INDICE

I.	ASPECTOS GENERALES DE LA INSTITUCION	. 3
	NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN: INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO (INCOP).	. 3
	LOGO INSTITUCIONAL:	. 3
	UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE SEDES CENTRALES:	. 3
	UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE SEDE DE INCOP EN SAN JOSÉ:	. 4
	UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE MUELLES ADMINISTRADOS EN DISTINTOS PUNTOS:	. 4
	MUELLE DE PUNTARENAS	. 4
	MUELLE DE QUEPOS	. 5
	MUELLE DE GOLFITO	. 6
	UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LA JUNTA PROMOTORA DE TURISMO:	. 7
	DESCRIPCIÓN PUERTO CALDERA	. 8
	FUNCIONES DEL INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO	10
	ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL	12
	PRIORIDADES INSTITUCIONALES	12
	ESPECIFICACIONES DE NUESTROS SERVICIOS	13
	DEMANDA POTENCIAL DE NUESTROS SERVICIOS	13
II.	SOBRE LA JUNTA DIRECTIVA DE INCOP	13
	JERARCAS INSTITUCIONALES 2018	16
III	I. PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 216-2019	18
	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	18
	INFORME DE LABORES 2018 PEI	19
IV	v. ÍNDICE DE GESTIÓN INSTITUCIONAL 2018	21
V.	. INFORME DE RESULTADOS SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DE RIESGOS 2018	22
VI Al	I. POLÍTICA AMBIENTAL INSTITUCIONAL Y RESULTADOS DE PLAN ESTRATÉGICO DE GESTIÓN MBIENTAL INSTITUCIONAL 2018 (PEGAI)	
V	II. ACCIONES RELEVANTES REALIZADAS PARA EL PROGRAMA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA 2	27
V	III. ACCIONES RELEVANTES REALIZADAS PARA EL PROGRAMA DE DESARROLLO PORTUARIO 2	28
ΙX	INVERSIONES RELEVANTES REALIZADAS POR LA CONCESIONARIA DE PUERTO CALDERA 3	33

	ACTIVIDADES REALIZADAS EN FUNCIÓN AL MEJORAMIENTO DE TEMAS DE TECNOLOGÍAS	
INFO	RMACIÓN (T.I.)	
XI.	ACTIVIDADES DE BIENESTAR SOCIAL	
AS	PECTOS RELEVANTES DEL INVENTARIO DE BUENAS PRÁCTICAS EN RSE	40
	BJETIVOS PLANTEADOS PARA EL PROYECTO DE INVENTARIO DE BUENAS PARCTICAS DE	
	SPONSABILIDAD SOCIAL EN INCOP	
	NCEPTO DE INDICARSE:	
INI	DICADORES INIDCARSE	
XII.	ASPECTOS RELEVANTES DE LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA INSTITUCIONAL 2018	
XIII.	PROYECTOS FINANCIADOS POR EL FIDEICOMISO INCOP-ICT-BNCR	
AS	PECTOS GENERALES	55
XIV.	PATROCINIOS & OTROS REALIZADOS POR LA JUNTA PROMOTORA DE TURISMO	60
<i>XV.</i> PÚBL	CUMPLIMIENTOS DE GESTIÓN ANUAL DE CONTRATOS DE CONCESIÓN DE SERVICIOS LICOS DE LA TERMINAL DE PUERTO CALDERA	63
INI	FORME DE CUMPLIMIENTO ANUAL DEL PLAN DE OPERACIONES PORTUARIAS	63
1.	CUMPLIMIENTO DE LOS PRINCIPIOS ESTRATÉGICOS OPERATIVOS	63
2.	ESTRUCTURA, INSTALACIONES Y VÍAS DE ACCESO	65
3.	NORMAS DE SEGURIDAD	66
4.	FLUJO DE OPERACIONES (VOLÚMENES)	67
INFO	RME DE CUMPLIMIENTO ANUAL DEL PLAN DE GESTIÓN	76
1.	PROYECTOS REALIZADOS EN EL AÑO 2018	76
2.	CARACTERÍSTICAS Y OBLIGACIONES DERIVADOS DE CONTRATOS (AMBIENTALES)	79
3.	PROMOCIÓN, COMPETIDORES Y SITUACIÓN DEL MERCADO	79
4.	RUTAS Y RECALADAS DE LÍNEAS NAVIERAS:	
5.	PRINCIPALES CLIENTES	81
6.	ANÁLISIS DE FACTORES INTERNOS Y EXTERNOS	82
7.	SERVICIOS	84
8.	PROCESO DE ASIGNACIÓN DE CONTRATOS	
9	OPERACIONES	87

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:

• Muelle de Puntarenas

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).

• Muelle de Quepos

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 muelle 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.

• Muelle de Golfito

A partir del 1º de abril del año 2007 el INCOP asumió el Muelle de Golfito para 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:

Se encuentra ubicada en la segunda planta de la Plaza del Pacífico, exactamente frente al edificio conocido como "Capitanía de Puerto" del cantón de Puntarenas, distrito primero del cantón de Puntarenas.



Imagen 6 – Plaza de Pacifico de Puntarenas

La Junta Promotora de Turismo de la Ciudad de Puntarenas fue creada mediante ley 8461 aprobada por la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica el 20 de octubre del año 2005, es un órgano con desconcentración máxima de conformidad con el inciso 3 del artículo 83 de la Ley General de la Administración Pública. Entre su principal función se encuentra el impulso de la actividades recreativas, educativas, deportivas que permitan la promoción turística las zonas aledañas con potencial turístico 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:

Patio #	Tamaño
Patio 1	16.200 m2
Patio 2	16.000 m2
Patio 3	11.000 m2
Patio 4	20.600 m2
Patio 5	19.400 m2
Patio 6	13.000 m2
Patio 7	24.500 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.

Bodega#	Tamaño
Bodega 1	7.200 m2
Bodega 2	5.400 m2



Funciones del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico

La función principal del INCOP es 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.

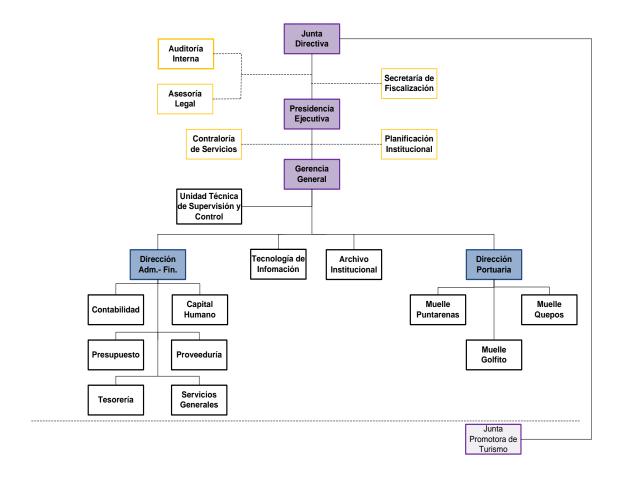
En cumplimiento de sus funciones, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico tiene las siguientes facultades:

- 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 trasporte conexo;
- 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 las concesiones otorgadas por medio de la Ley № 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 del año 2012 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 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"

Especificaciones de nuestros servicios

Mediante acuerdo número 9, tomado en la Sesión N°4102, celebrada el 07 de junio del 2018, la Junta Directiva del Instituto Costarricense de Puertos del Pacifico acordó aprobar la solicitud de ajuste ordinario anual de las tarifas de la Concesionaria Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, publicado en La Gaceta N° 121 del 05 de julio del 2018.

Demanda potencial de nuestros servicios

Nuestra página de Internet (www.incop.go.cr) contiene las principales estadísticas portuarias para el periodo 2018 de Puerto Caldera, Muelle de Cruceros de Puntarenas, Muelle de Quepos y Muelle de Golfito.

II. Sobre la Junta Directiva de INCOP

Nuestra Junta Directiva está integrada por siete miembros que serán de nombramiento del Consejo de Gobierno, conforme a la Ley Orgánica del INCOP y sus reformas, así como lo establecido en la Ley de Presidencias Ejecutivas.

Se rescata de la Ley Orgánica de INCOP en su Artículo 15 cuales son deberes y atribuciones de la Junta Directiva:

- a. Dirigir al Instituto, fiscalizar sus operaciones y definir sus políticas generales.
- Establecer y fiscalizar las políticas y actividades del Instituto concernientes a la prestación de los servicios portuarios y las facilidades conexas, incluso la atención de los cruceros y turistas que arriben a los puertos del litoral pacífico.
- c. Fijar parámetros y fiscalizar que la prestación de los servicios portuarios y las facilidades conexas se realicen con base en estándares internacionales que garanticen su calidad y competitividad.
- d. Establecer las políticas económicas y financieras del Instituto, procurando el uso óptimo de sus recursos materiales y humanos.
- e. Nombrar al gerente general, al auditor general del Instituto y al secretario fiscalizador de concesiones, y removerlos, por acuerdo de al menos el mismo número de votos requerido para nombrarlos, salvo en el caso del auditor general, el cual deberá ser removido según las disposiciones del artículo 31 de la Ley general de control interno, Nº 8292, y sus reformas, y del artículo 15 de la Ley orgánica de la Contraloría General de la República, Nº 7428, y sus reformas.
- f. Aprobar, a más tardar el último día de setiembre de cada año, el presupuesto general de gastos que le presente el gerente general e introducirle las modificaciones que juzgue convenientes. Este presupuesto deberá ceñirse a los porcentajes fijados en un plan financiero previamente aprobado por la Junta Directiva, en los aspectos de administración, operación, mantenimiento y fondos de reconstrucción o reserva. En el caso del presupuesto de la Junta Promotora de Turismo de la Ciudad de Puntarenas, esta remitirá un presupuesto detallado a la Junta Directiva del Incop para su aprobación y esta última deberá incluir el contenido

económico necesario para cumplir los deberes y las atribuciones, establecidos en el artículo 25 de esta Ley.

- g. Aprobar los presupuestos extraordinarios, los cuales deberán hacerse con base en los superávits del presupuesto ordinario anual o en las entradas extraordinarias o adicionales señaladas concretamente.
- h. Examinar y aprobar todos los balances del Instituto.
- i. Autorizar la publicación y adjudicar o declarar desiertas o infructuosas las licitaciones públicas, concesiones y contrataciones que el Instituto deba hacer para el mejor cumplimiento de sus fines; todo ello de conformidad con las leyes vigentes.
- j. Aprobar las compras, los finiquitos, las transacciones, los arreglos judiciales o extrajudiciales y los arrendamientos necesarios para el mejor logro de los objetivos del Instituto; todo ello mediante el acuerdo de por lo menos cinco de sus miembros.
- k. Conocer previamente y aprobar o improbar todo acto del gerente general que implique una obligación futura del Instituto, excepto las referentes a previsiones corrientes de mantenimiento calculadas hasta por un año y sujetas al presupuesto respectivo.
- I. Aprobar ventas, celebrar empréstitos y constituir gravámenes hasta por una suma equivalente a cien mil dólares en moneda de los Estados Unidos de América (US\$100.000,00), por el acuerdo de al menos cinco de sus miembros. Si la operación excede de esa suma, deberá solicitar autorización de la Asamblea Legislativa.
- m. Dictar, reformar y derogar los reglamentos necesarios para el mejor desarrollo de todos los fines que persigue la Institución, relativos al trabajo, la administración de

sus diversas actividades y las tarifas, en general, sobre todos los servicios que el Instituto preste.

- n. Conceder licencia con goce de sueldo o sin él al gerente general, el asesor jurídico, el auditor general y el secretario fiscalizador, de conformidad con los principios del Estatuto del Servicio Civil, su Reglamento y la demás normativa aplicable a los casos de los puestos de auditoría.
- o. Conocer en alzada de las apelaciones que se presenten contra las resoluciones del gerente o del auditor general y dar por agotada la vía administrativa en todos los casos que no correspondan en forma exclusiva a la Junta Promotora de Turismo de la Ciudad de Puntarenas.
- p. Tomar oportunamente las disposiciones necesarias para que las partes firmantes en los contratos de concesión, se ajusten al estricto cumplimiento de las condiciones, las especificaciones y los plazos establecidos en el contrato y a las demás obligaciones implícitas en este, para la explotación de los servicios concesionados; todo con el fin de garantizar la seguridad, eficiencia y calidad de los servicios prestados.

Jerarcas Institucionales 2018

Jerarca	Cargo
Ing. Juan Ramón Rivera Rodríguez	Presidente Ejecutivo
Licda. Anabelle García Medina	Miembro Junta Directiva
Sr. Gerardo Antonio Medina Madriz	Miembro Junta Directiva

Jerarca	Cargo
Lic. Luis Huertas Rodríguez	Miembro Junta Directiva
Licda. Marcela Calvo Benavides	Miembro Junta Directiva
Prof. Reinaldo Vargas Campos	Miembro Junta Directiva
Prof. María Yolanda Bosques Mena	Miembro Junta Directiva
Mba. Mario González Amador	Gerente General
Ing. Marvin Sibaja Vanderlucht	Sub Gerente
MII. Víctor Morales Figueroa	Secretario Fiscalizador

Los atestados de cada uno de los miembros de Junta Directiva pueden encontrarse en la siguiente dirección: http://www.incop.go.cr/estructura-organizacional/

III. Plan Estratégico Institucional 216-2019

El Plan Estratégico Institucional 2016-2019 fue aprobado por Junta Directiva mediante acuerdo 2 de la sesión 3977 del 14 de enero del 2016, y fue producto de un proceso de planificación estratégica en el que participó el personal de la administración superior y las jefaturas de INCOP.

La estrategia aprobada representa la visión a futuro que el equipo participante tiene de la institución, la cual ha sido plasmada en los siguientes propósitos estratégicos:

- 1. INCOP como Autoridad Portuaria referente a nivel nacional
- 2. Puerto Caldera como modelo de excelencia operativa en el litoral pacífico de Centroamérica.

Objetivos Estratégicos

- 1. Promover la modernización portuaria del litoral Pacífico de Costa Rica.
- 2. Mejorar la gestión operativa-administrativa.
- 3. Fomentar la gestión de negocios y empleo alrededor de las concesiones.
- 4. Gestionar la modificación de la ley 8461 para cambiar la distribución de los cánones de los contratos de concesión.
- 5. Desarrollar una estrategia de comunicación para mejorar la imagen y posicionamiento de la institución.
- 6. Establecer un plan para el desarrollo de infraestructura de alto impacto turístico en Puntarenas.
- 7. Apoyar la promoción turística a través de la Junta Promotora de Turismo

Informe de Labores 2018 PEI

Para efectos de este informe anual de labores el Instituto Costarricense de Puerto del Pacifico hace referencia a continuación de informe final 2018 (al 31 de diciembre) del Plan Estratégico Institucional (indicadores y proyectos). Se indica que la información fue recopilada y suministrada por cada uno de los responsables de la correspondiente unidad funcional.

