

UNIVERSIDAD LATINOAMERICANA DE CIENCIA y
TECNOLOGÍA - ULACIT

PROGRAMA DE DOCTORADO EN CIENCIAS ECONÓMICAS
Y EMPRESARIALES
(PROLACE)

TESIS DE DOCTORADO

MODERNIZACIÓN PORTUARIA FORMULACIÓN TÉCNICO-
ECONÓMICA PARA UN MODELO DE
CONCESIONES PARA COSTA RICA

LEOPOLDO SANTIBAÑEZ JARA

San José, Costa Rica
Agosto, 2004

TRIBUNAL EXAMINADOR

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD LATINOAMERICANA DE
CIENCIA Y TECNOLOGÍA-ULACIT

(RECTOR)

MBA. GONZALO VILLALTA GEWURTZ
DIRECTOR DE PROGRAMA DE POSTGRADO

AUTORIDADES DEL DOCTORADO

DR. RODOLFO TACSAN CHEN
(PROFESOR TUTOR)

DR. DENIS VILALOBOS ARAYA
(LECTOR)

DR. MARCOS MOYA NAVARRO
(LECTOR)

DEDICATORIA

*A los marinos de ayer hoy y de siempre
que vivimos mirando desde cubierta los
puertos o la costa, como la esperanza
última antes de quemar las naves.*

*Y a mi tripulación esencial Rosa Maria,
Joaquín, Martina y Valentina*

AGRADECIMIENTOS

Por la millas recorridas desde el torrencial y gélido Pacífico Sur en Valparaíso al mágico Caribe en Limón; no puedo sino resaltar los innumerables amigos, desde los fugaces, hasta aquellos fundamentales y necesarios de toda existencia humana.

ABSTRACT

The hereby research, aside from fulfilling a lifelong dream, also meets a graduation requirement of the Latin American Economics and Business Program in the attainment of a Doctorate degree in Economics and Business, with emphasis in Economics.

The study is developed from a Costa Rican maritime-port perspective, in a country located in Central America with a great geographic, political and cultural diversity, whose potential maritime reality is embedded between two oceans that connect the world's productive poles between Europe and Asia.

Overwhelming progress, global trade and an array of international agreements and treaties compel to cut loose the paradigms of poverty and isolation in which people who inhabit the coastal areas of the Costa Rican Atlantic and Pacific still experience today.

The modernization of Costa Rica's ports, from a technical-economic standpoint, is the topic of this research paper. Its purpose is to develop perception models and management indicators to achieve world-class ports.

Nonetheless, the scientific contribution of this research to society is to embark on a journey so that Costa Rica and Costa Ricans alike can look on to the sea and find in it the answers to the twenty-first century.

PRESENTACIÓN

La investigación realizada además de concluir con un antiguo anhelo de escribir parte de mis sueños a la vez satisface el requisito de graduación del Programa Latinoamericano de Ciencias Económicas y Empresariales para alcanzar el grado de Doctor en ciencias Económicas y Empresariales con énfasis en Economía.

El trabajo se desarrolla en la perspectiva Marítimo-Portuaria de Costa Rica, país ubicado en el centro de América con una gran diversidad geográfica, político y cultural, cuya realidad marítima está enclavada entre dos océanos que conectan los polos productivos del mundo entre Europa y Asia.

El inevitable progreso, el comercio interno y el amplio espectro de acuerdos y tratados internacionales obligan a romper los paradigmas de miseria y marginalidad en que hoy viven las personas que pueblan las zonas costeras del Atlántico y Pacífico costarricense.

La modernización de sus puertos es el tema de la presente investigación cuyo análisis se desarrolla bajo un prisma técnico-económico. Esto nos evolucionar desde modelos de percepción a gestión de indicadores para lograr alcanzar puertos de clase mundial.

Sin embargo el aporte científico de esta investigación a la sociedad, la idea es iniciar un camino de discusión para que Costa Rica y los costarricenses miren hacia el mar y encuentren en él las respuestas del siglo veintiuno.

CARTA DE PROPIEDAD INTELECTUAL

29 de julio del 2004

Señores
Unidad de Posgrado
Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología
ULACIT
San José

DECLARACIÓN JURADA

Bajo la fe de juramento declaro que este trabajo es de mi propia autoría y que en él no he reproducido como si fuera mío, total o parcialmente, lo expresado por otras personas en libros o documentos impresos o no; sino que he destacado entre comillas los textos transcritos y he consignado los datos del autor y su obra.

Con las muestras de mi más alta consideración y estima, me suscribo.

Cordialmente,

LEOPOLDO SANTIBAÑEZ JARA
PASAPORTE No. 6.665.187-8
Chile

CARTA DE FILOLOGÍA

San José, 11 de mayo, 2004

Señor

Gonzalo Villalta Gerutz; MBA

Director de Postgrados

Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología (ULACIT)

San José

Estimados señores:

Me complace informarles que he procedido a la revisión filológica del trabajo de investigación (Tesis Doctoral) titulado: "Modernización Portuaria. Formulación Técnico-Económica para un Modelo de Concesiones en Costa Rica", cuyo autor es el señor Leopoldo Santibáñez Jara.

Fueron realizadas las correcciones correspondientes en cuanto a estilo, redacción, ortografía, vicios de dicción, enfoques idiomáticos y otros más, de conformidad con las normas de la Real Academia Española.

Atentamente,



Licda. Ofelia María Vargas Jiménez

**Incorporada al Colegio de Profesores y Licenciados en Ciencias, Arte,
Letras y Filosofía. Carné #006310**

**Autorizada mediante oficio N° 1-0128-97 de 26-09-97 de la ART
(Administración Regional Tributaria de San José)**

ÍNDICE GENERAL

	<u>PAGINA</u>
Tribunal Examinador.....	ii
Dedicatoria.....	iii
Agradecimiento.....	iv
Abstract (Presentación).....	v
Carta de Propiedad Intelectual.....	vii
Carta de Filología.....	viii
<u>CONTENIDO</u>.....	ix
INTRODUCCIÓN.....	1
<u>CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</u>.....	5
1.1 Introducción.....	6
1.1.1 Fines prioritarios de la investigación.....	8
1.1.2 Propósitos primarios de la investigación.....	9
1.2 Definición del problema.....	10
1.3 Objetivo general y específicos de la investigación.....	16
1.3.1 Objetivo general.....	16
1.3.2 Objetivos específicos.....	16
1.4 Hipótesis.....	17
1.5 Definición de las variables a investigar.....	18
1.6 Alcances de la investigación.....	19

<u>CAPITULO II:</u> MARCO TEÓRICO.....	20
2.1 Introducción.....	21
2.2 Comercio mundial.....	25
2.2.1 Cambios actuales en el comercio mundial.....	26
2.2.2 Reglamentación en el desarrollo del comercio internacional.....	27
2.2.3 Transporte marítimo internacional.....	29
2.2.4 ¿Qué es el transporte multimodal?	31
2.2.5 ¿Qué es un operador multimodal?	31
2.2.6 Tipos de OTM.....	34
2.2.6.1 OTM-Operadores de buques (OTM-OB´s).....	34
2.2.6.2 OTM-No operadores de buques (OTM-NOB´s).....	34
2.2.7 Acuerdos internacionales del contrato marítimo.	34
2.2.8 Puertos en una economía globalizada.....	36
2.2.9 Las nuevas tendencias del papel de los puertos en una economía globalizada.....	37
2.2.10 Situación de los principales puertos de América Latina.	38
2.2.11 Concepto de modernización portuaria.....	41
2.2.12 Cambio en la infraestructura del transporte marítimo.....	43
2.2.13 Cambio en infraestructura de los puertos.....	44
2.2.14 Situación portuaria latinoamericana.....	47
2.2.15 Papel del Estado en América Latina ante la nueva tendencia.....	48
2.2.16 Comercio de Costa Rica.....	49
2.2.17 Inserción de Costa Rica a las tendencias del Comercio Mundial.....	50
2.2.18 Cambios actuales del Comercio en Costa Rica.....	51
2.2.19 Evaluación de la política comercial de Costa Rica.....	52
2.2.20 Puertos de Costa Rica.....	53
2.2.21 Puertos de la vertiente del Caribe.....	53
2.2.21.1 Puerto Limón.....	53
2.2.21.2 Puerto Moín.....	56
2.2.22 Puertos de la vertiente del Pacífico.....	57
2.2.23 Marco institucional portuario.....	61

2.2.24	Ministerio de Obras Públicas y Transporte.....	61
2.2.25	Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales.....	62
2.2.26	Dirección General de Transporte Marítimo.....	62
2.2.27	Dirección General de Planificación y Departamento de Proyectos y Planos.....	63
2.2.28	Consejo Portuario Nacional.....	63
2.2.29	Marco legal general para los puertos de Costa Rica.....	63
2.2.30	La Facultad Reglamentaria.....	65
2.2.31	La Centralización.....	67
2.2.32	La Descentralización.....	68
2.2.33	La Desregulación.....	69
2.2.34	Limitaciones de crecimiento en puertos de Costa Rica.....	70
2.2.35	Opciones de participación mixta (público y privado) en la reestructuración de los puertos.....	72
2.2.36	Constitución Política.....	72
2.2.37	Acerca de los contratos administrativos.....	75
2.2.37.1	Gestión interesada.....	75
2.2.37.2	Concesión de servicios portuarios.....	76
2.2.37.3	Concesión de obras públicas con servicios públicos (BOT).....	76
2.2.38	El papel del Estado.....	77
2.2.39	Repercusión de la reestructuración de los puertos.....	77
2.2.40	Sector económico.....	78
2.2.41	Sector político.....	79
2.2.42	Sector social.....	81
2.2.43	Análisis FODA de los puertos de Costa Rica.....	81
2.2.43.1	Análisis FODA, complejo portuario Limón-Moín.....	81
2.2.44	Análisis de los puertos de Costa Rica.....	89
2.2.44.1	Fortalezas presentes de los puertos de Costa Rica.....	89
2.2.44.2	Debilidades Presentes en los Puertos de Costa Rica.....	90
2.2.44.3	Oportunidades que se pueden proyectar para los puertos de Costa Rica.....	91
2.2.45	Puertos de transferencia en México.....	92

2.2.46 Tendencias recientes del transporte marítimo internacional y de los puertos.....	94
2.2.46.1 Las Mega tendencias marítimas: El contenedor de los buques y las terminales.....	95
2.2.46.2 Alianzas y fusiones: Hacia la concentración en el transporte marítimo internacional.....	96
2.2.46.3 Hacia una red global de puertos.....	98
2.2.46.4 La ubicación de los puertos en relación con los principales ejes marítimos.	101
<u>CAPITULO III: METODOLOGÍA.....</u>	105
3.1 Introducción.....	106
3.2 Objetivos de la investigación.....	110
3.3 Definición de las variables a investigar.....	111
3.4 Variables a investigar.....	111
3.4.1 Variables dependientes (Explicativas).....	113
3.4.2 Variables independientes.....	115
3.5 Tipo de investigación.....	116
3.5.1 Tipos de análisis practicados.....	117
3.5.2 Limitaciones experimentadas en el estudio.....	119
3.6 Universo del estudio.....	119
3.7 Fuentes de información.....	120
3.7.1 Fuentes primarias.....	121
3.7.2 Fuentes secundarias.....	122
3.8 Sujeto u objeto de estudio.....	123
3.9 Técnicas de obtención de la información.....	123
3.9.1 Técnicas de observación y discusión.....	124
3.9.2 Técnicas de consulta en materiales.....	124
3.9.3 Técnicas vía entrevistas.....	124
3.9.4 Técnicas de investigación de otras experiencias.....	125
3.10 Estado de la cuestión.....	125
3.11 Flujograma de investigación.....	129

<u>CAPITULO IV: DIAGNOSTICO DE LA MODERNIZACIÓN PORTUARIA</u>	
EN AMÉRICA LATINA.....	130
4.1 Introducción.....	131
4.2 HUBS mundiales de logística para contenedores.....	134
4.2.1 Chile.....	138
4.2.1.1 Participación de los privados y licitación en Chile.....	140
4.2.1.1.1 Reforma legal.....	140
4.2.1.1.2 Inversión y competencia.....	140
4.2.1.1.3 Ley 19542 que permite la participación del sector privado en los puertos.	141
4.2.2 México.....	149
4.2.2.1 Los puertos mexicanos en el contexto global.....	151
4.2.2.1.1 Evolución y dinamismo de la carga en contenedores en los puertos mexicanos.....	152
4.2.2.1.2 Ámbito espacial en la obtención de carga de los puertos.....	156
4.2.2.1.3 Integración modal de los puertos mexicanos.....	158
4.2.3 Uruguay.....	164
4.2.4 Venezuela.....	166
4.2.5 Brasil.....	169
4.2.6 Perú.....	171
4.2.6.1 Proceso de concesión de puertos -Perú.....	171
4.2.6.1.1 El caso de la concesión de Matarani.....	173
4.2.6.1.2 Bases para un plan de desarrollo portuario.....	176
4.2.7 Colombia.....	180
4.2.7.1 Localización de zonas portuarias.....	180
4.2.7.2 Actividades del sector servicios, transporte marítimo de Colombia.....	181
4.2.8 Argentina.....	184
4.2.8.1 Concesión de puerto Nuevo de Buenos Aires una experiencia de concesiones en el cono sur de América.....	187
4.2.8.2 Características del puerto de Buenos Aires.....	188

4.2.8.3 Efecto de la regulación sobre la competencia.....	190
4.2.8.3.1 Integración horizontal.....	190
4.2.8.4 Concepto de modernización portuaria.....	193
<u>CAPITULO V:</u> ANÁLISIS DE RESULTADOS	195
5.1 Análisis de gestión financiera y administrativa.....	196
5.1.1 Indicador de gestión económica (IGA).....	196
5.1.1.1 Puertos a analizar.....	196
5.1.1.1.1 Puertos de Chile.....	196
5.1.1.1.2 Puertos de Costa Rica.....	216
5.2 Análisis de gestión en eficiencia de infraestructura.....	221
5.2.1 Indicador de eficiencia en infraestructura (IEI).....	221
5.2.2 Eficiencia portuaria y la importancia del tiempo de estadía en puertos para el transporte marítimo.....	221
5.2.3 Factores básicos del transporte y la construcción de un modelo matemático para definir la eficiencia portuaria.....	222
5.2.4 El factor tiempo en la operación portuaria.....	225
5.2.5 Análisis del tiempo de estadía de naves en puertos y la velocidad de manipulación de carga.....	227
5.2.6 Sensibilización del modelo.....	229
5.2.7 Análisis de sensibilidad con carga limitada.....	232
5.2.8 Diseño de una flota de buques y su relación con la velocidad de manipulación de carga.	233
5.2.9 Análisis adicionales para el índice de eficiencia de infraestructural.....	236
5.3 Análisis de gestión operacional.....	239
5.3.1 Indicador de gestión operacional (IGA).....	239
5.3.1.1 Introducción.....	239
5.3.2 Indicador: Naves atendidas en puerto.....	240
5.3.3 Indicador: Tasas de ocupación por puesto de atraque.....	243
5.3.4 Indicador: Tiempo de estadía en atracadero (Horas).....	245
5.3.5 Indicador: Tiempo de espera (Horas).....	247
5.3.6 Indicador: Tonelaje de registro bruto (TRG).....	249

5.3.7 Indicador: Tonelaje o carga total.....	251
5.3.8 Indicador: Rendimiento en manejo de carga.....	253
5.3.9 Indicador: Tráfico de carga embarcada.....	255
5.3.10 Indicador: Operacional tiempo general en puerto.....	257
5.3.11 Indicador: Tiempo efectivo de trabajo por nave.....	260
5.3.12 Indicador: Número medio de cuadrillas.....	262
5.4 Análisis comparativo de indicadores PIB/TEU'S.....	264
5.5 Comprobación de hipótesis.....	267
<u>CAPITULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</u>	272
Conclusiones y Recomendaciones.....	273
GLOSARIO.....	286
BIBLIOGRAFÍA.....	297
Libros.....	298
Artículos y Revistas.....	302
Electrónica (Internet)	303
ANEXOS.....	304
Ley general de concesión de obras públicas con servicios públicos de Costa Rica.....	305

ÍNDICE DE CUADROS

<u>CONTENIDO</u>	<u>PAGINAS</u>
CUADRO No. 1 Principales puertos de transferencia globales y regionales por región geográfica, 1999.....	100
CUADRO No. 2A Análisis de practica sobre la eficiencia portuaria representada por el IEP (índice de eficiencia portuaria).....	107
CUADRO No. 2B Análisis de practica sobre la eficiencia portuaria representada por el IEP (índice de eficiencia portuaria).....	108
CUADRO No. 2C Análisis de practica sobre la eficiencia portuaria representada por el IEP (índice de eficiencia portuaria).....	109
CUADRO No. 3 Puertos de costa rica con la participación porcentual en transferencia de carga (contenedores, graneles y otros).....	120
CUADRO No. 4 Transferencia de contenedores en puertos de Latinoamérica.....	136
CUADRO No. 5 Puertos mexicanos: carga en contenedores, por litoral, 1988-2000.....	153
CUADRO No. 6 Puerto de Manzanillo, México: Evolución de los operadores marítimos de líneas regulares, 1985-2000.....	159
CUADRO No. 7 Puerto del golfo de México: rutas de servicios directos de contenedores.....	161
CUADRO No. 8 Puertos del pacífico mexicano: rutas de servicios directos de contenedores.....	162
CUADRO No. 9 Movimientos generales de carga en puertos 1992-1999.....	170
CUADRO No. 10 Comparativo ratios rendimiento embarque y descarga x tipo de carga.....	175
CUADRO No. 11 Volumen de carga Matarani.....	175
CUADRO No. 12 Marina mercante, 1995.....	181
CUADRO No. 13 Participación en el mercado de servicio a las cargas en contenedores.....	191
CUADRO No. 14 Capacidad instalada de las terminales de contenedores en buenos aires.....	192
CUADRO No. 15 Información base del modelo.....	229
CUADRO No. 16 <i>Simulación 1:</i> Velocidad de manipulación de carga variable.....	231
CUADRO No. 17 <i>Simulación 2:</i> Comparación de tonelaje transportado.....	233
CUADRO No. 18 <i>Simulación 3:</i> Entre flota y velocidad de manipulación de carga.....	234
CUADRO No. 19 <i>Simulación 4:</i> Entre flota y velocidad de manipulación de carga.....	234
CUADRO No. 20 Resultado de simulación y análisis de flota.....	235
CUADRO No. 21 Naves atendidas en puerto Limón-Moín.....	240
CUADRO No. 22 Naves atendidas en PORTSAI.....	240

