

I. Aspectos Generales.

El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico está tomando como base para su análisis la última versión del POI 2015, aprobada por la Contraloría General de la República. Las modificaciones realizadas al mismo se verán reflejadas en la sección de comportamiento de la ejecución presupuestaria por programas y a nivel total.

Este informe se realiza en el contexto de nuestro aporte como Institución al logro de metas y objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018, específicamente para la meta 9.1.6.1 de “Mejorar la infraestructura y los servicios de los puertos del Pacífico”.

A continuación se realiza una breve descripción de las prioridades y los objetivos estratégicos institucionales.

Los objetivos estratégicos definidos para el accionar de la agenda institucional son:

- **Fiscalización:** Fortalecer el proceso de fiscalización para lograr una gestión eficiente, eficaz y oportuna.

- **Modernización de Puertos:** Organizar y concretar el proceso de modernización de los Puertos de Quepos, Golfito y Terminal de Puntarenas, bajo el uso de los mejores instrumentos jurídicos para la adecuada prestación de servicios.

- **Fomento de la Gestión Turística:** Desarrollar la infraestructura con énfasis en la actividad turística para el fomento de la misma y Fortalecer la Promoción turística para el desarrollo de la Ciudad de Puntarenas.

- Eficiente y Eficaz Gestión Administrativa Institucional: Fortalecer un proceso de Administración Institucional eficaz, eficiente para que contribuya al proceso de rendición de cuentas y al cumplimiento de los fines institucionales.

- Fortalecimiento del Sistema de Control Interno: Fortalecer el proceso de mantenimiento y perfeccionamiento de un sistema de control interno aplicable, completo, razonable, integrado y congruente con las competencias del INCOP y que este acorde con lo dispuesto en la Ley General de Control Interno N°8292 para el mejoramiento de la gestión institucional.

Aquí es importante indicar que estos objetivos han sido abordados por las diferentes áreas de INCOP desde el momento en que fueron definidos y son el pilar fundamental del quehacer de la Institución durante este período; y respecto a los mismos se han venido orientando los planes operativos anuales y realizando actividades de seguimiento.

Prioridades institucionales:

1. “El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico con el fin de ser reconocido como una Autoridad Portuaria comprometida a brindar a servicios portuarios de calidad a nuestros importadores y exportadores, se compromete durante este periodo 2015 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 comprometa con el Pueblo Puntarenense a promover el desarrollo de actividades de índole educativas,

culturales, ambientales, deportivas y en la construcción de obras que promuevan el turismo en las zonas aledañas de la ciudad de Puntarenas”

II. Descripción de Programas Presupuestarios de la Institución.

A continuación se realiza una breve descripción de los programas para una mejor comprensión de la distribución de metas e indicadores de nuestro Plan Operativo Institucional 2015. Después de esto y tomando como referencia la Matriz antes mencionada se realizara un análisis individual de cada meta programada para este año en estudio.

Programa 1: Gestión Administrativa – Financiera

Su principal objetivo es fortalecer un proceso de Administración Institucional eficaz, eficiente para que contribuya a la rendición de cuentas y al cumplimiento de los fines institucionales.

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, 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 en este programa en cumplimiento con la Ley 8461 se incorpora la Junta Promotora de Turismo de la ciudad de Puntarenas, unidad con desconcentración máxima adscrita a la Junta Directiva del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, dedicada a promover turísticamente la ciudad de Puntarenas y zonas aledañas, a la atracción de

cruceros y administración de edificios de la Plaza de Pacífico y edificio de antigua Capitanía de Puertos.

Programa 2: Desarrollo Portuario.

Su principal objetivo es organizar y concretar el proceso de modernización de los Puertos de Quepos, Golfito y Terminal de Puntarenas, bajo el uso de los mejores instrumentos jurídicos para la adecuada prestación de servicios, así como, fortalecer el proceso de supervisión, control y fiscalización de concesiones para lograr una gestión eficiente, eficaz y oportuna.

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 oportunamente 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.

III. *Cumplimiento de metas anuales por programa.*

Resultado de metas de los indicadores del Programa 1 (Gestión Administrativa – Financiera)

1. Renovación de la Infraestructura Tecnológica Institucional.

Se indica que a la fecha de corte, esta meta fue **cumplida al 100%** y para la ejecución de estas acciones se invirtieron en el año 2015 un total de \$57.646.879.15.