INDICADORES

INDICADOR	METAS			
INDICADOR	2016	2017	2018	2019
Tiempo medio de espera en Bahía (granel)	82 h	87 h	123 h	
Tiempo medio de espera en Bahía (conteiner)	15.59 h	15 h	14.21 h	
Satisfacción cliente final	-	-	-	
Ejecución presupuestaria anual (promoción e				
inversión turística)	\$732,714,112	\$\\$922,190,244	\$226,352,180	
Número de proyectos con viabilidad turística finalizados	1	6	0	
TEUS anuales por hectárea	264,371	289,580	304,481	
Movimiento de TM por hora (granos comestibles)	655	693	711	
Movimiento de Contenedores por hora	59	56	51	
Tonelaje promedio de los buques cargueros Pto Cald	8,118	7,250	7,990	
Tasa promedio de ocupación de puertos	56%	50%	54%	
Evaluación de la percepción de los actores identificac	-	-	60	
Grado de cumplimiento de los factores de riesgo	-	-	0	
			Puntarenas: 3.4 mill	
Presupuesto institucional por buque atracado	9.354 mill	10,511 mill	Quepos: 107.7 mil	
			Golfito: 1.2 mill	
Desviación promedio de tiempo en proyectos	-	34.85%	-	
Desviación porcentual promedio en costos	-	65.26%	86.00%	
Porcentaje de cumplimiento del plan de capacitación	-	-	21%	
Porcentaje de cumplimiento del Plan Estratégico de Tecnologías de Información y Comunicaciones	100%	100%	64%	
Número de personas certificadas en PMI	0	0	0	

- Para la información correspondiente a los indicadores portuarios, estos tienen resultados satisfactorios, en particular con los relacionados con el Puerto de Caldera. La Unidad Técnica de Supervisión y Control indica que: "De acuerdo con los resultados alcanzados al segundo semestre de 2018, en lo que respecta a los indicadores operativos de las concesiones portuarias de la terminal de Puerto Caldera, se tendría un cumplimiento preliminar del 100%. No obstante, se dará seguimiento periódico a estos y otros indicadores, con el fin de continuar recomendando a la administración las medidas necesarias de manera oportuna, lo que en algunos casos se está tratando en el Plan Maestro del Puerto".
- Porcentaje de cumplimiento del PETIC: Según información facilitada por la unidad de TI para el año 2018 se obtuvo un cumplimiento del 21%.
- Satisfacción cliente final: Este indicador no ha sido desarrollado por la Dirección de Operaciones Portuarias, por lo que se le solicitará que sea implementado para los siguientes periodos.
- Evaluación de la percepción de los actores identificados: La Secretaría de Fiscalización realizó una evaluación en el año 2018, obteniendo como resultado una calificación 6 de un máximo de 10. De acuerdo con el informe presentado, los actores se encuentran satisfechos con la atención, el trato y la seguridad brindada, siendo los costos y la infraestructura los menos favorables.
- Porcentaje de cumplimiento del Plan de Capacitación: De acuerdo con lo señalado por la unidad de Capital Humano el plan de capacitación se atendió en un 64%, sin embargo, se realizaron una serie de capacitaciones adicionales a las programadas en el plan. El presupuesto ejecutado para el 2018 fue de ¢14.7 millones.
- Grado de cumplimiento de los factores de riesgo: Este indicador se encuentra relacionado
 con el proyecto de certificación PBIP (Protección de Buques en Instalaciones Portuarias),
 donde se está gestionando lo necesario para certificar el Muelle de Golfito, se encuentra
 limitada y condicionada a la sustitución del sistema eléctrico y sistema contra incendios.

- Número de personas certificadas en Proyect Management Institute: Este indicador tiene como finalidad mantener un equipo de personas con habilidades en la administración de proyectos, no se realizó avance en el año 2018.
- Desviación porcentual promedio en costos: Como es conocido el año 2018 fue un año con poco avance en proyectos de infraestructura turística, lo que representa una desviación del 86%.

IV. Índice de Gestión Institucional 2018

El Índice de Gestión Institucional (IGI), consistente en una medición efectuada por la Contraloría General de la República con el fin de valorar el establecimiento de factores formales tendentes a potenciar la gestión de las instituciones públicas.

Durante el año 2018 el INCOP cuenta con una puntación general de 68.3, obteniendo la posición 90 de 158 instituciones.



V. Informe de Resultados Sistema Específico de Valoración de Riesgos 2018

Durante el año 2018 se realizó la CONTRATACIÓN DIRECTA Nº 2018CD-000242-01 "Fortalecimiento del proceso de autoevaluación anual del Sistema de Control Interno y del Sistema Específico de Valoración del Riesgo del INCOP". Se presenta a continuación el "Informe de resultados de implementación del segundo periodo del SEVRI".

El proceso de gestión del SEVRI, se realiza de acuerdo a los alcances del Marco Orientador del SEVRI del INCOP, en el cual se establecen los criterios para el desarrollo de las actividades de identificación, análisis, evaluación, administración, revisión, documentación y comunicación de los riesgos que puedan tener una incidencia en el cumplimiento de los objetivos institucionales del INCOP, con fundamento en la ley 8292 y demás normativa emitida.

De acuerdo a la estrategia de implementación y al plan establecido, se ha realizado una serie de actividades tendientes a desarrollar y mejorar la cultura de gestionar y administrar riesgos en las unidades del INCOP, dichas actividades consideran la ejecución de las tareas siguientes:

- Culturización y capacitación en el proceso de cómo implementar un modelo de administración de riesgos.
- Identificación, análisis, evaluación y administración de riesgos de acuerdo a lo indicado para cada una de las dependencias.
- Validación mediante sesiones de trabajo de las actividades de identificación, análisis, evaluación y administración de riesgos.
- Capacitación al personal de planificación sobre las actividades de coordinación, control y seguimiento del SEVRI.

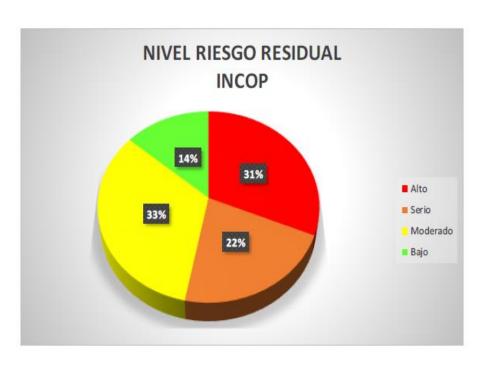
Para efectos de implementar el SEVRI en el INCOP, se ejecutaron las siguientes tareas:

- Capacitación al personal del INCOP en aspectos metodológicos y prácticos relacionados con la gestión de riesgos.
- Aplicación de técnica aprender-haciendo en la que se asesoró a los titulares subordinados sobre la aplicación de la metodología definida en el Marco Orientador.
- Transferencia de conocimiento hacia el personal de Planificación Institucional, en temas de coordinación y control sobre los ciclos de evaluación del SEVRI.

En el proceso de gestión de riesgos para el periodo 2018, participaron la totalidad de las unidades funcionales de nuestra Institución, obteniendo como resultado que el 47% del total de los riesgos identificados se encuentran en niveles de aceptabilidad, para el 53% de los riesgos restantes se han implementado planes de acción con el fin de mitigar la materialización del riesgo.

INFORME DE RESULTADOS SEVRI 2018

EVALUACIÓN CONSOLIDADA DEL NIVEL DE RIESGO RESIDUAL EN EL INCOP



VI. Política Ambiental Institucional y Resultados de Plan Estratégico de Gestión Ambiental Institucional 2018 (PEGAI).

Con base en el Acuerdo N°1 tomado por Junta Directiva en Sesión N° 3526 del 07 de noviembre de 2008 se establece la siguiente Política Ambiental:

El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico consciente de la importancia que tiene la preservación de los recursos naturales y el medio ambiente; entendiendo que una apropiada Política Ambiental es factible con el progreso y explotación portuaria y reconociendo que su actividad tiene una incidencia sobre el entorno; manifiesta su voluntad y compromiso de respetar la Legislación Medioambiental aplicable a sus actividades, servicios y proyectos e intentar ir más allá de los requerimientos legales, cuando esto sea técnica y económicamente viable.

Por todo lo anterior, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico seguirá los siguientes principios de gestión:

- 1. Respetar la legislación y reglamentos ambientales vigentes, aplicables a los servicios prestados; incluido el cumplimiento de todos los acuerdos voluntarios que se suscriban.
- 2. Analizar y mejorar de forma continua los aspectos de las actividades y servicios portuarios que puedan tener incidencia en el medioambiente, implantando para ello un Sistema de Gestión documentado y verificado.
- 3. Integrar consideraciones de tipo ambiental en los procesos de planificación estratégica, así como en los programas de inversión y en la toma de decisiones para la adquisición de materiales y equipo.
- 4. Impulsar el uso racional de la energía y de los recursos naturales, a través de la instauración de programas de optimización, la implantación de sistemas automáticos de regulación y la minimización de pérdidas.
- 5. Disminuir la generación de residuos, implantando programas de segregación en origen, favoreciendo con ello el reciclaje, la reutilización o la adecuada eliminación.

- 6. Cooperar activamente con las instituciones que tienen competencia directa en materia medioambiental, en el ámbito de la zona de servicio de los puertos dependientes de esta Autoridad Portuaria.
- 7. Proporcionar al personal de la institución una adecuada formación, con el fin de que participen y respalden la política y objetivos medioambientales, de manera que estén capacitados para desenvolverse en sus trabajos responsablemente.
- 8. Promover dentro y fuera de la comunidad portuaria la participación y sensibilización sobre temas medioambientales; y difundir la presente Política Ambiental, la cual estará a disposición de toda persona o entidad que la solicite.
- 9. Operar bajo estrictos controles de seguridad y prevención de riesgos, evitando daños y accidentes al personal, cargas, equipos, naves e instalaciones portuarias.
- 10. Asignar los recursos humanos, tecnológicos y financieros, necesarios para alcanzar los principios planteados.

En diciembre del año 2018 se presentó a la Dirección de Gestión de Calidad Ambiental del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), el Informe de Avance del Programa de Gestión Ambiental Institucional correspondiente al Segundo Semestre del 2018.

En dicho informe se indicó que en términos generales todos los indicadores presentaron una disminución con relación al año 2017. El ahorro en combustible y energía eléctrica son significativos (>15%). lo anterior, gracias al cambio de tecnología de la flota vehicular (motores híbridos), así como del sistema de aires acondicionados en la sede de Puntarenas (split inverter). Los recursos económicos provenientes de los ahorros del plan, serán la base de financiamiento para nuevos proyectos ambientales a desarrollar por la institución.

Actualmente mantiene el apoyo al programa de gestión ambiental institucional por parte de la alta gerencia y se trabaja en un plan de actualización de los indicadores de la línea base, el cual se espera estar presentado el próximo año.

OTROS ASPECTOS RELACIONADOS CON LA IMPLEMENTACIÓN DEL PGAI

El cambio de toda la flotilla vehicular por vehículos con tecnología de motor híbrido y sistema inteligente de tracción E-Four ha logrado una baja significativa (35%) en el consumo de combustibles fósiles y un ahorro en el mantenimiento de los mismos.

Los principales aspectos ambientales evaluados (consumo de energía eléctrica, consumo de combustible fósil, manejo de productos derivados de hidro-carburos, entre otros) presentaron una mejoría con relación al año anterior. La institución, además de obtener un beneficio económico, logró reforzar en el personal el compromiso asumido en el Programa de Gestión Ambiental Institucional.

Aún y cuando no han podido ser instalados los paneles solares en los puertos se logra la meta de disminuir el consumo eléctrico de la institución en más de un 25% así como el consumo de agua en un 15%.

Detalle en resumen de los problemas encontrados para la implementación del PGAI.

- Falta de un presupuesto propio para proyectos propuestos por la Comisión Ambiental Institucional.
- El uso público de algunas de las sedes hace difícil el control del consumo de agua y electricidad.
- Se debe mejorar el modelo de compras verdes con énfasis en criterios ambientales por encima del criterio meramente económico.
- Falta de voluntad de algunos compañeros para lograr un cambio en sus hábitos de consumo de los recursos de la institución.

Acciones tomadas o requeridas para resolver los problemas;

Definir con la Administración Superior la concesión de un porcentaje de los ahorros derivados del Programa de Gestión Ambiental Institucional para el desarrollo de nuevos proyectos propuestos por la Comisión Ambiental.

- Definir el pago de un canon a empresas u organizaciones que soliciten el uso de las instalaciones de INCOP.
- Mantener la realización de talleres de sensibilización en el tema ambiental en todas las sedes dirigidos a todos los funcionarios.
- Se mantiene una estrecha comunicación con el Departamento de Proveeduría sobre los futuros procesos de compra para la inclusión de criterios ambientales que complemente los criterios económicos.

Es importante mencionar que la Comisión Ambiental de INCOP en reiteradas ocasiones ha indicado al MINAE que la revisión de los PGAI es muy rígida y no se consideran las particularidades de las instituciones. Además, se ha solicitado un mayor acompañamiento, principalmente en el tema del Inventario de Gases de Efecto de Invernadero.

VII. Acciones relevantes realizadas para el programa de Gestión Administrativa

Este programa está integrado por las unidades que realizan la gestión de apoyo auxiliar en la administración de los recursos humanos, financieros y materiales conforme a las normas, políticas y lineamientos establecidos. Se efectúa todo tipo de trámites administrativos solicitados por autoridades superiores, así como el control del ejercicio presupuestal y la aplicación de los recursos financieros, de acuerdo a las políticas de austeridad, racionalidad y disciplina presupuestal vigentes, a través de la ejecución de procesos eficientes y eficaces.

Además, cuenta con una unidad adscrita al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (Junta Promotora de Turismo de la Ciudad de Puntarenas), dedicada a administrar los edificios del INCOP en Puntarenas, a la atracción de cruceros y promover turísticamente la ciudad, la misma nació bajo la ley N° 8461.

A continuación, se presenta un listado de adquisición de bienes y servicios más destacados ejecutados con recursos de este programa presupuestario.

Proyecto	Monto en ¢	Detalle
Contratación para un Diagnostico de Responsabilidad Social y Evaluación de Gestión Sostenible.	\$ 8,000,000.00	Cumplir con la Política Nacional de Desarrollo, Agenda 2030, con la Política Nacional de Responsabilidad Social, Política Nacional de Cambio Climático, Políticas Nacional de Compras Sustentables.
Automatización por medio de un software de los servicios de Auditoría	\$22,979,233.95	Mejorar la gestión de la Auditoría Interna, mediante la automatización de procesos.
Ampliación de Estrategia de implementación SEVRI.	\$5,000,000.00	Fortalecer los procesos de Valoración de Riesgos y Control Interno a nivel Institucional.
Confección de Plan Estratégico y Plan de Mercadeo para la Junta Promotora de turismo.	\$18,645,840.00	Generar estrategias y acciones para promocionar turísticamente la Ciudad de Puntarenas, como parte de las funciones fundamentales de la creación de la Junta Promotora de Turismo.
Adquisición de 2 carros tipo pick up.	\$46,607,980.00	Adquirir vehículos híbridos para continuar con la política de conservación del medio ambiente donde los vehículos que se adquieran sean la mayoría híbridos, eléctricos o cualquier tipo de energías limpias. Compra de 2 vehículos pick up, para uso de Quepos y Golfito.
Contratación de un ingeniero para revalorar activos institucionales.	\$1,650,000.00	Inspección de las instalaciones a revaluar (Oficinas San José, Casa Felipe J. Alvarado, Instalaciones del Balneario de Ojo de Agua, Guardería).
Proyecto Ley 7600 en Balneario Ojo de Agua.	\$65,000,000.00	Brindar las condiciones en las instalaciones del Centro Recreativo Balneario Ojo de Agua, conforme lo establece la Ley 7600, en rampas y aceras.

VIII. Acciones relevantes realizadas para el Programa de Desarrollo Portuario

El destino de todo el esfuerzo de este programa presupuestario está definido claramente en nuestra Misión - Visión. Está integrado por las unidades sustantivas que participan principalmente en coordinación y supervisión de la planificación, proyección, construcción y conservación oportuna de

la infraestructura portuaria del litoral pacífico del país y la fiscalización de los contratos de concesión de Puerto Caldera, en procura de que nuestros muelles brinden servicios portuarios eficientes a importadores, exportadores y público en general.

A continuación, se presenta un listado de adquisición de bienes y servicios ejecutados con recursos de este programa presupuestario.

Proyecto	Monto en ¢	Detalle
Rehabilitación y reforzamiento del muelle de Puntarenas.	# 189,413,829.13	Realizar trabajos de Rehabilitación y Reforzamiento del Muelle de Puntarenas (Rehabilitación pantalla de defensa, Rehabilitación pedestal bita, Rehabilitación de 75 m2 de losa, Rehabilitación 68 y vigas transversales del puente de acceso)
Compra en instalación de ánodos para el Muelle de Puntarenas.	#108,153,000.00	Contar con componentes del sistema de protección catódica galvánica que se utiliza para proteger contra la corrosión las estructuras metálicas sumergidas.
Nuevo transformador para el Muelle de Puntarenas.	\$16,094,754.00	Para sustituir un transformador, según indicaciones de los funcionarios del ICE.
Contratación de profesional supervisión de trabajos de instalación de ánodos y rehabilitación del Muelle de Puntarenas.	# 8,982,000.00	Garantizar que los trabajos se realicen de acuerdo a las especificaciones técnicas.
Contratación para la construcción de caseta de guardacabos del Muelle de Puntarenas.	\$34,464,298.00	Mejorar las condiciones de trabajo de personal de guardacabos en el Muelle de Puntarenas.
Contratación para mantenimiento y trabajos de operación del Muelle de Puntarenas.	\$34,850,000.00	Para esta contratación se contemplarán todos los trabajos de índole preventiva a fin de prevenir la necesidad de realizar inversiones costosas de reparación en el futuro.
Compra de cadenas y grilletes.	# 3,500,000.00	Mantenimientos requeridos a equipo institucional.