CUADRO No. 23	Tasas de ocupación por puesto de atraque (promedio del periodo, en porcentaje).....	243
CUADRO No. 24	Tasa de ocupación por puerto de atraque. Portsai (puerto San Antonio y concesiones) promedio del periodo en puertos.....	243
CUADRO No. 25	Puerto Limón-Moín: tiempo de estadía en atracadero (horas).....	245
CUADRO No. 26	Portsai. Tiempo de estadía en atracadero (horas).....	245
CUADRO No. 27	Limón-Moín: Tiempo de espera (horas).....	247
CUADRO No. 28	Portsai. Tiempo de espera (horas).....	247
CUADRO No. 29	Limón-Moín: Tonelaje de registro bruto (trg).....	249
CUADRO No. 30	Portsai: Tonelaje de registro bruto (trg).....	250
CUADRO No. 31	Limón-Moín: Tráfico de carga total (toneladas métricas).....	251
CUADRO No. 32	Portsai: Tráfico de carga total (toneladas métricas).....	252
CUADRO No. 33	Limón-Moín: Rendimiento en manejo de carga (tonelaje por hora nave de estadía en atracadero).....	253
CUADRO No. 34	Portsai: Rendimiento en manejo de carga (tonelaje por hora nave de estadía en atracadero).....	254
CUADRO No. 35	Limón-Moín: Trafico de carga embarcada (toneladas métricas).....	255
CUADRO No. 36	Portsai: Trafico de carga embarcada(toneladas métricas).....	256
CUADRO No. 37	Limón-Moín: Tiempo general en puerto (horas).....	258
CUADRO No. 38	Portsai: Tiempo general en puerto (horas).....	258
CUADRO No. 39	Limón-Moín: Tiempo efectivo de trabajo por nave (horas).....	261
CUADRO No. 40	Portsai: Tiempo efectivo de trabajo por nave (horas).....	261
CUADRO No. 41	Limón-Moín: Número medio de cuadrillas.....	263
CUADRO No. 42	Portsai: Número medio de cuadrillas.....	263
CUADRO No. 43	Cuadro de pib y teus por puerto.....	265

ÍNDICE DE TABLAS

CONTENIDO	PÁGINAS
Tabla 1. Análisis FODA: entorno externo.....	82
Tabla 2. Análisis FODA: entorno tecnológico.....	84
Tabla 3. Análisis FODA: entorno jurídico y administrativo.....	85
Tabla 4. Análisis FODA: entorno social.....	87
Tabla 5. Análisis FODA: entorno político e institucional.....	88

ÍNDICE DE MAPAS

<u>CONTENIDO</u>	<u>PÁGINAS</u>
Mapa no. 1 Puertos mexicanos en el contexto de los ejes marítimos interoceánicos.....	102
Mapa no. 2 Puertos del golfo de México: movimiento de carga en contenedores, 2000 (teus)....	154
Mapa no 3 Puertos del Pacífico mexicano: movimiento de carga en contenedores, 2000 (teus)..	155

ÍNDICE DE FIGURAS

<u>CONTENIDO</u>	<u>PÁGINAS</u>
Figura 1. Variación en el número de buques de la flota, al variar la velocidad de manipulación de carga en la línea.....	235
Figura 2. Análisis del pib (billones de dólares) por país.....	265
Figura 3. Análisis de teus por país.....	266
Figura 4. Análisis de pib/teus por país (gráfico de dispersión).....	266

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

A los quinientos años de su descubrimiento, la historia de nuestra América está ligada al mar y a sus puertos. El desarrollo de las nacientes ciudades costeras y la posterior evolución de sus habitantes y sus culturas, diseñaron una actividad de sobre vivencia en sus comienzos, para luego constituirse, desde la antigüedad, en el comercio marítimo internacional. Sin embargo, la gran actividad de comercio en América y el pasar de los años, no pudo revertir que nuestros puertos, como centros de desarrollo, siguieran concentrando, a través de los siglos, bajo niveles de crecimiento económico y una paupérrima condición de sobre vida.

Esta misma historia nos revela que el desarrollo de estos puertos, estuvo siempre a merced de los intereses de poder, fuesen éstos centralizados, foráneos o mercantilistas, quienes desconectaban a esas áreas de sus legítimos patrimonios culturales y políticos.

El Caribe costarricense y el Pacífico Central, concentran hoy los principales puertos de este país: Limón-Moín (Provincia de Limón) y Caldera (Provincia de Puntarenas). Ambos, por esa misma historia, son regiones pobres, subexplotadas en sus recursos costeros y riquezas marinas. Hoy privilegian lo artesanal y turístico debido a la gran belleza natural de su geografía.

El siglo ha pasado por Costa Rica y sus riberas con importantes movimientos cívico – sindicales, que más allá de traer el ansiado progreso, ha generado la incertidumbre de los inversionistas ante períodos de inestabilidad social, falta de desarrollo y tecnología (recursos hídricos, comunicaciones, entre otros); todo se traduce entonces en una pérdida de perspectivas futuras, y de energías necesarias para crear el desarrollo, siempre esperado por los lugareños, decantando en una apatía permanente y la consecuente pérdida de la actividad creadora.

No obstante lo anterior, los puertos de Costa Rica han tenido una gran importancia desde el siglo XIX, sea con la bonanza del café, la increíble aventura con la exportación de tabaco o hasta nuestros días con el mercado del banano y la piña. Estos cultivos y sus

exportaciones están inseparablemente unidos a la historia social y económica de Costa Rica.

El nuevo esquema económico global que se plantea el presente siglo, se deriva de la expansión universal del neo-liberalismo, también denominados modelos de liberalización de los mercados o modelo social de mercado. Estos modelos comenzaron con mayor fuerza a implementarse en los años ochentas apoyados por las escuelas de Economía en Universidades de Chicago, Harvard, entre otras.

En este ámbito, las señales del mercado de los últimos tiempos dan a los gobiernos, los indicadores para que dejen de operar los puertos, sólo con objetivos socio-políticos. Esto implica que se deben dejar de subvencionar las costosas operaciones carentes de tecnologías, sujetas a las demandas monopolizadoras de los sindicatos, que paso a paso institucionalizan la ineficiencia.

La participación del sector privado, sea vía capitales nacionales o externos, en las empresas del sector público, crea las bases de competencia, de modo que redunde en la reducción de costos y la mejora continua de los bienes y servicios.

Los gobiernos paulatinamente han buscado la participación privada en las actividades portuarias, de forma que se puedan reducir las cargas administrativas y financieras, que promuevan la inversión necesaria, equipamiento, organización y funcionamiento eficiente; reduzcan los costos y aumenten el rendimiento y calidad de servicios, así como también la participación en los ingresos.

Que las economías hoy sean globales, significa que se rigen por criterios comerciales que han transformado los servicios, avances tecnológicos y la competencia; esto hace que rija para todos los insumos que intervienen para lograr el producto final: producción, logística y distribución, entre otros. Por lo tanto, los servicios portuarios deben agregar valor y tecnología a las actividades de los actores económicos, ampliando los mercados a los cuales servir e impulsando un mejoramiento de la mano de obra.

La estrategia de desarrollo nacional adoptada, debería tener como objetivo la inserción de Costa Rica a través de sus exportaciones en los mercados mundiales, y es este el principal motivo hacia el cual esta orientada esta investigación; cual es, analizar La Modernización Portuario de los Principales Puertos de Costa Rica: Limón-Moín en la costa del Océano Atlántico o Mar Caribe y Caldera en la costa del Océano Pacífico, con el fin primordial de enfrentar los desafíos futuros.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

*"...El libre comercio genera beneficios a cualquier sociedad que lo practique.
Los obstáculos comerciales llevan a la economía a niveles de consumo
inferiores a los que se darían en condiciones de mayor libertad..."*

*Rodolfo Tacsan Chen , 2001 , Comercio Internacional –
2ª edición, UNED , Costa Rica.*

1.1 INTRODUCCIÓN

De forma introductoria, esta parte de la investigación nos revelará, de manera fundamental, la definición del problema ya explícito a través del título y la opción definida en los ensayos preliminares; a la vez, nos presenta de manera relevante, los objetivos generales y específicos, guía necesaria de la investigación, que al complementarse con los antecedentes previos participan del inicio de este trabajo.

En el desarrollo de este capítulo se construyen y desarrollan los lineamientos que originan el presente trabajo; se explican los procesos de modernización de los puertos, su devenir histórico y todos aquellos factores que afectan de manera favorable y adversa a procesos de esta naturaleza. En este sentido, la atención a comparar experiencias ya realizadas en el mundo y en América Latina, desde las cuales se pueda formular un modelo de solución local, que en esencia debe resultar en algún sentido la relación directa con los clientes finales de esta cadena de distribución, luego de aplicar modelos de concesiones portuarias ya exitosos probados y en actual funcionamiento.

Esta investigación, pretende acercar a la realidad costarricense a la solución y/o tratamiento, que deberíamos dar a esta problemática, tan próxima a las nuevas formas de comunicación comercial de los países del área, la región, el continente y nuestra economía global.

Con relación a lo anterior, nos preguntamos continuamente, qué incidencia tiene ante la economía el manejo de los puertos comerciales de un país y más aún qué impacto tienen éstos en la vida social de un pueblo, si sabemos que en la región y en el mundo, se producen día a día grandes cambios, para dar respuesta a estas interrogantes.

A partir de lo señalado, esta investigación se orienta a establecer un eje central, cual es el análisis de la modernización portuaria de manera específica y su influencia en los procesos de comercialización internacional. También los cambios que produce en el entorno político-social y cual es la tendencia óptima para producir una respuesta moderna y local para estas megatendencias. Este enfoque de la modernización portuaria en Costa Rica, será entonces, el aporte principal, el cual de manera alternativa, cuantitativa y cualitativa nos entregará un aporte científico, con ciertas diferencias, del enfoque clásico de la privatización y/o concesiones.

Todos estos temas serán desarrollados en esta investigación, que en forma adicional analiza el inevitable cambio cultural que estos procesos provocan en:

- la mano de obra
- la relación empleado - trabajador
- la competitividad con otros puertos
- productividad
- calidad de servicios
- desempeño comercial
- modernización institucional
- costos de transacción
- y otras de orden social y político.

Este capítulo cierra con el estado de la cuestión, que reúne los más importantes trabajos pasados y vigentes, cuyo origen está en investigaciones de personas u organizaciones preocupadas por reorientar las políticas económicas a través de la

modernización portuaria en un mundo globalizado, cada vez más incompatible con los viejos esquemas de puertos monopólicos y estatales.

1.1.1 FINES PRIORITARIOS DE LA INVESTIGACIÓN

Identificar variables provenientes de teorías macroeconómicas que describen la realidad de la economía costarricense, para definir el mejor modelo de modernización en los puertos de Costa Rica, considerando el entorno, su historia, los fenómenos recurrentes y los impactos en la región centroamericana y el Caribe.

Profundizar en las raíces marítimas de Centroamérica, y cómo su devenir cultural desde la colonización, se haya ligado con el desarrollo de sus habitantes, a su cultura y a su sobrevivencia.

Estudiar los acontecimientos y sucesos más relevantes que se han registrado en la región, por medio de una recopilación de libros escritos acerca del tema, trabajos universitarios (tesis, paper, entre otros) y publicaciones de entidades relacionadas con el tema (ONU, UNCTAD, CEPAL, Banco Mundial, entre otros).

Este estudio se realizará durante un periodo definido (1900 en adelante) e intentará explicar el desarrollo de la economía actual y su relación con el entorno marítimo, se pretende establecer la relación entre el comercio internacional de Costa Rica y el “modus operandi” de sus puertos en la actualidad.

Estudiar con detalle la propuesta de modernización, con base en los modelos implementados en el mundo y en Latinoamérica, donde el éxito alcanzado dicta diversos rumbos, lo cual quiere decir diversas propuestas, que plantean una variedad interesante de soluciones y recomendaciones generales.

Se analiza la eficiencia del trabajo portuario, tanto en infraestructura como en recursos, humanos para enfrentar los nuevos desafíos del esquema económico internacional.

Para concluir una vez aclarados los fines, éstos serán llevados a una formulación teórico-matemática, que nos entregue un modelo de optimización para un puerto hipotético en Costa Rica, que sea exitoso en su gestión política-económica en la región y en el Caribe.

Proponer un sistema de eficiencia que incluya:

- el entorno externo
- el entorno tecnológico
- el entorno jurídico administrativo.
- el entorno social

1.1.2 PROPÓSITOS PRIMARIOS DE LA INVESTIGACIÓN

- a) Probar las hipótesis planteadas en esta investigación con la ayuda de las herramientas que la teoría económica nos proporciona.

- b) Reunir información empírica y formal por medio de:
 - Entrevistas con personas relacionadas política y técnicamente con los procesos de concesiones.
 - Entrevistas con autoridades relacionadas con los puertos de Costa Rica.
 - Revisión de publicaciones de empresas transnacionales asociadas al transporte marítimo internacional con organizaciones relacionadas al quehacer marítimo, tales como: Cámara Marítima, NVOCC, Agentes Navieros, entre otros.
 - Revisión y análisis de publicaciones de expertos internacionales en el área, a través de sus trabajos y experiencias concretas en algunos países de nuestro continente.
 - Revisión de algunas organizaciones mundiales respecto al tema.

Entregar al mundo económico y científico; a la sociedad costarricense y a los usuarios empresariales un aporte (técnico-conceptual) implementado a través de un nuevo modelo de operaciones marítimas y su sensibilización en escenarios reales.

Esta investigación considera aplicaciones no integradas con el desarrollo del país, pero que hoy se aplican en países cercanos, tales como Panamá, que por ende, constituye una amenaza y un desafío, como modelo práctico. Por lo tanto, esta investigación se convierte en un primer aporte para estudiar y documentar situaciones aún no estudiadas en el medio local y en sus organizaciones.

1.2 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

Los puertos de nuestra América siempre se han situado en la confluencia de los principales sucesos económicos, políticos y sociales, de ello deriva que hasta fines del siglo XX, estas unidades productivas estuvieran gestionadas por el Estado. A la fecha aún ciertos puertos del Caribe y Sudamérica siguen en manos estatales, sin embargo, la experiencia y el ejemplo que han dado los operadores privados en el mundo, obliga a los países a mirar estos nuevos modelos de gestión, con el fin de alcanzar competitivamente sus operaciones de comercio internacional. Es necesario integrar infraestructuras y clientes finales; servicios y costos de operación; riesgos y rendimientos; seriedad jurídica y respaldo financiero. En resumen un concepto que responde a la participación de la iniciativa privada.

Las consecuencias de la propiedad y explotación estatal de los puertos queda manifiesta en la sobre dotación crónica de personal, las restricciones de carácter político, a la construcción de instalaciones en nuevas localizaciones y al traslado de actividades de diversa índole e importancia a lugares más adecuados. Sumado a esto, vale la pena mencionar los onerosos acuerdos laborales, la baja productividad y las tarifas por sobre los estándares internacionales.

El papel dominante de los gobiernos en los puertos, ha llevado a diferencias insalvables entre puertos estatales con servicios estatales y puertos estatales con servicios privados; no obstante, los cambios en la política económica mundial han retomado la relevancia de este último modelo.

Los gobiernos se vieron súbitamente enfrentados a una falta de disponibilidad de fondos de fuentes internacionales; a una voluminosa salida de capital hacia otros países y a

una profunda recesión, y reaccionaron adoptando políticas macroeconómicas orientadas hacia la exportación.

Como ilustración de los efectos de la crisis de la deuda, los créditos a los países en desarrollo bajaron aproximadamente \$ 56 mil millones en 1981 a \$ 29 mil millones el año siguiente y, finalmente a \$ 3mil millones en 1983. Se ha estimado que el monto de capital en manos del sector privado en Argentina y en México en los bancos extranjeros, no es inferior a \$ 40 mil millones en cada uno de estos países.

La necesidad de participación del sector privado en la prestación de servicios y construcción de instalaciones en los puertos, estaba en gran medida implícita en las políticas macroeconómicas orientadas a la exportación, pero se ha convertido cada vez más, en un factor importante e incluso en un requisito para su cumplimiento. Desde el advenimiento de la crisis de la deuda, los puertos del sector estatal de América Latina y el Caribe se han enfrentado a un dilema. Se espera que funcionen como empresas comerciales, pero a la vez, se les trata como entidades establecidas por la ley y sujetas, tanto a la fiscalización estatal en campos que van de las operaciones al financiamiento, como a todos los objetivos sociales y políticos de los organismos estatales.

Entonces, sin una reducción de los costos y un mejoramiento de la productividad, muchos puertos de la región pueden perder una oportunidad decisiva de intensificar la competitividad de las exportaciones de la región.

De este modo, los gobiernos deben asegurarse que los puertos estatales funcionen como reales entidades comerciales, avaladas por un marco institucional tal, que los libere de excesivas limitaciones burocráticas.