Según indicaciones de la Unidad de Tecnologías de Información, la Renovación de Infraestructura de TI, fundamentalmente se centró en la COMPRA DE EQUIPO DE COMPUTO, SERVIDORES Y SOTFWARE ASOCIADO, aspecto que se desarrolló de conformidad con lo establecido en Plan Estratégico de Tecnologías de Información y Comunicaciones y lo señalado el artículo 30 de la Directriz N°23-2015-H, “Sobre la Eficiencia, Eficacia y Transparencia en la Gestión Presupuestaria de la Administración Pública”, publicada en La Gaceta del 20 de abril de 2015.

Dentro de las necesidades atendidas con este proyecto, figuran las siguientes:

1. Debido a un nivel de obsolescencia importante, se sustituyeron equipos de escritorio y portátiles asignadas a funcionarios del Instituto.
2. En ese mismo sentido, se decidió sustituir los equipos antes descritos, por cuanto resulta conveniente técnica y financieramente, contar con equipos de altas capacidades y cubiertos con garantías del fabricante, de tal forma que se minimicen riesgos de interrupciones en las operaciones por experimentar daños permanentes en los equipos y no contar con repuestos disponibles en el mercado o costos excesivos de reparación.
3. Rendimiento óptimo de los equipos al ejecutar las operaciones.
4. Explotación de los sistemas de información institución, redefiniendo roles de equipos servidores, garantizando disponibilidad, seguridad y eficiencia de las operaciones.

Adicionalmente, se realizaron ajustes en la red corporativa de INCOP, con el objetivo de ampliar la conectividad hacia la Capitanía de Puerto desde la Junta Promotora de Turismo,

mejorando la calidad del servicio de internet ahí disponible. Todo esto, con el objetivo de mejorar la calidad del servicio brindado a los usuarios de esa localidad.

Desempeño de los Indicadores de Resultado

Al 31 de Diciembre del 2015

Programa Presupuestario	Descripción del Indicador	Programado	Alcanzado	Fuente de datos
Programa 1 – Gestión Administrativa – Financiera	Porcentaje de avance alcanzado	100%	100%	Oficios CR-INCOP-TI-2015- 0138, 0163 y 0174.

Cualquier consulta comunicarse con:

Nombre	N° de Teléfono	Dirección Electrónica	Unidad Fundacional
Miguel Ramirez Villegas	2634-9 125	mramirez@incop.go.cr	Encargado de T.I.

Resultado de metas de los indicadores del Programa 2 (Desarrollo Portuario)

1. Porcentaje de avance alcanzado de la Rehabilitación del Puerto de Golfito.

Destacamos que los trabajos **se reprogramarán para iniciar durante el año 2016** por lo que esta meta presenta un **grado de avance del 0% para el periodo 2015**. Sin embargo esto no afectará lo propuesto por nuestra Institución en cuanto al compromiso establecido en el Plan Nacional de Desarrollo y Planes Operativos Institucionales en cuanto finalizar la rehabilitación al 100% del Muelle de Golfito al año 2018.

Situaciones de atrasos y acciones realizadas para el cumplimiento de esta meta realizadas durante el año 2015:

- Durante el tercer trimestre del año 2015 se realizaron, a petición de la Administración Superior, una serie de actividades para ajustar las especificaciones técnicas del proyecto de Rehabilitación del Muelle de Golfito, con el fin de que las mismas se ajustaran a las necesidades de reparación y mantenimiento de conformidad con las condiciones actuales de la Instalaciones Portuarias.
- Mediante Oficio CR-INCOP-UTSC-0129-2015, el Ing. Marvin Sibaja Vanderlucht, indicó que considera que los términos de referencia y los planos son aptos para iniciar el proceso de contratación.
- Los recursos para realizar esta etapa del Proyecto provienen del Fideicomiso ICOP-ICT-BNCR, para lo que la Dirección de Gestión Turística del ICT mediante oficio DGT-153.-2015 otorga la viabilidad turística.

- En el segundo semestre del año 2015, teniendo claro el panorama de no poder dar la orden de inicio según lo programado debido a los atrasos antes mencionados en el proceso de la Licitación Pública No. 2015LN-000001-01 para el "Mantenimiento de la Etapa 2 del Muelle de Golfito", la Institución en el mes de setiembre, tramita ante la Contraloría General de la República (oficio CR-INCOP-GG-2015-0950 / Acuerdo 5 FIRME, tomado por nuestra Junta Directiva INCOP en la Sesión No. 3964) el Presupuesto Extraordinario 01-2015, con el propósito de rebajar en el presupuesto aprobado para el año 2015; se aplica la exclusión de los recursos vinculados a este acción estratégica con el fin de ajustar las especificaciones técnicas como se indicó anteriormente. Esta solicitud fue aprobada por la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa Área de Fiscalización de Servicios de Infraestructura mediante oficio DFOE-IFR-0448.

