



San José, 17 de setiembre del 2024
MIDEPLAN-DM-OF-0855-2024

Señor
Wagner Alberto Quesada Céspedes
Presidente Ejecutivo
Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)

Estimado señor:

Reciba un cordial saludo En atención al oficio CR-INCOP-PE-0542-2024 del 10 de septiembre de 2024 y cumpliendo con lo establecido en el punto 1.8 de las Normas Técnicas de Inversión Pública, se ha procedido al análisis de la información del proyecto “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera” registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) con el código 003238. A continuación se presenta el resumen de los puntos considerados:

- **Tipología del proyecto:** Formación de capital físico.
- **Objetivo general:** Brindar adecuados servicios portuarios a los usuarios del Puerto Caldera.
- **Descripción del proyecto**
El proyecto consiste en la remodelación de la infraestructura existente de Puerto Caldera. Lo anterior contempla tanto la demolición de obras existentes como la construcción de obra nueva. Entre las obras nuevas se encuentran: muelle general de carga, zona administrativa, mantenimiento y cargas peligrosas, zona reservada para almacenamiento de graneles, gates de acceso, zona reservada para ferrocarriles, muelle auxiliar y caminos de acceso. Las áreas por remodelar corresponden a área de almacenamiento de carga general y vehículos, muelle de contenedores, zona de almacenamiento de contenedores y muelle de graneles. El total de área proyectada entre obra nueva y obra a remodelar es de 510,020 m² y se desarrollará sobre fincas inmatriculadas, que pertenecen al Estado, y cuyos números de predio son los siguientes: 60206P00007500, 60206P00009900, 60206P00009800, 60206P00009700, 60206P00009500, y 60206V00000100. Una vez ampliado, el terminal portuario contará con una superficie total de 510,020 m², de los cuales 378,595 m² corresponden a remodelaciones y 131,425 m² a nuevas superficies ganadas al mar.¹
- **Vinculación con Planes**
El proyecto de modernización del Puerto Caldera tiene vinculación directa con el del Plan Nacional de Transportes 2011-2035 aprobado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y con el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico con énfasis en Puerto Caldera, aprobado por la Junta Directiva del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), en Acuerdo No. 1 de sesión 4212 del 18 de marzo del 2020 y por el Comité de Administración y Supervisión (CAS) del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) del MOPT, se acuerdo en Acta de Aprobación para Gestiones del PIT, CAS-016-2020 del 28 de enero del 2020 con los siguientes datos de referencia:

¹ Adaptado del documento INF-TEC-DT-DEA-0722-2024 del 18 de julio de 2024, para gestiones ante SETANA.



- Instrumento: Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035
 - i. Objetivo: Asegurar la modernización y adecuación de todas las redes de transporte a las necesidades país.
 - ii. Indicadores: Se analiza tráfico de carga de los puertos a nivel nacional.
 - iii. Meta: Modernización, mejora y ampliación de los puertos y la navegación para la correcta conservación y recuperación de las infraestructuras portuarias que se encuentran en estado deficiente de conservación. Incluyendo la recuperación de instalaciones de Puerto Caldera.

- Instrumento: Nombre: Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico 2020
 - i. Objetivo: El objetivo principal es preparar un Plan Maestro o plan de desarrollo de puertos para los puertos de la costa del pacífico de Costa Rica con énfasis en Puerto Caldera.
 - ii. Indicadores: Pronostico de volumen de carga y tráfico, capacidades requeridas,
 - iii. Meta: La modernización del Puerto Caldera es la solución que propone el Plan Maestro.