La manipulación de los barcos y de su carga en los puertos, debe tender a la eficiencia, pero aún si se cumple esta premisa, esto no es suficiente, debido a que la globalización del comercio ha llevado a los puertos a formar parte de complejas redes multimodales de distribución, que trabajan con eficiencia en función de los costos y que contribuyen a la competitividad de las mercancías en los mercados mundiales. Esto

implica que los puertos deben contar con fuerzas laborales productivas, quienes deben estar sujetas a sueldos competitivos, equipos e instalaciones modernas para movimientos de carga; accesos adecuados para medios de transporte; sistemas electrónicos de transmisión de datos e información adjunta a documentación simplificada para el comercio y el transporte.

Para motivar la inversión de la empresa privada en los puertos, las actividades contempladas deben tener ingresos potenciales que reflejen sus compromisos financieros y los riesgos asumidos, así como un marco institucional orientado al mercado, que permita reaccionar en forma innovadora a las necesidades de los usuarios y a la facultad de controlar los costos, aumentar la eficiencia e incrementar la productividad. Al mismo tiempo, los gobiernos deben conservar un grado suficiente de control sobre los inversionistas privados, para asegurar que no se aíslen de las fuerzas del mercado, exijan rentas de monopolio y pasen por alto externalidades como el ambiente marítimo.

La tendencia hacia la participación privada en las instalaciones y servicios portuarios, no es un ajuste a los factores cíclicos, sino que responde a un cambio fundamental de las relaciones comerciales, al aumento importante del costo de las instalaciones y a la expansión sistemática de una considerable variedad de servicios. Después de entregar sus puertos a diversas formas de propiedad y control estatal por aproximadamente cincuenta años, los gobiernos de América Latina y el Caribe, se enfrentan al hecho de que las funciones comerciales de sus puertos han pasado a ser secundarias en relación con las obligaciones sociopolíticas de creación de trabajos para los desempleados en las comunidades circundantes, de asignación por cuoteo político de aquellos puestos que dictamine éste o aquél partido político. Además, los gobiernos actúan como intermediarios de los grupos de intereses especiales, que intentan influir en las actividades portuarias para su propio beneficio. Esta participación tan flexible de los gobiernos y de los grupos de poder se han traducido en una asignación inadecuada de los recursos nacionales; ha inflado el costo de los servicios, desplaza la inversión privada, restringe los ingresos de divisas y socava la capacidad de los puertos de propiedad pública, para resistir las presiones políticas.

La reestructuración de los puertos estatales que los gobiernos intentan modificar, no es algo nuevo y no son los primeros intentos de transformación para aquellas operaciones ineficientes y deficitarias en el ámbito comercial, lo que sí es renovador, es que el afán actual de los gobiernos, se oriente a utilizar las fuerzas del mercado para implementar los cambios necesarios.

La participación privada en las operaciones de puertos es una respuesta de alcance global para problemas tales como: altos costos, ineficacia crónica, exceso de personal, déficit fiscal, subsidios, baja productividad, productos y servicios no competitivos y una burocracia gubernamental indisciplinada, entre otros.

Desde la Antigüedad y hasta el presente, el comercio marítimo ha sido uno de los principales medios de transacción comercial de nuestras civilizaciones. Dentro de este marco, los puertos nacionales han sido parte fundamental de este sistema de intercambio económico.

Tradicionalmente, los puertos han sido centros de concentración de intereses económicos, sociales y políticos, producto de la importancia estratégica que ellos representaban para los países. El caso de puerto Limón no ha escapado a estas características, el cual ha sido foco de aplicación de múltiples esfuerzos y recursos por parte de los gobiernos costarricenses durante más de 100 años.

Puerto Limón, situado en el centro de la provincia del mismo nombre, en el Atlántico costarricense, germinó como enlace estratégico para las exportaciones cafetaleras desde el Valle Central a los puertos europeos a finales del siglo XIX y principios del XX. Posteriormente, y con el establecimiento de las plantaciones de banano en la primera mitad del siglo XX, sirvió como medio para la exportación de este producto.

En la actualidad, Limón es el principal puerto comercial de Costa Rica, tanto para la exportación de nuestros productos como para la importación de los bienes y servicios que garantizan los procesos productivos de nuestro país.

Por la misma naturaleza de la estructura económica, desde la década de los treinta del siglo pasado, la mano de obra ha sido el principal insumo para la operación del puerto. Esto conllevó a que se desarrollara un sólido aparato sindical, que en muchos casos define y negocia los rumbos del puerto, el cual, en la actualidad, se encuentra administrado por JAPDEVA (Junta Administradora Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica), institución autónoma perteneciente al Estado costarricense.

Desde estos términos, la operación del puerto se encuentra sujeta a limitaciones económicas, directrices gubernamentales teñidas de intereses políticos asociadas a los gobernantes de turno y bajo la presión de una maquinaria sindical, que en muchos casos busca el beneficio de las cúpulas o de sus asociados, sin tomar en cuenta los intereses nacionales y específicamente los del puerto.

Asimismo, es importante considerar el problema permanente de la carencia de espacios para el desarrollo de la actividad portuaria y la relacionada con el transporte de carga, situación que se vive actualmente en la ciudad y en el puerto de Limón-Moín.

También, es necesario considerar que por la dinámica propia del desarrollo, crecimiento del comercio mundial y de la localización estratégica de Centroamérica, globalmente se esté buscando desarrollar corredores bioceánicos que comuniquen ambos océanos de una manera eficiente para el trasiego de carga, lo que implica un fuerte potencial de negocios. De hecho, esta búsqueda es legítima, si se concibe a los países ubicados al norte y sur de Costa Rica como entes potencialmente competitivos.

En esta situación, Costa Rica no puede quedar estática, ante los inminentes cambios que se aproximan, que al no actuar, se traducen en pérdidas de oportunidades para todos los actores interesados, sean éstos públicos, privados, nacionales e internacionales.

La fortaleza océano-política amplía las fronteras continentales de Costa Rica, y lo determina como “país bioceánico”, con corredores que permiten el libre acceso a mercados de alta demanda tales como Europa, Estados Unidos y la cuenca del Pacífico.

Por otra parte, el aumento de las exportaciones (Intel, frutas y otros productos agrícolas) y su diversificación, plantea un nuevo desafío para la estructura portuaria. El crecimiento innegablemente estará ligado a cambios en aspectos legales, modelos de gestión, recursos humanos, capacitación y tecnologías, entre otros.

Con base en todos los factores antes citados, es que se plantea el desafío de desarrollar el modelo de administración y operación del puerto de Limón, que adaptado a la economía e idiosincrasia costarricense, irá a potenciar el desarrollo de nuestro país y enfrentarlo de cara al nuevo panorama económico internacional.

Como medio de iniciar este análisis, a continuación se plantean las siguientes interrogantes claves:

1. ¿Es necesario para el crecimiento económico de Costa Rica reestructurar y modernizar su infraestructura portuaria?
2. ¿Qué requiere el Complejo Portuario Limón-Moín para ser eficiente y competitivo?
3. ¿Cuáles son los factores principales del complejo portuario para un proceso de modernización portuaria?
4. ¿Cuál sería el modelo que brinde la mejor respuesta a la modernización portuaria en Limón-Moín, Costa Rica?.

1.3 OBJETIVO GENERAL Y ESPECÍFICOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1 OBJETIVO GENERAL

El objetivo base de la presente investigación es:

“Analizar la situación actual de los servicios portuarios en Costa Rica, y encontrar un modelo empresarial; para la modernización portuaria en un nuevo esquema de comercio internacional”.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Con el fin de lograr el objetivo general de esta investigación, se han planteado los siguientes objetivos específicos:

- *Caracterizar la situación actual del Complejo Portuario Limón-Moín, en el ámbito económico- tecnológico.*
- *Analizar los factores que miden la eficiencia de un puerto.*
- *Analizar las tendencias económicas mundiales enfocadas al comercio marítimo y su impacto sobre Limón-Moín y el comercio internacional costarricense.*
- *Describir experiencia y resultados de procesos de modernización portuaria en Chile, México, Perú y Argentina, entre otros.*
- *Analizar sistemas de concesiones portuarias en otras realidades latinoamericanas.*
- *Definir y analizar las posibles opciones de modernización del Complejo Limón-Moín.*
- *Plantear esquemáticamente el modelo de desarrollo para la modernización del puerto de Limón-Moín.*

1.4 HIPÓTESIS

<p>H^I Los puertos de Costa Rica, que hoy están en manos del estado, pueden ser más eficientes si permiten la participación del sector privado, en su gestión y administración.</p>	<p>H₀ Los puertos de Costa Rica pueden continuar en manos del Estado sin participación del sector privado y sin la demanda de eficiencia por parte de los usuarios del sistema.</p> <p>H₁ Los puertos de Costa Rica pueden mejorar su eficiencia si permiten la participación del sector privado.</p> <p>H₂ Los puertos de Costa Rica pueden cambiar sus características de administración, operación, infraestructura para su desarrollo.</p>
<p>H^{II} El modelo de concesiones portuarias, es un proceso con resultados exitosos en otros puertos, el cual aplicado a la realidad de Costa Rica, optimizará el comercio internacional.</p>	<p>H₀ Un modelo de concesiones portuarias aplicadas a los puertos de Costa Rica, no optimizará la transferencia de carga y por ende no desarrollará el comercio internacional.</p> <p>H₁ La implementación del modelo de concesiones portuarias permite mayor eficiencia en los servicios portuarios y complementa el desarrollo del comercio internacional para Costa Rica.</p> <p>H₂ Las concesiones portuarias son un modelo de modernización probada y exitosa en América Latina.</p>
<p>H^{III} El crecimiento que pueden experimentar los puertos de Costa Rica tiene como destino último el progreso de sus habitantes.</p>	<p>H₀ La modernización portuaria de Costa Rica no traerá el progreso a sus habitantes.</p> <p>H₁ La modernización portuaria de Costa Rica permitirá que sus puertos constituyan un atractivo a los usuarios marítimos del comercio internacional, los cuales traerán servicios, tecnologías y recursos que beneficiaran plenamente a sus habitantes.</p> <p>H₂ Una mayor oferta en los servicios de los puertos costarricenses permitirá la creación de mano de obra y fuentes de trabajo.</p>

1.5 DEFINICIÓN DE LAS VARIABLES A INVESTIGAR

A continuación, este trabajo presenta las variables a investigar, que para el tema “Modernización Portuaria y Concesiones” tienen directa relación con la hipótesis descrita anteriormente. Siguiendo el Método Científico, estas variables se van a desagregar en variables dependiente e independientes, ambas con sus indicadores que las representan.

La afirmación, que la modernización portuaria y su forma operacional, definida por el proceso de concesiones en puertos, determina: el desarrollo del comercio internacional, el transporte y el desarrollo en las relaciones de intercambio comercial de los países. Por tanto esta investigación exige efectuar los siguientes análisis:

Económico Comparativo: este análisis implica realizar un estudio comparativo, entre los balances generales y estados de resultados entre puertos, bajo modelos de gestión con control del Estado y sujeto a operaciones políticas, (Ejemplo: puerto Limón-Moín, Costa Rica) y otro bajo modelos de modernización portuaria, llámense éstos: Mono-operadores marítimos (Land Lord Type), o Multi-operadores marítimos (Tool Type), (Ejemplo puertos San Antonio o Valparaíso, Chile).

Operacional Comparativo: este análisis nos lleva a explicar con detalle índices de rendimiento portuario, que resumen conceptos de gestión e infraestructura y que reflejan el nivel de transferencia de carga evaluada, bajo prismas internacionales.

Diseño de Indicadores Globales: estos análisis permitirán conocer relaciones entre economía y desarrollo de un país o países vía eficiencia de sus puertos, en la transferencia de cargas (ejemplo: gráficos de dispersión para relaciones entre TEU's/PIB, en puertos del mundo). Así podríamos graficar tendencias mundiales.

1.6 ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN

El presente trabajo se encuentra delimitado por los siguientes alcances:

El trabajo se centra en la determinación, de acuerdo con las características propias de la economía costarricense y del mejor modelo a seguir para modernizar el puerto Limón-Moín.

La propuesta de modernización, se basa en modelos implementados con éxito en otros países latinoamericanos y la solución planteada es de tipo esquemática, en la cual se incluyen recomendaciones generales del rumbo a seguir.

Ya que el objetivo del presente trabajo es identificar el modelo de modernización del puerto, ciertos elementos dentro del mismo han sido considerados de manera general.

Los análisis realizados, se hicieron con el fin de ilustrar ciertos aspectos claves de la situación portuaria, relacionados con la eficiencia en la operación del puerto y no describen la generalidad de todos los aspectos del puerto en su operación.

MARCO TEÓRICO

CAPÍTULO II:

MARCO TEÓRICO

“Las teorías no sólo consisten en esquemas o topologías conceptuales, sino que contienen preposiciones semejantes a leyes que interrelacionadas dos o más conceptos o variables al mismo tiempo. Más aun, estas proposiciones deben estar relacionadas entre sí”
(Blalock, 1984,p.12)

2.1 INTRODUCCIÓN

A mediados de los años setenta, los puertos iniciaron una tenaz competencia para optimizar sus rendimientos y que pudiera asegurar un alto manejo de carga, fuese ésta en toneladas o TEUS*. Hoy, en Latinoamérica, existen puertos que ya han superado como transferencia de carga más de un millón de contenedores mensuales.¹

Durante décadas, los gobiernos de los países en desarrollo operaron los puertos bajo autoridad y control del Estado y los usaron como herramientas de poder y soberanía, que además les permitía manejar estrategias políticas y el desempleo en estos países. En la actualidad, los puertos han pasado a formar parte de cadenas físicas de distribución internacionales, complejas y altamente competitivas, que exigen una alta eficiencia en tiempos de respuesta y rendimiento en las actividades portuarias, a costos y precios justos.

El fenómeno de la globalización, ha determinado que la economía actual adopte ciertos grados de libertad tales, que sus administraciones y en particular las de sus puertos, lleven a eliminar ciertas restricciones, manipuladas por objetivos socio-políticos que perjudican los objetivos comerciales, y conducen a que grupos de poder manejen y desarrollen sus actividades en contra de los mecanismos del mercado. Entonces, el accionar actual de los puertos debe responder a que las exigencias de las políticas

* Unidad de medida en contenedores que identifica a un contenedor de veinte pies - Twenty Equipment Unit

¹ CEPAL: “Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe.” Pág. 5. 2000.

económicas estén centradas en las exportaciones y obliguen a los servicios su eficacia, en términos de productividad y de costos.

Para responder a las necesidades de los clientes, es vital que la actividad portuaria se rija por marcos institucionales; es hacer de la competencia el único instrumento idóneo para controlar los intereses particulares.

Para que las actividades portuarias puedan responder a las exigencias de la economía global integrada, por un número creciente de bloques comerciales multi-soberanos y mercados exigentes, es preciso asegurar que el entorno normativo no limite su flexibilidad comercial.²

Las reformas de los puertos estatales llevadas a cabo en países como México, Chile, Brasil, Argentina y Panamá, en América Latina, o en Malasia y Nueva Zelanda, en la región de Asia - Pacífico, son ejemplos importantes de reformas exitosas: la privatización de los servicios de manipulación de carga y la desregulación del entorno comercial del puerto, beneficiaron no sólo a los trabajadores y a las actividades portuarias, sino a toda la economía nacional.

En este contexto de modernización portuaria han sido identificadas tres tendencias principales: La privatización de los puertos, la cual se ha desarrollado por modernas y especializadas compañías transnacionales, las cuales tienen en consideración razones políticas, económicas y geográficas entre otras, para decidir sus proyectos; además, del necesario conocimiento ya que aquéllas que han postulado al proceso de modernización en Latinoamérica son propietarias de terminales marítimas en Asia y Europa, entre otros. Normalmente, los terminales que ellos operan sirven a la exportación e importación de manera multifuncional, Ej. Granel, contenedores perecibles, entre otros.

Una segunda opción es aquella impulsada desde el Estado, como atenuante al proceso de modernización internacional y que busca aproximarse a un rol de eficiencia en las

² Cepal: “Modernización Portuaria”. Pág. 52. Chile. 2000.

operaciones, pero sin modificar las estructuras de gestión que tradicionalmente el Estado mantiene. Esta situación todavía permanece en muchos puertos de la región, ya que sus autoridades y el marco institucional lo impiden, además de mencionar que los costos políticos del cambio son altamente riesgosos.

Otra posibilidad de modernización se refiere al proceso de concesiones portuarias, que es una circunstancia de privatización de las operaciones, por parte de capitales privados, quienes controlan la gestión de la terminal o el puerto, inyectando tecnología y capital con preceptos estrictamente comerciales y económicos. Aquí, el Estado adquiere el rol de regulador para una o más concesiones, en una o más empresas privadas.

La globalización económica como la define para estos propósitos Jan Hoffmann es:

"...la interdependencia entre los factores de producción de distintos países, resultante de los esfuerzos colectivos por obtener materias primas, producir componentes, proporcionar servicios de montaje y distribución de productos que se venderán en el mundo"³.

En el proceso de globalización de las economías mundiales y la inserción de los puertos, se ha creado la necesidad de realizar importantes inversiones en tecnología y nuevas instalaciones; esto requiere que los gobiernos evalúen la participación del sector privado y sus inversiones en los puertos controlados y de propiedad del Estado; paralela a esta megatendencia, camina la necesaria realidad de crear un marco regulatorio institucional, asumido por el Estado y el sector privado, que asegure trabajo para los puertos, que están orientados al servicio y que funcionan con directrices comerciales.