- En publicación de la Gaceta N° 233 del martes 1° de diciembre del 2015 se indica que la Junta Directiva de esta Institución mediante acuerdo N° 3, tomado en la sesión N° 3972, celebrada el 26 de noviembre del año en curso, acordó adjudicar la Licitación Pública 2015LN-000001-01 para "Mantenimiento de la Etapa 2 del Muelle de Golfito" a la oferta presentada por la empresa R Y S Consultores S. A., por un monto de ₡389.842.686,00 (trescientos ochenta y nueve millones ochocientos cuarenta y dos mil seiscientos ochenta y seis colones) y un plazo de ejecución del proyecto de 210 días calendario.

- Como parte de los trámites requeridos para aprobación de nuestro Plan Presupuesto para el año 2016 el Área de Inversiones de MIDEPLAN aprueba esta programación mediante Certificación AI-36-15 y se comunica a Planificación Sectorial del MOPT mediante oficio de nuestra Presidencia Ejecutiva CR-INCOP-PE-286-2015.

- Se indica que con el fin de continuar con las labores requeridas para el correcto funcionamiento de nuestros Muelle Administrados, la Dirección Portuaria realizará en el 2016 la contratación de un Profesional en Temas de Infraestructura Portuaria.
- Para el cumplimiento de la programación del pasado Plan Nacional de desarrollo 2011-2014, durante el 2015 se realizaron los trabajos finales de la primera etapa de la reparación del muelle de Golfito, dichos trabajos tuvieron un costo de ¢54.435.641.92
- Otra acción requerida para la ejecución según normativa es que INCOP realice los ajustes al PND en el momento en que MIDEPLAN inicie el plazo de reprogramación de acciones estratégicas, teniendo por entendido que esto se realizaría en el primer trimestre del próximo año 2016 según diversas reuniones de Consejo Sectorial.

Se indica a continuación una serie **de resultados derivados y positivos esperados** al finalizar los trabajos de mantenimiento y rehabilitación de las secciones deterioradas en el Muelle de Golfito:

- Promocionar la zona de Golfito y el Muelle en el ámbito mundial, como un destino turístico, por medio de la promoción del turismo ya que en la actualidad existen turistas nacionales y extranjeros que ven la posibilidad de conocer mejor la cultura de los lugares cercanos a este Muelle.
- Promoción del Turismo, promoviendo a mediano y largo plazo la afluencia de mayor visitación turística y la creación de nuevos mercados, así como la consolidación de los ya existentes.

- Oportunidad de dinamizar y diversificar el turismo, así como, impulsar el desarrollo local.

Desempeño de los Indicadores de Resultado

Al 31 de Diciembre del 2015

Programa Presupuestario	Descripción del Indicador	Programado	Alcanzado	Fuente de datos
Programa 2 – Desarrollo Portuario	Porcentaje de avance alcanzado	26.67%	0%	Informe Trimestral de avances del Plan Nacional de Desarrollo

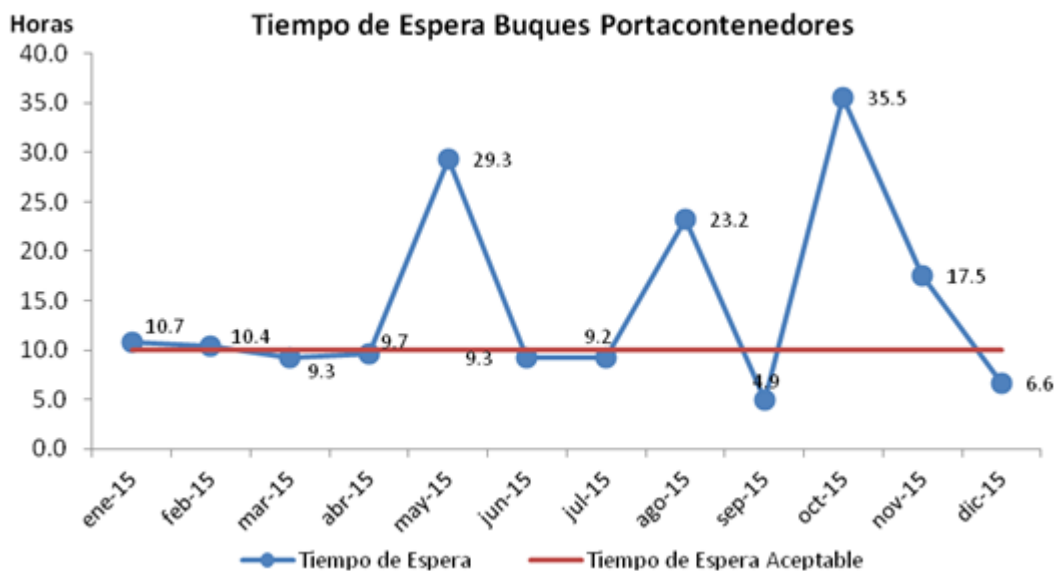
Cualquier consulta comunicarse con:

