



Puerto Caldera, 20 de julio, 2015

Señores  
Miembros de Junta Directiva  
Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico

Estimados Señores:

En observancia de la directriz R-CO-61 emitida por la Contraloría General de la República y conforme al artículo 11 de la Constitución Política, los funcionarios públicos estamos sometidos a un procedimiento de evaluación de resultados y rendición de cuentas en el cumplimiento de sus deberes con responsabilidad personal, por tal motivo presento ante ustedes el informe final de Gestión como Subgerente de esta Institución, para los fines que correspondan.

- A. Presentación. En este apartado, entre otros asuntos que se consideren pertinentes, se efectuará la presentación del documento al respectivo destinatario, mediante un resumen ejecutivo del contenido del informe.
- B. Resultados de la gestión.

**1. Referencia sobre la labor sustantiva institucional o de la unidad a su cargo, según corresponda al jerarca o titular subordinado.**

En Noviembre de 2007, fui nombrado interinamente y por un plazo de tres meses en el puesto de Subgerente de esta Institución. Inicé funciones el día 26 de noviembre de 2007. Luego, en Sesión n° 3475, mediante acuerdo 2 de fecha 15 de febrero de 2008 fui elegido como Subgerente de esta Institución; puesto donde fui reelegido o vuelto a nombrar en el año 2012, en Sesión de Junta Directiva n° 3759 y mediante acuerdo n° 2, de fecha 09 de febrero del año 2012. Mi nombramiento carece de plazo legal, pero se asimiló al del Gerente General que es de cuatro años. Mi plazo estaría por vencerse en febrero de 2016; no obstante, dado que ya cuento con el derecho a mi jubilación o pensión, otorgado por la C.C.S.S decidí hacerla efectiva a partir del día 21 de julio de 2015.

Conforme a la Ley No. 1721 del 28 de diciembre de 1953 se crea el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), del 28 de diciembre de 1953. Tal y como lo señala el artículo 1:

*“Artículo 1º—Créase el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), en adelante denominado el Instituto, como una entidad pública, dotada de personalidad jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio, y capacidad de derecho público y privado; su objetivo principal será asumir las prerrogativas y funciones de autoridad portuaria, con el propósito de explotar, directa o indirectamente, de acuerdo con la ley, los puertos del Estado en el litoral pacífico del país, sus servicios portuarios, así como las actividades y facilidades conexas, con el fin de brindarlos de forma eficiente y eficaz para fortalecer la economía nacional.”*

De conformidad con la Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico, Ley Número 8461, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), es una entidad pública dotada de personalidad jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio y capacidad de derecho público y privado, cuyo objeto es la explotación directa o indirecta de los puertos del Estado en el litoral pacífico del país, sus servicios portuarios, así como las actividades y facilidades conexas.

El artículo 2 de la Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico, Ley No. 1721, reformada por la Ley No. 8461, establece un fin y objeto específico a los recursos que ingresen al patrimonio del INCOP provenientes de las concesiones. Dicho artículo expresamente dice:

*“Artículo 2.- Como Institución Autónoma de Derecho Público, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, tendrá personería jurídica y patrimonio propios, y gozará de la autonomía administrativa y funcional establecida por la Constitución Política, la que confiere completa independencia en materia de gobierno y administración,...*

Para cumplir los objetivos, corresponderán al Instituto los siguientes deberes y atribuciones:

(...)

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”.

Durante mi gestión como subgerente he fungido como Director de la Unidad Técnica de Supervisión y Control (UTSC), que es la dependencia encargada de velar por el correcto y cabal cumplimiento de los contratos de concesión suscritos por la institución y sobre esa premisa se ha basado toda mi gestión en la institución.

**2. Cambios habidos en el entorno durante el periodo de su gestión, incluyendo los principales cambios en el ordenamiento jurídico que afectan el quehacer institucional o de la unidad, según corresponda al jerarca o titular subordinado.**

La UTSC nace a raíz de un informe de la Contraloría General de la República en el año 2007, **FOE-OP-6-2007**, en donde determina que las actividades de fiscalización y supervisión no deben ser ejecutadas por la misma dependencia. Luego de cumplidos algunos trámites internos así se procedió. Fue entonces mi tarea conformar una dependencia multidisciplinaria encargada de supervisar y controlar el fiel cumplimiento de los contratos de concesión suscritos por el INCOP.