Existe pleno respaldo de los usuarios del sistema, llámense éstos: transportistas terrestres, cámaras de exportadores e importadores de carga, NVOCC (non vessel operator common cargo), consolidadores, agentes navieros, entre otros; todos clientes principales de los puertos y sindicatos; empresas de estiba o aquellos grupos de presión, para sensibilizar

³ CEPAL: "Latin American Ports". Pág. 10. Chile. 2001.

al Gobierno para que vaya construyendo las bases políticas y legislativas necesarias para la participación privada, con resultados plenos en aspectos laborales y jurídicos, para una eficiente expansión comercial.

Los intereses de capitales privados evalúan las condiciones de negocio, de la terminal o puerto en proyecto de compra, si éste considera los siguientes atractivos:

- Competitividad con otros puertos de la región.
- Alta demanda de clientes.
- Capacidad de maniobra en costos portuarios.
- Rendimiento y productividad.
- Seguridad portuaria.
- Mercados disponibles.
- Estabilidad político-social.

Aquellas empresas que intentan acceder a puertos capaces de optimizar sus operaciones, tanto en servicios portuarios como infraestructura, deben estar dispuesta a operar en un entorno comercial sujeto a los mecanismos del mercado con:

- Leyes de oferta y demanda.
- Pérdidas y ganancias.
- Economías de escala.
- Autonomía de gestión.
- Libertad de entrada y salida.
- Libertad plena al consumidor o cliente.
- Riesgo de quiebra, entre otros.

Así, para generar un sano proceso de comercialización en puertos operados por capitales privados, debe existir un marco regulatorio legal que avale esta inserción de capitales, para que integre la desregulaciones, incentive la descentralización, proteja de monopolios y vigile cuidando los intereses de los capitales, del Estado y de sus habitantes, que al final, son los intereses que deben protegerse.

2.2 COMERCIO MUNDIAL

La globalización en el comercio mundial, obliga a las naciones a revisar continuamente las estructuras de intercambio comercial, existentes para tener permanencia y crecimiento. Por lo tanto, con el advenimiento de esta nueva filosofía en el comercio, se debe reestructurar el enfoque de las normas multilaterales y de los intercambios comerciales para las economías de la región, con el objetivo de aportar una mayor liberalización y expansión del comercio mundial.

Las grandes potencias económicas han promovido políticas más agresivas en relación con el intercambio comercial, lo que ha originado un mercado mundial más expansivo, con menos limitaciones y restricciones, pero con mayor exigencia de calidad, oportunidad y seguridad.

Los productores de los diferentes sectores, se han visto en la necesidad de transformar su gestión comercializadora y aplicar estrategias de producción, que garanticen productos a un costo más reducido, de mayor calidad y de mayor eficiencia competitiva, con el fin de poder adaptarse al evolutivo cambio del comercio mundial.

La tecnología en las comunicaciones, ha logrado reducir las distancias y favorecido y transformado el mundo de los negocios, cambiando lo internacional por aquello global y de participación masiva.

El comercio mundial moviliza sus cargas en más del 82% por vía marítima, e involucra en esta cadena de distribución física del comercio exterior a agencias marítimas, operadores portuarios, instituciones financieras, compañías de seguros y sociedades de clasificación, entre otros. Además, de los puertos, quienes están comprometidos a modernizar su gestión, en virtud de un mayor aprovechamiento de ventajas comparativas y de economías de escala.

Toda la nueva concepción sobre el funcionamiento de los puertos, rige las reformas y políticas de los países en vías de desarrollo, que han comprendido la importancia de contar con puertos eficientes, productivos y de bajo costo operativo, que logren aportar ventajas competitivas a los productos nacionales en los mercados internacionales.

Los mecanismos comerciales, las alianzas estratégicas, la configuración de los bloques comerciales y los tratados de libre comercio, están planteados a las nuevas condiciones de ajuste del comercio globalizado, por lo que los puertos deben cambiar y transformarse en facilitadores y plataformas de apoyo de servicios integrales al comercio internacional y al desarrollo económico.

2.2.1 CAMBIOS ACTUALES EN EL COMERCIO MUNDIAL

La globalización de la economía mundial⁴ implica la internacionalización de los procesos productivos y ésta se manifiesta a través de uniones, fusiones y adquisiciones estratégicas de las actividades de producción y comercialización.

El papel del capital financiero, de la investigación y desarrollo de la capacidad de generar, absorber y explotar tecnología e información, son cada día más decisivos. La distribución de estos modernos factores de producción, en el nivel mundial, se da en torno a nuevos patrones geográficos y organizativos, que no coinciden necesariamente con las fronteras de los estados tradicionales.

La conclusión positiva de las negociaciones de la Ronda de Uruguay, del Gatt, sin duda alientan la liberalización del comercio internacional.

El largo y complejo proceso de negociación, así como la multiplicidad de temas nuevos abordados y los que se quedaron pendientes, atestiguan no sólo la ambiciosa agenda de negociaciones comerciales, sino también la persistencia de algunas tendencias proteccionistas.

⁴ Naciones Unidas. “Una Pirámide de Desafíos Entrelazados”. Pág. 28. CEPAL. 1998.

En particular, las cuestiones ambientales y las condiciones laborales en relación con el libre comercio, la competitividad y la aplicación de salvaguardia, son aspectos que se debaten intensamente; todos los países se esfuerzan por insertarse de la forma más provechosa posible en las nuevas estructuras que gobiernan el panorama del comercio internacional.

Los países menos desarrollados siguen luchando por un trato simétrico más ventajoso en los acuerdos comerciales internacionales. Sin embargo, la repercusión productiva de los países desarrollados determina que los resultados de la Ronda de Uruguay y las reglas para el comercio entre grupos de países tienden a basarse esencialmente en el principio de reciprocidad de las concesiones.

2.2.2 REGLAMENTACION EN EL DESARROLLO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Las perspectivas de crecimiento de los países en desarrollo, en especial los que han adoptado políticas comerciales orientadas hacia el exterior, mejoran mucho más como consecuencia de la exitosa conclusión de la Ronda de Uruguay, lo que vino a reducir la incertidumbre acerca del futuro del sistema del comercio multilateral, y reglamentar el desarrollo de este comercio.

La Ronda de Uruguay ha ampliado su alcance mediante la inclusión de la agricultura, los textiles, los servicios y aclarado las normas sobre propiedad intelectual. Para los países en desarrollo, los beneficios incluyen una mayor eficiencia en el uso de los recursos internos, al reducirse o eliminarse las barreras arancelarias y no arancelarias, lograr economía de escala en la producción e incrementar las transferencias de tecnología, como resultado de la mayor apertura y cooperación mundial.

Los principales logros obtenidos en estas negociaciones y que sirven de marco regulatorio son:⁵

⁵Editorial Fondo Monetario Internacional: “Perspectivas de la Economía Mundial”. Pág. 12. 1998.

- Los países industriales, reducirán los aranceles sobre las manufacturas, en un promedio alrededor del 40%, mediante cinco reducciones anuales iguales.
- El comercio de productos agropecuarios, quedará comprendido en el ámbito de competencia de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y será liberalizado progresivamente.
- El sector de textiles y vestidos, se integrará a la OMC en cuatro etapas, liberalizándose la mayor parte de los productos, al final de un período de diez años.
- El acuerdo general sobre el comercio del servicio, establece un marco multilateral; pero este importante segmento del comercio mundial, incluyéndose en dicho marco, aspectos tales como el trato de nación más favorecida y la transparencia.
- En lo que respecta a algunos sectores de servicios, las negociaciones aún no quedaron concluidas y proseguirán con posterioridad.
- En materia de derecho de propiedad intelectual, el acuerdo establece normas de protección y disposiciones para hacerlas cumplir, conforme a las leyes nacionales y respecto a la solución multilateral de diferencias, se establece el compromiso de trato nacional, así como normas mínimas de protección.
- Las medidas en materia de inversiones, relacionadas con el comercio, que infrinjan los principios de trato nacional y la prohibición de aplicar restricciones cuantitativas, tales como lo relativo al contenido nacional y el equilibrio de las divisas establecidas en el GATT, deben ser eliminadas dentro de un plazo de dos años, en el caso de los países industrializados y de cinco, en el caso de los países en desarrollo.

En cuanto a las normas de disciplina, lo más relevante se realizó en materia de salvaguarda, para importaciones temporales, con el fin de proteger a la industria nacional.

Se clasifican las normas *antidumping*, en lo que respecta al cálculo del margen que determina la existencia del *dumping*, la definición del perjuicio, los procedimientos de investigación, la duración de los derechos *antidumping* y los márgenes mínimos, por debajo de los cuales no es permisible aplicar medidas.

Se establece un marco general con normas más claras y una disciplina más estricta, en lo que respecta a las subvenciones y al uso de medidas compensatorias frente a las subvenciones, a fin de reducir la incertidumbre para las exportaciones y las empresas cuyos productos compiten con las importaciones. Se impone mayor celeridad y automaticidad a los procesos de solución de diferencias y se limita al alcance de las medidas unilaterales.

2.2.3 TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL

Los océanos son vías de transporte, usadas por el hombre desde tiempos inmemoriales y el transporte marítimo fue, es y será, un medio de desarrollo de los pueblos. Esta vía ha facilitado el intercambio comercial entre regiones ubicadas en distintos continentes. Además, el transporte marítimo extiende su alcance a través de otras vías menores, tales como ríos o canales artificiales (Transporte Fluvial y Lacustre) construidos por el hombre; situación que ha permitido el progreso de áreas mediterráneas en los continentes.

El transporte marítimo⁶ ha jugado a través de la historia un papel de gran importancia en la economía mundial. Su evolución, al igual que se da en otros campos, ha sido sumamente lenta, pero en todo momento se satisfizo la demanda de servicios de transporte que el desarrollo del comercio requería.

No se puede olvidar que con las grandes guerras -la Primera y Segunda Guerra Mundial- se producen cambios importantes en el desarrollo de las economías de los países. Paralelamente, crece la demanda de servicios de transporte; el tamaño de los barcos es mayor; se inicia la construcción de barcos especializados para el transporte de grandes líquidos, sólidos y también los barcos para pasajeros.

Después de la Guerra de Vietnam se produce un acontecimiento de gran relevancia en el transporte marítimo y el comercio internacional: el contenedor, como módulo de transporte de carga. Esta unidad revoluciona totalmente el transporte, de tal forma que el

⁶ Virgil, Ricardo: "Generalidades del Transporte Marítimo y Comercio Internacional." Unctad. Pág.45. 1998.

contenedor llega a convertirse en una unidad que pasa de un medio de transporte a otro, sin necesidad de manipulación de la mercancía.

El resultado, es la reducción del deterioro de la mercancía y del saqueo de la carga transportada. El transporte aumenta la regularidad de itinerarios en la ruta y con el uso del contenedor la mecanización del manejo de la carga es una necesidad.

Desde entonces, el transporte regular por buque de línea, ha utilizado buques especializados, diseñados y construidos para el transporte de contenedores. Estas naves forman parte del sistema de distribución, que incluyen las instalaciones portuarias y el equipo de transporte interior igualmente especializado.

Además de este cambio que se da en la infraestructura física, para este tipo de transporte de mercancía, se da también una infraestructura institucional de apoyo, que incluye la valiosa experiencia de empresas explotadoras de buques de línea regular, autoridades portuarias y compañías de transporte interior.

Con la utilización cada vez mayor de los contenedores y la construcción de instalaciones portuarias apropiadas, las empresas explotadoras de buques portacontenedores comenzaron a aumentar en número de rutas y de puertos para atender.

Sin embargo, esta modalidad de servicios de rutas múltiples ha ido desapareciendo y a partir de la década de los 80, las empresas exportadoras de buques de línea comienzan a limitar el número de puertos que atienden y hacen más uso del sistemas de distribución ínter modales y de puentes terrestres.

La estructura del transporte regular por buque de línea, que se compone de equipo, conocimientos especializados, instituciones y modalidades de servicio, influirá en que los contenedores sean separados del tradicional transporte regular y transportados en virtud de arreglos de fletamento o contractuales.

El comercio internacional requiere un transporte eficiente, pues la evolución de los patrones de conducta de las relaciones comerciales, la producción en masa, la necesidad de

llegar a los mercados de consumo en el momento preciso, hace que el comercio y transporte estén estrechamente ligados y así los servicios de transporte quedan como un requisito para un comercio exitoso.

2.2.4 ¿QUE ES EL TRANSPORTE MULTIMODAL?

El convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (Convenio TM) lo define como:

"... el acarreo de mercancías, por dos medios diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente..."⁷

2.2.5 ¿QUE ES UN OPERADOR MULTIMODAL?

De acuerdo con la definición en el convenio TM, un Operador de Transporte Multimodal (OTM) es:

"...toda persona o institución, que por sí o por medio de otros actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal y por tanto actúa como principal, no como agente o por cuenta del consignatario o los porteadores; que participan en las operaciones de transporte multimodal, asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato..."⁸

Este es el estricto significado legal bajo el Convenio TM; pero hay una definición más amplia y liberal, que expresa que cualquiera que se comprometa a realizar un transporte completo, ya sea aéreo, terrestre o marítimo y emita un documento para toda la operación, es un OTM.

⁷ Universidad del Mar: "Administración Portuaria." Pág. 45. Chile. 1991

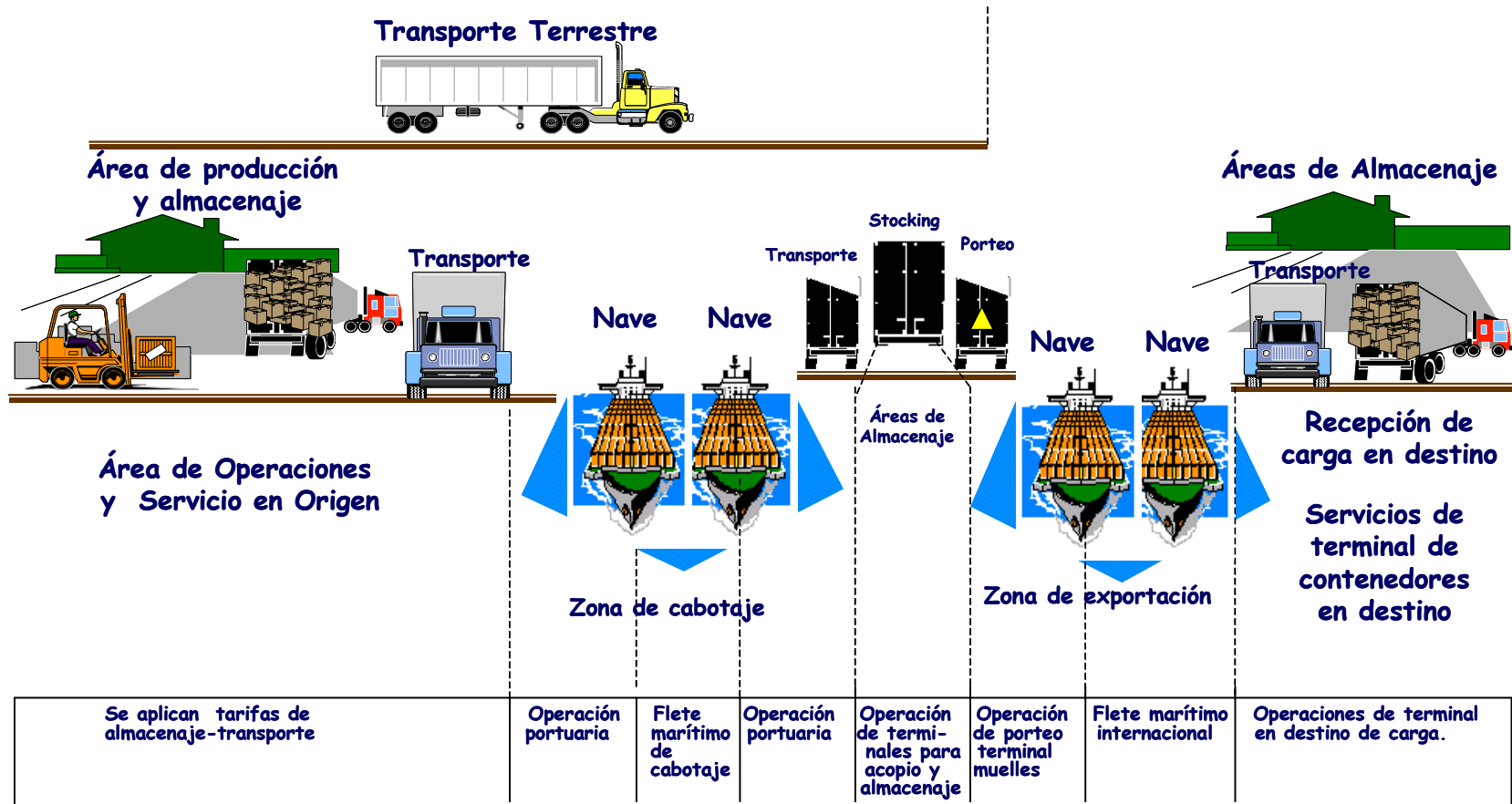
⁸ Universidad del Mar: "Administración Portuaria." Pág. 46. Chile. 1991

OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL (OTM)