Adicionalmente, la modernización y ampliación del Puerto Caldera se alinean con el objetivo de política pública de Costa Rica de promover el crecimiento y el desarrollo económico. El puerto sirve como puerta de entrada crucial para el comercio internacional, facilitando la importación y exportación de bienes, lo que contribuye a la prosperidad económica general del país. Es así como se vincula con el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026, a través de:

- i. Intervención pública: Desarrollo y Modernización de Puerto Caldera según el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico
 - ii. Objetivo: Contar con un puerto competitivo en la región y atractivo para nuevos clientes, con las mejores condiciones en infraestructura, tecnología y seguridad.
 - iii. Metas anuales: 2023: 7% (2%prefctbilidad, 4%Factibilidad), 2025: 15% (5% Diseño final y 3% financiamiento) y 2026: 20% (5%Licitación y adjudicación)

- **Costo del proyecto**

El costo de inversión total del proyecto para la “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto” asciende a 587,315,926 dólares. La inversión se divide en inversión inicial, por un monto de 427,248,007 dólares que corresponde al período 2026-2029 y en reinversiones por un monto de 160,067,918 dólares, que corresponde al monto que deberá ejecutar el concesionario por concepto de reinversiones en los años posteriores. Asimismo, el Valor Actual de los Costos de Operación del proyecto ascienden a 719,717,715 dólares.

- **Beneficiarios del proyecto**

Costa Rica cuenta con una población que acaba de superar los 5 millones de personas. El principal nodo de población y consumo del país, conocido como GAM (Gran Área Metropolitana), y que incluye las ciudades de San José (la capital), Alajuela, Heredia y Cartago, aglutina cerca de 2,8 millones de personas, lo que supone más de la mitad del total de la población nacional. Se espera que la población total continúe creciendo a ritmo lento durante los próximos años, alcanzando los 5.4 millones de personas en 2030



y 5.6 millones en 2040; sin embargo, en el largo plazo, se prevé un estancamiento en estos valores e incluso un leve decrecimiento. De manera general, se considera que, dadas las características del proyecto, la población afectada es toda la sociedad costarricense, ya que todo el país se beneficiaría de la modernización del Puerto por la diversa gama de productos que se manejan a través de él. Sin embargo, la población objetivo son las cámaras del sector transporte e industrial en general, agencias marítimas y sus asociados, esto al reducirse los costos y agilizar tiempos. Algunos de ellos son:

- Pequeñas empresas que brindan servicios al puerto
- Cámara Costarricense de importadores de Granel (CACIGRA)
- Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado (UCCAEP)
- Cámara Nacional de Vapores y Armadores (Nave)
- Cámara Nacional de transportes de Carga. (CANATRAC)
- Cámara de exportadores de Costa Rica (CADEXCO)
- Transportistas
- Empleados de las cooperativas de estibadores

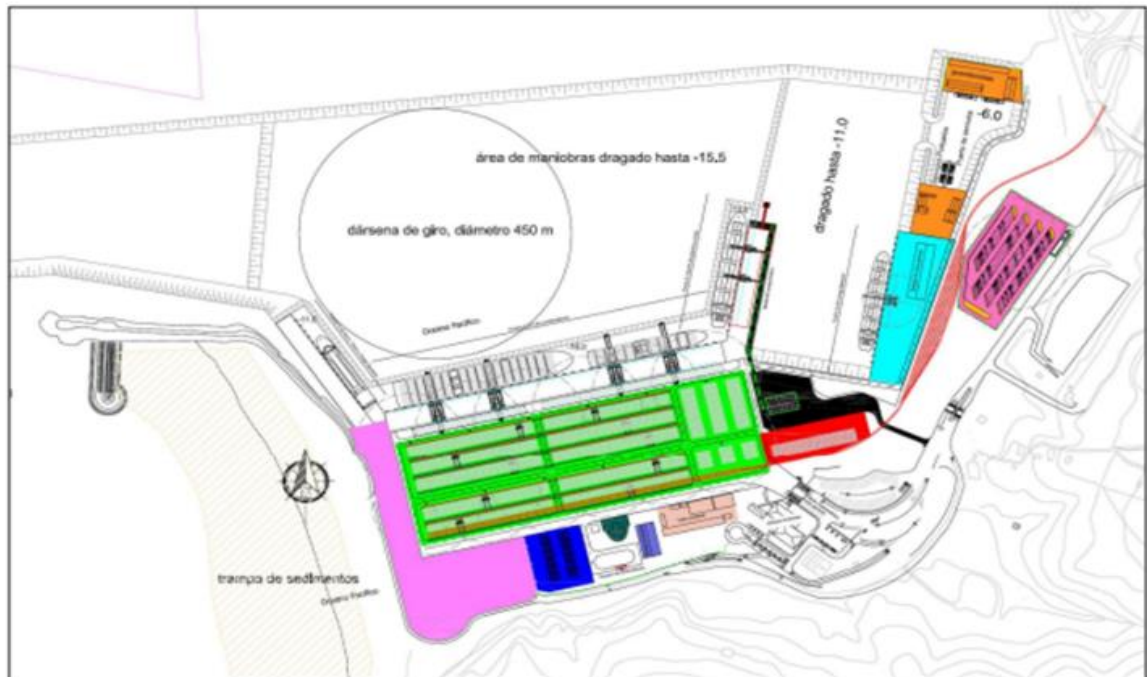
Todos ellos se beneficiarían con la mejoría en los servicios que se brindan, al incrementar la productividad, la disminución de tiempos de espera, entre otros, que implica una reducción de costos de las importaciones y exportaciones, haciendo más competitivos los productos tanto de importación (para el mercado interno), como de exportación (en los mercados internacionales), impactando directamente al desarrollo de la economía nacional.