Proyecto	Monto en ¢	Detalle
Mantenimiento Planta Eléctrica.	#1 ,667,500.00	Mantenimientos requeridos a equipo institucional.
Contratación de un Técnico electricista para que realice una inspección bimensual y un mantenimiento correctivo si existiera del sistema eléctrico y postes de iluminación en el muelle de Quepos.	# 3,000,000.00	Mantener en óptimas condiciones los activos institucionales.
Mantenimiento preventivo del equipo de C.C.T.V del muelle de Quepos	# 465,071.20	Cumplir con establecido en el código PBIP de protección instalaciones portuarias.
Contratación para mantenimiento y trabajos de operación del Muelle de Quepos.	# 6,253,215.84	Para esta contratación se contemplarán todos los trabajos de índole preventiva a fin de prevenir la necesidad de realizar inversiones costosas de reparación en el futuro.
Sustitución de 27 tapas de registro del Muelle de Puntarenas.	# 9,000,000.00	Proteger las tomas de agua y tomas de corriente eléctrica. La tapa debe ser robusta, para resistir el paso de personas y vehículos, mientras que, al mismo tiempo, debe permitir el acceso de trabajadores para inspección y mantenimiento.
Contratación para mantenimiento y trabajos de operación del Muelle de Golfito.	#6,550,000.00	Mantenimiento preventivo en el Muelle de Golfito.
Rehabilitación de antiguas baterías sanitarias en la parte interna del Muelle de Golfito, construcción de baños según ley 7600.	# 9,925,000.00	Cumplir con lo indicado en la Ley 7600.
Mantenimiento de defensas y postes en el Muelle de Golfito conforme al siguiente detalle: 15 postes / 18 defensas.	\$14,318,805.90	Mantener en óptimas condiciones los activos institucionales.

Proyecto	Monto en ¢	Detalle
Barreras automáticas para el Muelle de Puntarenas.	\$ 305,109.60	Protección de pasajeros y usuarios, minimizando el riesgo de accidentes.
Contratar los servicios para realizar los trabajos mantenimiento mediante chapea de las áreas verdes de FARO DE MONTAÑA CERRO MONDONGO, LA CUADRA Y TERRENO DIQUE SECO.	#1,500,000.00	Mantener en óptimas condiciones los activos institucionales.
Instalación de barandas de protección en el Muelle de Puntarenas.	#6,657,140.00	Protección de pasajeros y usuarios, minimizando el riesgo de accidentes.
Mantenimiento de montacargas del Muelle de Puntarenas.	# 4,524,456.16	El mantenimiento regular puede ser la mejor forma de estar seguro de obtener el retorno máximo de la inversión que haya realizado al comprar equipo.
Reparación de Seis Defensas en el Muelle de Puntarenas (Puesto de Atraque N°4 Defensas 3-4-6 y Defensa del Duque de Alba. Puesto de Atraque N°5 Defensa N°3 y Defensa del Duque de Alba).	#2,800,000.00	Garantizar la protección de buques e infraestructura portuaria.
Trabajos de desinstalación e instalación de malla del portón de ingreso de instalaciones, al igual que malla y cambio de techo de la planta eléctrica. También se le dará mantenimiento a la malla del portón del puente de transición.	#2,200,000.00	Mantenimientos requeridos a equipo institucional.
Escala de Pasajeros de Aluminio y Otras en el Muelle de Puntarenas (Cambio de 8 Stop y Colocación de Tornillos en Agarraderas).	\$2,550,000.00	Mejorar el equipo suministrado para la atención de cruceros que arriban al Muelle de Puntarenas.
Trabajos adicionales en la reparación de la plataforma flotante del Muelle Quepos, los cuales consisten en la ampliación del descanso para la instalación de la plataforma flotante.	#1,302,031.00	Mantener en óptimas condiciones los activos institucionales.

Proyecto	Monto en ¢	Detalle
Contratar los servicios para realizar mantenimiento y reparación de barandas en 495 mts lineales incluyendo dos tubos horizontales adicionales en cada baranda en el Muelle de Golfito.	\$2,450,000.00	Cumplir con recomendación del INS.
Mantenimiento de Faro Verde frente a playa Cacao y Faro Verde frente a dique seco en Golfito.	#1,400,000.00	Mantenimiento de vías de comunicación
Mantenimiento y Reparación de mallas perimetrales en Predio N° 1 y portón de acceso en el Muelle de Golfito.	# 4,870,200.00	Mantener en óptimas condiciones los activos institucionales.
Mantenimiento preventivo de 23 Bitas en el Muelle de Golfito.	\$ 8,868,413.57	Garantizar la seguridad de los activos institucionales y de los buques que arriban al Muelle de Golfito.
Contratar los servicios de una empresa que realice la colocación de postes y luminarias en predio numero 1 sección A.	\$7,235,420.00	Mantener en óptimas condiciones los activos institucionales.
Trabajos de reparación de la estructura del Muelle de Quepos (Etapa II).	¢187,143,188.70	Mantener en óptimas condiciones los activos institucionales.
Contratación para confeccionar planos, presupuestos, especificaciones técnicas y diseños de sistema contra incendios clase 1 en el Muelle de Golfito.	#11,400,000.00	Cumplir con recomendación del INS.
Contratar los servicios de mantenimiento menor preventivo de planta eléctrica, en el Muelle de Golfito.	#2,000,000.00	Mantener en óptimas condiciones los activos institucionales.
Mantenimiento preventivo y correctivo del CCTV y audio del Muelle de Golfito.	# 2,000,000.00	Mantener en óptimas condiciones los activos institucionales.
Total	¢ 697,643,433.10	

IX. Inversiones relevantes realizadas por la Concesionaria de Puerto Caldera

En razón del cumplimiento de las obligaciones contractuales (Punto 2.1 del contrato de concesión), los concesionarios deberán conservar en condiciones normales de utilización y funcionamiento el área sobre la que se presta la concesión, sus accesos, señalización y servicios en Puerto Caldera; por ello se realizaron una serie de trabajos durante el año 2018, los cuales serán detallados en el siguiente cuadro resumen.

Por lo anterior con el fin de mejorar los servicios portuarios, mediante acuerdo N. 3 tomado en la sesión 4081 de nuestra Junta Directiva de INCOP celebrada 09 de noviembre del 2017 se aprueba a Sociedad Portuaria Caldera la adquisición de los siguientes equipos:

1 Grua móvil Liebherr LHM550 \$5.178.000.

2 Reachtackers Liebherr \$1.068.000.

4 Aditamentos Reachsteackers (cañón para rollos) \$153.000.

2 Aditamentos Grúa de tierra (tipo C para rollos) \$180.000.

Se presenta cuadro resumen de inversiones realizadas en equipo por el concesionario en el año 2018.

	Monto
Gasto de mantenimiento infraestructura SPC	\$ 575,779.70
Adquisición de maquinaria	\$ 6,579,600.00
Manteniendo de Maquinaria	\$ 1,782439.55
Construcción de patio refeers	\$ 2,127,619.00

El patio para contenedores cuenta con 432 conexiones reefers.



Foto aérea del nuevo Patio de contenedores refrigerados.

Mantenimiento Ordinario de Puerto Caldera

DETALLE ACUMULADO		VALOR		
	E	EJECUTADO		
1. Edificaciones (Obras Recurrentes)	USD	85,835.60		
2. Sistema eléctrico y refrigeración		143,466.72		
3. Bancos de transformadores		37,177.56		
4. Sistema contra descargas atmosféricas		3,335.06		
5. Sistema media tensión subterraneo		36,155.00		
6. Sistema eléctrico en Torres de iluminación		16,205.67		
7. Mantenimiento estructural en Torres de iluminación		12,442.79		

8. Pavimentos de adoquin		42,926.88
9. Pavimentos de concreto	USD	15,491.07
10. Tablaestaca	USD	12,900.00
11. Muros guardaruedas	USD	9,008.07
12. Reductores de velocidad	USD	4,706.22
13. Pantalla de atraque	USD	49,035.57
14. Mantenimiento de Patios	USD	79,143.60
15. Señalización	USD	13,231.83
16. Malla perimetral sector playa	USD	14,718.06
TOTAL INVERSION	USD	575,779.70

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

El Plan Estratégico de Tecnologías de Información y Comunicaciones (PETIC), fue aprobado por Junta Directiva mediante Acuerdo no.4 tomado en la Sesión No. 3908 celebrada el 02 de octubre del 2014, el mismo define una cartera de proyectos ajustada a las necesidades y condiciones institucionales, con una ventana de tiempo de 5 años comprendidos entre el 2015 y 2020.

Nuestra Junta Directiva, dispuso en el Acuerdo No.3 tomado en la sesión celebrada el 01 de noviembre del 2018, plantear modificaciones al PETIC, con la finalidad de disponer de un documento actualizado de acuerdo con las necesidades.

De igual manera, en esa misma sesión, la estimable Junta Directiva dispuso incorporar en la Cartera de Proyectos del PETIC, un sistema de control de proyectos.

✓ Resultados:

El PETIC, originalmente comprende 14 proyectos dirigidos a la adquisición e implementación de tecnologías de información especializada y orientada a satisfacer las necesidades concebidas en ese momento, producto de un diagnóstico situacional y determinación de necesidades (Ver Anexo No.1 Cartera de Proyectos original).

Los resultados obtenidos a la fecha, producto de la inversión de esfuerzos y recursos, se resumen en la siguiente gráfica y cuadro relacionado:



Namber del associate		Estado		
	Nombre del proyecto		Proceso	Pendiente
1	Formalización de la Unidad de Tecnología de Información a Dirección		Ø	
2	Restructuración interna de la Dirección de Tecnología de Información		Ø	
3	Consolidación del Comité de Tecnología de Información	Ø		
4	Atención de normas técnicas de la Contraloría General de la República	Ø		
5	Mejoras al sistema de información administrativo financiero (SIAF)	Ø		
6	Robustecer el sistema de telecomunicaciones	Ø		
7	Actualización de plataforma tecnológica	Ø		
8	Incorporación de servicios en la Nube	Ø		
9	Desarrollo de una página web transaccional	Ø		
10	Automatizar áreas sustantivas de supervisión, control y fiscalización		Ø	
11	Adquisición sistema de administración de recursos empresariales (ERP)		Ø	
12	Adquisición de un sistema de gestión portuaria		Ø	
13	Desarrollo de soluciones de inteligencia de negocios			Ø
14	Plan de entrenamiento y capacitación de los colaboradores		Ø	

✓ Proyectos ejecutados:

Seguidamente se enuncian los principales resultados y el nivel de madurez tecnológica que goza el INCOP, palpable en la plataforma operativa que coadyuvan al logro de los institucionales y cumplimiento de normativa vigente:

- Consolidación del Comité de Tecnología de Información: Los miembros del CGTI, poseen conocimientos fundamentales sobre aspectos relacionados con las tecnologías de información, en consecuencia, del desarrollo un plan de capacitación específico para el CGTI. Para ello, se contrató la Universidad Nacional y esta Unidad de TI, impartió otras.
- Atención de normas técnicas de la Contraloría General de la República: Se cumplió el Plan de Normas Técnicas de la CGR, destacando la inversión en tecnologías de información, actualización de procedimientos y marco normativo, desarrollo de un plan de continuidad, capacitación, ejecución de proyectos alineados al PETIC, entre otros.
- Mejoras al sistema de información administrativo financiero (SIAF): Se desarrollaron ajustes programáticos al SIAF, con el fin de atender las necesidades del momento, mientras que el proyecto indicado en el punto 11, se desarrolle.
- Robustecer el sistema de telecomunicaciones: Se invirtió en equipamiento de comunicaciones y sistemas asociados, con el fin de fortalecer el concepto de continuidad de negocio y alta disponibilidad de los servicios críticos.
- Actualización de plataforma tecnológica: Se adquirieron equipos de escritorio y portátiles para usuarios finales, atendiendo necesidades conocidas y de conformidad con la política de actualización de equipos.
- Incorporación de servicios en la Nube: Se adquirieron servicios profesionales para adquirir licenciamiento de la plataforma de ofimática en la Nube e implementarlos en el Instituto (www.office.com).

• Desarrollo de una página web transaccional: Se construyó la nueva página Web Institucional (www.incop.go.cr), ajustada a los requerimientos definidos y alineadas a tendencias modernas de diseño.

Proyectos programados para periodos posteriores:

• Sistema de Supervisión y Fiscalización de Concesiones -SSFC-: El desarrollo del SSFC, se terminará el 15 de diciembre conforme lo programado; no obstante, en vista que las empresas Concesionarias no han logrado atender nuestro requerimiento de información, sino hasta finales del mes de febrero del 2019, no se contará con todos los elementos necesarios para finalizar el proyecto este año, quedando pendiente las pruebas de conectividad, carga de datos y cálculo del modelo con información real de las bases de datos de los Concesionarios.

Por tal razón, se considera conveniente actualizar la fecha de finalización del proyecto al primer trimestre de año 2019, con el fin de garantizar las pruebas de conectividad, funcionales y puesta en marcha del sistema.

- Sistema de Gestión Portuaria -SGP-: Para lograr el objetivo de balanceo de cargas y replicación del servicio, propiciando la continuidad del negocio en este contexto, se estaría realizando la instalación y configuración en el nuevo servidor y se propone el inicio de operaciones a finalizar el primer trimestre del 2019, contando con todos los recursos necesarios.
- Accesibilidad Página Web Institucional: El objetivo del proyecto consiste en incorporar a la página web institucional, las funcionalidades básicas para ampliar la accesibilidad e interacción de usuarios interesados y ciudadanos en general con discapacidad. El inicio del proyecto se programa para el mes de junio del 2019, finalizando en diciembre de ese mismo periodo.
- Sistema Administrativo Financiero -ERP-: Se espera este año contar con el Cartel de Licitación y especificaciones técnicas para gestionar la contratación de la persona física o jurídica que nos suministre el sistema y lo implemente en nuestro contexto organizacional.

Según lo programado, dicha contratación se gestionaría a inicios del 2019, logrando su implementación e inicio de operaciones en el 2020 con un paralelo real.

- Sistema Ejecutivo -Inteligencia de negocios -: Consiste en adquirir e implementar un sistema de inteligencia de negocio que le permita a los ejecutivos el acceso a información útil para la toma de decisiones. Se gestionaría una contratación para adquirir e implementar este sistema, en el año 2020. Dentro de los beneficios que se desean lograr con este proyecto, se enlistan el acceso a información para la toma de decisiones, mejora en la eficiencia y eficacia de las operaciones, aumento en la transparencia operacional, entre otros.
- Aplicación Venta de Tiquetes: De conformidad con el plan de mejora regulatoria y compromiso adquirido con el MEIC, se gestionará una contratación de una empresa especializada en desarrollo de software para incorporar esta funcionalidad y automatizar el proceso.

XI. Actividades de bienestar social.

A continuación, se detalla los aspectos más relevantes del documento Inventario de Buenas Prácticas en RSE confeccionado por profesionales en esta área asignados a apoyo de gestión de nuestra Presidencia Ejecutiva. Dicho documento se encuentra en su totalidad en la página web www.incop.go.cr.

El mismo se presentará el inventario de buenas prácticas en RSE propias del INCOP. La información se suministrará a través de tablas estructuradas con los siete ejes indicados en los siguientes párrafos.

ASPECTOS RELEVANTES DEL INVENTARIO DE BUENAS PRÁCTICAS EN RSE

El enfoque que tradicionalmente se le ha brindado a la responsabilidad social es el ambiental, y esto se ve respaldado estadísticamente, pues se estimada que el 85% de los objetivos de las empresas están enfocados a la reducción de emisiones, sin embargo, es importante recalcar que la Responsabilidad Social también incluye seis ejes más: la Gobernanza de la organización, los Derechos Humanos, las Prácticas Laborales, las Prácticas justas de operación, los Asuntos de Consumidores, la Educación/ toma de decisiones y la Participación activada/ desarrollo de la comunidad (ISO 26000, 2010).

Para continuar dando pasos en este tema y apoyar la gestión de la responsabilidad social empresarial, la Administración Solís- Rivera (2014-2018) publicó la Política Nacional de responsabilidad Social 2017-2030, donde se puede percibir como nuestro país posee un gran avance en legislación y marco jurídico que respaldan acciones propias de la RSE. Esto quiere decir que, debido a este marco jurídico, dentro de las empresas se desarrollan una gran cantidad de iniciativas catalogadas como prácticas de responsabilidad social y no están siendo documentadas.

Para contrarrestar lo anterior, es fundamental que las instituciones realicen un mapeo de los programas, proyectos y acciones que se desarrollan internamente para identificar áreas fuertes y débiles que promuevan el desarrollo sostenibles interno y externo de la organización.