Conformar esta unidad implicó la generación de procesos, procedimientos, hasta ese momento inédito en la función pública, dado el grado de especialización requerido.

Desde el 2007 a la fecha no han ocurrido grandes cambios a nivel del ordenamiento jurídico que afecten el quehacer de la Unidad de manera significativa.

**3. Estado de la auto evaluación del sistema de control interno institucional o de la unidad al inicio y al final de su gestión, según corresponda al jerarca o titular subordinado.**

En lo referente al estado de la autoevaluación del Sistema de Control Interno de la Unidad, cabe señalar que de acuerdo con la normativa vigente en materia de Control Interno, específicamente el artículo 17, inciso b- de la ley General de Control Interno 8292, se cita: **“Que la administración activa realice, por lo menos una vez al año las autoevaluaciones que conduzcan al perfeccionamiento del SCI del cual es responsable. Así mismo que pueda detectar cualquier desvío que aleje a la organización del cumplimiento de sus objetivos”**.

Desde la creación de la Ley de Control Interno, nos dimos a la tarea de identificar, analizar, evaluar y dar seguimiento a las actividades de control pertinentes, para hacer posible la prevención, detección, y corrección ante debilidades del sistema de control interno, tomando en consideración las políticas y objetivos establecidos. Además, se emprenden oportunamente las acciones preventivas o correctivas con el propósito de fortalecer y subsanar las deficiencias o desviaciones identificadas por los funcionarios o recomendaciones dadas por nuestra Auditoría General o la Contraloría General de la República, así como de la Secretaría de Fiscalización, que es la dependencia que Fiscaliza nuestro actuar en la UTSC.

Periódicamente se realizan en la Unidad valoraciones de los riesgos existentes que pudiesen afectar el cumplimiento de los objetivos y se identifican las acciones para administrar dichos riesgos, en razón de las debilidades encontradas, con el fin de implementar acciones para fortalecer nuestro accionar y contribuir a que se alcancen los objetivos institucionales de manera eficiente y eficaz, fortaleciendo así el sistema control interno institucional.

Cabe mencionar que trimestralmente, se realiza ante nuestra junta directiva rendición de cuenta de la gestión de nuestra unidad, cuyos resultados son validados por la Secretaría de Fiscalización de las concesiones mediante sus informes periódicos.

**4. Acciones emprendidas para establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno institucional o de la unidad, al menos durante el último año, según corresponda al jerarca o titular subordinado.**

Durante la gestión siempre se ha velado por el cumplimiento del control interno, no obstante en los últimos años se han generado una serie de cambios importantes en lo relativo a los procesos y procedimientos de las distintas áreas de la Unidad y en especial del área de ingeniería de la U.T.S.C., orientando los procedimientos existentes de acuerdo con la ley de control interno, creando procedimientos nuevos, en donde existía ese vacío procedimental, y así cumplir con recomendaciones de nuestra Auditoría Interna y de la Secretaría de Fiscalización siempre tendentes al mejoramiento de nuestro sistema de control interno.

**5. Principales logros alcanzados durante su gestión de conformidad con la planificación institucional o de la unidad, según corresponda.**

Son muchos y variados los logros alcanzados en estos años de gestión, los cuales van desde la conformación de la actual estructura de la UTSC, la administración eficiente y adecuada de los siguientes contratos de Concesión: Contrato de Gestión de Servicios Públicos para la operación de la terminal de Carga General de Puerto Caldera suscrito con SPC S. A, y Contrato de concesión de Remolcadores suscrito con SAAM de Costa Rica S. A.; ambos en todas sus aristas: operativa, financiera, de gestión, de rendición de garantías, mantenimiento de pólizas al día, etc.) también la administración del contrato con la empresa IMNSA que fue vital para la conformación de la U.T.S.C. y el control de la construcción del muelle granelero o muelle 4; pero sin lugar a dudas la construcción de la terminal Granelera variada por adenda a muelle un multipropósito con prioridad en la atención de la descarga de granos y granéles, luego denominado Muelle cuatro, es el mayor logro alcanzado en mi gestión, en la cual actué, durante mis nombramientos como Director de Proyecto.