- **Identificación de alternativas**

Se identificaron dos alternativas, la primera del Plan Maestro, y la segunda consiste en un nuevo Anteproyecto diseñado para cubrir la demanda calculada en el nuevo análisis de mercado realizado. La alternativa seleccionada por dar la mejor solución técnica a la demanda es la alternativa de un nuevo anteproyecto. A continuación se muestran las imágenes de las alternativas de solución.

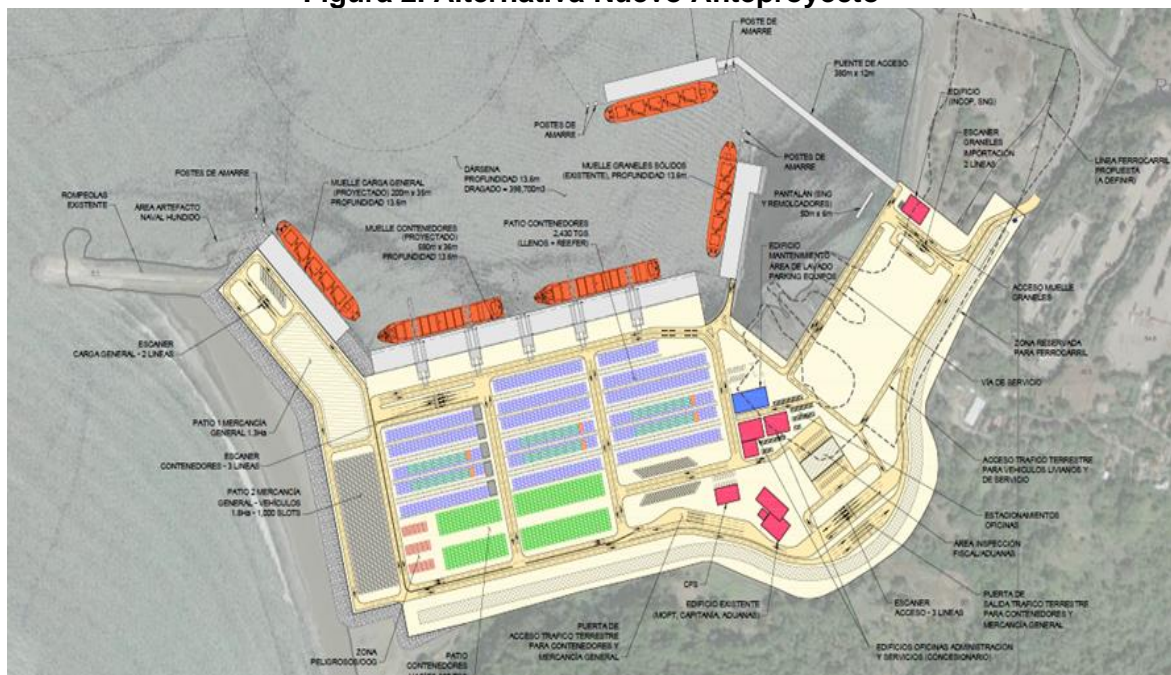


Figura 1. Alternativa Plan Maestro del Litoral Pacifico



Fuente: Estudio de Factibilidad Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera. INCOP, 26 de agosto 2024.