Con el fin de conocer el estado de la responsabilidad social del INCOP se desarrolló un Inventario de Buenas Prácticas en RSE utilizando como referencia el Sistema de Indicadores de RSE para la Región Centroamericana (Indica RSE, 2008).

La toma de conciencia acerca de la responsabilidad social en las organizaciones ha crecido por una serie de razones, especialmente por la globalización, las facilidades de movilidad y accesibilidad a la información, generar estrategias que documenten las acciones de responsabilidad social de las organizaciones promueve el benchmarking y el trabajo en conjunto para un presente y futuro mejor. Es importante destacar que esta contextualización corresponde a las políticas nacionales y a las buenas prácticas en responsabilidad social a nivel internacional.

OBJETIVOS PLANTEADOS PARA EL PROYECTO DE INVENTARIO DE BUENAS PARCTICAS DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EN INCOP.

Objetivo general

 Determinar el estado actual de la Responsabilidad Social en el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico hasta el período 2019.

Objetivos específicos

- Diseñar una base de datos que contenga los principales indicadores en buenas prácticas de responsabilidad social institucional.
- Identificar las acciones que se desarrollan en el INCOP que se encuentran relacionadas con los indicadores de buenas prácticas en responsabilidad.
- Detectar áreas de mejora y posibles acciones en el campo de la responsabilidad social del INCOP.

Estado de la Responsabilidad Social detectado en el INCOP:

- En términos generales, la Responsabilidad Social en nuestro país posee un gran respaldo jurídico debido a la legislación nacional que ampara tanto a la sociedad costarricense, como a nuestro medio ambiente. Desde lo anterior, en el INCOP se puede observar que existen grandes iniciativas que han sido motivadas por leyes y decretos del Poder Ejecutivo. Tal es el caso de la Política Nacional de Responsabilidad Social impulsada en el 2017 por el Gobierno de don Luis Guillermo Solis Rivera, la cual fue el principal agente motivador para el desarrollo del presente inventario.
- El inventario de buenas prácticas permite tener una visión general del estado de la responsabilidad social del INCOP desde siete ejes: Gobernabilidad, Público Interno, Proveedores, Mercadeo, Comunidad, Política Pública y Medio Ambiente. La herramienta, no mide acciones, sino propuestas concretas traducidas programas oficiales con objetivos a corto, mediano y largo plazo.
- Una de las principales conclusiones con respecto a ese insumo, es la necesidad de centralizar
 los esfuerzos identificados en el inventario a través de un Plan Institucional de
 Responsabilidad Social. Para que el cumplimiento del Plan sea efectivo, se debe incluir en la
 estrategia institucional, de tal forma que sea parte de la cultura organizacional.

CONCEPTO DE IndicaRSE:

Son herramientas que permiten un proceso de reflexión interna y mejora continua en las empresas de manera medible, dotando de información valiosa sobre el desempeño de la RSE en cada uno de las materias fundamentales a nivel interno y externo.

La auto-evaluación genera información fiable, documentada y sistematizada que puede utilizarse como insumo para formalizar los procesos de RSE no documentados, elaborar planes de mejora y medir el avance anual de estos planes mediante los reportes comparativos que genera.

Además, las herramientas se encuentran alineadas en todos los países de Centroamérica a la norma global de Responsabilidad Social: ISO 26000; de manera que se universalizan conceptos relacionados a la sostenibilidad.

INDICADORES inidcaRSE

1. Gobernabilidad

- Con respecto a los indicadores relativos a Gobernabilidad, por un lado, a nivel de legalidad se cumplen con las expectativas del indicador, es decir la institución se encuentra debidamente inscrita, cuenta con un área específica de contabilidad y se realizan auditorías internas y externas.
- En el caso de la ética, como indicador básico se establece el contar con un código de ética por escrito a nivel institucional, sin embargo, la herramienta también contempla la comunicación que lleve a cabo con el mismo y sus revisiones periódicas. En el caso del INCOP se cuenta con el código sin embargo no existe una estrategia de comunicación interna y su revisión se encuentra en proceso.
- En el tema de la transparencia con la sociedad, a pesar de que la legislación nacional establece criterios que toda institución pública debe acatar con el acceso a la información, es necesario mejorar este eje desde la definición de una estrategia de consulta y comunicación con los públicos de interés donde se profundice en las expectativas e impactos institucionales. Dicha consulta es recomendable realizarla cada año.

2. Público Interno

El Público Interno del INCOP cuenta con todas las garantías laborales establecidas por ley y
reglamentos internos que lo regulen, sin embargo, es necesario mejorar los esfuerzos que
realiza la Administración Superior para el desarrollo personal y profesional de las y los
funcionarios, pues se asigna presupuesto para capacitación sin embargo no existe un
programa oficial que articule los esfuerzos realizados de tal forma que se puedan percibir

los resultados de la inversión, además de que se pueda enlazar con las áreas de mejora identificadas en la evaluación del desempeño.

- Es fundamental identificar las necesidades de todo el ciclo de vida de las y los funcionarios con el fin de desarrollar estrategias que permitan que se incremente la productividad de estos y su calidad de vida. Por ejemplo, si hay un proceso de inducción efectivo las personas se integran con más rapidez a la institución de manera social y operativa.
- Otro elemento que debe mejorar en la institución en el eje de Público Interno es la comunicación interna, esto es fundamental la transparencia institucional y la socialización de los procesos operativos de la institución.

3. Proveedores

• El INCOP migró a SICOP desde agosto del año anterior y estos meses han funcionado como proceso de transición para que las y los funcionarios de la institución se habitúen a él. En este sentido, es importante que una vez que las y los colaboradores se sientan familiarizados con la plataforma se comience a establecer algunos criterios dentro de los carteles de contratación que estén en concordancia con buenas prácticas en sostenibilidad. Apegarse al Manual de Compras Verdes estipulado por la Contraloría General de la República, el fortalecimiento de las PYMES a y la incorporación del eje de RSE dentro de los criterios de selección son ejemplos de estas buenas prácticas.

4. Mercadeo

Los usuarios del INCOP, su comunidad inmediata y la ciudadanía en general poseen distintos medios para conocer los servicios de la institución y presentar quejas o sugerencias cuando lo crean necesario, sin embargo, es necesario dinamizar la manera en que se presentan dichas realimentaciones y la forma en que se solucionan. Una política formal de comunicación y publicidad podría incorporar las sugerencias anteriores al mismo tiempo que puede regular las formas en las que la organización desarrollará estrategias de propaganda, las cuales deben estar alienadas a prácticas sostenibles.

5. Relación con la comunidad

- Actualmente existen iniciativas a nivel macro, es decir desde el Gobierno Central, que involucran al INCOP para el desarrollo y crecimiento integral de la zona Pacífico Central, esto permite visualizar el compromiso y responsabilidad que la institución posee sobre las comunidades aledañas.
- Este compromiso también se ve reforzado por los proyectos que lleva a cabo el Fideicomiso, los cuales son inversiones en infraestructura para la provincia que pretenden generar las condiciones necesarias para generar un ambiente de armónico de negocios en el sector portuario y turístico.
- Asimismo, la Ley establece que la Junta Promotora de Turismo también es responsable de establecer alianzas y desarrollar actividades que no sólo promuevan el crecimiento turístico de la zona, sino también la promoción de la cultura, salud y paz.
- A nivel institucional, el INCOP posee su programa de voluntariado INCOP-PUERTOS VERDES,
 la cual es otra manera de acercarse a las comunidades cercanas a las distintas sedes del
 INCOP y de integrarlas con las y los funcionarios de la institución.

6. Participación en Política Pública

- El INCOP se rige bajo varias leyes que buscan transparencia política, sin embargo, es necesario reforzar institucionalmente este eje a través de programas educativos que concienticen sobre los efectos de la corrupción, las formas de combatirla, el acceso a la información pública y la protección de datos personales.
- Por otra parte, el INCOP se encuentra dentro de una gran red de organizaciones tanto pública como privadas que promueven las alianzas público-privadas. Tal es el caso de los proyectos y obras de la Junta Promotora de Turismo, la Comisión de la Isla San Lucas, la Comisión Interinstitucional del Fideicomiso y la COCATRAM.

7. Medio Ambiente

- El INCOP acata lo establecido en la legislación nacional y toma en cuenta los criterios ambientales necesarios para diseñar y desarrollar sus proyectos generando el menor impacto ambiental posible.
- Los Programas de Gestión Ambiental Institucional permiten tener un sistema de indicadores
 que contabilizan el manejo de insumos, residuos y desechos. Con dichos indicadores se
 cuenta con la información suficiente para la toma de decisiones estratégicas en temas
 ambientales, pues específicamente para identificar cuáles son los procesos que están
 produciendo prácticas poco sostenibles y de gran impacto para el ambiente.
- Un área débil del INCOP es la gestión de los residuos sólidos que se lleva a cabo dentro de la institución, particularmente en el destino final de los residuos.

XII. Aspectos relevantes de Liquidación Presupuestaria Institucional 2018

A continuación se detalla los aspectos más relevantes del ejercicio económico del 01 de enero al 31 de diciembre 2018, y que fueron sustraídos del Informe de Liquidación Presupuestaria Institucional 2018, preparado por la unidad de Presupuesto del INCOP, el cual se encuentra en su totalidad en la página web www.incop.go.cr

✓ Aspectos generales del presupuesto 2018

El Presupuesto de egresos del año 2018 fue aprobado por el ente contralor por un monto de ¢9,211.40 millones, mediante oficio No. 15657 (DFOE-IFR-0515) de fecha 12 de diciembre del año 2017.

Por medio del oficio STAP-1748-2017, de fecha 24 de noviembre, 2017, la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, comunica el Informe Técnico DE-460-2017, donde se realizó el estudio del Presupuesto Ordinario 2018, considerando el análisis comparativo de los gastos y su comportamiento histórico a nivel presupuestario y ejecutado, así como las fuentes de ingresos y la asignación de los recursos para el periodo 2018, con el fin de verificar el cumplimiento de las Directrices Generales de Política Presupuestaria, Salarial, Empleo, Inversión y Endeudamiento para el año 2018, Decreto Ejecutivo No. 40281-H, sus Procedimientos y demás normativa vigente. También se verificó la vinculación del Plan Operativo Institucional con los objetivos, indicadores, metas y actividades del Plan Nacional de Desarrollo. En dicho Informe, se emiten una serie de observaciones, las cuales fueron atendidas por medio del oficio No. CR-INCOP-GG-2017-1393, de la Gerencia General.

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

- 1. Programa de Gestión Administrativa
- 2. Programa de Desarrollo Portuario (Programa sustantivo).

La Composición de los programas queda de la siguiente manera:

PROGRAMA	PRESUPUESTO TOTAL	PORCENTAJE POR PROGRMA
Gestión Administrativa-Financiera	5,467,083,810.40	71.69%
Desarrollo Portuario	2,158,445,545.50	28.31%
TOTAL	7,625,529,355.90	100.00%

✓ Variaciones Presupuestarias

A continuación, se presenta un cuadro resumen de las variaciones presupuestarias realizadas en el periodo, a raíz de las necesidades que se presentaron para lograr los objetivos y metas de las unidades y a nivel general de la Institución.

✓ Presupuestos Extraordinarios

TIPO DE MOVIMIENTO	SESION	ACUERDO	MONTO
Presupuesto Extraordinario 01-2018	Sesión No. 4120	Acuerdo No. 5	¢456,142,645.84
Presupuesto Extraordinario 02-2018	Sesión No. 4124	Acuerdo No. 6	¢1,129,745,716.01

Fuente: Unidad de Presupuesto INCOP

Esos movimientos disminuyeron el monto original aprobado para el ejercicio económico 2018 por la suma de ¢1,585,888,361.85, por las siguientes razones:

• Presupuesto Extraordinario 01-2018:

Obedeció a la del monto presupuestado en la partida Sumas sin Asignación Presupuestaria, por las devoluciones de las unidades de recursos sobrantes y de proyectos que sufrieron desviaciones, así como el aumento en el traslado de recursos para la Municipalidad de Belén en cumplimiento a los artículos 1 y 2 de la Ley N°6414. Se indica que los recursos que se rebajaron producto de la aplicación de la Directriz 003-H se mantienen en la partida Sumas sin asignación presupuestaria, tal como lo establece la misma.

Asimismo, en los ingresos, con base en el estudio del Presupuesto del INCOP del año 2018, por parte de la Contraloría General de la República, se indica que la transferencia de recursos por concepto de entradas al Balneario de Ojo de Agua a la Municipalidad de Belén, debe realizarlo directamente

el INCOP y no como se hizo en años anteriores, en donde el arrendatario del Balneario era el encargado de hacer este pago de Ley, por ello se incorporó la suma a trasladar a esa Municipalidad.

Presupuesto Extraordinario 02-2018:

Fue producto de la disminución de recursos sobrantes por las unidades, ajustes en remuneraciones, devolución de los recursos del proyecto de paneles solares y la exclusión de los recursos que se transfieren al Fideicomiso INCOP-BNCR-ICT. Además, se incluyeron los montos del alquiler el Balneario de Ojo de Agua, en virtud que al momento de realizarse el Presupuesto Ordinario 2018, no se había dado en alquiler.

✓ Modificaciones Presupuestarias

A su vez se realizaron seis modificaciones presupuestarias a saber:

TIPO DE MOVIMIENTO	SESION	ACUERDO	MONTO
Modificación 01-2018	Sesión No. 4098	Acuerdo No. 2	561,330,365.25
Modificación 02-2018	Sesión No. 4106	Acuerdo No. 2	633.372.439,34
Modificación 03-2018	Sesión No. 4117	Acuerdo No. 1	700,753,203.39
Modificación 04-2018	Sesión No. 4124	Acuerdo No. 7	4,838,989.76
Modificación 05-2018	Sesión No. 4134	Acuerdo No. 3	41,696,911.01
Modificación 06-2018	Sesión No. 4136	Acuerdo No. 1	3,600,000.00

Fuente: Unidad de Presupuesto INCOP

Con estos datos, se cumple con lo dispuesto por la Contraloría General de la República, en las Normas Técnicas de Presupuesto Público, No. 4.3.11, la cual indica que las modificaciones no pueden superar el 25% del Presupuesto inicial más los presupuestos extraordinarios aprobados. Con los datos del siguiente cuadro se comprueba:

TOTAL, PRESUPUESTO	TOTAL, MODIFICACIONES	PORCENTAJE
7,625,529,355.90	1,312,219,469.41	17.21%

Fuente: Unidad de Presupuesto INCOP

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

	PR	OGRAMA 1 Gestión	Administrativa-Fina	nciera			
CLASE PARTIDA	PRESUPUESTO APROBADO	MODIFICACIONES	PRESUPUESTO TOTAL	EJECUCION 2018	DISPONIBLE	%	
REMUNERACIONES	1,273,701,758.95	-42,126,298.14	1,231,575,460.81	1,161,772,830.74	69,802,630.07	94.33%	
SERVICIOS	2,369,069,618.62	-573,216,090.86	1,795,853,527.76	1,621,774,099.36	174,079,428.40	90.31%	
MATERIALES Y SUMINISTROS	50,086,000.00	6,113,779.01	56,199,779.01	36,407,570.04	19,792,208.97	64.78%	
BIENES DURADEROS	389,442,307.69	5,378,936.74	394,821,244.43	321,221,359.93	73,599,884.50	81.36%	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	384,600,000.00	-78,137,753.33	306,462,246.67	275,909,606.40	30,552,640.27	90.03%	
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	2,400,000,000.00	-874,569,964.33	1,525,430,035.67	226,352,180.39	1,299,077,855.28	14.84%	
CUENTAS ESPECIALES	50,000,000.00	106,741,516.05	156,741,516.05	0.00	156,741,516.05	0.00%	
TOTAL	6,916,899,685.26	-1,449,815,874.86	5,467,083,810.40	3,643,437,646.86	1,823,646,163.54	66.64%	
	PROGRAMA 2 Desarrollo Portuario						
REMUNERACIONES	514,506,574.99	-43,014,254.59	471,492,320.40	437,405,366.83	34,086,953.57	92.77%	
REMUNERACIONES SERVICIOS	514,506,574.99 633,182,164.00	-43,014,254.59 45,270,820.64	471,492,320.40 678,452,984.64	437,405,366.83 420,622,032.44	34,086,953.57 257,830,952.20	92.77%	
SERVICIOS	633,182,164.00	45,270,820.64	678,452,984.64	420,622,032.44	257,830,952.20	62.00%	
SERVICIOS MATERIALES Y SUMINISTROS	633,182,164.00 36,295,000.00	45,270,820.64 -2,950,824.42	678,452,984.64 33,344,175.58	420,622,032.44 23,290,064.94	257,830,952.20 10,054,110.64	62.00%	
SERVICIOS MATERIALES Y SUMINISTROS BIENES DURADEROS	633,182,164.00 36,295,000.00 1,110,534,293.50	45,270,820.64 -2,950,824.42 -135,378,228.62 -136,072,486.99	678,452,984.64 33,344,175.58 975,156,064.88	420,622,032.44 23,290,064.94 549,052,184.47	257,830,952.20 10,054,110.64 426,103,880.41	62.00% 69.85% 56.30%	