Este proyecto significó un hito en la historia de las concesiones en nuestro país, al convertirse en la primera obra debidamente recibida por el Estado costarricense, antes del plazo contractual, y dentro del costo pactado para la Administración; con 19 órdenes de modificación que sin duda alguna mejoraron las características del proyecto. La sola comparación entre los planos As built y los iniciales acreditan con creces esta afirmación. Este proyecto reviste de una serie de importantes beneficios para el país entre los cuales se pueden enumerar los siguientes:

- a) Reducción de los tiempos de espera en bahía, aumentando así la eficiencia de Puerto Caldera.
- b) Atención de buques de mayor calado en el Puerto.
- c) Reducción en los costos de importación asociados con el flete marítimo de mercaderías dada la baja en las esperas y el aumento del tonelaje de los buques que se reciben.
- d) Aumento en la cantidad de carga movilizada (ton/hora) en el Puerto de Caldera.
- e) Aumento de la longitud efectiva de atraque del Puerto de Caldera en un 50% aproximadamente, pasando de 490 m a 730 m lineales de atraque.
- f) En el nuevo muelle se podrá atender buques de todo tipo, siendo prioritariamente buques graneleros pero no exclusivos, lo que le otorga una mayor versatilidad al Puerto de Caldera.
- g) Aumento en el personal requerido para operar en la nueva Terminal, generando así nuevas fuentes de empleo en la zona.
- h) Aumento en los ingresos del Puerto, lo que representa mayor cantidad de recursos para invertir en la zona de Puntarenas.

Este proyecto estuvo antecedido por innumerables problemas causados por recursos de amparo y acciones de Inconstitucionalidad iniciadas por la ANEP, que cuando lograron ser superadas, el proyecto se había desequilibrado y hubo que sentarse en una mesa de negociaciones con el Concesionaria para acordar el valor actual del muelle; en ese ínterin y a raíz de gestiones de los representantes de los graneleros, principales usuarios del muelle, paso el muelle de ser mecanizado con bandas transportadoras y silos a un muelle a operarse mediante descarga directa a camiones. La mayor virtud que tuvo fue convertirse en un muelle Multipropósito, el que permite, no mantenerse ocioso cuando no haya barcos graneleros en turno, lo que ocurre con cierta frecuencia.

Aunado a lo anterior, el concesionario SPC contractualmente está obligado a invertir \$565,463 anuales en mantenimiento de la infraestructura existente; no obstante, se ha aprobado en diversas ocasiones la utilización de montos superiores al contractualmente establecido, o mediante la autorización de inversiones. Vale mencionar que esta Unidad realiza varias inspecciones semanales

de las diferentes actividades de mantenimiento que realizan los concesionarios con la finalidad de estar al tanto de las distintas labores de mantenimiento que diariamente se ejecutan, señalar un situ

lo que debe corregirme y/o mediante la emisión de informes puntuales y oportunos que se la hacen llegar a los concesionarios.

Adicionalmente, durante mi gestión se aprobó por parte de nuestra Junta Directiva, con el análisis y recomendación de la Unidad a mi cargo, la compra de los siguientes equipos portuarios por parte de los Concesionarios:

- 5 Reachstacker, Modelo LRS 645, Marca Liebherr.
- 12 Terminal Tractor, Modelo TJ9000, Marca Capacity.
- 20 Carretas (Bombcarts), Modelo TT65, Marca Novatech.
- 8 Plataformas para las carretas, Modelo Flat 20 ton, Marca Novatech.
- 1 Grúa móvil de 25 ton, Modelo STC250H, Motor Cummins ISLe 290 30, Marca Sany
- 4 Montacargas 3.0 ton. Marca Hyster.
- 2 Power Pack de 40 tomas, Modelo PP400-NEPs, Potencia: 350kW/438kVA Standby, 318kW/397kVA Prime, Marca Power Pool Plus.
- 1 Grúa Móvil portuaria, Modelo LHM 550, Marca Liebherr
- 1 Grúa Móvil portuaria, Modelo LHM 500, Marca Liebherr

Recientemente el Concesionario SAAM de Costa Rica adquirió un nuevo remolcador, el cual sustituirá al más pequeño de su flota (el Don Beto), por otro de características mucho mejores, el SAAM Nicoya, lo cual representa un logro importante.