Figura 2. Alternativa Nuevo Anteproyecto



Fuente: Estudio de Factibilidad Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera. INCOP, 26 de agosto 2024.



La alternativa Nuevo Anteproyecto fue elaborado por la empresa IFC, International Fiance Corporation, Worls Bak Group contratada por el INCOP.

La selección de alternativa se hizo a través de una matriz multicriterio y la valoración de cada alternativa. Los criterios que se consideraron y la valoración en una escala de 1 a 5 se presentan en el siguiente cuadro.

Cuadro 1. Criterios y Resultados de Puntuación de las Alternativas

CRITERIOS	PESO RELATIVO (%)	PESOS RELATIVOS PROMEDIADOS			
		ALT Plan Maestro	ALT Anteproyecto	ALT Plan Maestro	ALT anteproyecto
Simplicidad de construcción	4,00	4	5	0,16	0,20
Proceso constructivo	4,00	5	5	0,20	0,20
Flexibilidad futura o cambios intermedios	8,00	5	4	0,40	0,32
Tiempo de inactividad operacional	3,00	4	3	0,12	0,09
Eficiencia para el manejo de la carga	11,00	4	5	0,44	0,55
Accesibilidad Terrestre	3,00	4	5	0,12	0,15
Accesibilidad náutica	4,00	4	5	0,16	0,20
Áreas reclamadas y paisaje	4,00	5	5	0,20	0,20
Impactos ambientales	8,00	5	5	0,40	0,40
Percepción social	3,00	5	5	0,15	0,15
CAPEX	21,00	4	5	0,84	1,05
OPEX	10,00	5	5	0,50	0,50
Inversión	5,00	5	5	0,25	0,25
Construcción	4,00	4	4	0,16	0,16
Institucional	8,00	5	5	0,40	0,40
TOTAL	100,00			4,50	4,82

Fuente: Estudio de Factibilidad Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera. INCOP, 26 de agosto 2024.

Ambas alternativas cumplen con los criterios en material legal, institucional y administrativa, pero la Alternativa del Plan Maestro no cumple con los criterios técnicos suficientes para satisfacer la demanda en el escenario optimista.

- **Resultados esperados**

Los resultados esperados del proyecto se presentan en la siguiente cuadro de acuerdo a los objetivos específicos.