Fuente: Unidad de Presupuesto INCOP

✓ Comportamiento del Gasto

Seguidamente, se muestra a nivel de partidas, la distribución del gasto de la Institución al cierre del periodo 2018:

Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico Presupuesto y Gasto ejecutado por partida (Millones de colones y % de ejecución)

PRESUPUESTO A DICIEMBRE 2018

CLASE PARTIDA	PRESUPUESTO APROBADO	MODIFICACIONES	PRESUPUESTO TOTAL	EJECUCION ACUMULADA	% EJECUCION
	AINODADO			ACOMOLADA	
REMUNERACIONES	1,788,208,333.94	-85,140,552.73	1,703,067,781.21	1,599,178,197.57	93.90%
SERVICIOS	3,002,251,782.62	-527,945,270.22	2,474,306,512.40	2,042,396,131.80	82.54%
MATERIALES Y SUMINISTROS	86,381,000.00	3,162,954.59	89,543,954.59	59,697,634.98	66.67%
BIENES DURADEROS	1,499,976,601.19	-129,999,291.88	1,369,977,309.31	870,273,544.40	63.52%
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	384,600,000.00	-78,137,753.33	306,462,246.67	275,909,606.40	90.03%
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	2,400,000,000.00	-874,569,964.33	1,525,430,035.67	226,352,180.39	14.84%
CUENTAS ESPECIALES	50,000,000.00	106,741,516.05	156,741,516.05	0.00	0.00%
TOTAL	9,211,417,717.75	-1,585,888,361.85	7,625,529,355.90	5,073,807,295.54	66.54%

Fuente: Unidad de Presupuesto INCOP

A continuación, se presenta un cuadro en donde se ve la ejecución por partida de los últimos 5 años del INCOP, a fin de ver el comportamiento del gasto en el mediano plazo:

CUADRO PORCENTAJE DE EJECUCIÓN POR PARTIDA POR AÑO 2013-2018

CLASE PARTIDA	Porcentaje Ejecución 2018	Porcentaje Ejecución 2017	Porcentaje Ejecución 2016	Porcentaje Ejecución 2015	Porcentaje Ejecución 2014	Porcentaje Ejecución 2013
REMUNERACIONES	93.90%	98.94%	96.28%	94.77%	93.66%	97.78%
SERVICIOS	82.54%	94.12%	91.86%	89.80%	90.96%	89.05%
MATERIALES Y SUMINISTROS	66.67%	87.88%	93.12%	80.16%	80.50%	68.23%
BIENES DURADEROS	63.52%	69.65%	95.22%	65.57%	85.58%	28.12%
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	90.03%	98.90%	99.28%	96.55%	96.81%	96.07%
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	14.84%	57.82%	56.88%	31.08%	99.81%	47.07%
CUENTAS ESPECIALES	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
TOTAL	66.54%	86.18%	86.59%	76.11%	89.40%	75.72%

Fuente: Datos elaborados por Unidad de Presupuesto.

Se desprende de los datos anteriores, que la partida de Transferencias de Capital, ha tenido una afectación directa en el porcentaje global de ejecución del INCOP, a excepción del año 2014 que logró un 99.81%. Además, la partida de Bienes Duraderos ha mostrado bajos niveles de ejecución, lo cual deberá ser objeto de análisis por parte de las unidades ejecutoras, a efectos de mejorar la ejecución de esos recursos, y lograr cumplir los objetivos y metas de la Institución de forma satisfactoria.

A continuación, se presentan comentarios sobre la ejecución de la partida de Bienes Duraderos, misma que presentó la más baja ejecución entre las partidas presupuestarias.

✓ Bienes Duraderos

Se presupuestaron para el año 2018 ¢1,499,976,601.19, se realizaron modificaciones al 31 de diciembre por el monto de ¢-129,999,291.88, por lo cual el presupuesto definitivo es por $$c_{1,369,977,309.31}$.$

Al cerrar el año 2018, se ejecutaron ¢870,273,544.40, es decir, el 63.52% de lo presupuestado. Quedaron en reservas ¢92.15 millones y compromisos ¢297.64 millones, gastos que no fueron ejecutados por diversas situaciones debidamente justificadas.

Con respecto a la partida **5-01 Maquinaria, Equipo y Mobiliario**, se ejecutó la suma total de ¢154.15 millones, es decir, el 78.15%. Los recursos fueron invertidos en la compra de dos vehículos pick up para uso en los Muelles de Golfito y Quepos, un vehículo para uso de la Presidencia Ejecutiva, pantallas de proyección para reuniones, bibliotecas, sillas, aires acondicionados, computadoras portátiles, servidor para la Auditoría Interna, discos duros, tablets, impresoras, mueble para el consultorio médico, cámara fotográfica profesional para cubrir los eventos de la Institución, equipo de cocina, paneles solares para la Capitanía de Puerto Puntarenas, y luces marinas.

Sobre la partida **5-02 Construcciones, Adiciones y Mejoras**, se ejecutaron ¢705.89 millones, es decir, 61.13%. Invertidos en los trabajos de reforzamiento y rehabilitación de los muelles de Puntarenas, Quepos y Golfito, la remodelación del Edificio de INCOP San José, rehabilitación de las baterías sanitarias del Muelle Golfito y la instalación de mallas perimetrales. Además, la construcción de la nueva área de Archivo Institucional, la I etapa del Acondicionamiento en rampas y aceras del Balneario Ojo de Agua, la construcción de caseta de seguridad en Muelle Puntarenas, la I etapa de los trabajos de sustitución del sistema eléctrico en Muelle Golfito.

Respecto a la partida **5-99 Bienes Duraderos Diversos**, se ejecutaron ¢10.23 millones, representa el 56.85% y es básicamente para el pago de licencias para los sistemas institucionales.

Desviaciones

En algunos casos, se presentaron atrasos en los procesos licitatorios, por no contemplar algún elemento previo del proyecto o bien, por la falta de planificación en los plazos de ejecución de obra, que traspasaba el periodo anual del presupuesto, por lo que, solo podían realizar una parte del proyecto.

Además, al igual que los factores que incidieron en las desviaciones de la partida de Servicios: la falta de quorum estructural de la Junta Directiva, la adaptación e implementación del SICOP, realización de solicitudes de compra en el último trimestre, errores en las facturas electrónicas por parte de los proveedores, falta de flujo de caja en los últimos días de diciembre, por la cantidad elevada de pagos, provocaron una baja ejecución en la partida de bienes duraderos (63.52%).

XIII. Proyectos Financiados por el Fideicomiso INCOP-ICT-BNCR

Aspectos Generales

La reforma a la Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico fue modificada oficialmente mediante su publicación en la Gaceta 80 del 26 de abril del año 2006 y modifica la Ley Nº 1721, de 28 de diciembre de 1953.

La Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico, indica que el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), es la Autoridad Portuaria del Litoral Pacífico e impulsora de la actividad turística de las ciudades de Puntarenas y Esparza, según el artículo 2) inciso ñ) el cual dicta textualmente:

ñ) Destinar los ingresos provenientes de concesiones otorgadas por medio de la Ley No. 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 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 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. Los ingresos definidos en este inciso, en ningún caso podrán utilizarse para financiar proyectos o actividades relacionados con las concesiones otorgadas. (cursiva y negrita no es del original)

Se resume lo anterior en la siguiente tabla:

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

Por lo anterior esta Institución buscó cumplir con el mandato de ley en cuanto a la utilización y administración de este canon en el desarrollo de proyectos de índole turística y acude a la cooperación de otra institución estatal conocedora del tema turístico como lo es el Instituto Costarricense de Turismo (ICT).

En conjunto ambas instituciones llegaron a la conclusión de que a pesar de la existencia de este canon que genera ingresos directos para atender proyectos de esa índole, los montos que se van recibiendo en cada momento, resultan insuficientes para atender en un plazo corto proyectos que generen un impacto importante en temas turísticos a la región, por lo que se llega a la conclusión de que hay que buscar fuentes de financiamiento para lograr los objetivo y el impacto propuesto.

Por otro lado, resultaba de suma importancia el debido manejo y administración de recursos de manera que no se confundieran con recursos propios del INCOP, ni se diluyeran en el tiempo sin atender las necesidades turísticas del sector Pacífico.

Como resultado de esto el INCOP conjuntamente con el ICT valoró diferentes opciones y modelos de financiamiento existentes en el mercado y tomaron la decisión de contratar al Banco Nacional de Costa Rica para utilizar el esquema denominado "Fideicomiso de Titularización" para generar así los recursos financieros necesarios para los proyectos.

En razón de lo anterior, el INCOP y el ICT firmaron un Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional aprobado en la Sesión Ordinaria N° 3418 de fecha 08 de mayo del 2007 por la

Junta Directiva del INCOP y en la Sesión Ordinaria N°. 5469 de fecha 08 de mayo del 2007 por la Junta Directiva del ICT, mediante el cual se define el actuar de dichas instituciones.

Este Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional además está debidamente refrendado por la Contraloría General de la República, según oficio 09261 (DCA-2731) de fecha 10 de agosto del 2007.

La cartera de proyectos es definida por el INCOP y el ICT, dejando la programación de ejecución de los recursos en manos de la Unidad Gerencial del Fideicomiso, quien coordina los procesos de contratación con la Proveeduría del INCOP. Por lo que la ejecución de los egresos, así como la utilización de los ingresos, se encontraba sujeta al cumplimiento de los tiempos previstos en los procesos de contratación, llevados a cabo por el INCOP y a los compromisos adquiridos por diferentes instituciones participantes de los proyectos, según se puede ver en el avance de los proyectos.

Avance de Proyectos

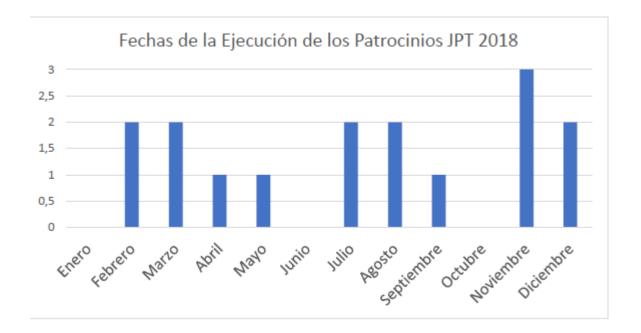
A continuación presenta el avance de cada proyecto al 31 de diciembre 2018, según los datos suministrados por la Unidad Gerencial:

Proyecto	Estado	Avance	Sugerencia Técnica	
Mercadito de Mariscos	No presenta avance. (Pendientes sin resolver)	aliadas involucradas que tomaron compromisos. Se está aún en espera de la solución y comunicación por parte de INCOPESCA, de los pendientes del proyecto, descritos en los meses anteriores. Pendiente por el ICT, la elaboración y entrega del Anteproyecto.	Debido a que Casa Presidencial pretende continuar con el proyecto, y tomando en cuenta estas dos razones: 1Nulo avance a lo solicitado por el INCOP, por parte de las instituciones involucradas, y 2 Complicaciones del lote (linderos incorrectos y mal registrados, invasiones, costos estructurales multiplicados por la baja calidad del relleno), se recomienda: Realizar las correcciones registrales y en los linderos, y realizar el estudio de mercado y el anteproyecto a través de una contrataciones a empresas privadas, siguiendo los mecanismos regulares del Fideicomiso	
Muelle en Isla Chira	En proceso	El 20 de agosto del 2018 se presentó la solicitud de la Viabilidad Ambiental a Setena (EDI 23219-18). El 17 de setiembre 2018 Setena mediante el oficio DEA-1429-2018 solicitó respuestas al manejo de escombros y dos estudios adicionales: Hidrológico completo y el biológico. El 04 de diciembre del 2018 se presentaron las respuestas y los estudios adicionales. En este momento se está a la espera de la obtención de la Viabilidad Ambiental por parte de SETENA.	Según lo conversado en la Reunión de Atracaderos del pasado 23 de Octubre, en INCOP, San José, INCOP puede solicitarle a la Municipalidad colaboración para la conexión definitiva de agua y electricidad para el atracadero.	
Construcción Obras Complementarias en el Parque del Muellero	En proceso	Con respecto al refrendo contralor del contrato de Construcción, la CGR solicitó información adicional, la cual se remite por parte de INCOP en los plazos establecidos. Por otro lado, se adjudica el contrato de Supervisión de las Obras, en espera de la firma del contrato de Supervisión (el cual no ocupa refrendo de la CGR).	En espera del refrendo por parte de la CGR , para poder dar inicio con la etapa constructiva del proyecto.	
Atracadero en Bahía Ballena	No presenta	Proyecto eliminado por la Junta Directiva del Incop, en el mes de Diciembre 2018		
Obras Menores		Se ejecutó, en dentro de éste rubro un único proyecto, el cual se denominó Cerramiento Perimetral Casa de los Guardaparques, Isla San Lucas.	Proponer proyectos para el 2019, que sean técnicamente ejecutables (no requieran trámites complejos ante instituciones, como SETENA (proyectos con áreas menores a 300-500 m2, lotes a nombre de las municipalidades, disponibilidad de servicios públicos y compromiso de administración, mantenimiento y cuido).	

Proyecto	Estado	Avance	Sugerencia Técnica
Rehabilitación del primer piso edificio 1e la Junta Promotora de Turismo	Concluido	Proyecto que se ejecuta en tiempo establecido.	Pendiente el pago de los reajustes de obra, para así elaborar el <u>Finiquito de Obra</u> del proyecto.
Construcción de Sendero- Módulo de Servicios Sanitarios y Centro de Reciciaje en la Isla San Lucas	En proceso	El CICPC, entrega diseño del anteproyecto de los baños el día viemes 30 de noviembre de 2018 a la UT, diseño que se considera apropiado en la isia. Por lo que nos encontramos, en la elaboración del cartel de obra.	
Restauración de Ceida Nº1 y Pasillo Central y Fachadas de la Ceidas, de la Isla San Lucas	Concluido	Pendiente que la Administración Superior del INCOP, inicie con el tràmite del concurso Contratación de Servicios Profesionales de Consultoria para la elaboración del Proyecto: "Reforzamiento estructural y cubierta para el área de las celdas y del foso, en la antigua penitenciaria en la isla san lucas, Puntarenas".	Se suglere a la Administración Superior del INCOP, reforzar la colaboración por parte de
Mantenimiento de Proyectos	En proceso	La elaboración del cartel de licitación, para la ejecución de los planes de mantenimiento de los 3 proyectos, según lo entregado por la empresa Camcho y Mora S.A	El proceso de concurso puede iniciar para el proyecto <u>Paseo Maritimo de Caidera</u> , cuando cuente con las conexiones definitivas de electricidad y de agua. Pues según se indicó en CIF del mes de Setiembre del 2018 y ante la Junta Directiva del mes de Diciembre, la planta de tratamiento de este proyecto (STAR), debe entrar en funcionamiento una vez que se ingresen los lodos. Se recomienda sacar a concurso las obras de mantenimiento de los Espigones y Lobo e Isietas. De igual manera, se recomienda seleccionar los siguientes proyectos a los cuales se les aplicarian obras de mantenimiento durante el año 2019-2020.
Ampliación y Reforzamiento del Muelle de Acceso Principal del Muelle de Cruceros, Puntarenas.	Concluido	Proyecto que se entrega ante SETENA, en la fecha establecida. Pendiente la firma y entrega del Finiquito, a la Proveeduría del INCOP.	Se sugiere a la Administración Superior del INCOP, un acercamiento con SETENA para el seguimiento de la obtención de la Viabilidad Ambiental.
Levantamiento Topogràfico, Mejoramiento Palsajistico del Boulevard El Robie La Angostura.1º Etapa.	Concluido	Se firma Finiquito, con la empresa TOPYTUR S.A, el mismo se remite a la Proveeduria del INCOP mediante oficio de la suscrita FI-UG-18-129 de fecha 20 de diciembre 2018.	En espera, de que las instituciones involucradas, INCOP-INVU-INCOFER-MOPT-AYA- ICE, puedan unificar criterios y se genere un proyecto exitoso. Se recomienda planificar las fechas de recepción de los aportes del INVU, en caso que se perciba retrasos (basados en la experiencia de otras instituciones alladas), se recomienda contratar mediante los procesos regulares del Fideicomiso, a una empresa privada que diseñe el anteproyecto y los documentos de control.
Pago de Reajustes de Precio, Proyectos año 2017	Concluido	Reajustes Cancelados	Pendiente Finiquito de Obra, para RyS de las Peceras.

