaciones marítimas que desarrolla, de conformidad con los requisitos de la norma ISO 14001:2004, convirtiéndose en la única empresa marítima que presta servicios de remolcaje en estar certificada bajo una esta norma.

También mantiene la certificación de su Sistema de Gestión en Salud y Seguridad Ocupacional SYSO-04/08/2014 con fecha de expiración 08 de agosto de 2017, cuyo objetivo es proporcionar a sus trabajadores un ambiente de trabajo seguro y saludable, de conformidad con los requisitos de la norma ISO 18000.

IX. Multinacional chilena firma acuerdo para comprar el 51% de las acciones de Puerto Caldera.

SAAM, la empresa de origen chileno especializada en terminales portuarios, logística y buques remolcadores, firmó un acuerdo para comprar el 51% de las acciones del negocio de operación de Puerto Caldera, en el pacífico costarricense.

De esta manera, SAAM se convirtió en el principal socio del negocio, integrado también por las costarricenses Saret (21%), Logística de Granos (19%) y la colombiana Grupo Empresarial del Pacífico (9%).

Puerto Caldera es el segundo puerto en importancia en Costa Rica, por el volumen de carga que maneja por año. Funciona desde 1981 bajo administración estatal y desde agosto del 2006 bajo la figura de concesión de obra pública. En el 2006 el socio mayoritario de la concesión tica era la Sociedad Portuaria Buenaventura, responsable de la gestión del puerto del mismo nombre, en el Pacífico suroccidental de Colombia. Ahora SAAM será el máximo responsable de las operaciones de carga y descarga de contenedores, producto a granel y carga general que se mueve en Caldera.

Esta multinacional chilena tiene presencia en esa terminal tica desde agosto del 2006, pues en aquel momento ganó la licitación para la administración, durante 20 años, de los equipos remolcadores del puerto. La multinacional tiene presencia en 15 países del continente y engloba a 10.000 trabajadores.

X. Gestión de Muelles Administrados por INCOP.

1) Muelle de Quepos

El muelle de Quepos fue construido por la compañía Bananera de Costa Rica en el año 1939 y estuvo bajo su Administración hasta el año 1970.

En 1993, este muelle fue traspasado al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, según Decreto Ejecutivo No.11161-MOPT publicado en la Gaceta N° 95 del 19 de mayo de 1993, de conformidad con la Ley Constitutiva del INCOP.

- **Movilización de Carga**

La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Quepos, durante el año 2016, fue de 4.675 tm, la cual experimentó un crecimiento de un 100% con respecto al mismo período del año 2015, donde se movilizaron 2.245 tm.

La cantidad de carga movilizada, fue verificada mediante una revisión de la estadística portuaria, que elabora la Unidad de Planificación Institucional de INCOP.

Esta estadística se obtiene a partir de los registros de movimiento de carga por cada buque que arriba a la Terminal que son ingresados por el responsable del Muelle al sistema de estadísticas de INCOP.

Cabe destacar, que la Unidad de Planificación, a su vez reporta esta información, a la Red de Estadística Marítimo-Portuaria (REMAPOR), de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo COCATRAM, entre otros entes. También es importante mencionar que este puerto tiene una vocación turística, de allí que las cantidades de cargas movilizadas durante el período.

- **Cantidad de Naves Atendidas**

Para año 2016, arribaron a la Terminal de Quepos 5.082 naves, lo que representa un % mínimo en comparación al mismo período del año 2015, donde se registraron 5.064 arribos, según el siguiente cuadro.



Principalmente a esta Terminal arriban naves de pasajeros (pequeños Cruceros), de vocación turística y demás embarcaciones menores.

- **Movimiento de Pasajeros**

La Terminal Portuaria de Quepos, Administrada por el INCOP registró durante el 2016, un total de 18.897 movimientos de pasajeros, una cifra que supone una disminución del 2% con respecto al año 2015.