Nombre	N° de Teléfono	Dirección Electrónica	Unidad Fundacional
Luis Antonio Rojas Viquez	2634-9160	lrojas@incop.go.cr	Dirección Portuaria

2. Disminución de horas de espera para los buques de contenedores y graneleros, según los requerimientos cualitativos para las metas sectoriales:

Se indica que esta meta fue cumplida y hasta superó las disminuciones de tiempos de espera estimadas para **buques portacontenedores**, puesto que la proyección en la disminución en los tiempos de espera de buques portacontenedores para el año 2015 era de 11.76% y la **disminución real fue de 51% en comparación al año anterior.**

Cabe destacar que en el momento de formulación la propuesta de reducción fue de 2 horas de tiempo de espera para esta modalidad de transporte y se había tomado como línea base los tiempos del año 2013 que eran 17 horas, pero para tener una visión real a la mejora de los servicios se utilizó como línea base los tiempos del año **2014 que fueron 28.8 horas**, que es el tiempo que estas naves esperaban para ser atendidas y **para el período 2015 se redujo a 14.6 horas de espera.**



Se indica que la otra meta relacionada fue también cumplida superando igualmente las disminuciones de tiempos de espera estimadas para **buques graneleros** puesto que la proyección en la disminución en los tiempos de espera de buques graneleros para el año 2015 era de 21% y la **disminución real fue de 49% en comparación al año anterior.**

Aquí se destaca que en el momento de formulación la propuesta de reducción fue de 24 horas de tiempo de espera para esta modalidad de transporte y se había tomado como línea base los tiempos del año 2013 que eran 116 horas, pero para tener una visión real a la mejora de los servicios se utilizó como línea base los tiempos del año **2014 que fueron 132.6 horas**, que es el tiempo que estas naves esperaban para ser atendidas y **para el período 2015 se redujo a 64.4 horas de espera.**