XIV. Patrocinios & Otros realizados por la Junta Promotora de Turismo

En esta sección del documento realizaremos breve mención de los principales otorgamientos de patrocinios, aportes económicamente a distintas organizaciones públicas y privadas para la promoción de servicios turísticos, además de aportes al reposicionamiento de la marca Ciudad - El Puerto Lleno de Vida-, y de la campaña "Jale Al Puerto".



Se presenta a continuación un listado de las actividades realizadas durante el periodo 2018:

Distribución de ejecución presupuestaria por actividades:

Patrocinio		
Isla Trail: Pitahaya	1.000.000,00	0,38%
Triatlón Paseo de los Turistas	1.984.505,00	0,75%
Isla Trail: San Lucas	2.000.000,00	0,75%
FERIMAR: Semana Santa	2.500.000,00	0,94%
Festival Intercultural Juanito Mora	3.000.000,00	1,13%
FERIMAR: Navideña	3.000.000,00	1,13%
Clásica Sol y Arena	3.250.000,00	1,22%
Cruz Roja Costarricense: Comité Auxiliar Esparza	4.481.432,00	1,69%
Programa MIR5	19.000.000,00	7,15%
Carnavales Puntarenas 2018	5.000.000,00	1,88%
Insumos SINAC	5.000.000,00	1,88%
Festival Nacional de Teatro La	,	
Chucheca de Oro	5.000.000,00	1,88%
Festival de Boyeros del Pacífico 2018	5.000.000,00	1,88%
Campaña JAP 45M	26.000.000,00	9,79%
Festival Internacional La Perla Brilla	5.000.000,00	1,88%
Fiestas de la Virgen del Mar 2018	10.000.000,00	3,76%
JAP 10M	10.000.000,00	3,76%
ENBIGA: La Ruta del Sabor	14.475.000,00	5,45%
Representación Juegos Deportivos		5,65%
Nacionales	15.000.000,00	3,0370
Exposición Isla del Coco	19.218.620,00	7,23%
Recibimiento de cruceros	20.000.000,00	7,53%
Recibimiento de cruceros	33.801.000,00	12,72%
Festival Musical Jale Al Puerto	52.000.000,00	19,57%

REPRESENTANTE EJECUTOR DE PATROCINIO / PROYECTO



XV. Cumplimientos de Gestión Anual de Contratos de Concesión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera

INFORME DE CUMPLIMIENTO ANUAL DEL PLAN DE OPERACIONES PORTUARIAS

Los datos presentados a continuación son un extracto del Informe de Cumplimiento Anual de Gestión para el periodo 2018 presentado por Sociedad Portuaria de Caldera y suministrado por la Unidad Técnica de Supervisión y Control a la Unidad de Planificación.

1. Cumplimiento de los principios estratégicos operativos

Dentro de lo iniciado en el 2017 bajo las políticas de SAAM, el tema de Salud ocupacional es preponderante en las operaciones, al punto que han logrado disminuir la accidentabilidad de manera importante, esto demuestra al observar que entre el 2017 y el 2018 hubo una disminución de un 50% en el número de accidentes (que implicaron incapacidades) y un 56% para el mismo periodo de incidentes (sin tiempo perdido).

Se procede continuación a citar nuevas acciones implementadas en el periodo 2018:

a) Se implementó un sistema de ventanas de atraque en el puesto 1 para buques de contenedores con recalada semanal fija, en este momento de los 6 servicios que recalan en Caldera solamente uno no tiene una ventana definida y se espera que en inició del 2019 se esté firmando el acuerdo con el servicio (XCL operado por Cosco y Evergreen) para así tener todas las navieras con su ventana definida.

- b) A finales de año 2018 se inauguró la terminal de refrigerados que consiste en la habilitación del patio 7 reparando su superficie y colocando 8 racks para poder ofrecer 432 tomas eléctricas para contenedores RF, aunado a las 80 tomas que se cuentan con dos power packs, se llega a una capacidad instalada más que suficiente para los años venideros y así asegurar el manejo del volumen de carga de este tipo en la costa Pacífica de nuestro país.
- c) En línea con lo anterior se implementó el servicio del late arrival, que permite que un exportador ingrese carga dentro de los límites de tiempo que se deben respetar en concordancia con el Reglamento General de Servicios Portuarios (toda la carga debe ingresar al terminal 12 horas antes del arribo de la nave) por medio de una solicitud por escrito y la aceptación del pago de USD 100 por cada contenedor que ingrese de manera tardía.
- d) Se realiza una reunión preoperativa previa a la operación de los buques graneleros para definir los recursos necesarios por ambos lados (puerto y recibidor), para hacer una descarga más expedita.
- e) El uso de la grúa LHM 500/550 para descarga de contenedores ha logrado reducir la estadía de buques en lapsos que van de las 2 a las 6 horas, o hasta 10 o más cuando se trata de espera de mareas por condiciones de calado de salida.
- f) El uso del utillaje adquirido para mejorar las descargas de hierro y mercadería general ha ayudado a lograr un aumento en la productividad al menos del 50% en relación a periodos anteriores.
- g) Continuamos manejando el 100% de la carga contenedorizada desde/hacia los patios del puerto, lo que ha probado ser la mejor manera de laborar demostrando la eficacia del modelo de la operación indirecta.

1.1. Objetivos Secundarios y su consecución

Durante el periodo 2018 se ha trabajado con la meta de mejorar los rendimientos de descarga aprobados por el INCOP para contenedores, hierro, mercancía general y vehículos (nuevos y usados). Los rendimientos que se encuentran vigentes son:

Rendimientos Operativos

TIPO DE CARGA	RENDIMIENTO APROBADO
Carga contenedorizada (Por Buque)	52 Mov hora/grúa
Carga contenedorizada (Por Grúa)	11 Mov hora/grúa
Carga contenedorizada (Grúa Móvil)	20 Mov Hora
Hierro y Similares	125-250 TM hora/grúa
Mercadería General	125 TM hora/grúa
Vehículos Nuevos	110 Vehículos x hora
Vehículos Usados	70 Vehículos x hora

2. Estructura, instalaciones y vías de acceso

A continuación, se presentan los avances en estructuras, instalaciones y vías de acceso.

2.1. Áreas de concesión

2.1.1. Aproche:

Durante todo el año 2018 se dio mantenimiento al sistema de bolardos, y guarda-ruedas. Estas labores de mantenimiento son continuas y se realizaran permanentemente.

2.1.2. Defensas marinas:

Se realizaron reparaciones en tres defensas marinas, específicamente las ubicadas en el puesto de atraque #3. Los trabajos se centraron en los paneles, desde su pintura, reposición de los pernos de sujeción, colocación de almohadillas, cambio de cadenas y grilletes.

2.1.3. Rediseño y Construcción de muros Guardarruedas

Se les dio mantenimiento a los muros guardarruedas. En total se construyeron 24 unidades de muros guardarruedas prefabricados los cuales fueron instalados en varias posiciones en los puestos de atraque 1, 2 y 3.

2.1.4. Vías de circulación internas

Se realizó la intervención completa en concreto reforzado y adoquines, de la intersección entre las bodegas y patios 1 y 2.

2.1.5. Mantenimiento de vías internas en pavimento de adoquín y sistema de cunetas y sumideros pluviales

Se realizaron alrededor de 296m2 de reparaciones en pavimento de adoquines dentro del puerto, y más de 350 m2 en pavimentos de concreto.

2.2. Área de Almacenamiento

Se realizó el mantenimiento de los patios 2, 4 y 6, en donde se realizaron mejoras en las zonas donde se presentaban hundimientos producto del paso de camiones y maquinaria.

3. Normas de seguridad

En cumplimiento del código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias y de las normas de Higiene Industrial y Salud Ocupacional se suministró a las compañías que brindan servicios de estiba

el equipo protector que necesitan, tales como guantes, mascarillas, etc. Se realizaron charlas de concientización con las suministradoras de personal y los contratistas del puerto. Así como los diferentes actores que laboran diariamente (transportistas) donde se les da una inducción sobre los riesgos a los que se enfrentan en las diferentes operaciones y las diferentes medidas que se deben tomar para minimizar e alcance de un posible incidente/accidente

Se exige un apego a los lineamientos de seguridad requeridos por el puerto y el uso adecuado del equipo de protección.

4. Flujo de operaciones (volúmenes)

A continuación, nos permitimos detallar los volúmenes de operaciones durante el año 2018

CARGA/DESCARGA GRANELES REAL 2018													
DETALLE	Ene 18	Feb 18	Mar 18	Abr 18	May 18	Jun 18	Jul 18	Ago 18	Set 18	Oct 18	Nov 18	Dic 18	Total
BUQUES	10	6	9	10	11	14	14	13	7	12	7	12	125
TONELAJE MEN. MOVILIZADO	182.780	85.620	185.015	174.728	280.051	256.337	258.380	287.303	102.768	283.409	188.547	238.870	2.523.809

CARGA/DESCARGA ATÚN REAL 2018													
DETALLE	Ene 18	Feb 18	Mar 18	Abr 18	May 18	Jun 18	Jul 18	Ago 18	Set 18	Oct 18	Nov 18	Dic 18	Total
BUQUES	0	3	2	0	2	3	2	1	2	2	0	2	19
TONELAJE MEN. MOVILIZADO	0	773	1.557	0	1.431	1.569	1.179	877	188	905	0	1.175	9.655

CARGA/DESCARGA HIERRO-SIMILARES REAL 2018													
DETALLE	Ene 18	Feb 18	Mar 18	Abr 18	May 18	Jun 18	Jul 18	Ago 18	Set 18	Oct 18	Nov 18	Dic 18	Total
BUQUES	4	2	6	3	5	3	4	2	4	4	5	2	44
TONELAJE MEN. MOVILIZADO	52.978	26.551	38.563	36.756	24.246	33.296	29.464	21.546	33.623	37.254	33.454	17.448	385.179

CARGA/DESCARGA MERCADERIA GENERAL REAL 2018													
DETALLE	Ene 18	Feb 18	Mar 18	Abr 18	May 18	Jun 18	Jul 18	Ago 18	Set 18	Oct 18	Nov 18	Dic 18	Total
BUQUES	-	1	1	-	3	-	2	3	1	2	-	-	13
TONELAJE MEN. MOVILIZADO	768	8.630	9.414	642	2.934	3.033	12.256	813	6.603	11.915	3.148	5,259	65.416
36													

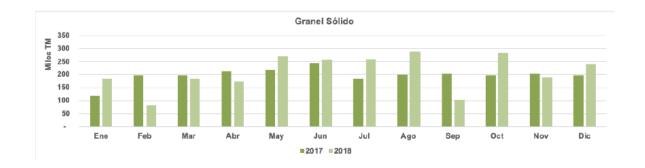
CARGA/DESCARGA REEFER REAL 2018													
DETALLE	Ene 18	Feb 18	Mar 18	Abr 18	May 18	Jun 18	Jul 18	Ago 18	Set 18	Oct 18	Nov 18	Dic 18	Total
BUQUES	9	8	8	11	8	8	10	8	8	10	9	10	107
TONELAJE MEN. MOV(PALETAS)	5.034	6.979	9.418	14.530	11.916	9.984	8.477	6.115	8.512	10.068	7.712	10.143	108.889
TONELAJE MEN. MOVILIZADO(TARAS)	46.144	33.399	40.547	53.915	52.257	40.709	36.815	49.728	50.796	56.858	44.505	62.030	567.703

CARGA/DESCARGA VEHICULOS REAL 2018													
DETALLE	Ene 18	Feb 18	Mar 18	Abr 18	May 18	Jun 18	Jul 18	Ago 18	Set 18	Oct 18	Nov 18	Dic 18	Total
BUQUES	9	7	9	8	10	9	8	9	9	9	5	9	101
TONELAJE MEN. MOVILIZADO	4.085	3.520	7.586	4.746	6.139	2.988	2.607	4.189	5.427	7.128	2.442	5.471	56.326

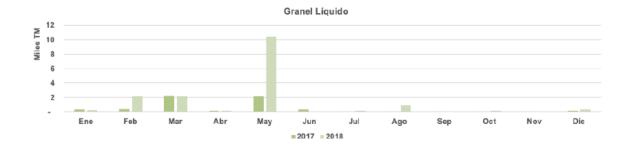
CARGA/DESCARGA CENTENEDORES REAL 2018													
DETALLE	Ene 18	Feb 18	Mar 18	Abr 18	May 18	Jun 18	Jul 18	Ago 18	Set 18	Oct 18	Nov 18	Dic 18	Total
BUQUES	15	16	16	17	18	17	18	16	10	15	19	18	195
TON.REGISTRO BRUTO	206.453	230.008	240.017	277.306	275.426	279.793	280.743	221.358	175.816	258.719	253.961	259.531	2.959.132
METRO ESLORA	3.818	4.004	3.812	4.310	3.800	3.912	4.802	3.889	3.369	4.258	4.809	4.874	49.657
TONELAJE MEN. MOVILIZADO	160.309	196,609	199.470	223.391	223.170	239.085	243.928	171.630	125.020	201.861	209.456	197.501	2.391.429

TONELAJES MOVILIZADOS

Seguidamente se reporta el comportamiento de la carga mensual en el año 2018, contra el mismo periodo del 2017



El granel experimentó un crecimiento del 6%, lo cual es congruente a lo visto en años pasados donde el producto de mayor volumen (cereales) crece de manera paralela al crecimiento demográfico (2-3%), pero además en el 2018 hubo importaciones de clínker ya que en la zona se estableció la compañía Cementos Fortaleza (parte del Grupo Plycem) que produce láminas de fibrocemento. En el caso del granel líquido en el 2018 solo se atendió una embarcación de bunker del Proyecto Garabito, ya que los embalses de los terminales hidroeléctricos han mantenido volúmenes suficientes para una buena producción de energía hidroeléctrica.



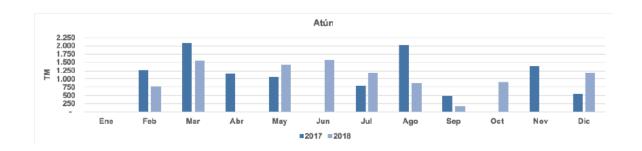
En el caso de la carga general se nota un decrecimiento importante en casi todos los rubros:



Debido a que a los importadores les está siendo difícil obtener fletes parea sus cargas, han visto disminuidas sus importaciones de productos en bolsones (Ejemplos: Abopac, El Colono, Irex). Por otro lado, la compañía SINOCEM, no importó cemento desde China por el ya sabido problema que tuvo este importador. (Caso "Cemento Chino")



El declive de la compra de vehículos nuevos se ha agravado con los años y no se ve un repunte en el en el 2018. Hubo una gran expectativa sobre las políticas que el gobierno implementaría en relación con los impuestos de los vehículos híbridos/eléctricos, pero no se ve un aumento en la importación de este tipo de unidades.

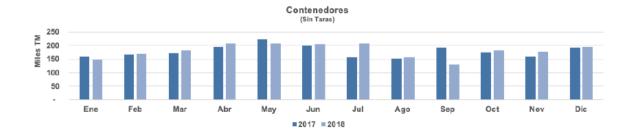


En el atún a granel por Caldera se tuvo una disminución importante, pero según el importador Prosalud, ellos mantienen su volumen constante, y lo que no ingresa a granel se recibe contenedorizado.

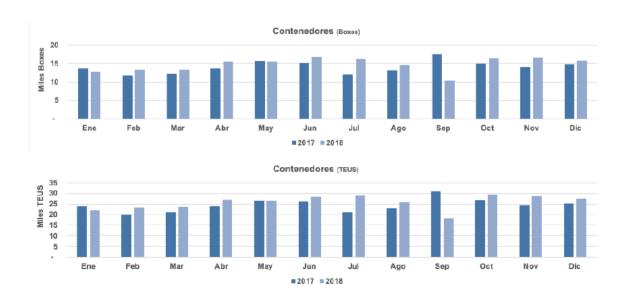


En lo que respecta a hiero tenemos el caso de la empresa Metalco que debido a la prohibición del gobierno de USA a hierro desde países con los que tienen TLC firmado, hubo 30 mil TM menos.