Cuadro 2. Resultados Esperados del Proyecto

OBJETIVO ESPECÍFICO	RESULTADO ESPERADO
<p>Desarrollar infraestructura y equipamiento adecuado</p> <p>Muelle de carga general y ro-ro:</p> <ul style="list-style-type: none">• Construcción de nuevo muelle (longitud 250m, profundidad 13.6m).• Nuevos patios:• 1.3 ha para carga fraccionada.• 1.8 ha para estacionar 1,000 vehículos.• 2 grúas móviles tipo MHC para operación en muelle. <p>Muelle de contenedores:</p> <ul style="list-style-type: none">• Nuevo frente de atraque 80m hacia el mar, paralelo a los muelles 1, 2 y 3 (longitud 580m, profundidad 16.7m).• Ampliación patio contenedores: 15 bloques RTG y 840 enchufes reefer.• 4 grúas STS.• 21 RTG, 8 EHC y 26 TT para operación en patio.• Pavimentación de viales y patios. <p>Muelle de graneles:</p> <ul style="list-style-type: none">• Dos nuevos postes de amarre para facilitar amarre seguro de los buques.• Construcción de segundo puesto de atraque.• Nueva explanada para almacenes y para accesos y viales independientes para camiones graneleros.• Escaneo del 100% de la carga de importación y de exportación• Tres grúas MHC para descarga en el muelle existente y dos tolvas para cada grúa. <p>Antepuerto y edificios auxiliares:</p> <ul style="list-style-type: none">• Área de estacionamiento de camiones.• Viales de circulación de entrada y salida.• Nuevas gates de acceso.• Edificio INCOP, plantel del MOPT, Capitanía e instalaciones de Guardacostas	<ul style="list-style-type: none">• Capacidad mayor del Puerto para atender volumen que alcance: -748,700 TEU -3 millones de toneladas de graneles -45,000 vehículos -895,000 toneladas de carga general• Atender barcos de mayor calado de hasta 370m de eslora.• Capacidad de infraestructura y equipamiento para una utilización del sitio de no más del 75%• Capacidad de descarga de 5.0 mmt/año en graneles.• Rendimiento de (des)carga de 63.75 box/hora en contenedores.
<p>Realizar dragado para recibir buques de mayor calado</p>	<ul style="list-style-type: none">• Dragado de capital (trampa de arena) al sur del rompeolas, aumentando la capacidad de almacenamiento en aproximadamente 800,000 m3 sin necesidad de ampliar el rompeolas.
<p>Implementar medidas de mitigación ambiental y social</p>	<ul style="list-style-type: none">• Desarrollar 36 planes de manejo ambiental y social que por lo menos incluya los siguientes: plan de gestión del agua, plan de gestión de minimización de residuos, plan para el control de emisiones y calidad del aire, plan de monitoreo ambiental, plan de manejo de la biodiversidad, plan de salud y seguridad en el trabajo para los trabajadores, plan de relacionamiento con las partes interesadas, plan de contratación y gestión de mano de obra local.



OBJETIVO ESPECÍFICO	RESULTADO ESPERADO
	<ul style="list-style-type: none"> Un puerto con especificaciones técnicas para atender medidas de mitigación y adaptación al cambio climático.

Fuente: Estudio de Factibilidad Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera. INCOP, 26 de agosto 2024.

- **Aval técnico**

El aval técnico fue emitido por el señor Victor Anibal Morales Figueroa, Jefe de la Unidad Técnica de Supervisión y Control (UTSC) del INCOP, el 4 de setiembre de 2024, el cual tiene validez un año.

El aval certifica que la formulación y evaluación del proyecto Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera con código del BPIP 003238 en la etapa de Factibilidad:

- Cumple con los requisitos establecidos en las Normas Técnicas de Inversión Pública, Guía general de identificación, formulación y evaluación de proyectos de inversión pública, emitidas por MIDEPLAN.
- El estudio de preinversión en etapa Factibilidad fue aprobado por la Junta Directiva del INCOP mediante acuerdo N° 2 en la sesión 448 celebrada el 4 de setiembre de 2024; asimismo la UTSC considera que los contenidos del informe son correctos y este informe fue realizado de acuerdo con las mejores prácticas en la materia que se trate.
- De acuerdo con los resultados del estudio, el proyecto debe continuar con el desarrollo de la etapa Licitación Mayor conforme a su ciclo de vida.

- **Aval sectorial**

Emitido por el señor Mauricio Batalla Otárola, Ministro de Obras Públicas y Transportes, mediante el oficio DM-2024-2213 del 9 de setiembre del 2024, con base al informe de la Secretaria Sectorial SPS-2024-739 del 9 de setiembre de 2024. Este aval sectorial cuenta con una vigencia de un año a partir de su emisión.

Dicho aval e informe tomaron de referencia el oficio DVMP-2024-507 con fecha 5 de setiembre de 2024 de la División Marítima Portuaria del MOPT, en donde se indica que *“no encuentra objeción alguna para que su estimable persona otorgue el aval sectorial al proyecto por las siguientes razones:*

“...4. Este cambio de modelo de gestión "BOT" por uno "DBOT" que incluye diseño, conlleva, por defecto, una redistribución del esquema de riesgos entre las partes, que en la mayoría de los casos resulta favorable para la Administración, si se maneja adecuadamente desde el pliego del concurso y en el contrato de concesión, lo cual también fue objeto de discusión en su momento con el Consultor, el cual se comprometió a garantizar un esquema de riesgos correcto, apegado a esta modalidad de gestión de la concesión, donde el riesgo del diseño, incluyendo los antecedentes técnicos, que podrían significar cambios a la propuesta ofertada, es asumido por completo por el adjudicatario.