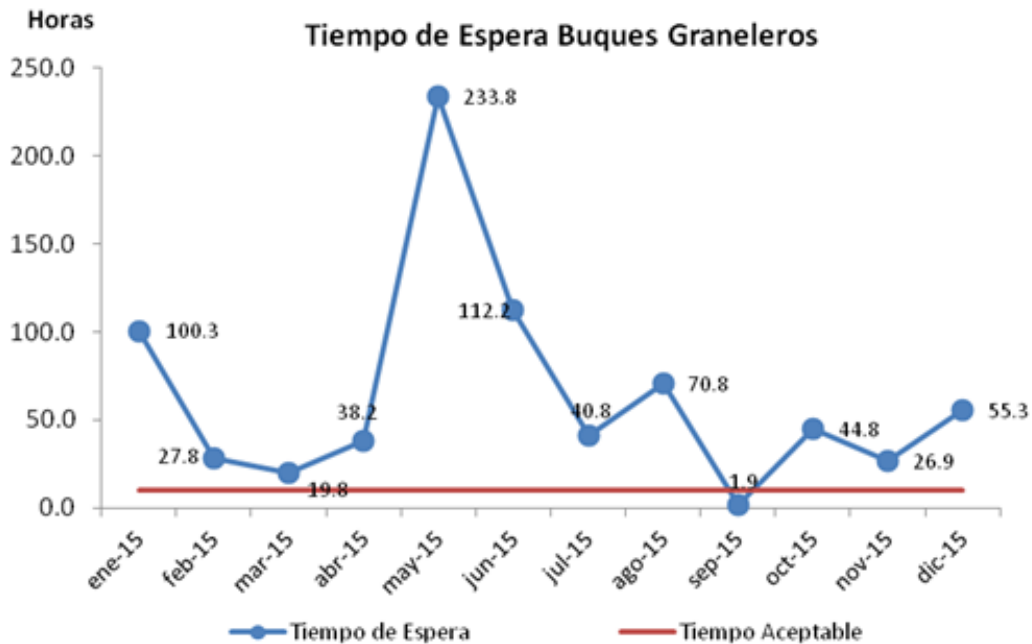


Tabla Resumen

<i>Periodo</i>	<i>Buque Granelero</i>	<i>Diferencia %</i>	<i>Buque Portacontenedor</i>	<i>Diferencia %</i>
2014	132.6 horas	-49%	28.8 horas	-51%
2015	64.4 horas		14.6 horas	

Según datos proporcionados por la Secretaría de Fiscalización, se indica que que la productividad ponderada de los buques graneleros para el año 2015 fue de 747 tm/h, la cual está por encima según lo establecido en el contrato (700 TM/h).

Además, la productividad en el movimiento de contenedores pasó de 49 mov/hora para el año 2014 a 56 mov/hora para el 2015, lo cual evidencia un crecimiento de un 14 % más.

La mejoraría en este indicador se produjo principalmente por los siguientes factores:

- La entrada en operación de la segunda grúa Móvil LHM550, siendo esta grúa una maquina que eficientiza las operaciones tanto en la carga contenedorizada ya que tienen una capacidad máxima nominal de mover 25 contenedores por hora y en gráneles de 700 TM/h, lo cual se traduce en una estadía menor de las embarcaciones al costado de los puestos de atraque, generando una mayor rotación en los atracaderos y con ello, contribuyendo a la mejoría que presento el indicador supra citado.

- Por otra parte, la entrada en operación del puesto de atraque 4, al cual se le dio orden de inicio el 12 de febrero de 2015, es quizás lo que más contribuyó con la distribución de los atraques entre más puestos de operación.

Con la construcción del nuevo muelle granelero, se cuenta con una estructura que permite el atraque de buques de mayor calado con prioridad para la carga a granel, pero que también puede ser utilizado para el manejo de otros tipos de carga como lo son contenedores, vehículos y carga general.

La construcción de un muelle con una profundidad de 13 metros y construido para que eventualmente pueda profundizarse a 16 metros, trajo consigo una mayor eficiencia en la operación el Puerto de Caldera, permitiendo un porcentaje de ocupación congruente con los parámetros internacionalmente considerados aceptables. De esta manera los tiempos de espera se vieron reducidos. Debe resaltarse el hecho de que si bien es cierto el nuevo muelle tiene prioridad para el atraque de buques graneleros, podrán atracar buques de otra vocación cuando se encuentre libre. Y en caso de que arriben a puerto dos graneleros simultáneamente y no habiendo buques en la terminal multipropósito podrán atenderse simultáneamente dos graneleros, o bien si las condiciones climáticas no permiten la descargar de granos (lluvia) podrán operarse busques contenedores cuya operación no se ve limitada por esta condición ambiental, dándose de esta manera una óptima utilización de la infraestructura portuaria.

- Además hubo un cambio de modalidad de descarga indirecta, lo cual consiste en que los contenedores son descargados directamente a las plataformas de los tractores de muelle y no a piso, y estas unidades los trasladan a patios donde posteriormente son despachados a las unidades de transporte de los clientes lo cual agiliza las labores de despacho del producto.

Impacto medible de las medidas tomadas en la operación del Puerto:

Como se verá, el conjunto de medidas tomadas por el INCOP y sus Concesionarios en el Muelle de Caldera, provocaron una mejoría sustancial en los indicadores generando ahorros importantes en el sistema completo.



Gráfica 1. Impacto de las diferentes medidas tomadas por el INCOP para aumentar la productividad portuaria. Fuente: INCOP

Como se observa en el gráfico anterior, la productividad promedio de buques containeros aumentó con respecto al 2013 en un 153% en relación con la entrada en vigencia de la nueva modalidad, así mismo los tiempos de espera de buques containeros y graneleros experimentaron una reducción del 50% y 87% respectivamente para el mismo periodo.

Esto quiere decir que un buque de 500 contenedores antes se atendía en aproximadamente 12.8 horas, ahora se puede atender en solo 8.5 horas, permitiendo una

mucho mejor rotación de los muelles del puerto, un mejor servicio y una grandísima economía en el valor del servicio. Es evidente la mejora en los indicadores portuarios.