Esta tendencia está muy relacionada con las recaladas de las embarcaciones de pasajeros o turísticas. El 99 % de los movimientos de pasajeros (18 819) correspondió a tránsito regular.

El transporte marítimo de pasajeros en esta Terminal, ha tenido relevancia en el último año y se ha destacado por el ámbito turístico (pequeños cruceros), que visitan el Parque de Nacional de Manuel Antonio y zonas geográficas aledañas.

El tráfico marítimo de pasajeros se da principalmente por dos condiciones:

- 1) Tráfico de corta distancia, que utiliza fundamentalmente embarcaciones rápidas de pequeño tamaño.
- 2) Tráfico de cruceros turísticos de corta o larga distancia.

- **Servicios**

Entre los servicios que brinda el muelle de Quepos a las naves y pasajeros, podemos mencionar los siguientes:

- ✓ Estadía
- ✓ Muellaje
- ✓ Suministros de insumos
- ✓ Embarque y desembarque de pasajeros
- ✓ Fondeo de Embarcaciones

Para la atención de los pasajeros que arriban a la Terminal de Quepos, se requiere entre otras condiciones mínimas: un Muelle tender, buena accesibilidad peatonal y de ser posible conexiones próximas a otras modalidades de transporte.

2) Muelle de Golfito

Fue construido en el año 1939 por la Compañía Bananera de Costa Rica, con el propósito exclusivo de servir de plataforma, para la exportación de banano a los Estados Unidos.

Esta compañía bananera lo administró y operó hasta el año 1984, fecha en que abandonó sus actividades en la zona.

En virtud de ello, se firmó un Convenio entre la compañía y el Gobierno de la República el 25 de marzo de 1985 y un finiquito el 18 de abril de 1985, donde se definió que los bienes muebles e inmuebles se traspasaban al Estado.

Mediante la Ley # 7040 del 25 de abril de 1986, el Gobierno de la República por intermedio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, toman posesión de esta obra portuaria, con el fin de velar por los bienes y la Administración.

Por medio del Decreto Ejecutivo T-135-MOPT, publicado en el Diario Oficial La Gaceta el 09 de octubre de 1986, se nombra la primera Junta Administrativa Portuaria del Muelle de Golfito.

Posteriormente, con base en el Decreto Ejecutivo 25231-MOPT, publicado en el Diario Oficial La Gaceta el 25 de junio de 1996, se transforma la Junta Administrativa del Muelle de Golfito en Junta de Desarrollo Portuario del Cantón de Golfito. Finalmente, mediante Decreto Ejecutivo #30744-MOPT, de fecha 03 de octubre del 2002, se integra la Junta de Desarrollo Portuario del Cantón de Golfito.

En el año 2005, se presenta ante la Sala Constitucional, una acción de inconstitucionalidad sobre la existencia y operación de la Junta Administrativa de Golfito. La Sala Constitucional emite resolución, mediante Voto Nº 6854-05, donde declara con lugar la acción por lo que INCOP asume la Administración de la Terminal de Golfito; a partir del 01 de abril del año 2007.

- **Movilización de Carga**

La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Golfito, durante el año 2016, fue de 148.204,79 tm y experimentó un crecimiento de un 4 % con respecto al mismo período del año 2015, donde se movilaron 154.420,53 tm.

La cantidad de carga movilizada, fue verificada mediante una revisión de la estadística portuaria, que elabora la Unidad de Planificación Institucional de INCOP. Esta estadística se obtiene a partir de

los registros de movimiento de carga por cada buque que arriba a la terminal que son ingresados por el responsable del Muelle a sistema de estadísticas de INCOP.

Cabe destacar, que esta unidad de planificación, a su vez reporta esta información, a la Red de Estadística Marítimo-Portuaria (REMAPOR), de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo COCATRAM, entre otros entes.

Cabe resaltar que esta Terminal comparte una vocación turística con la exportación de aceite de palma.