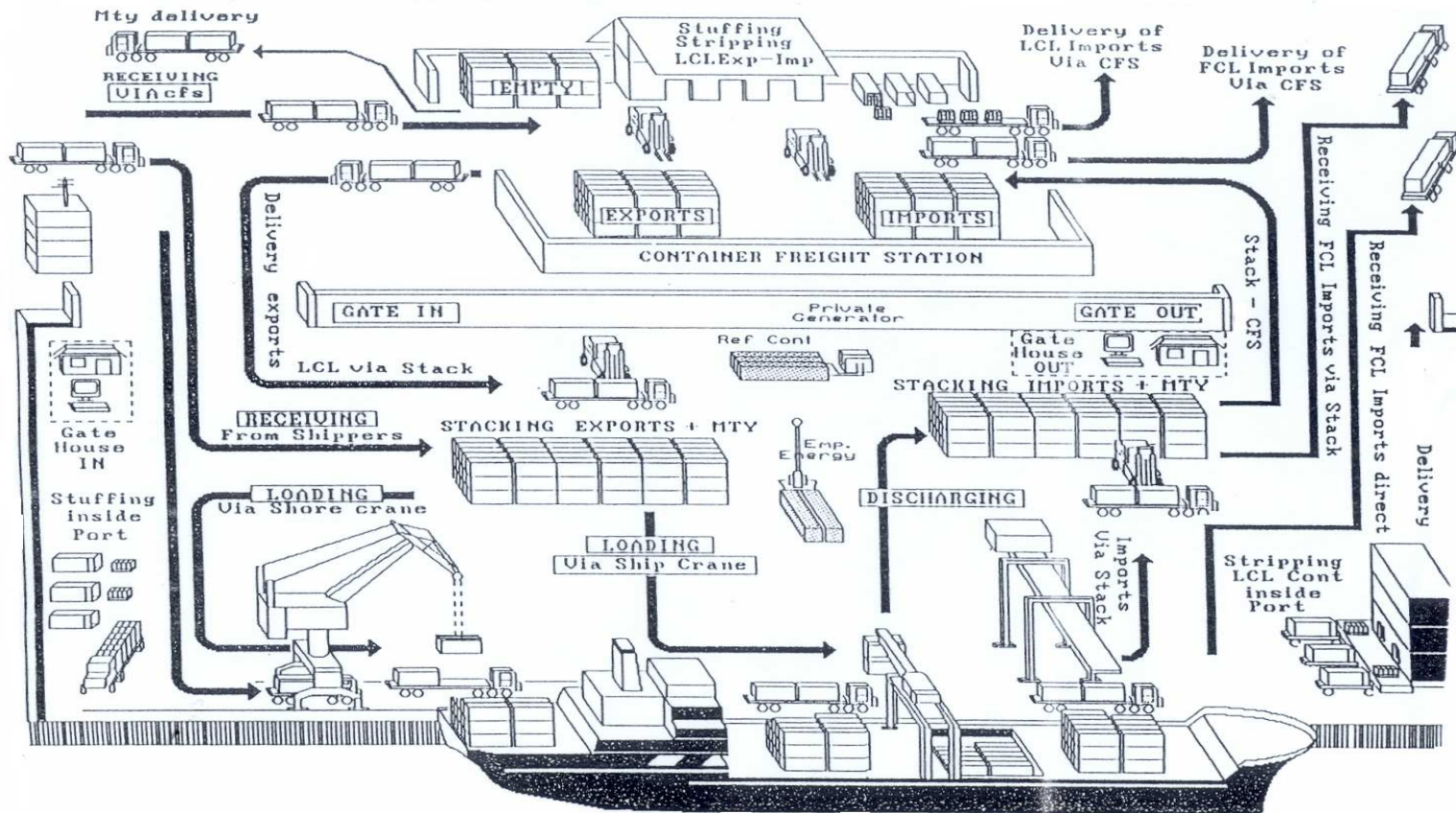
Recepción de carga
En origen

B/L Intermodal

Entrega de carga
En destino



Operaciones Marítimas (Shipping)⁹



⁹ International Containerization Book

2.2.6 TIPOS DE OTM

2.2.6.1 OTM-Operadores de Buques (OTM-OB's)

Por tradición, los armadores navieros, se han sentido contentos de realizar el movimiento de la carga de puerto a puerto, y limitar la responsabilidad por la carga al período durante el cual las mercancías se encuentran a bordo del buque. Debido principalmente a la penetración de los contenedores, algunos armadores han ampliado sus servicios para incluir también, los segmentos de carga terrestre y aérea. Una combinación tal de medios de transporte, califica a cualquier compañía operadora de buques como OTM. Usualmente, no será propietaria u operadora de los medios de transporte por carretera, tren o aérea, pero efectuará los arreglos para subcontratar estos servicios de transporte con los porteadores correspondientes. Adicionalmente, podrá contratar los servicios de almacenaje y estiba.

2.2.6.2 OTM- No operadores de Buques (OTM-NOB's)

Otros operadores marítimos de transporte, que no son porteadores marítimos, pueden ofrecer arreglos para el transporte completo de cargas de puerta a puerta, cubriendo más de un medio de transporte. En vez de subcontratar los tramos de transporte interior o aéreo, pueden más bien subcontratar el flete marítimo (no son propietarios ni operadores de naves).

2.2.7 ACUERDOS INTERNACIONALES DEL CONTRATO MARITIMO.

Ante lo complejo del transporte, marítimo internacional, fue necesaria la promulgación de diferentes normas internacionales, para establecer los mecanismos de responsabilidad en el contrato del transporte marítimo. Entre los acuerdos vigentes se tienen:

a) **REGLAS DE VISBY**

Este acuerdo se firmó el 23 de febrero de 1950 en Bruselas y entra en vigencia el 23 de junio de 1977. Se compone de 17 artículos, entre los cuales destacan los límites de la responsabilidad, el total de la suma recuperable y cuándo el portador queda eximido de responsabilidades.

b) **EL PROTOCOLO DE LAS REGLAS DE VISBY**

Este Protocolo, emanado de las reglas de Visby, se firmó el 21 de diciembre de 1979 y entró en vigencia el 14 de febrero de 1984; comprende 11 artículos y el principal trata sobre el límite de responsabilidades.

c) **CODIGO DE CONDUCTA PARA LAS CONFERENCIAS NAVIERAS**

Este se firmó en Ginebra el 6 de abril de 1974 y entró en vigencia el 6 de octubre de 1983. Comprende 54 artículos; entre los que tienen mayor relevancia están: Conferencia Marítima, Compañía Naviera Nacional, Compañía Naviera de un Tercer País, Usuarios, Organización de Usuarios, Mercancías Transportadas por las Conferencias, Fletes de Promoción, Flete Especial, Participación en el Tráfico, Auto vigencia, Participación en el Tráfico, Acuerdo de Lealtad, Accesos a la Tarifa, Condiciones y Reglamentos Conexos, Tarifas de Fletes y Recargos.

d) **REGLAS DE HAMBURGO**

El Convenio, se concluye en la conferencia de las Naciones Unidas convocada en marzo de 1979; las Normas de Hamburgo sustituyen a las Reglas de La Haya; este Convenio contempla 34 artículos y entró en vigencia el 2 de noviembre de 1992. En el se tienen definiciones como portador, porteador directo, cargador, mercancía, contrato de transporte marítimo y conocimiento de embarque.

e) **MARPOL 73/76**

El Convenio Internacional, para la prevención de contaminación generada por los buques, implementado por la Organización Marítima Internacional, cuenta con cinco anexos; este Convenio ha sido firmado por 97 países de todo el mundo y promueve la protección de los mares, mediante la regulación de la descarga de cinco tipos de desechos generados por los buques, como son: hidrocarburos, sustancias nocivas, líquidos transportados a granel, sustancias perjudiciales empacadas, aguas residuales y basura.

2.2.8 PUERTOS EN UNA ECONOMIA GLOBALIZADA

Las principales funciones de los puertos son servir de interfase entre el transporte marítimo y el terrestre; además, deben brindar servicios que complementen las operaciones de carga, descarga, el almacenamiento, la transferencia, la distribución de las mercancías y la seguridad de las naves.

Para que el puerto pueda brindar estos servicios, deben tenerse en cuenta aspectos muy importantes como son: el físico, el comercial, el social y el estratégico.

El entorno del comercio globalizado, repercute grandemente, ya que se da una gran competencia entre las distintas redes de producción y distribución de cada país, por lo que cada uno debe mantener un equilibrio entre los costos de producción y mano de obra, entre otros; y si existe un excedente en algunos de estos factores, resultará una pérdida del mercado, adicionalmente si la infraestructura no es adecuada y el costo del transporte es elevado, lo que también repercutirá negativamente en la cadena de distribución.

Los puertos, en una economía globalizada, deben ajustarse a las demandas¹⁰ del mercado cada vez más cambiante; hoy marca la pauta la consolidación portuaria, donde se concentra toda la carga en un determinado punto y ésta es distribuida a diversos lugares, para lo cual se utilizan variedad de medios.

¹⁰ Cepal: “Modernización Portuaria”. Pág. 13. Chile. 2000.

Los programas en materia de transporte marítimo, de construcción y propulsión de naves, así como el desarrollo del equipo de manipulación de carga de alto costo, aceleran la tendencia de concentrar las cargas en un solo punto o puertos centrales; esto da lugar a una reducción de la navegación de cabotaje y a una ampliación del territorio interior atendido por los grandes puertos.

El concepto de eficiencia portuaria se ha ampliado, puesto que incorpora también la capacidad de operar las máquinas y las instalaciones portuarias, con el rendimiento previsto en sus diseños.

Sin embargo, se sabe que con el transcurso del tiempo esta terminología *eficiencia portuaria* se ampliará aún más, pues ella debe comprender el aumento de productividad, la reducción de costos de todos los insumos necesarios para operar, y el mantenimiento de la maquinaria y de las instalaciones.

Para ello se dará prioridad a la capacitación del personal en cada campo y se tendrá una mayor apertura en las comunicaciones electrónicas, a fin de lograr una mayor fluidez de los servicios aduaneros y bancarios.

2.2.9 LAS NUEVAS TENDENCIAS DEL PAPEL DE LOS PUERTOS EN UNA ECONOMÍA GLOBALIZADA

Los puertos comercializados ya no ejecutan los servicios portuarios por separado, sino que están siendo integrados en sistemas operativos, con el fin de reducir los costos y mejorar, día a día, la productividad; deben orientarse hacia una visión global y no fragmentaria de los servicios, lo que dará como resultado la optimización de las actividades portuarias en la cadena de distribución.

En este mundo globalizado los trabajadores portuarios están expuestos a los mecanismos¹¹ del mercado, sus salarios y beneficios han quedado vinculados con los

¹¹ Baird, Alfred. J.: “Globalización y el Seguimiento de Nuevas Redes de Puertos”. Pág. 3. Londres. 2000.

intereses de los clientes y los operadores privados de las terminales marítimas; esta combinación fortalece la competitividad en las exportaciones en los mercados internacionales.

El papel de los gobiernos en esta nueva corriente, es incorporar a los marcos regulatorios, los principios de la economía de mercado, utilizándolos como guías para poner en vigor políticas económicas orientadas a las exportaciones. Esto impulsa a los operadores privados y a los trabajadores de las terminales marítimas, a negociar acuerdos colectivos y prácticas de trabajo que mejoren la productividad y reduzcan los costos.

2.2.10 SITUACION DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DE AMERICA LATINA

Todos los países del mundo, han aprendido que si van a utilizar las ganancias de la inversión en la estructura portuaria, deben examinar el marco regulatorio que provee los servicios.

Los últimos años, han sido reconocidos por la reorganización del sector portuario en los países europeos, asiáticos y africanos, los cuales han sufrido cambios dramáticos en la organización portuaria, así como una transformación significativa en la forma en que se conducen los asuntos portuarios, para mejorar la eficiencia de los puertos.

Los cambios institucionales de los puertos, han sido de interés prioritario en el mundo y América Latina no escapa a ello, como ejemplo, citamos países como México, Argentina, Chile, y Colombia, todos pioneros en la implementación de estos cambios institucionales.

Al eliminarse las autoridades portuarias, que monopólicamente manejaban la mayoría o todos los puertos comerciales de uso público de la nación, se favoreció el establecimiento de un sistema portuario similar a los que comúnmente se encontraban en los Estados Unidos.

Los puertos en el ámbito mundial, han utilizado cuatro grandes estrategias en la búsqueda de su eficiencia y competitividad, tales como la comercialización, privatización, liberalización y modernización de la administración portuaria.

En cuanto a la comercialización, el Estado otorga al Consejo de Administración Portuaria, una independencia del poder político (similar al sector privado), donde se descentraliza la toma de decisiones y se responsabiliza a dicha gerencia por el desempeño y control total de todos los niveles de decisión relacionados con la operación y la administración portuaria.

Respecto a la privatización¹², se transfieren funciones y responsabilidades desempeñadas antes por el Estado al sector privado, se eliminan subsidios, se reducen costos y se entrega al usuario el costo real de los servicios suministrados.

Esta forma de administración en sus múltiples fases, puede evolucionar, hasta la transferencia de la propiedad total o parcial de las instituciones portuarias, o limitarse simplemente al desarrollo gerencial del sector privado, para promover contratos de la operación de los servicios portuarios mediante arrendamientos, minimizando la gestión monopólica de la organización portuaria estatal.

La modernización, comprende acciones que mejoran el rendimiento y la eficiencia de una organización, la cual inevitablemente debe sufrir cambios institucionales mayores, debido a que existe un cambio de visión y misión en el rol de la empresa estatal, en relación con el manejo de las concesiones privadas o privatizaciones en los puertos.

El primer objetivo de la modernización, es mejorar la gerencia sin cambiar la estructura institucional del puerto.

La intención de introducir reformas constitucionales y leyes que generen un marco regulatorio para los puertos, tuvo su origen e intención en disminuir o eliminar la intervención del Estado, en el sector portuario y facilitar las relaciones de intercambio por

¹² Hoffman, Jon.: "La Privatización en América Latina en los 90". Pág. 43. Cepal. 1990.

medio de la participación del sector privado en gestiones económicas e inversiones en infraestructura.

Los puertos del sector público en América Latina y el Caribe¹³, han enfrentado una crisis en todos los campos y que se agudiza en el transcurso del tiempo, por los acuerdos multilaterales entre naciones y bloques comerciales. Según esto, existe la necesidad de crear un cambio de cultura, lo cual implica: reducir costos, incrementar la productividad, aumentar la eficiencia y abrirse competitivamente a las exportaciones regionales en los múltiples mercados Internacionales.

Esta creciente tendencia de evolución y cambios en el sector marítimo-portuario, conlleva diversas estrategias para los procesos de reforma y en general todos apuntan a la participación del sector privado, como el socio necesario para explotar y administrar frentes de atraque, terminales, remolcadores y otros servicios que, hoy por hoy, son operados con criterios, no exclusivos del ámbito comercial, que en forma terminal se traduce en falta de atención al usuario o cliente.

No son pocos los países de América Latina, que hoy cuentan con participación privada en sus puertos. Estas inversiones han activado el desarrollo de las ciudades y creado nuevos empleos, reduciendo los clásicos déficit financieros. Esta inyección de capitales ha permitido crecer a puertos caracterizados como "secundarios", en su tiempo a puertos del tipo "hub" o pivotes, en la cual no sólo manejan servicios de operación directa, sino que brindan servicios de trasbordo y otros productos afines: diques, insumos, entre otros..

Para un mejor entendimiento de la situación antes descrita, se analizaran en el capítulo correspondiente a "Evaluación de procesos en América Latina"; las diferentes experiencias en reformas portuaria¹⁴ aplicadas en países como Chile, México, Argentina, Perú y con breves reseñas en países como Uruguay, Venezuela, Brasil y Colombia.

¹³ Sepúlveda, Diego: "Los Modelos de Titularidad Portuaria". Pág. 8 OEA. 2000.

¹⁴ Idem. Págs. 8 y 30.

2.2.11 CONCEPTO DE MODERNIZACION PORTUARIA

En el mundo avanza la necesidad de modernizar los puertos del Estado, que están a merced de la operación y administración del gobierno de turno. La creciente demanda de una economía global, exige propuestas de cambio que se traduzcan en aumento de productividad y reducción de costos entre otros, todos objetivos que apuntan a reformas radicales detenidas por años de regulaciones estatales, subsidios regionales y uso político de estas empresas con altas dosis de corrupción.

"...La integración debe ser vista más que todo como un instrumento al servicio de objetivos superiores, tales como: el bienestar, la solidaridad, la prosperidad, la paz y la seguridad. La integración se puede definir como la unión de varios mercados en uno solo, al que se adiciona la cooperación en áreas de interés común..."¹⁵

"Se entiende por Globalización del Comercio, la interdependencia entre los factores de producción de diferentes países resultante de los esfuerzos colectivos por obtener materias primas, producir componentes y proporcionar servicios de montaje y distribución de productos que se venderán en todo el mundo..."¹⁶.

En la historia del comercio, (que siempre ha sido internacional) está la historia del aprovechamiento de las ventajas comparativas entre los países y los puertos constituyen el primer eslabón o la interfase principal, en el transporte del comercio mundial, cuyo funcionamiento es vital en el desarrollo de los pueblos.

El comercio exterior o intercambios comerciales, en muchos países registra una tasa de crecimiento superior, comparado al desarrollo económico de esos países. Esa evolución viene acompañada de una modificación de la función del puerto comercial y de la evolución económica del entorno portuario.

¹⁵ Rodolfo Tacsan Chen: "Comercio Internacional", Editorial UNED, Costa Rica: 2001.

¹⁶ Cepal: "Modernización Portuaria", Edición 1998, Pág. 5. Chile.

En el sector del transporte marítimo, se han registrado avances en los métodos de organización, gestión para atender mejor las necesidades del mercado y la evolución del nuevo concepto de la globalización comercial.

Las aperturas de los mercados, la interrelación de los factores de producción, como también la maximización de los recursos, ha dado origen a una nueva concepción de la administración y a la organización de los puertos.

Esto ha generado toda una corriente en el ámbito de decisiones políticas integrales en los países en vías de desarrollo, para organizar su papel en el crecimiento económico, dando origen a nuevas leyes y procedimientos jurídicos, que permitan la participación del sector privado en la administración y explotación de los puertos.