Desempeño de los Indicadores de Resultado

Al 31 de Diciembre del 2015

Programa Presupuestario	Descripción del Indicador	Programado	Alcanzado	Fuente de datos
Programa 2 – Desarrollo Portuario	Reducir a 92 las horas de espera de los buques graneleros en los puertos. 2015: 24 horas	92 horas de espera de los buques graneleros en los puertos.	64.4 horas de espera de los buques graneleros en los puertos.	Estados de Hecho para el 2015 presentados por la concesionaria y avalados por la Secretaria de Fiscalización.
	Reducir a 15 horas las horas de espera de los buques contenedores. 2015: 2 horas	15 horas las horas de espera de los buques contenedores.	14.6 horas las horas de espera de los buques contenedores.	

Cualquier consulta comunicarse con:

Nombre	N° de Teléfono	Dirección Electrónica	Unidad Fundacional
Marvin Sibaja Vanderlucht	2634-9140	msibaja@incop.go.cr	U.T.S.C.

Se indica que nuestra Institución presenta metas que buscan impulsar el crecimiento económico y generar empleos de calidad específicamente en el Programa 9.1.6 de obras portuarias para mejorar la eficiencia, según lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo (2015-2018).

Los resultados esperados para este programa son contar con una mayor eficiencia y Puerto Caldera y la Rehabilitación del Muelle de Golfito, para lo que según información presentada en puntos anteriores se presenta el siguiente cuadro de efectividad según logros;

Clasificación de la Efectividad en el Cumplimiento de los indicadores asociados al producto al 31 de
Diciembre del 2015

Programas	Clasificación de Indicadores	Efectividad		
		Efectivo	Parcialmente Efectivo	Poco Efectivo
Programa 1 – Apoyo Administrativo	De Producto De Objetivo	x		
Programa 2 – Desarrollo Portuario	De Producto De Objetivo		x	

Se presenta a continuación los Avances cualitativos en Proyectos de transporte marítimo relacionados directamente con nuestras metas del Plan Nacional de Desarrollo.

Puerto Caldera

El 12 de febrero del 2015 la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera realizó el acto inaugural de su nueva terminal. Este es uno de los proyectos más importantes de la región, y que trajo consigo los siguientes beneficios.

- Atención de buques de mayor calado.
- La obra convierte a Puerto Caldera en el primero del país con capacidad para que grandes barcos tipo post-Panamax, es decir, aquellos buques con un calado de más de 13 metros y 210 metros de largo.
- Durante el año 2015 arribo por primera vez un buque portacontenedores con 3.000 TEUS y un buque granelero con 52.000 toneladas de granel.
- Es el única terminal especializada en gráneles en el país.
- Se dio una disminución en las tasas de ocupación de los demás puestos de atraque de Puerto Caldera.
- Reducción en los costos de importación asociados con el flete marítimo de mercaderías.
- Aumento en la cantidad de carga movilizada (ton/hora) en el Puerto de Caldera.
- 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.
- En este nuevo puesto de atraque se atienden buques de todo tipo, siendo prioritariamente los buques graneleros pero no exclusivos, lo que le otorga una mayor versatilidad al Puerto de Caldera.
- Aumento en el personal requerido para operar en la nueva Terminal, generando así nuevas fuentes de empleo en la zona.

- Aumento en los ingresos del Puerto, lo que representa mayor cantidad de recursos para invertir en la zona de Puntarenas.

A partir del 26 de junio de 2015, Puerto Caldera adopto un nuevo procedimiento de control y facilitación del movimiento de contenedores. A partir de esta fecha, se permite que los contenedores que arriben a las instalaciones portuarias sean enviados de forma directa a patio sin que se requiera que los mismos pasen obligatoriamente por un estacionamiento temporal. Con esta nueva modalidad se ha logrado:

- Un incremento en los niveles de control de la carga en aduana.
- Una mayor dinámica y facilitación del movimiento de carga.
- Una reducción de los costos logísticos para los operadores de comercio.
- Se han reducido los cuellos de botella en el interior del recinto portuario.
- Se han mejorado el tema de seguridad portuaria.
- Existe una mejora en la eficiencia de la operación portuaria como sistema.
- Mejora flujo vehicular dentro de la terminal.
- Menores tiempos de ciclo de atención del ciclo de buques.
- Menores tiempos de espera de en bahía de las naves.