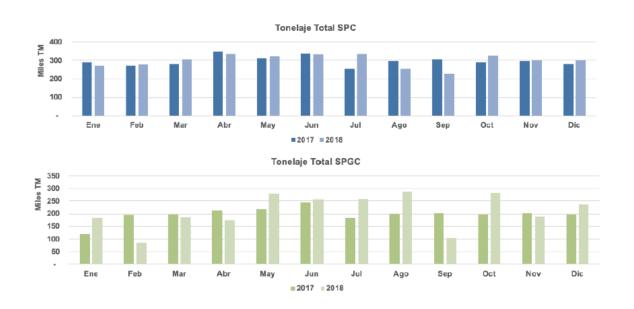
Para el caso de los contenedores llenos (se reporta el tonelaje de la carga, es decir sin taras), tenemos lo siguiente:



El servicio WAMS de Hamburd Sud se convirtió en el WCCA2 después de la adquisición de la línea por parte de Maersk-Sealand, situación que se generado un aumento de volumen en la ruta sur norte que viene a complementar la ruta norte sur del servicio WCCA1 que sustituyo al feeder entre Caldera y Balboa que operaba Maersk y moviliza carga de MSC por la alianza que existe entre las dos navieras más grandes del mundo

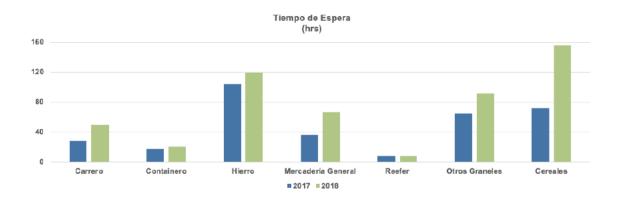


Resumiendo, el tonelaje total de las concesionarias experimentó un crecimiento del 1% para SPC y 6% para SPGC



TIEMPOS DE ESPERA

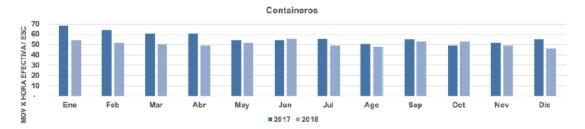
Se muestra un cuadro comparativo de los tiempos de espera (promedio anual) de acuerdo con el tipo de carga



Del gráfico anterior se pueden destacar dos hechos que están muy estrechamente relacionados con estas cifras: Para poder obtener mejores fletes los importadores de hierro y mercadería general que viene de China están consolidando embarques de mayor tamaño que vienen a competir por el puesto 4 con los buques de granel, aumentando el tiempo de espera de los 4 puesto de atraque. Con el sistema de ventanas los tiempos de espera de los buques de contenedores ha mejorado, aunque no se aprecia claramente ya que el sistema entró en vigor en el último trimestre del 2018.

RENDIMIENTOS

Debido al manejo del 100% de la carga en modalidad indirecta desde el año 2017, más el uso del equipo nuevo en la operación, se ha logrado una mejora en los rendimientos de la carga contenedorizada:



Caso similar para los buques de carga refrigerada:



En lo que respecta a granel, los valores se mantienen en rangos similares, ya que se había logrado una mejora importante en los últimos años y nos mantenemos dentro de los mismos parámetros:



Durante la concesión se han dado mejoras importantes en los bienes recibidos del gobierno, para poder mejorar la competitividad del puerto, prueba de ello son las mejoras en los rendimientos, producto de una serie de factores que son primordiales debido a una programación cuidadosa y asignación de los recursos hacia una mejora continua.

El uso continuo de las tres grúas móviles es un factor determinante para reducir los tiempos de estadía al lograr mejores rendimientos de operación, puesto que muchos buques que recalan poseen grúas con ciclos muy lentas y el estado del buque no permite lograr los mejores rendimientos, sin embargo, la mejora continua que logramos por los diferentes análisis y acciones tomadas, han hecho que se obtenga el mayor provecho de las condiciones de cada operación.

En el año 2018 se continúa la tendencia al alza en los volúmenes de carga que se observa desde el 2011, los nuevos servicios contribuirán una mayor la movilización de contenedores.

INFORME DE CUMPLIMIENTO ANUAL DEL PLAN DE GESTIÓN

Los datos presentados a continuación son un extracto del Informe de Cumplimiento Anual de Gestión para el periodo 2018 presentado por Sociedad Portuaria de Caldera y suministrado por la Unidad Técnica de Supervisión y Control a la Unidad de Planificación.

1. Proyectos realizados en el año 2018

1.1. Área de dragado de mantenimiento

Adicionalmente se realizó la batimetría de control en el mes de agosto 2018 donde se evidenció una sedimentación de 202.946 m3. La acumulación de sedimentos se da principalmente en la cara interna del rompeolas. Se espera realizar el dragado de mantenimiento en el periodo 2019.

1.2. Tablestaca:

Se instalaron ocho ánodos entre la pantalla de atraque del puesto uno y dos, así como una revisión del potencial en las zonas intervenidas.

1.3. Aproche:

Es la zona donde se realizan las operaciones de atención de los buques (carga y descarga) y consta de 14.700 m2, de pavimento de adoquín y concreto, el cual se recibió al término de su vida útil. Algunos sectores en pavimento de concreto fueron intervenidos por lo que recuperó parte de su vida útil.

En este periodo 2018 se realizó la reparación de aproximadamente 49 m2 de pavimentos de concreto (bacheos menores de pavimento de concreto entre rieles), además se han tomado medidas para ubicar la grúa a una distancia razonable de la aproximación del muelle, a fin de no arriesgar la estabilidad estructural de la tablestaca.

Durante todo el año 2018 se dio mantenimiento al sistema de bitas, y guarda-ruedas, labor que continuará dándose y deberá ser cíclica y permanente.

1.4. Defensas marinas.

Se realizaron reparaciones en tres defensas marinas en el puesto 1, desde su pintura, reposición de los pernos de sujeción, colocación de almohadillas, cambio de cadenas y grilletes, además se realizó la instalación de tres paneles.

1.5. Rediseño y Construcción de muros Guardarruedas

Durante el año 2018 se colocaron 14 muros guardaruedas nuevos.

1.6. Vías de circulación internas

Se realizaron 352 m2 en pavimento de concreto en la intersección entre el bodegas y patios 1 y 2, además de 296 m2 de pavimentos de adoquines, en la calle costado norte del almacén fiscal A-220.

1.7. Mantenimiento de vías internas en pavimento de adoquín y sistema de cunetas y sumideros pluviales

Como se mencionó anteriormente se realizaron alrededor de 434 m2 de reparaciones en pavimento de adoquines dentro del puerto, y aproximadamente 49 m2 en pavimentos de concreto.

1.8. Patios

En el año 2018 se realizó el mantenimiento en los patios 2, 4, 5 y 6 con un volumen de relleno aproximado de 3500 m3.

1.9. Sistemas de apoyo: suministro de agua, de energía, telecomunicaciones, sistema de drenaje pluvial, sistema de aguas negras y servidas.

Se hicieron trabajos de reparación de las conducciones de agua potable y de las conducciones eléctricas en general. Se dio mantenimiento a la red de media tensión subterránea, así como, un mantenimiento cíclico a las unidades de aire acondicionado. Además, se le dio mantenimiento al sistema de corriente protegida, así como, al sistema de iluminación exterior e interior, así como el mantenimiento en los bancos de transformadores y sistema de pararrayos, además del mantenimiento de las plantas de respaldo.

1.10. Otras Obras de Infraestructura

Para periodo 2018 se llevó a cabo el cambio de aproximadamente 180 metros de valla perimetral en el sector oeste del puerto y específicamente frente al sector de la playa, así como, la demarcación de pasos peatonales a lo interno de la bodega uno y desde la entrada principal hasta las cercanías del edificio administrativo.

1.11. Sistema de seguridad industrial y física

El Manual de Gestión en Seguridad Industrial y Salud Ocupacional, considera lo relacionado a los sistemas de seguridad industrial aplicados dentro de la empresa y establece criterios para el ingreso al Terminal Portuario de subcontratistas, transportistas, visitantes, funcionarios públicos y otros relacionados, sobre planes de seguridad. Lo anterior con el propósito de establecer las funciones y tareas necesarias para promover y mantener un ambiente de trabajo seguro y libre de incidentes labores, materiales o ambientales en el Terminal Portuario de Caldera.

El mismo contempla asuntos relacionados con:

- Funciones principales de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional.
- Instrucciones generales para el ingreso al Terminal portuario.
- Instrucciones para el reporte e investigación de incidentes.
- Manejo de mercancías peligrosas.

- Guía para actuar en caso de incendios, derrames de materiales peligrosos y emanaciones de gases peligrosos.
- Otras informaciones.

Asimismo, mantenemos nuestra cobertura de seguridad con el establecimiento del CCTV, el cual posee cámaras fijas y domos en el recinto portuario y Almacén Fiscal (bodega #2).

2. Características y obligaciones derivados de contratos (ambientales)

La Concesionaria en apegó a la cláusula #3.7 del contrato de Concesión, "...está obligado a cumplir con la legislación ambiental con el fin de mitigar los impactos ambientales que la operación del puerto imponga sobre el medio ambiente...", ha cumplido con los trámites correspondientes ante la SETENA para obtener la autorización Ambiental correspondiente para la Operación de Carga General y Contenedores, dentro del expediente Administrativo de SETENA. A su vez se mantiene contratado a una profesional como Regente Ambiental, la cual lleva a cabo una labor de asesoría en materia ambiental para el Concesionario, monitoreando el cumplimiento de los compromisos ambientales establecidos en la normativa costarricense. Regularmente la concesionaria envía reportes sobre la gestión ambiental a la Administración Concedente, de conformidad con lo establecido contractualmente.

Asimismo, se ha mantenido la certificación en el tema ambiental según la norma ISO 14001:2004 obtenida desde agosto del 2012. Proceso de certificación realizado por la firma Lloyd's Register en agosto del 2018, actualmente se certifica con la versión 2015.

3. Promoción, competidores y situación del mercado

El comercio exterior de un país está estrechamente vinculado, entre otros, a su ubicación geográfica, a los servicios de transporte que cubren las distancias hacia los mercados y a los puertos marítimos y aéreos por los cuales transita el comercio en importación y exportación.

Las tendencias del transporte marítimo internacional actual se pueden resumir de la siguiente manera:

- Existe un marcado proceso de concentración de las líneas de transporte marítimo, que incluye alianzas y fusiones entre empresas navieras. En el año 2018 se vieron fusiones/adquisiciones que confirman la tendencia global:
 - a. En abril 2018 NYK se convierte en ONE (Ocean Network Express) fusionándose con K Line y MOL, en Caldera empieza a recalar en mayo en los mismos buques que operan el servicio TIKAL.
 - b. CMA CGM adquiere APL
 - c. En el mes de Julio 2018 se concreta la adquisición de Hamburg Sud por parte de Sealand, por lo que el servicio Feeder Caldera-Balboa se convierte en el WCCA1 (está vez con una ruta norte sur) y el WAMS se vuelve WCCA2 (conserva la ruta sur norte)
- Importancia al transporte de la carga en contenedores como medio de almacenamiento de mercaderías, por brindar mayor seguridad al importador y exportador. Continua el crecimiento sostenido de carga de exportación de Costa Rica por la costa Pacífica.
- Un mayor tamaño de los buques porta contenedores, que requieren de puertos con calados más profundos, con infraestructura y equipos de un alto nivel y con una prestación de los servicios requeridos con un alto grado de calidad, seguridad y eficiencia.
- La concentración de carga en pocos puertos a nivel mundial.
- No se puede dejar de mencionar la entrada en funcionamiento a inicios del 2019 del TCM operado por APM Terminals, con un aumento importante en las tarifas, en el caso de los vacíos se abre una oportunidad para Caldera ya que el costo asociado al contenedor vacío va directamente a la naviera y existe la posibilidad de que se vea una evacuación de vacíos mayor a la que se ha tenido en años anteriores.

4. Rutas y recaladas de líneas navieras:

El Puerto de Caldera cuenta con rutas de escala regular a través de diversas líneas navieras, hoy día todos los servicios que recalan en nuestro puerto son feeder, teniendo puertos HUB en diferentes

países (México, Panamá y Colombia, principalmente). A continuación, se detalla al cierre del 2018 y comparado con el movimiento presentado en el 2017.

Cabe destacar que la línea naviera Maersk estableció los servicios WCCA1 Y WCCA2 (éste último solía ser el servicio WAMS de Hamburg Sud que usa como centro de operaciones el puerto de Buenaventura, Colombia.

Con la adquisición de Hamburg Sud por parte de Sealand en el nuevo servicio WCCA1 y WCCA2 ahora tienen dos servicios que movilizan carga de las navieras Maersk-Hamburh Sud, MSC, CMA CGM, éste última por el acuerdo que existía en el antiguo servicio WAMS donde ambas navieras aportaban buques.

Detalle de la Participación de Líneas Navieras

Periodos 2017 y 2018

1 Chodos 2017 y 2010						
Naviera	Servicios	2017		2018		
		TEUS Movilizados	%	TEUS Movilizados	%	
Maersk Sealand	Feeder WCCA1	64.725	22%	65.445	22%	
Cosco	XCL	27.186	9%	37.713	12%	
NYK-ONE	Marex	34.870	12%	37.421	12%	
Hallo	Marex	38.797	13%	35.433	12%	
Evergreen	XCL	24.596	9%	28.993	10%	
Dole	West Coast	25.948	9%	28.826	9%	
Del Monte	West Coast	25.956	9%	20.534	7%	
Hamburg Sud	WAMS WCCA2	18.291	6%	16.871	6%	
MSC	Feeder WCCA1-2	11.598	4%	12.057	4%	
CMA CGM	WAMS WCCA1-2	7.714	3%	9.982	3%	
APL	XCL	8.330	3%	9.863	3%	
Yang Ming	XCL	244	0%	549	0%	
Otros	Varios	688	0%	306	0%	
MOL	XCL	179	0%	58	0%	
Hyundai	XCL	144	0%	44	0%	
Total		289.266	100%	304.095	100%	

Notas: (1) Sea Land tiene administración aparte de Maersk, por lo que se manejan sus volúmenes aparte. (2) No se incluyen las restibas

5. Principales clientes

Los principales clientes del 2018 de la Sociedad Portuaria de Caldera, en orden de importancia se detallan en el cuadro del punto anterior, así como su comparación con relación al cierre del 2017.

6. Análisis de factores internos y externos

Con el propósito de identificar las expectativas de la Sociedad Portuaria de Caldera respecto a sus usuarios y así poder definir estrategias de desarrollo a corto, mediano y largo plazos, se tiene identificado fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas, que en adelante se detallará el resultado.

Se identifican los factores externos del plan de gestión, el cual se detallan a continuación a través del análisis de las fortalezas y debilidades:

a) <u>Fortalezas</u>

Son fortalezas aquellas características de la operación que se realizan con mayor grado de eficiencia y que son reconocidas por los clientes como un rasgo distintivo del Puerto, ubicándolo en una posición privilegiada frente a la competencia y son las que se listan a continuación:

- Seguridad en el interior del Puerto.
- Ubicación geográfica accesible a los mercados de América y Asia.
- Plazos libres de almacenaje.
- Flexibilidad y versatilidad para diversos tipos de carga Terminal Multipropósito.
- Automatización de los servicios portuarios (pagos, consulta de carga).
- Operación de un Almacén Fiscal dentro del área concesionada, ampliando los servicios complementarios.
- Sistema integrado de gestión, que incluye certificaciones en Calidad (ISO 9001:2015);
 Ambiente (ISO 14001:2015) y Seguridad (ISO 28000:2007), PBIP y PROFAC (Operador Económico Autorizado).
- Puesto 4 multipropósito con una profundidad de 13 metros.
- La entrada en operaciones nos ha permitido disminuir los tiempos de espera de manera importante en buques atendidos por ambas sociedades, permitiendo una simultaneidad, que sin dicho puesto sería imposible de alcanzar.