Lo anterior, en apego a lo que se indica en el inciso j) del artículo 24 de la citada Ley No. 7762, relacionado con el contenido del cartel, que reza:

"... El cartel de licitación deberá establecer: ...

j) La forma en que se distribuirán entre las partes los **riesgos del proyecto**. Esta distribución servirá para establecer las obligaciones y responsabilidades de cada una de ellas en la ejecución el contrato de concesión, así como en sus diferentes etapas." **El resaltado es propio.**

5. De conformidad con lo anterior, el modelo de gestión "DBOT" admite que los estudios técnicos definitivos que dan soporte al diseño de las obras sean elaborados por el propio concesionario, quien entonces deberá asumir el riesgo de los resultados y de cualquier cambio que deba realizar en su propuesta técnica de oferta, a la finalización de estos estudios. El Consultor (IFC) deberá enfatizar esto en el esquema de distribución de riesgos del cartel de licitación.

6. Posterior a la valoración que hizo esta División al estudio de prefactibilidad, el consultor incorporó en la etapa de factibilidad una serie de estudios técnicos adicionales de referencia, que vienen a dar mayor respaldo a la alternativa seleccionada por INCOP, que sirve de punto de partida para el concurso de la licitación para la concesión de Puerto Caldera.

7. Esta modalidad de gestión de concesiones no es nueva en el país, pues una similar fue empleada en la concesión de la TCM en Puerto Moín..."

- **Viabilidad ambiental potencial**

La Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA) otorgó la viabilidad ambiental potencial al proyecto mediante RESOLUCIÓN N° 1574-2024-SETENA del 06 de setiembre de 2024.

- **Indicadores de rentabilidad financiera**

- Valor Actual Neto (VAN) es 44,664,637 dólares.
- Valor Anual Equivalente (VAE) es 3,660,345 dólares.
- Tasa Interna de Retorno (TIR) es 7.98%.

Como el VAN resultante es mayor que cero y la TIR es superior a la TREMA (7.26%), se considera que el proyecto es rentable sobre el coste de la inversión, por lo que su ejecución es conveniente.

- **Indicadores económico-social**

- Valor Actual Neto Económico (VANE) es 1,680,023,952 dólares.
- Valor Anual Económico Equivalente (VAEE) es 153,618,319 dólares.
- Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) es 27.12%.
- Relación Beneficio/Costo 2.83.

De acuerdo al resultado de los indicadores económico-social, el proyecto es rentable desde la perspectiva de la sociedad y se espera que por cada dólar invertido en el proyecto se generen 2.83 dólares en beneficios.



- **Requisitos de acuerdo con la Normativa**

El proyecto cumple con el Decreto 43251-PLAN y con las Normas Técnicas de Inversión Pública.

En este marco, se emite la declaratoria de viabilidad del proyecto “Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera” registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) con el código 003238.

Asimismo, se indica que, si la aprobación de los riesgos fiscales o estructuración por parte del Ministerio de Hacienda o el proceso de concesión genera modificaciones al estudio de factibilidad, el mismo debe actualizarse y presentarse de nuevo para los temas de seguimiento, de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente y en el Lineamiento Metodológico para optar por la modalidad de Contratación de Asociaciones Público Privadas (APP).

Agradezco considerar que los proyectos deben actualizarse tomando en cuenta las Normas Técnicas de Inversión Pública y la Directriz 084-MIDEPLAN.

Con las muestras de mi consideración y estima.

Atentamente

Laura Fernández Delgado
Ministra a.i
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica

SAC/JSJ/FTM/AUR/SNC

C.

Sr. Jeison Carranza Villalobos, Subgerente, Gerencia General. Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico. INCOP.

Sr. Francisco Tula Martínez, Director Área de Inversiones. MIDEPLAN.

Sra. Johanna Salas Jiménez, Jefatura Unidad de Inversiones Públicas. MIDEPLAN.

Archivo.