Actualmente, los puertos son las plazas fuertes de la economía en los países que poseen un litoral y pulmones de su comercio exterior. Son el punto de paso obligado a la mayor parte de este comercio, ya que por ellos se importan los bienes que el país mismo, no produce en cantidad suficiente y se exporta lo que contribuye al desarrollo de su economía.

Los puertos son también un sitio idóneo para la prestación de servicios complementarios, que agregan valor añadido a los productos transportados y en consecuencia, ayudan a satisfacer mejor las necesidades cada vez más exigentes del comercio; esto significa que desempeñan un papel esencial, no sólo para el comercio exterior de un país, sino también para toda su economía y para el nivel de vida de sus habitantes.

Toda economía, deberá ofrecer a sus clientes potenciales una combinación de calidad y precios que sean por lo menos tan interesantes como los de la competencia.

Además, de este fin básico existen otros fines complementarios como serían: contribuir al mejor aprovechamiento del suelo; favorecer al desarrollo de determinada región o de determinado tráfico de mercancías; crear fuentes de empleo y producir divisas.

Lógicamente, la concepción macroeconómica, lleva a los poderes públicos a intervenir en las decisiones concernientes al establecimiento, el desarrollo, la explotación de los puertos y sobre todo, a llevar la iniciativa en las decisiones relativas a la localización y diseño de las obras de infraestructura, que condicionan las disposiciones de los puertos.

2.2.12 CAMBIO EN LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARITIMO

No se puede solamente mencionar la organización de gestión de los puertos, sin tomar en consideración la política de los demandantes de servicios, de los cuales la figura principal es el naviero, en cuya actividad está inmersa la razón de ser de los puertos.

La actividad del naviero, está condicionada en gran parte por las posibilidades que le ofrece la técnica de la construcción naval. Aunque actualmente, en los países en vías de desarrollo se utilizan mucho los buques convencionales, que transportan carga general, en el futuro se espera que existan tres grandes categorías de buques mercante: los graneleros, que son utilizados para cargar graneles sólidos o líquidos; los buques porta-contenedores y los buques especializados, que incluyen los buques Roll On – Roll Off, utilizados para transportar mercancías pesadas o voluminosas, productos específicos, vehículos de motor, neograneros o toda aquella mercancía que no puede ser contenedorizada.

En lo referente al transporte de contenedores, han entrado en servicio los buques porta-contenedores de cuarta generación, con capacidad para 4,400 TEUS y los buques de enlace han alcanzado entre 1,000 y 1,200 TEUS o incluso 2,000 TEUS.

Esta evolución tecnológica, obliga a los puertos a adaptarse a esa tendencia y a equiparse en consecuencia, no sólo en lo que concierne a la infraestructura y al equipo portuario, sino también en lo que respecta con los demás servicios de apoyo o auxiliares; así pues, los grandes graneleros se asignan a puestos de atraque, en los que el equipo permita su descarga en sólo unas pocas horas; sin embargo, a menudo es necesario crear grandes instalaciones de almacenamiento para las mercancías en espera de reexportación.

La reducción del tamaño de las tripulaciones, se traduce en un aumento de ciertas actividades de mantenimiento realizadas en el puerto.

2.2.13 CAMBIO EN INFRAESTRUCTURA DE LOS PUERTOS

Los puertos siempre deben estar directamente relacionados con los servicios que brindan, como por ejemplo: servicios a los buques, a las mercancías y a los modos de transporte en tierra.

La contenedorización¹⁷ y particularmente el transporte inter-modal, han transformado al puerto en un punto de paso rápido más que de separación entre modos de transporte; estos elementos alteraron el papel tradicional de los puertos y redujeron la importancia de algunos servicios convencionales.

Por ejemplo, el inter-modalismo ha forzado a los puertos a extender sus actividades y funciones más allá de los límites tradicionales, han asumido y expandido su papel como punto primordial de enlace en la cadena del transporte.

Siempre los puertos han sido la puerta de acceso de las mercancías, de hecho, ellos se construyen de tal manera, que en un sistema total de transporte se logren beneficios en su posición estratégica. Hoy los puertos deben incrementar su participación en el sistema de distribución física y ofrecer servicios extensivos de consolidación, tanto a embarcadores como a líneas navieras; con esto se logran elevar los volúmenes, la rapidez y ofrecer mejores servicios para los tránsitos inter-modales.

Los grandes buques porta-contenedores y la rapidez con que se manipulan los contenedores en el puerto, no constituyen en sí mismos la ventaja fundamental de los movimientos inter-modales a gran escala; sin embargo, podrían ayudar mucho a extender las economías de escala, desde el centro de concentración de las mercancías al interior, en un flujo lineal simple.

¹⁷ Cepal: “Cambios Estructurales en los Puertos y Competitividad del Comercio Exterior de América Latina y el Caribe”. Pág. 80. Chile, 1999.

De hecho, en el nuevo papel de los puertos, se ha puesto especial atención al transporte inter-modal, la logística, la información y las comunicaciones; todo esto debe estar equipado con sistemas de informática y tener acceso a bases de datos; por ello, la implementación de una gestión computarizada e integrada, es una prioridad en los nuevos puertos especialmente si se manejan contenedores.

Actualmente, los contenedores pasan rápidamente por los puertos y son un medio de almacenamiento temporal, lo que ha reducido el uso de los almacenes portuarios y con ello surge la necesidad de tener grandes áreas descubiertas.

Un puerto, es una empresa comercial que ofrece sus servicios en mercados de transporte internacional. Por ello, es necesario definir el papel microeconómico de un puerto en la cadena de transporte y su función macroeconómica para la economía nacional, principalmente para políticas de transporte portuario nacional.

El concepto de modernización portuaria, está inmerso en las transformaciones que debe sufrir un puerto para aumentar la productividad, que se logrará al aplicar estrategias, las cuales deberán implementarse de acuerdo con la idiosincrasia de cada país y dependerá en mucho de los factores históricos, económicos, sociales, particulares y políticos de éste.

En estos modelos, la competencia se hace presente y obliga al puerto a diseñar políticas comerciales, que le permitan ganar nuevos clientes; por ende, mayores ingresos y con ello generar procesos de desarrollo local, regional e inclusive nacional.

Durante la segunda mitad del siglo veinte, los puertos experimentaron una gran evolución en términos operativos y de ingeniería, por la aparición y el uso del sistema de contenedorización y el desarrollo de la industria naval.

Aparecen los puertos con gran calado, largos muelles, grandes patios y terminales especializadas; este proceso de transformación física portuaria fue casi forzado por el acelerado proceso de globalización, el cual desató la aparición de mercados comunes,

bloques económicos, organizaciones mundiales de comercio y aduana; estos elementos son los determinantes de las transformaciones comerciales, en las que los puertos juegan un papel fundamental.

Hoy, los puertos han dejado de ser entes estáticos receptores de mercancía y pasajeros, para convertirse en entes dinámicos buscadores de mercancías y pasajeros.

Su función económica se basa, en dotar a los puertos de mecanismos que garanticen el paso barato, rápido y seguro de las mercancías a través de ellos; con esto contribuyen a lograr que las importaciones sean más módicas en los mercados internos y las exportaciones puedan ser más competitivas en los mercados externos.

Un puerto ideal, sería aquel en el cual las variables que conforman el costo generalizado de transporte como son: costo, tiempo y riesgo, interactúen entre sí y le den a las mercancías un lugar por medio del cual puedan ser manipuladas a bajo costo, en un tiempo razonable y expuestas al menor riesgo posible.

Dentro de la función social que cumplen los puertos, se dice de forma errónea que éstos eran fuentes directas de trabajo en el sector de las estibas o en la manipulación de las cargas, sin importar las variaciones de tráfico, cargas manipuladas y el grado de modernización alcanzado. El problema laboral es una barrera muy difícil de superar, debido a estos vicios resultantes de las prácticas empleadas por las organizaciones laborales.

Los puertos continúan siendo fuentes generadoras de empleo, pero con otra visión y perspectiva, ya que para cubrir esa necesidad de oportunidad laboral, se recurre a las actividades secundarias o indirectas. En este sentido, muchas son las plazas de trabajo que tienen los centros logísticos de carga, las zonas francas, las zonas industrializadas y las terminales especializadas.

En el concepto de modernización portuaria del nuevo milenio, la participación política del puerto, dependerá mucho de la percepción que se tenga sobre cuál debe ser la

función del puerto y ésta variará según el país, porque indudablemente, los cambios en términos de avances tecnológicos en equipos de manipulación, transmisión electrónica de datos y buques más grandes, obliga a mayores inversiones en infraestructura, dragado y un aumento en el uso de tecnologías, para el incremento del volumen de TEUS por hora y la capacidad de movilización de contenedores por año.

Los puertos se verán cada vez más inmersos en el negocio de la logística por sí solos o mediante asociaciones estratégicas, en las cuales al tiempo que se prestan los servicios convencionales de manipulación de las cargas, operen también centros de distribución, control de inventario vía telemática y además operaciones que agreguen valor a las cargas.

El Estado deber ser un ente regulador y coordinador; el sector privado debe retener la función de supervisión, control y coordinador del sistema portuario en el contexto del marco de una estrategia de transporte e incluso, como una forma de asegurar el bien colectivo, promover competencia y evitar monopolios.

2.2.14 SITUACIÓN PORTUARIA LATINOAMERICANA

Por regla general, en América Latina, se han dado en concesiones, bajo diferentes regímenes, las instalaciones o los servicios portuarios, bien sea por terminales o por servicios individuales.

Estos procesos se distinguen sobre todo, en un enfoque estructural¹⁸; unos países crearon primero un marco jurídico especializado, para reformar el sector del cual forman parte los servicios portuarios; otros fueron directamente al proceso licitatorio, dentro del marco vigente.

En todos los países los procesos aún se están ejecutando, por ejemplo: en Chile están pronto a privatizarse los puertos de Arica y Talcahuano; en Argentina, el puerto de Rosario en estos momentos es objeto de una licitación; en Uruguay se está subastando 80% de una empresa prevista para el manejo de la terminal de contenedores; en Brasil se están estudiando las formas de privatizar Sao Francisco do Sul, Itajai y otros puertos en el noreste

¹⁸ Pampillon, Olmedo Rafael: “La Política de Privatización en América Latina.” Pág. 200. Ciedla. 1998.

del país; también se están privatizando terminales como en Salvador de Bahía, Seperiba y Suape; en Perú se está licitando la terminal de contenedores de Callo, así como todos los puertos secundarios Paita, Salaverry y Chimbote; en Ecuador se está privatizando la terminal de Guayaquil, Esmeraldas y Puerto Bolivia; también el puerto de Manta; en Colombia se han privatizado prácticamente todos los servicios portuarios en el margen de la Ley de Puertos.

2.2.15 PAPEL DEL ESTADO EN AMERICA LATINA ANTE LA NUEVA TENDENCIA

En los países de América Latina, a partir de 1980, se inicia un proceso de cambio en el desarrollo de los puertos; este enfoque de cambio ha tenido que ajustarse a las características propias culturales y sociales de cada país y su evolución ha sido lenta. Es a partir del año 1991, que se iniciaron reformas significativas en Venezuela que se ajustaron más a los alcances de los modelos macroeconómicos de la economía mundial, afectado por la corriente de la globalización de los mercados.

Este evolutivo enfoque en el mercado mundial, en donde las barreras comerciales se eliminan y se negocian tratados comerciales, que permiten el intercambio de productos en condiciones de trato y equidad comercial, están dando origen a un momento reformista con características muy especiales en países como Chile, México, Uruguay, Argentina, Brasil, Colombia y Venezuela.

Estos procesos y reformas han tenido la participación muy activa de la organización de los Estados Americanos y en especial de la Conferencia Portuaria Interamericana, que han liderado la nueva tendencia de la reforma.

El proceso de la modernización portuaria en Latinoamérica¹⁹, ha introducido una serie de factores comunes a las demás reformas económicas y se ha dirigido a la necesidad de buscar una mayor competitividad, producir una apertura del comercio exterior y lograr un objetivo final claro en la búsqueda de un sistema portuario más eficiente y de menos costos

¹⁹ Gaston Ezequiel Utrera: “El crecimiento Económico Latinoamericano”. Pág. 25. Argentina. 1990.

totales; también se han incorporado elementos tales como la competitividad dentro de los puertos y entre puertos, así como la participación más activa del sector privado.

Esta reforma ha requerido un cambio en las políticas y leyes de los países latinoamericanos, para permitir crear el marco legal y la apertura a la inversión de infraestructura al sector privado.

Todas estas estrategias, han generado foros de discusiones parlamentarias y de los sectores involucrados, para alcanzar los acuerdos que permitan llevar adelante las reformas.

2.2.16 COMERCIO DE COSTA RICA

Costa Rica posee una economía abierta, en la que el sector externo ocupa una enorme importancia, debido a la cual el país continúa con una política de comercio exterior que promueve un mayor y más seguro acceso de los productos costarricenses en los mercados internacionales²⁰, esto como medio para generar oportunidades y crecimiento al desarrollo económico que el país requiere, según un estudio de la Organización Mundial del Comercio en su Examen de las Políticas Comerciales de Costa Rica.

Esta política es llevada a cabo por el Ministerio de Comercio Exterior, que emplea para ellos mecanismos y políticas guiadas para lograr una mayor participación en los mercados mundiales, utilizando los Convenios Bilaterales Regionales y Multilaterales y la simplificación arancelaria que promueven las condiciones necesarias para la inversión nacional y extranjera.

²⁰ Organización Mundial del Comercio: "Examen de las Políticas Comerciales". Pág. 25. Costa Rica. 2001.

2.2.17 INSERCIÓN DE COSTA RICA EN LAS TENDENCIAS DEL COMERCIO MUNDIAL

Costa Rica ha continuado fortaleciéndose en su proceso de apertura e integración comercial, en virtud de que su economía nacional no es lo suficientemente flexible para brindar las oportunidades de crecimiento que el país requiere, por lo que el gobierno se ha impuesto la tarea, en forma constante, para desarrollar una política comercial²¹ para buscar mayor participación e integración en la economía internacional.

En la segunda mitad de la década de los noventa, se realizó un cambio muy significativo y estratégico con referencia a las políticas del comercio del país, en donde se dio un fuerte empuje a la atracción de la inversión extranjera, orientada a la industria de la alta tecnología.

Como premio a este esfuerzo, se comienza a dar un significativo aumento en los flujos de inversión extranjera en el país, lo que origina la instalación en nuestro territorio de empresas que dan mayor dinamismo, tanto al mercado interno como al sector exportador, así como la generación de nuevas fuentes de empleo; la incorporación de procesos de transferencia tecnológica y un incremento muy importante de ingresos en divisas, con lo cual el país se vio favorecido, ya que la inversión extranjera directa financiará parte del déficit de la cuenta corriente de la balanza de pagos.

La consolidación del proceso de apertura que se realiza en la mitad de los años noventa; la eliminación de barreras al comercio exterior y el estrechamiento de las relaciones con importantes socios comerciales, son factores que han contribuido para entender el papel medular del sector externo para Costa Rica.

La exportación de bienes ha crecido significativamente, impulsada por la industria manufacturera; la mayor parte de las exportaciones industriales provienen del sector electrónico, textil y de medicamentos. El sector agrícola ha sido el más afectado por las fluctuaciones de los precios en el mercado internacional; sin embargo, productos como la piña, el melón, las plantas ornamentales y los follajes, cobran cada vez mayor relevancia.

²¹ Gaston Ezequiel Utrera: "El Crecimiento Económico Latinoamericano. Pág. 50. Argentina. 1990.

En lo referente al comercio exterior de servicios, en menor medida que el de bienes, también ha experimentado un aumento a lo largo de los últimos años; en este ámbito, la actividad turística generó una cantidad importante de recursos para el país y va a representar en el futuro un muy importante aporte para el desarrollo económico del mismo.

Costa Rica ha entendido que es necesario tener más participación e integración, con los grandes bloques comerciales y por lo tanto, la modernización de sus políticas comerciales, tiene que estar siempre adaptada al escenario cambiante del comercio mundial, por lo que es necesario desarrollar estrategias de integración a los mercados internacionales y orientar medidas coherentes, prácticas y ajustadas a nuestras actividades productivas de bienes y servicios con potencial exportador.

2.2.18 CAMBIOS ACTUALES DEL COMERCIO EN COSTA RICA

En los últimos años, Costa Rica ha participado en distintas negociaciones para suscribir tratados de libre comercio con países del Hemisferio Norte y Sur, con lo que se ha pretendido mejorar las condiciones de acceso de los productos nacionales a ciertos mercados; brindar seguridad de ingreso de los productos costarricenses en la región; promover la competitividad del sector productivo nacional; aumentar las inversiones en Costa Rica y sobre todo, preparar al país para el proceso del Área de Libre Comercio de las Américas.

En este contexto, en enero de 1995, se negoció un Tratado de Libre Comercio entre Costa Rica y México, que constituye el primer instrumento en su clase, suscrito entre dos países en vías de desarrollo, y que repercutió en un dinámico comportamiento de las exportaciones costarricenses a México. Posteriormente, en 1998, se concluyen negociaciones entre Centroamérica y la República Dominicana, para suscribir un Tratado de Libre Comercio, que fue aprobado por la Asamblea Legislativa en junio de 1999. Otra gran negociación se dio en enero del 2001, cuando fue aprobado el Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y Chile.

Actualmente, Costa Rica realiza negociaciones de Libre Comercio con Canadá y Panamá.

Estas iniciativas contribuyen a dar prioridad a Costa Rica, por la importancia que revisten las relaciones comerciales con los países y el potencial crecimiento y consolidación del comercio que representa la suscripción de estos acuerdos bilaterales.