- **Cantidad de Naves Atendidas**

Para el año 2016 arribaron a la Terminal de Golfito 171 Naves, cifras muy similares al mismo período del año 2015 donde se registraron 163 arribos.

Principalmente, a esta Terminal arriban naves de pasajeros (Cruceros) y otras naves de vocación turística, buques graneleros que trasiegan aceite de palma y demás embarcaciones pequeñas como veleros, fragatas, entre otros.

3) Muelle de Puntarenas

En el año de 1814, se declaró a Puntarenas, como puerto mayor de Costa Rica, en 1834, se proyectó trasladar el puerto a Caldera, pero en 1840, se rehabilita el puerto bajo la Administración de Braulio Carrillo, quien implementó importantes medidas en materia de comercio marítimo.

Para el año de 1871, se estrena el primer muelle metálico y el Edificio de la Aduana en Puntarenas, se establece el primer ferrocarril que uniría el muelle con las bodegas. Para el año 1927, se construyó el muelle que se conociera como el Muelle Grande de Puntarenas. Entre los años de 1814-1982, Puntarenas fue el puerto más importante del Litoral Pacífico costarricense.

En 1996, mediante el "Acuerdo de Donación del Gobierno de la República China al Gobierno de Costa Rica en Pro de la Renovación urbana de Puntarenas" recibe US\$15 millones para la ejecución del "Proyecto Puntarenas por Siempre". Este proyecto, permitió mejorar la capacidad de atención de la afluencia masiva de turismo de cruceros y del turismo en general, así como construir la Plaza del Pacífico.

- **Movilización de Carga**

La cantidad de carga movilizada por la Terminal de Puntarenas, durante el año 2016, fue de 1.750,87 tm la cual experimentó un crecimiento de un 43.1 % con respecto al mismo período del año 2015, donde se movilizaron 1.222,79 tm

La cantidad de carga movilizada, fue verificada mediante una revisión de la estadística portuaria, que elabora la Unidad de Planificación Institucional de INCOP.

Esta estadística se obtiene a partir de los registros de movimiento de carga por cada buque que arriba a la Terminal que son ingresados por el responsable del Muelle al Sistema de Estadísticas de INCOP.

Cabe destacar que la Unidad de Planificación, a su vez reporta esta información, a la Red de Estadística Marítimo-Portuaria (REMAPOR), de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo COCATRAM, entre otros entes.

Es importante señalar que esta terminal es de vocación turística destinada a la atención de cruceros por lo que la movilización de carga que se reporta es principalmente basura, suministros, agua y cualquiera otra mercadería que el buque requiera o bien desembarque.

- **Cantidad de Naves Atendidas**

Para la temporada de cruceros 2015/2016 arribaron a la terminal de Puntarenas 73 Cruceros. Principalmente a esta terminal arriban naves de pasajeros (Cruceros), de vocación turística y demás embarcaciones pequeñas como veleros, fragatas, entre otros.

- **Movimiento de Pasajeros**

La Terminal Portuaria de Puntarenas Administrada por el INCOP, registró durante la temporada 2015/2016 un total de 76 427 pasajeros, una cifra que supone una disminución considerable con respecto a la temporada anterior 2014/2015; donde arribaron 99 879 pasajeros. Este decrecimiento está muy relacionado con la disminución en las recaladas de las embarcaciones de pasajeros o turísticas.

INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

Sistema Estadísticas de Puertos del Pacífico

CARGA MOVILIZADA POR TIPO DE MANIPULACION

Fecha/Hora:15/11/2017 10:11:01 a.m.