- Presencia de 3 grúas móviles Post Panamax que permiten realizar una operación más eficiente.
- Compra de equipos y utillaje especializados para la operación de hierro y carga general.
 Entre ellos dos reach stacker, spreaders para carga suelta y el utillaje necesario para tales equipos.

b) Debilidades

Son aquellas características de la operación del Puerto que se realiza a un nivel de eficiencia menor y que así son percibidos por los clientes, y se listan a continuación:

- Calado limitado. Los puestos de atraques originales no permiten recibir buques de mayores calados. En el año 2018 aún permanecían los calados vigentes del último dragado, en este año se debe hacer batimetría en febrero y agosto.
- Sedimentación acelerada. Dado las limitaciones existentes en el rompeolas, que eventualmente ocasiona un mayor depósito de sedimentos en los puestos de atraque, principalmente el puesto No.1, con mayor calado.
- No se cuenta con la infraestructura necesaria para la atención de la carga contenedorizada (insuficientes zonas adecuadas de almacenaje).
- Poca flexibilidad del régimen tarifario, dado su estricta regulación con ARESEP.

c) Oportunidades

Una oportunidad es cualquier situación en el entorno, que sí está ocurriendo o llegará a ocurrir, podría utilizarse para facilitar el logro de los objetivos del Puerto. Son aquellas posibilidades favorables que se deben reconocer o descubrir en el entorno y que permiten obtener ventajas competitivas, siendo:

- Comportamiento y crecimiento del comercio marítimo internacional.
- Madurez de tratados de libre comercio con países de oriente.
- Una mayor importancia de los contenedores como medio de almacenamiento de las mercancías.

- El crecimiento del mercado asiático dentro del mercado mundial (Tratado de libre comercio con China).
- Entrada en funcionamiento en el mes de setiembre de un terminal para carga refrigerada con capacidad de 432 tomas, así como las 80 que se pueden atender por medio de dos power packs propios.

d) Amenazas

Una amenaza es cualquier evento externo a la empresa, que, si está ocurriendo o llegara a ocurrir, dificultaría o impediría el logro de los objetivos del Puerto. Provienen del entorno y pueden llegar a atentar incluso contra la permanencia del puerto, siendo:

- Desarrollo tecnológico de la industria con buques de mayor tamaño.
- Mejoramiento en los equipos portuarios, con tecnologías de punta a un precio considerable.
- La regulación de las tarifas por parte de una Entidad Gubernamental.
- Limitaciones en el crecimiento de los servicios a prestar respecto de las instalaciones a utilizar por el Concesionario.
- Entrada en funcionamiento del TCM por parte de APM Terminals a inicios del 2019.

7. Servicios

El Concesionario deberá prestar todos los servicios requeridos, conforme al objeto del contrato, en relación con la atención de la carga y de todo tipo de buques que soliciten el atraque. A continuación, se especifican brevemente estos servicios:

7.1. Atención a embarcaciones

Amarre y desamarre de buques, facilitar el atraque de embarcaciones conforme al Reglamento General de Servicios Portuarios para permitir abastecimientos y demás suministros.

7.2. Atención a la carga

Recibo, carga, descarga y entrega de toda mercadería habitualmente transportada por vía marítima, incluyendo su estiba y desestiba a bordo de las respectivas embarcaciones y su almacenamiento. También se ofrece los servicios de transferencia dentro del recinto portuario.

7.3. Atención de buques atuneros

Con el propósito de asegurar la continuidad en la prestación del servicio público en la atención de los buques y carga atunera, la Administración Concedente por razones de conveniencia, oportunidad, mérito e interés público, con la aceptación del Concesionario, amplió las características de los servicios contratados para que la Concesionaria preste los servicios requeridos por estos buques y su correspondiente carga.

La prestación de los servicios descritos está contenida en el apéndice tarifario que al efecto aprobó la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos para el INCOP y que son de aplicación obligatoria para la concesionaria, cuya descripción y alcance se encuentran descritos en el Plan de Operaciones.

7.4. Servicios de Grúa Móvil

Como parte de la amplitud de los nuevos servicios, que garantice una mayor eficiencia en las operaciones del puerto, la Sociedad Portuaria tiene en operación dos grúas móviles marca Liebherr LHM500 y Liebherr LHM550. Con ambas grúas se ha incrementado significativamente la eficiencia de las operaciones portuarias, obteniendo rendimientos de carga promedio de 20 contenedores/hora/buque/grúa, lo que redunda en un rendimiento de hasta 58-60 contenedores por hora.

8. Proceso de asignación de contratos

La Concesionaria, por ser una empresa privada no está sujeta a la Ley de Contratación Administrativa, sin embargo, solicita a sus contratantes al menos la información siguiente:

Certificación de personería jurídica.

- Fotocopia de la cédula de identidad de su representante en caso de que sea persona jurídica.
- Fotocopia de la cédula de identidad en caso de que sea persona física.
- Certificación de la Caja Costarricense del Seguro Social que se encuentra al día la Contratista en el pago de las obligaciones obrero-patronales.
- Certificación del Instituto Nacional de Seguros de que la Contratista se encuentra al día en la póliza de riesgos de trabajo.
- Declaración jurada de que no le afectan las limitaciones establecidas en el artículo 22 de la Ley de Contratación Administrativa.

El procedimiento seguido para la contratación es el siguiente: elaboración de un cartel privado de invitación no vinculante donde se indican las características técnicas del contrato, las obligaciones del contratista, el plazo, el precio, la forma de pago, entre otros y se envía invitación a tres oferentes como mínimo, los cuáles pueden ser personas físicas o jurídicas. Recibidas las ofertas, se realiza un cuadro comparativo de las condiciones ofrecidas y se emite la recomendación de la persona física o jurídica que se ajusta a los objetivos de la Concesionaria.

El anterior cuadro comparativo y recomendación es enviado a la Gerencia General para que lo analice y tome la decisión correspondiente, siempre y cuando sea inferior a la suma de US\$30.000 dólares, moneda de curso legal de los Estados Unidos de América, pero sus decisiones deben de ser comunicadas a la Junta Directiva de la Concesionaria. En el caso de que la contratación sea superior a la suma de US\$30.000, el cuadro comparativo es enviado al Gerente General y se presenta ante la Junta Directiva para análisis, toma de decisión y autorización al Gerente General para suscribir el contrato correspondiente.

Una vez analizado lo anterior, se procede con la elaboración del contrato de índole privado, para su correspondiente legalización y firmas, exigiendo al contratista escogido, cuando proceda, la debida rendición de garantías.

8.1. Tipo de consultoría y contratos

El Concesionario tiene suscritos contratos para la prestación de servicios en el suministro de personal para la operación portuaria, vigilancia y seguridad, limpieza de la terminal portuaria,

chequeo de buques (tarja), médicos, mano de obra para ejecutar diversas labores en reparación de infraestructura y contratos de obra. En el tipo de consultoría, se tienen en el ámbito legal, ambiental, tributaria y financiera (auditoria externa).

Las empresas estibadoras al cierre de diciembre del 2018 se orientan para la operación portuaria. Estas cuentan con un número importante de personas, generando empleo en la zona, dentro de las principales tenemos:

- COOPETRAMUPA.
- COOPESERPORT.
- ANOGRUAB.
- ANFO.
- SERVINCO.
- MAGOFRA DE COSTA RICA.

En las empresas que brindan otros servicios al mes de diciembre del 2018 se mencionan a continuación:

- VMA: Seguridad Privada. SALUD 360: Servicios de transporte de pacientes y médico de empresa.
- ASOCALDERA: Limpieza del terminal portuario, edificios administrativos y mantenimiento de zonas verdes. COOPEROBLE: Transporte de personal.

9. Operaciones

Las operaciones del puerto están a cargo de la Gerencia de Operaciones Portuarias, la cual abarca la administración de unidades o departamentos.

9.1. Planes de crecimiento de instalaciones, equipo y maquinaria necesaria y disponible si aumenta la demanda

De acuerdo a la demanda que se ha dado en los últimos meses en lo relacionado a hierro y similares y a la cantidad de tomas refrigeradas que demanda el mercado, se ha puesto en marcha un proceso

de adquisición de equipo y utillaje para la atención del primer tipo de cargas y en el periodo se construyó un terminal para contenedores refrigerados.

9.2. Planes de crecimiento del área de operaciones y capacidad instalada

Con la terminal de refrigerados se habilitó aproximadamente 1 hectárea en el patio 7, se trata de una superficie mixta, la cual se utilizaba para vehículos principalmente, liberando así los espacios que hoy día se utilizan para la operación de los power packs para almacenamiento de contenedores con carga seca.

9.3. Planes de seguridad

Los planes de seguridad a cargo de la Gerencia de HR Safety & Security de Sociedad Portuaria de Caldera, S.A., tiene establecido un Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias (PPIP), conforme al Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (CPBIP). Por su naturaleza y alcance normativo, el mismo no es de dominio público, existiendo copias únicamente en Sociedad Portuaria de Caldera y en la Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT. Adicionalmente se presenta el Informe de Anomalías de Seguridad por parte del OPIP al INCOP.

Asimismo, se tiene establecido un manual para la empresa de seguridad y procedimiento de gestión de seguridad portuaria, que forma parte del Sistema Integrado de Gestión como un documento controlado.

9.4. Eficiencia de los sistemas y procedimientos operativos (Plan de Operaciones)

Es imprescindible contar con un plan de operaciones en el cual enmarque los procesos sustantivos de las operaciones portuarias. Conforme con lo anterior, se establece un plan de operaciones en el cual hace referencia a los servicios y otros procesos propios de las operaciones portuarias. Aspecto que la Sociedad Portuaria de Caldera ha definido específicamente en el Plan de Operaciones y se emitió un informe de cumplimiento de dicho plan, emitido mediante oficio SPC-GG-013-2019.

9.5. Estructura de costos de operación y servicios portuarios (directos e indirectos)

Se tiene establecido una estructura de costos asignados por centros de costos, en la cual se identifican los costos asociados a cada unidad de servicio, según los servicios portuarios establecidos. A saber: servicios al buque, servicios a la carga y servicios complementarios, destinándose los recursos generados a los costos directos e indirectos, según corresponda. Los costos indirectos son todos aquellos que no se tienen identificados directamente al servicio, como por ejemplo los gastos administrativos, estos se distribuyen según los parámetros o criterios que se les asignen. Los costos directos se refieren a los contratados con las empresas suministradoras de personal, salarios y otros gastos directamente identificados a los servicios portuarios.

9.6. Flexibilidad de las operaciones (Plan de Operaciones)

Las operaciones portuarias deben ejecutarse conforme las directrices y normas que regulan dicha actividad, dado que debe enmarcarse dentro de un marco jurídico debidamente establecido en el cartel de licitación, oferta, contrato de concesión y el Reglamento General de Servicios Portuarios.

9.7. Frecuencia y costo del mantenimiento preventivo de equipos

La frecuencia del mantenimiento preventivo y predictivo programado de la maquinaria y equipos, está definida en el Control de Mantenimiento Preventivo GCPS-CP02-F003, en su versión 13 al cierre del presente informe.

Mediante informes periódicos solicitados por la Unidad Técnica de Supervisión y Control, se detallan trabajos específicos que se ejecutan, definiendo su intervención, razón del mantenimiento y fecha probable de conclusión. De forma mensual se entrega un reporte de costo de mantenimiento por hora operativa. Las ordenes de trabajos emitidas en el sistema Exactus para cada uno de los trabajos, independientemente de su intervención, se mantienen como evidencia en la ejecución de las rutinas de mantenimiento preventivo y predictivo programados.

9.8. Lista de insumos principales

Los insumos de la Concesionaria se canalizan a través del Departamento de Proveeduría el cual cuenta en sus controles con la lista de proveedores y productos que atienden o abastecen las necesidades de operaciones portuarias y cualquier otra unidad de la empresa.

9.9. Rendimientos operativos

Los rendimientos operativos son entregados mensualmente a la Administración Concedente, mediante el informe emitido por Operaciones Portuarias, esta información refiere a los rendimientos por tipo de carga contenedorizada, mercadería general, hierro y vehículos. Ahora bien, el Reglamento Portuario en el Capítulo XI establece la definición de los rendimientos operativos de nuestra actividad, por lo que esta concesionaria presentó los rendimientos operativos ante la Administración Concedente, de acuerdo con los datos siguientes:

Detalle de Rendimiento Operativos

TIPO DE CARGA	RENDIMIENTO APROBADO	
Carga contenedorizada (Por Buque)	52 Mov. hora/grúa	
Carga contenedorizada (Por Grúa)	11 Mov. hora/grúa	
Carga contenedorizada (Grúa Móvil)	20 Mov. Hora	
Hierro y Similares	125-250 TM hora/grúa	
Mercadería General	125 TM hora/grúa	
Vehículos Nuevos	110 vehículos x hora	
Vehículos Usados	70 vehículos x hora	

La información de los rendimientos operativos forma parte integral de la información establecida en el Plan de Operaciones y de los informes mensuales de operación.

9.10. Presupuesto y programas de manteniendo preventivo y correctivo

El programa de mantenimiento preventivo se encuentra detallado en el informe de cumplimiento del Plan de Mantenimiento de maquinaria y equipos emitido con oficio SPC-GG-015-2019, el cual tiene su contenido presupuestario.

9.11. Planes, Programas y presupuestos

El presupuesto y programa anual total y por áreas, no es una exigencia del cartel, de la oferta ni del contrato, pero es importante para establecer un marco de acción en la empresa. Dicho presupuesto es aprobado por Junta Directiva de la concesionaria. No se aporta debido a ser un instrumento de control para la toma de decisiones internas.

En cuanto a los planes, la Concesionaria por contrato de concesión presentó los siguientes planes de cumplimiento anual:

- Plan de Calidad (oficio SPC-GG-011-2019).
- Plan de Gestión (oficio SPC-GG-012-2019).
- Plan de Operaciones (oficio SPC-GG-013-2019).
- Plan de Mantenimiento de Infraestructura (oficio SPC-GG-014-2019).
- Plan de Mantenimiento de Equipos, mencionado en el cartel de licitación (oficio SPC-GG-015-2019).

Para los planes anteriormente indicados se suministra un cumplimiento anual conforme las fechas establecidas por la Administración Concedente en sus respectivos acuerdos de Junta Directiva.

9.12. Contabilidad y finanzas

La Sociedad Portuaria de Caldera tiene claramente definida su estructura, controles y procedimientos contables y financieros, de conformidad con lo que establecen las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), misma que es sometida a una auditoría externa semestralmente. Dicha auditoría al cierre del 2018 es llevada a cabo por la firma Price Waterhouse

and Coopers (PwC). El resultado de los dictámenes siempre ha sido satisfactorio, pues en todos los casos de las intervenciones realizadas los auditores han emitido una opinión limpia, libre de salvedades. Los resultados en cuanto a razones financieras en términos generales han sido satisfactorias, con resultados de aceptación en la mayoría de las razones por parte Administración Concedente en sus evaluaciones en el periodo de estudio.

9.12.1. Análisis del punto de equilibrio

El punto de equilibrio de carga general de la concesión se encuentra establecido en el Modelo Financiero, mismo que forma parte integral del Contrato de Concesión, y que establece la rentabilidad mínima requerida en un 14,3%.

9.12.2. Comparativo de ingresos y egresos, costos y gastos, utilidades brutas y netas.

Periódicamente se entrega, según lo establece el Contrato de Concesión, toda la información financiera contable de la concesionaria, incluyendo ingresos mensuales, estados financieros trimestrales y estados financieros auditados, con sus respectivos anexos, estados comparativos y variaciones.

9.12.3. Razones financieras de liquidez, endeudamiento, solidez financiera, rentabilidad, etc.

Estos indicadores obtenidos de los estados financieros trimestrales y auditados semestralmente, arrojaron resultados satisfactorios. Al cierre del periodo terminado a diciembre del 2018 los mismos reflejaron, en general con resultados favorables y de aceptación en la mayoría de las razones financieras que ha evaluado en el periodo la Administración Concedente. Estos son ratificados en los informes trimestrales que realiza la administración concedente.

Los resultados y el análisis de los indicadores financieros es una herramienta habitual empleada por parte de la Administración de la Concesionaria para la toma de decisiones, planificación futura y requerimientos de entidades financieras como acreedoras.

9.12.4. Costos generales de la empresa y márgenes por servicios (Sistema de Costos)

Como parte de los requerimientos de entidades gubernamentales, como es el caso particular de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), se remite mensualmente a la Administración Concedente las plantillas de costos respectivas, las cuales incluyen un detalle de ingresos, costos y gastos, tanto directos como indirectos.

Asimismo, la concesionaria cuenta con el Sistema de Contabilidad con el programa EXACTUS, el cual tiene estructurado los centros de costos y sus respectivas partidas, de forma tal que permita facilitar la obtención de reportes e identificación de los costos y gastos de las tarifas y precios por servicios complementarios.