2.2.19 EVALUACION DE LA POLITICA COMERCIAL DE COSTA RICA

La necesidad de promover los cambios necesarios para desarrollar una economía más eficiente²², que facilite el incremento del comercio exterior, mejore y asegure el acceso de los productos nacionales a los mercados externos, así como proteger los intereses comerciales de estos productos, ha sido el principio primordial de la política comercial del Gobierno de la República.

A raíz de esta nueva visión, en que los países promueven sus exportaciones y ante este dinámico comportamiento del comercio mundial, se debe estar muy atento con respeto de las reglas y normativas regulatorias que salvaguardan los intereses comerciales de las partes y que garanticen una equidad de trato.

Es muy importante para el país, realizar los ajustes necesarios para garantizar el fiel cumplimiento de las disposiciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y conforme al apego de su derecho, poder elevar a cualquier instancia sus inquietudes y buscar eliminar distorsiones que puedan ocasionar un trato injusto.

En esta nueva orientación de su política comercial, los esfuerzos estarán dirigidos al máximo aprovechamiento de los beneficios de los tratados de libre comercio suscritos por el país y continuar favoreciendo iniciativas para una mayor vinculación con otros países de la región.

²² OMC: “Mecanismo de Examen de las Políticas Comerciales de Costa Rica”. Comex. Pág. 4. 2000.

2.2.20 PUERTOS DE COSTA RICA

Costa Rica se encuentra ubicada en el Istmo Centroamericano; por su ubicación geográfica, tiene fácil acceso a los extremos más lejanos del mundo; cuenta con un litoral marítimo que supera los 600 kilómetros de longitud; esta ubicación privilegiada²³ le posibilita amplias perspectivas para el transporte y el movimiento internacional de mercaderías hacia los grandes mercados de Norte América, Europa y América Latina a través de sus puertos -localizados en ambas costas- que son puntos estratégicos para las exportaciones de los productos nacionales. El desarrollo de los puertos está directamente ligado con la importancia del comercio exterior y del turismo; los puertos manejan aproximadamente 89% de las exportaciones y las importaciones del país, así como 300 cruceros con cerca de 250.000 pasajeros por año. Costa Rica dispone de siete puertos: cinco en la Costa Pacífica y dos en la Costa Caribeña; los puertos del Pacífico son Puntarenas, Caldera, Punta Morales, Golfito y Quepos. En el litoral caribeño tenemos los puertos de Limón y Moín.

2.2.21 PUERTOS DE LA VERTIENTE DEL CARIBE

2.2.21.1 PUERTO LIMON

Puerto Limón²⁴ es el principal puerto de Costa Rica; está ubicado en la Costa Caribeña; se construyó por iniciativa del empresario norteamericano Minor Keith, gran productor y exportador de banano, impulsor de la vía férrea, que une al puerto de Limón, con la capital de Costa Rica.

Este puerto inicia operaciones en 1904; y es desde entonces, el principal puerto para todo el comercio exterior de Costa Rica por vía marítima; en sus orígenes se utilizó para llevar a cabo las exportaciones del banano; ya estaba dotado de una línea férrea, medio por el cual se sacaba la fruta de las fincas.

²³ Japdeva: “Plan Nacional de Desarrollo Portuario”. MOPT. Pág. 89-102. 1995.

²⁴ Japdeva. Dirección de Ingeniería Portuaria: “Actualización del Plan Maestro del Sistema Portuario Limón- Moín”, Pág. 18. 1999.

A) MUELLE METALICO

A este muelle, se le dio el nombre de Muelle Metálico, que ha sufrido grandes transformaciones, por lo que su estructura inicial ha servido como base para la construcción de un puesto de atraque para cruceros, que alterna la pantalla del mismo con una rampa Roll On – Roll Off; sin embargo, esta nueva construcción ha tenido limitaciones técnicas para su utilización pues carece de un adecuado sistema de defensas, por lo que en la actualidad solamente está en servicio la rampa para las naves Roll On – Roll Off.

B) MUELLE 70

Se construyó en 1970, con el fin de descongestionar el muelle Metálico. Tiene una pantalla de atraque de 170 metros y es utilizado para la movilización de mercadería general. Debido al hundimiento de una nave carguera con cemento; el muelle tiene clausurado parte de su puesto de atraque y actualmente sólo cuenta con un puesto en servicio.

C) MUELLE ALEMAN

Su nombre deriva de que fue construido, mediante un empréstito entre Costa Rica y el Gobierno de Alemania; inicio las operaciones en 1981, con una pantalla de atraque de 410 metros de largo; dispone de dos puestos de atraque y una rampa para Roll On – Roll Off; su calado oscila entre 9 a 10 metros de profundidad, y es utilizado principalmente para la movilización de contenedores. Durante la temporada de cruceros, es puerto de atraque de estas naves.

El acceso terrestre al puerto de Limón no es el más adecuado, por que se presentan ciertas incomodidades en los caminos municipales dentro de la ciudad de Limón. Además, el acceso marítimo tiene grandes inconvenientes por las condiciones poco profundas, limitadas a 10 metros y por las condiciones meteorológicas frecuentemente ocasionadas por los vientos y las fuertes resacas.

En 1999, en el Puerto de Limón, atracaron 1.162 buques²⁵, que movilizaron un volumen de carga de aproximadamente dos millones de toneladas, de las cuales 1.34 millones eran carga de importación y 0.67 millones de toneladas, cargas de exportación.

Debido al gran volumen de carga que se moviliza, Puerto Limón es el segundo en importancia de Costa Rica, después de Puerto Moín. Presenta una tasa de ocupación sumamente alta, puestos 4/3 y 4/2 en el Muelle Alemán representan valores hasta de 59% y 55% de promedio respectivamente, durante el año. El tiempo efectivo de trabajo de carga y descarga de los buques, representa un 45% con relación al tiempo total de estadía de un buque en el puerto.

Aproximadamente a las 24,000 horas/naves fueron perdidas en los puertos de Limón y Moín, por causas de buques en espera, al no poder atracar, asumiendo un costo diario de aproximadamente de \$10,000* dólares por buque, lo que significa un perjuicio de 10 millones de dólares por año.

Para la movilización de contenedores, se dispone de dos grúas pórticas, seis operarios de este equipo debidamente instruidos; 80% de las cargas se moviliza de forma directa; los contenedores y la carga general, son descargados de los buques a camiones y retirados del área portuaria inmediatamente por equipo rodante privado; cuenta con una superficie a la intemperie de 38.000 metros cuadrados, para la movilización de los contenedores en la transferencia del depósito del muelle hacia otras áreas.

La operaciones indirectas, es decir mediante almacenamiento de la carga en los patios, sólo se lleva a cabo en casos esporádicos; cuenta con seis Straddler Carrier, cinco Cabezales y Chasis; sin embargo, el equipamiento operativo del puerto es insuficiente.

En los días de alto tránsito, el puerto se encuentra muy congestionado de vehículos que circulan o se estacionan en los alrededores y en la zona portuaria, por existir una deficiente demarcación vial en el área portuaria.

²⁵Departamento. Estadística Japdeva: “Anuario Estadístico”. Pág. 6. 2000.

* Moneda utilizada: dólares americanos

Si se considera la diversidad de los productos que se manipulan, la variedad de servicios que se ofrecen y la cantidad de compañías que convergen, Puerto Limón es el mayor puerto de usuarios comunes en Costa Rica.

2.2.21.2 PUERTO MOIN

El Puerto de Moín está ubicado a 10° 00", 30" latitud norte y 83°, 5", longitud oeste; dista de Limón por carretera vía Portete, 6 kilómetros y vía Sandoval 10.8 kilómetros.

Este puerto surge como una ampliación de las facilidades portuarias de Limón, debido al gran auge comercial; inició operaciones en 1981, desarrollándose rápidamente como un puerto especializado para la manipulación de productos petrolíferos y el banano.

Tiene una pantalla de atraque de 735 metros, con una totalidad de cuatro puestos de atraque; dispone de una profundidad que oscila entre 11 a 12 metros; el acceso marítimo al muelle es insuficiente, por lo estrecho de su canal; el puesto petrolero posee una rampa, la cual es utilizada por las naves Roll On – Roll Off.

En 1994, para acomodar más embarcaciones en el puerto, el atracadero de banano fue ampliado en una longitud de 55 metros hacia el lado sur; sin embargo, esta ampliación ya ha sido sobrepasada por el incremento de la carga portuaria que se moviliza.

Durante 1999, atracaron 1,081 naves, y se movilizaron 5.3 millones de toneladas: 2.8 millones de toneladas de carga de exportación y 5 millones de toneladas de carga de importación.

Es el único puerto con instalaciones para el manipuleo de productos petrolíferos, y el mayor puerto de embarque de frutas y banano con importancia en el país. Además, cuenta con un descargador para fertilizantes, propiedad de la empresa privada Fertica.

En esta terminal opera una empresa que exporta jugo de frutas; esta actividad, así como el bombeo de fertilizantes, está en su mayor parte mecanizada y no requiere

operación de tierra. El manipuleo de fruta paletizada o en contenedores está bajo el control y gestión de grandes comercializadoras privadas, que también se ocupan del manipuleo terrestre y operan sus propias terminales de contenedores fuera del puerto.

Estas terminales representan en realidad los amortiguadores para la operación directa y se consideran como parte de la operación portuaria; llevan a cabo funciones de depósito y almacenamiento temporal, que en otros puertos se realizan en el recinto portuario.

El transporte de la carga de las terminales hacia las respectivas naves para su embarque, siempre se realiza mediante las mismas empresas de transporte y camiones.

Las estadísticas demuestran que las comercializadoras mueven alrededor de 24 contenedores por hora grúa de buque, lo cual se puede considerar como una excelente productividad.

El puerto de Moín por su ubicación, dispone de 40 hectáreas para su posterior ampliación, lo cual constituye un potencial de desarrollo que no poseen los demás puertos.

2.2.22 PUERTOS DE LA VERTIENTE DEL PACIFICO

A. PUERTO DE PUNTARENAS

El Puerto de Puntarenas fue el primer puerto que tuvo Costa Rica. Se construyó en 1871 y fue el primer muelle metálico. Tuvo una operacionabilidad de cien años, pero debido al auge comercial del país comenzó a mostrar insuficiencia en las últimas décadas para el desarrollo del comercio, por lo que en el afán de modernizar esta costa Pacífica, fue necesario realizar el proyecto de Puerto Caldera.

Las viejas instalaciones del muelle de Puntarenas fueron removidas y en el mismo sitio se construyó un muelle tipo espigón, con dos puestos de atraque, una pantalla de 2.75 metros cada uno y una profundidad de 10 metros. Esta obra concluyó en 1998 y es

utilizada para la atención de buques cruceros. En 1999 el número de cruceros atendidos fue de 105 unidades.²⁶ El acceso terrestre y el marítimo son buenos, a pesar de que existe una corriente marina de aproximadamente cuatro nudos en el puesto de atraque. No existe un área portuaria típica u otras instalaciones.

El muelle está bajo la administración del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico INCOP. El problema de este puerto es su reducida utilización durante la estación baja del mercado de cruceros, porque sus instalaciones no son aptas para las operaciones de movilización de carga.

B. PUERTO CALDERA

Este es el principal puerto en la Vertiente del Pacífico; que entró en operación en 1982, con infraestructura preparada para atender buques modernos de gran calado, especialmente buques porta-contenedores. Las instalaciones nuevas fueron rápidamente aceptadas por el mercado, en especial los buques graneleros.

Puerto Caldera ofrece buenos accesos terrestres: posee tres puestos de atraque con una pantalla total de 490 metros y una profundidad de entre 7.5 y 11 metros; el acceso marítimo es irregular, debido a la falta de iluminación para atracar en horario nocturno, además de que existe un fuerte oleaje y una sedimentación acelerada que, por lo tanto, requiere de un dragado regular.

Actualmente, se lleva a cabo en este puerto la descarga de granos importados; por no tener equipo especializado, esta labor se realiza con el equipo de las naves, lo que obliga a éstas a permanecer más tiempo en el atracadero.

En 1999 el puerto atendió 325²⁷ buques, y movilizó 1.8 millones de toneladas de carga. Caldera no dispone de equipamiento para operar buques en forma moderna, 83% de los casos efectúan operaciones directas, por falta de instalaciones terrestres, como por ejemplo: silos para el granel o grúas pórticas para contenedores.

²⁶ Departamento. Estadístico INCOP: "Anuario Estadístico" Pág. 8. 2000.

²⁷ Depto. Estadística INCOP: "Anuario Estadístico".

La tasa de ocupación de los muelles es de 46%; el puesto No. 1 es el más importante, el más congestionado por su mayor calado y es utilizado principalmente por los buques graneleros; allí atracan 38% de todos los buques y se moviliza 74% del total del tonelaje.

En 1999, el puerto de Caldera se encontraba saturado y los buques tuvieron un tiempo de espera de 11,492 horas en bahía; la relación entre tiempo efectivo de trabajo y tiempo en puerto de un buque es sólo de 30%. Las pérdidas para el comercio de Costa Rica, exceden en más de cinco millones de dólares, si se estima que el costo de un buque por día es de \$10,000 dólares; la productividad bruta expresada en una tonelada por hora y cuadrilla, así como en toneladas por empleado y año es extremadamente baja.

Existen debilidades fundamentales en las operaciones de las naves, como por ejemplo las cuadrillas, que tienen una composición exagerada de veinticuatro estibadores, en una estructura mixta de personal fijo y ocasional.

El puerto de Caldera se encuentra a menor distancia del Valle Central y de los centros de consumo y producción que Limón y Moín. La carga proveniente de la Cuenca del Caribe, que atraviesa el Canal de Panamá, tiene un costo adicional de cinco dólares por tonelada, que incluye las tarifas del Canal. Sin embargo, el ahorro en el transporte terrestre hacia San José es aproximadamente de siete dólares por tonelada.

El puerto tiene mejores condiciones meteorológicas: el clima seco de la costa Pacífica permite un trasbordo abierto de graneles y fertilizantes que no se podrían llevar a cabo en la Vertiente del Caribe durante los fuertes períodos de lluvia.

C. PUERTO DE PUNTA MORALES

El puerto de Punta Morales está situado en la parte interior del Golfo de Nicoya. Debido a su ubicación, rara vez tiene oleajes fuertes, por lo que no necesita rompeolas; está habilitado para acomodar embarcaciones de hasta 70.000 TPM y tiene un canal con profundidad de 14 metros y una pequeña dársena, todo natural. Cuenta con un atracadero de diques de albeén y una faja transportadora, la cual es utilizada para el traslado del azúcar de exportación, desde el almacén de depósito hasta el atracadero de diques de albeén.

Este puerto es reconocido como una instalación bajo íntegra gestión privada por la Liga Agrícola de La Caña, con una interfase con la Institución INCOP, en lo referente a la operación naviera; sin embargo, no existe una tarifa ni un canon que genere ingresos al Estado.

D. PUERTO DE QUEPOS

El puerto de Quepos está situado en la parte central de la Costa Pacífica; tiene un atracadero de 150 metros, con una profundidad que varía entre 7.5 a 13 metros. Sus operaciones portuarias bananeras fueron suspendidas desde que la Compañía Bananera por una enfermedad del banano, abandonó esas áreas. No es un puerto comercial, sino que se ha identificado como un puesto de atraque para embarcaciones menores como yates y barcos de pesca deportiva, debido a que no es un puerto apto para buques ultra marítimos.

Este puerto tiene su propia administración y tarifa; se limita básicamente a la utilización del muelle por el lado terrestre.

E. PUERTO DE GOLFITO

El puerto de Golfito, está situado en la parte más profunda de la Bahía de Golfito y está completamente protegido del oleaje por la península que lo rodea. Esta ubicación estratégica hace que la dársena y el canal de acceso sean seguros y que tenga una condición de aguas tranquilas, además de poseer suficiente profundidad de agua, lo que le permite manejar operaciones de banano y frutas tropicales. Tiene un muelle de 426 metros de largo, ubicado paralelamente con la línea de costa y está compuesto por una estructura de metal. Con todas las características de un puerto comercial, pero sus actividades se han reducido al mínimo, aunque todavía se dan algunos embarques esporádicos que transbordan aceite de palma y fertilizantes, lo que permite cubrir los gastos fijos del personal permanente.

Su administración es llevada a cabo por la Junta de Administración Portuaria de Golfito, con un servicio de pilotaje privado y una tarifa para la utilización de sus instalaciones en la movilización de carga.

2.2.23 MARCO INSTITUCIONAL PORTUARIO

El sector del transporte portuario de Costa Rica²⁸ está bajo control del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), quien coordina a las organizaciones públicas: Refinadora Costarricense de Petróleo, (RECOPE); Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, (INCOP); Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, (JAPDEVA) y al Instituto Costarricense de Ferrocarriles, (INCOFER); además se debe mencionar al Ministerio de Planificación y Política Económica, (MIDEPLAN), porque entre sus funciones está la de asignar prioridades a proyectos portuarios y comprobar la factibilidad y viabilidad de los mismos.

2.2.24 MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE

El MOPT tiene una estructura organizacional que se divide en tres: División de Obras Públicas, División de Transportes y División Administrativa. Su organización presenta una estructura enfocada hacia obras relacionadas con infraestructura vial, esto debido a que la distribución de responsabilidades en los puertos, ferrocarriles y el manejo del petróleo, es conferido a instituciones autónomas.

La responsabilidad del Ministerio en el sector portuario reside en dos direcciones: la Dirección de Transporte Marítimo y la Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales.

²⁸ INCOP / JAPDEVA. "Ley Orgánica".

2.2.25 DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PORTUARIAS Y FLUVIALES

Esta Dirección es responsable de planear, controlar y evaluar la construcción, optimización y mantenimiento de las obras portuarias y fluviales; además, dicta las políticas y establece los métodos y procedimientos para los diseños.