ORIGEN_CARGA	(Todas)
MES_AÑO	(Todas)

Suma de TONELADAS		TIPO_MANIPULACION			Total, general
ANO	MUELLE	CARGA GENERAL	GRANEL LIQUIDO	GRANEL SOLIDO	
2015	GOLFITO	577.86	153,842.97		154,420.83
	PUNTARENAS	214.49	939.30	69.00	1,222.79
	QUEPOS	98.00	2,147.00		2,245.00
Total 2015		890.35	156,929.27	69.00	157,888.62
2016	GOLFITO	4,215.50	143,989.29		148,204.79
	PUNTARENAS	687.77	896.30	166.80	1,750.87
	QUEPOS	2,438.00	2,237.00		4,675.00
Total 2016		7,341.27	147,122.59	166.80	154,630.66
Total, general		8,231.62	304,051.86	235.80	312,519.28

Cuadro 33 – Fuente Unidad de Estadística INCOP



INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

Sistema Estadísticas de Puertos del Pacífico

MOVIMIENTO DE EMBARCACIONES TURÍSTICAS

Fecha/Hora:15/11/2017 11:41:28 a.m.

MES_AÑO	(Todas)
---------	---------

Suma de CANTIDAD		DIMENSION	TIPO_BUQUE_ORIGEN			Total, general
		NAVES ATENDIDAS	PASAJEROS			
ANO	UBICACION	CRUCERO	DES-EMBARQUE	EMBARQUE	TRANSITO	
2015	PUNTARENAS	58.00	790.00	248.00	87,917.00	89,013.00
	QUEPOS	65.00		9.00	19,154.00	19,228.00
Total 2015		123.00	790.00	257.00	107,071.00	108,241.00
2016	PUNTARENAS	73.00	4,388.00	1,582.00	86,184.00	92,227.00
	QUEPOS	62.00		16.00	18,819.00	18,897.00
Total 2016		135.00	4,388.00	1,598.00	105,003.00	111,124.00
Total, general		258.00	5,178.00	1,855.00	212,074.00	219,365.00

Cuadro 34 – Fuente Unidad de Estadística INCOP



INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

Sistema Estadísticas de Puertos del Pacifico

NUMERO DE BUQUES ATENDIDOS POR TIPO

Fecha/Hora:15/11/2017 10:17:05 a.m.

MES ANO	(Todas)
D_BUQUE	(Todas)
BUQUE	(Todas)
TRB	(Todas)
ESLORA	(Todas)

Suma de N_ADUANA		ADMINISTRACION D_MUELLE			Total, general
ANO	D TIPO BUQUE	INCOP			
		GOLFITO	PUNTARENAS	QUEPOS	
2015	ATUNERO	30.00			30.00
	CARGA GENERAL	24.00			24.00
	CIENTIFICO	2.00			2.00
	CONVENCIONAL	1.00			1.00
	CRUCERO	44.00	58.00	65.00	167.00
	DEPORTIVO			3,676.00	3,676.00
	GRANELERO	6.00			6.00
	MILITAR	4.00			4.00
	NO COMERCIAL	2.00			2.00
	PASAJEROS	33.00			33.00
	PESQUERO			78.00	78.00

	RECREATIVO			1,244.00	1,244.00
	SIN TIPO	14.00		1.00	15.00
	TANKERS	1.00			1.00
	YATE DE PLACER	2.00			2.00
Total 2015		163.00	58.00	5,064.00	5,285.00
2016	ATUNERO	33.00			33.00
	CARGA GENERAL	27.00			27.00
	CIENTIFICO	2.00			2.00
	CONVENCIONAL	6.00		1.00	7.00
	CRUCERO	40.00	73.00	62.00	175.00
	DEPORTIVO			3,528.00	3,528.00
	ESPECIALES	1.00			1.00
	MILITAR	13.00			13.00
	PASAJEROS	33.00			33.00
	PESQUERO			73.00	73.00
	RECREATIVO			1,404.00	1,404.00
	SIN TIPO	16.00		14.00	30.00
	VELERO - CRUCERO MENOR		1.00		1.00
Total 2016		171.00	74.00	5,082.00	5,327.00
Total, general		334.00	132.00	10,146.00	10,612.00

Cuadro 35 – Fuente Unidad de Estadística INCOP