**6. Estado de los proyectos más relevantes en el ámbito institucional o de la unidad, existentes al inicio de su gestión y de los que dejó pendientes de concluir.**

Se deja a punto de girar orden de inicio el proyecto de “Diagnostico de la infraestructura de Puerto Caldera” el cual servirá de insumo para la Unidad y para la Administración en general, con el fin de orientar los esfuerzos en materia de mantenimiento de la infraestructura portuaria de Puerto caldera en los próximos años. Nos ayudará a definir, entre otras cosas, la oportunidad y la periodicidad del mantenimiento de la infraestructura portuaria. Se dará la orden de inicio esta misma semana.

Queda vigente una pequeña parte del contrato con la empresa IMNSA Ingenieros Consultores, para complementar el personal de la UTSC, el cual tiene el componente de costo más porcentaje aún activo, y se prevé la firma de una adenda en los próximos meses.

**7. Administración de los recursos financieros asignados durante su gestión a la institución o a la unidad, según corresponda.**

El contrato más relevante fue el de la empresa IMNSA, el cual ha sido ejecutado de una manera eficiente, y sin sobre costos innecesarios para la Administración, y ha permitido a la UTSC articularse de manera apropiada para afrontar los retos que representaron: su conformación, equipamiento, capacitación, revisión de planos, revisión de diseños, Supervisión de construcción de obra, pruebas técnicas e insumos. A la fecha quedan pendientes de ejecutar \$254,087.97 del componente costo más porcentaje, y del componente Supervisión no fue necesario ejecutar \$82,216.35, para lo cual se está lista para la firma una adenda con dicha empresa para extinguir el monto de Supervisión de acuerdo con el Contrato firmado con IMNSA. El mismo ya cumplió su cometido.

Con respecto a los recursos regularmente asignados a la Unidad, los mismos se han ejecutado de manera efectiva, austera y eficiente, sin sub ejecuciones y alcanzando los fines para los que fueron asignados, según consta en el departamento de Presupuesto de la Institución.

**8. Sugerencias para la buena marcha de la institución o de la unidad, según corresponda, si el funcionario que rinde el informe lo estima necesario.**

**SUGERENCIAS:**

- a) La conversión de la UTSC en una “SUPERINTENDENCIA DE CONCESIONES” lo que permitiría la creación de más plazas técnicas, permitiéndole a la institución prepararse adecuadamente para la 2da mitad de las concesiones existentes, y los proyectos que esto implica, con una estructura madura y solida, y para el periodo final de las concesiones que pueden desembocar en una extensión del periodo concesionado o en la finalización de los contratos de concesión existentes, o en un nuevo concurso de concesión. Debemos estar preparado para todo ello.
- b) Debe darse una reasignación de funciones a la Secretaría de Fiscalización de Concesiones, la que, a mi juicio, por una mala interpretación de lo dispuesto por la Contraloría General de la República y otros factores, ha permanecido subutilizando su personal durante mucho tiempo, requiriéndose en áreas sustantivas recurso humano calificado como el que se cuenta esa área.

**9. Observaciones sobre otros asuntos de actualidad que a criterio del funcionario que rinde el informe la instancia correspondiente enfrenta o debería aprovechar, si lo estima necesario.**

El adecuar el INCOP en general a una administración por valores, eficiente correcta, íntegra. Ya empezamos, pero queda mucho por hacer.

**10. Estado actual del cumplimiento de las disposiciones que durante su gestión le hubiera girado la Contraloría General de la República.**

Todas al día y cumplidas

**11. Estado actual del cumplimiento de las disposiciones o recomendaciones que durante su gestión le hubiera girado algún otro órgano de control externo, según la actividad propia de cada administración.**

Todas al día y cumplidas.

**12. Estado actual de cumplimiento de las recomendaciones que durante su gestión le hubiera formulado la respectiva Auditoría Interna.**

Todas al día y cumplidas o en plazo de ejecución o cumplimiento según cronograma, como por ejemplo el diagnóstico de la Infraestructura portuaria.

Atentamente,

Lic. L. Ricardo Bogantes Villegas

Archivo.