Esta dirección está dividida en las siguientes unidades:

- ▀ Departamento de Obras Portuarias.
- ▀ Departamento de Obras Fluviales.
- ▀ Departamento Administrativo Financiero.

En la actualidad, los Departamentos de Obras Portuarias y Obras Fluviales cuentan con la Dirección General de Transporte Marítimo.

2.2.26 DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE MARITIMO

Esta Dirección es responsable de formular e implementar las normas técnicas para las operaciones portuarias y marítimas, también regula el transporte marítimo de las cargas de exportación e importación y vela por el cumplimiento de las normas para las operaciones portuarias.

Este Ministerio es responsable de coordinar los acuerdos bilaterales del transporte marítimo; tiene una Comisión establecida para dirigir las políticas de transporte, además de prevenir y controlar la contaminación del agua por derrames de petróleo; esta asociada con el “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de los Buques”, MARPOL.

2.2.27 DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACION Y DEPARTAMENTO DE PROYECTOS Y PLANOS.

A pesar de que no está involucrada directamente en el sector marítimo-portuario, la Dirección General de Planificación, cuenta con la atribución, y la responsabilidad de planear y programar los proyectos de obras públicas del Ministerio; como responsabilidad primaria se encuentra la preparación del Plan Nacional de Transporte, que tiene por misión realizar estudios económicos y financieros; además de establecer las prioridades de los proyectos más importantes.

Esta Dirección es la encargada de mantener la base de datos junto a las estadísticas del sector transporte necesarias para la planificación; debe unir y coordinar sus actividades con otras unidades del Ministerio, que incluyen a la Dirección de Transporte Marítimo y a la Dirección de Obras Portuarias y Fluviales.

2.2.28 CONSEJO PORTUARIO NACIONAL

Este Consejo fue creado por Decreto en 1981; su propósito fue lograr la coordinación entre el MOPT, los puertos y RECOPE; está integrado por el Ministro del MOPT y los presidentes de JAPDEVA, INCOP, RECOPE e INCOFER; es el responsable de la coordinación general en los planes de infraestructura, de desarrollo y de las disposiciones en políticas administrativas, inclusive aquellas concernientes al personal.

2.2.29 MARCO LEGAL GENERAL PARA LOS PUERTOS DE COSTA RICA

Los puertos de Costa Rica están adscritos a la Jurisdicción de Organizaciones Autónomas. La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica,²⁹ es la responsable del planeamiento, administración y operación

²⁹ Departamento de Prensa y Relaciones Públicas. Japdeva: "Ley Orgánica de Japdeva". Pág. 8. 1993.

portuaria de la costa Caribeña; mientras que el Instituto de Puertos del Pacífico sólo controla los puertos de la costa Pacífica.

La Junta Directiva de JAPDEVA es nombrada por el Consejo de Gobierno, el cual está compuesto por el Presidente y sus Ministros. Los miembros de esta Junta, incluye al Ministro del MOPT o a su Delegado y a seis costarricenses que sean reconocidos por su honorabilidad y que posean suficiente conocimiento y experiencia en las actividades de JAPDEVA. Son nombrados por un plazo de ocho años, por términos escalonados; cada cuatro años, se nombra a tres nuevos miembros, más el Ministro de Transportes; de esa manera se asegura que la mayoría de sus miembros estén bajo el control del Presidente en ejercicio.

El Presidente de la Junta Directiva llamado “Presidente Ejecutivo”, es nombrado por el Presidente de la República. El Presidente Ejecutivo designa a los gerentes portuarios y corresponde a la Junta Directiva la aprobación de estos miembros.

JAPDEVA, además de tener su papel como autoridad portuaria, es también responsable de promover el desarrollo socioeconómico de la vertiente caribeña; por ello, está autorizada para arrendar, vender o utilizar las tierras bajo su jurisdicción, siempre y cuando estas actividades sean congruentes con el criterio establecido por el Instituto de Desarrollo Agrario. Sin embargo, este procedimiento puede ser cambiado con la aprobación de cinco de los siete miembros de la Junta Directiva. Está obligada a designar ciertas tierras dentro de los límites de los puertos existentes o futuros para el desarrollo industrial y comercial, relacionado con las operaciones portuarias.

La Junta Administrativa del INCOP, está compuesta por siete miembros, de los cuales seis son nombrados por el Consejo de Gobierno. Uno de sus miembros es el Ministro del MOPT o su representantes, que han de tener conocimiento en el campo de las actividades del INCOP. De estas seis personas, una debe ser miembro del Sindicato; los miembros de la Junta eligen a su propio Presidente y Vice-Presidente y pueden ser reelectos; estos cargos entre ellos tienen una duración de un año. Todos sus miembros son

nombrados por un período de ocho años escalonados; pueden ser reelectos un número indefinido de veces y no pueden ser removidos de sus puestos hasta la finalización del período.

El INCOP también está relacionado con actividades no portuarias como lo es la Administración del Balneario de Ojo de Agua en Alajuela, cerca de San José.

Aunque ambas instituciones son declaradas autónomas, están sujetas a los controles administrativos del Gobierno Central; existen además otras regulaciones del Gobierno Central que afectan las aprobaciones y procedimientos relacionados con el presupuesto, contratación, financiamiento, endeudamiento, auditoraje y personal.

2.2.30 LA FACULTAD REGLAMENTARIA

JAPDEVA³⁰ está regulada por la Ley número 3091 del 18 de febrero de 1963, reformada por la Ley 5337 del 11 de setiembre de 1973.

El Artículo Número Uno de la referida ley 5337, establece que la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica (Japdeva) se crea como un ente autónomo del Estado, con carácter de empresa de utilidad pública.

El Artículo Cinco de su Ley Orgánica dispone que JAPDEVA tendrá capacidad para celebrar toda clase de contratos, para así cumplir con las atribuciones que esa ley le otorga.

El Artículo Seis establece que como Autoridad Portuaria, corresponde a Japdeva:

- A) “Realizar la planificación específica de las obras e instalaciones que requiere el país en el litoral del Atlántico, de conformidad con la planificación general y la política de desarrollo portuario que determine el Poder Ejecutivo.

³⁰ Japdeva: “Ley Orgánica de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica”. Pág. 1. Limón. Costa Rica. 1993.

- B) De conformidad con el inciso anterior, construir 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.
- C) Recibir, trasladar, almacenar, custodiar y entregar dentro de la zona portuaria cuando proceda, la carga, mercancías o bienes que se embarquen o desembarquen por los puertos de la Vertiente Atlántica. En ningún caso habrá entrega de la carga desembarcada a los consignatarios o a sus agentes, ni permitirá el embarque de carga, sin el previo trámite de aduanas y de conformidad con lo que al respecto determinen las leyes y reglamentos, con excepción de los equipajes, cuya recepción, custodia y entrega corresponden a las aduanas.
- D) Coordinar las actividades portuarias y de transporte que le son conexas.
- E) Tramitar las solicitudes de concesión, dentro de los tres meses siguientes a la presentación de las mismas, para el establecimiento de servicios portuarios y de transporte privados en la Vertiente Atlántica, trasladándose con las recomendaciones pertinentes al Poder Ejecutivo, quien deberá resolver, en un plazo no mayor de tres meses. Debe entenderse que la falta de resolución del Poder Ejecutivo, implica aceptación de la solicitud.”

Además, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico está regulado por la Ley Número 1721 del 28 de diciembre de 1953, reformada por la Ley No 4964, del 21 de marzo de 1972 y 6221 del 17 de abril de 1978, que establece que el INCOP, es una Institución de Derecho Público, con autonomía administrativa, personería jurídica y patrimonio propio, cuyo objetivo primordial será fortalecer la economía del país, asumiendo las prerrogativas y funciones de autoridad portuaria; asimismo, la Ley, en su Artículo N° 2, indica que INCOP “en el cumplimiento de sus funciones tendrá las siguientes facultades:

- A) Realizar la planificación específica de las obras e instalaciones portuarias que requiera el desarrollo económico del país en el litoral del Pacífico, de conformidad con la planificación general y la política de desarrollo portuario que determine el Poder Ejecutivo.

- B) Construir, previa aprobación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, 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.
- C) Establecer los sistemas de trabajo y administración en todos los servicios en que intervenga, así como en el uso de las instalaciones, equipos y facilidades a su cargo.
- D) Adquirir y administrar los bienes que necesite para el buen logro de sus objetivos, contrayendo las obligaciones que le permita la presente ley.
- E) Recibir, trasladar dentro de los recintos portuarios y ubicar en los almacenes, patios, ferrocarriles y demás instalaciones destinadas al efecto, las mercancías y otros bienes que se desembarquen o que estén destinados a embarcarse por los puertos del litoral del Pacífico.
- F) Comprar los terrenos y propiedades que sean necesarios para el desarrollo de sus actividades, de acuerdo con la Ley 1721.
- G) Coordinar el desenvolvimiento de las actividades portuarias y de transporte conexos.
- H) Dictar los reglamentos internos y demás medidas necesarias que se requieran para lograr los objetivos de esta Ley.
- I) Establecer tarifas, cánones o cobrar por los servicios públicos que realicen, previa aprobación del Poder Ejecutivo, de acuerdo con la Ley 1721.
- J) Vigilar el fiel cumplimiento de los contratos del Estado con terceros, por servicios portuarios y ferroviarios en el litoral del Pacífico.”

2.2.31 LA CENTRALIZACION

Esta se logra cuando un órgano único ejerce todas las funciones estatales. En este caso particular se dice que, la concentración de poderes alcanzará su límite máximo.

Es usual en Costa Rica, que al hablar de centralización administrativa,³¹ se indique la manera cómo se vinculan y coordinan entre sí los diversos órganos que dependen de una misma autoridad; entiéndase así como la atribución de funciones del Presidente de la República como jefe del Poder Central, lo que quiere decir, que el conjunto de órganos y funcionarios que integran cada administración pública, deben actuar coordinadamente con el cumplimiento de sus cometidos, como si fuera una unidad, lo cual se logra centralizando la Dirección Administrativa en un órgano único llamado “Jerarca” y haciendo depender de él a los demás órganos y funcionarios.

Los puertos de Costa Rica en la actualidad son administrados de forma centralizada; tanto JAPDEVA como INCOP deben seguir las directrices del Poder Ejecutivo. En sus leyes orgánicas, se indica que son entes autónomos, por lo que disponen de patrimonio propio, personería jurídica y por tanto están facultados para planear y construir en coordinación con el MOPT las obras portuarias que el país necesite; ellas se desenvuelven con autonomía administrativa, de acuerdo con lo que establecen sus juntas directivas; sin embargo, están obligadas a proponer al MOPT las tarifas por servicios portuarios y llevar adelante las negociaciones necesarias.

La creación de las instituciones autónomas en Costa Rica, respondió a la necesidad de descentralizar funciones de los ministerios. El Artículo 188 de la Constitución Política determina que: “Las Instituciones Autónomas del Estado gozan de independencia administrativa y están sujetas a la Ley en materia de gobierno. Sus directores responden por su gestión.”

Estas entidades coinciden sin embargo, en el desarrollo del país e impulsan el bienestar de las comunidades, en especial las situadas en las zonas portuarias.

2.2.32 LA DESCENTRALIZACION

En esta forma de administración, la injerencia del Poder del Estado se desliga de las instituciones que actualmente están a su cargo y permiten, en el caso del sector portuario, hacerse cargo de las consecuencias en términos de valor de sus propias decisiones en

³¹ Villanea, B. Fernando Lic: “Introducción al Derecho Administrativo”. Pág. 112/119. 1993

cuanto a planes, operaciones e inversiones. De esta manera; se podrá insertar la innovación en materia de servicios e infraestructura, y se logrará mayor productividad y eficiencia en función de los costos, con lo cual se intensificará el trabajo y el uso de recursos locales.

Esta forma de administración en ningún momento exime al Gobierno Central de sus obligaciones, sino que exige el establecimiento de una estructura institucional, en donde las organizaciones locales y los inversionistas privados tengan la facultad de realizar funciones de operación, planificación e inversión; transformando la administración de puertos del sector público, en un organismo regulador que fiscaliza dichas actividades.

2.2.33 LA DESREGULACION

Es la eliminación de normas, reglamentos, leyes, subvenciones directas y cruzadas; las reservas de mercado; las obligaciones socio-políticas; el desempeño de funciones directivas por parte de los trabajadores; las operaciones de subvención financiera del Gobierno y todo aquello que, de una u otra forma, no deja que estas instituciones operen bajo una concepción de tipo comercial y sujeta a los mecanismos del mercado. Es una forma de desreglamentar y dan pie para establecer métodos que reorienten el papel de los intereses gubernamentales y privados, de modo que los puertos y los clientes puedan responder a las exigencias de la economía globalizada, y logren su propósito principal, que es eliminar trabas burocráticas que impiden el libre juego de las fuerzas del mercado en las actividades comerciales de los puertos.

Los beneficios de una desregulación varían según la importancia que se asigne a los diversos factores de la actividad portuaria; además, asegura que todos los sectores puedan aportar infraestructura y servicios, actuando éstos en un entorno comercial y respondiendo a los mecanismos del mercado; en esto están incluidos todos los actores del sector marítimo-portuario, como lo son: estibadores, agentes de naves, transportes y aduanas, con el fin de evitar monopolios en tarifas de servicios. La desregulación, obliga a los administradores de los puertos estatales y al sector privado, a impulsar cambios sobre la índole, alcance y orientación de sus actividades. En otras palabras, sólo podrá manipularse en el mercado si sus servicios son rentables y competitivos.

2.2.34 LIMITACIONES DE CRECIMIENTO EN PUERTOS DE COSTA RICA

Para el caso específico del complejo portuario Limón-Moín, se han contemplado algunos proyectos de inversión en obras de infraestructura, como lo son: la conclusión del muelle de pasajeros, su plataforma de Roll On - Roll Off, los avances en mejoras del muelle 70 y el dragado de los canales de acceso. También se prevé la ampliación del patio de contenedores, mediante la remoción de la bodega No. 5. Además, se mantiene como alternativa futura reclamar el área entre el muelle 70 y el Río Cieneguita, para desarrollar una terminal de contenedores y la ampliación del Muelle Alemán, a través de la extensión del rompeolas.

En año 2002 JAPDEVA puso en servicio una segunda grúa pórtica, para optimizar la transferencia de carga en el Muelle Alemán. Adquirió también, mediante contrato de Leasing (Purchase-Lease), 3 Straddler Carrier. Pero las limitaciones existentes por el alto costo requerido para ampliar el muelle Alemán, residen en el fondo marino del área y su dificultad para modificarlo.

La idea del proyecto de desarrollo en el área comprendida entre el Muelle 70 y el Río Cieneguita tiene un costo elevado, alrededor de los 50 millones de dólares, sin incluir el equipo necesario para la manipulación de contenedores.

La optimización del Muelle 70 es una opción válida. Para lograrlo se necesita aumentar en el largo su estructura, ya que es de gran importancia para el manejo de carga general y de hierro. Otra obra es la remodelación en infraestructura del muelle de pasajeros, para absorber el trabajo de los cruceros, mejorar la tasa de ocupación y tiempo de espera en el Muelle Alemán.

En el Puerto de Moín, se han realizado estudios consultivos a manera de orientar mejores alternativas y condiciones futuras para diferentes tráficos, al dotar de mayores facilidades en la descarga de petróleo, dado que ésta tiene limitaciones en el puesto de atraque para la descarga de productos petrolíferos. Originalmente, tenía una profundidad de 14.5 metros; por motivo de sedimentación en el fondo marino como consecuencia del terremoto ocurrido en abril de 1991, el fondo se redujo entre 9 y 11 metros, motivo por el

cual las naves petroleras entran al puerto con la capacidad parcial de carga, lo que significa costos más altos para RECOPE. Ahora, si se logra conseguir optimizar profundidades en el frente de atraque, se requieren nuevos estudios sobre la batimetría del muelle.

Adicionalmente, está en construcción la ampliación del muelle bananero llamado “Muelle Taiwanes”, que es una ampliación de 250 metros y la desviación de la desembocadura del Río Moín. Con esta obra se estaría cubriendo el volumen futuro de tráfico hasta el 2010. Pero Moín cuenta con área suficiente para extenderse otros 250 metros más, con el patio de contenedores adyacente, por lo cual este puerto está considerado como el de mayor proyección futura. El costo de este muelle y el patio adyacente alcanzará \$11,700.000 dólares.

En el puerto de Caldera, el problema más grande que se tiene es la ubicación de la terminal Granelera; el granel representa casi 80% de la actividad portuaria. Este puerto dispone de la profundidad adecuada para buques graneleros, pero la tasa de ocupación en el muelle de atraque granelero aún es muy elevada.

Se han presentado varias alternativas para mejorar esta situación, tal el caso de equipar esta terminal con equipo moderno, que ayude a aumentar la productividad actual, que es aproximadamente de 300 toneladas por hora, esto con la utilización de equipos de carga (almejas y tolvas). Se espera que con la utilización de modernas tecnologías (top loader, Reochstacker entre otros) aumentar a 700–800 toneladas por hora, lo cual representa una solución temporal al problema.

Otra alternativa es crear un nuevo puerto multipropósito junto al rompeolas; así el granel sería llevado por fajas transportadoras a los silos. Esta sería una solución; sin embargo, el problema está en la sedimentación del fondo marino y los altos costos del dragado.

También existen proyectos adicionales para la creación de un muelle pesquero, tipo espigón con dos frentes de atraque que estarán ubicados al norte del puerto que hoy se usa.

En el puerto de Puntarenas, se discute la construcción de un nuevo muelle para la atención de los cruceros, con las facilidades logísticas necesarias para la atención de los pasajeros, debido a que la construcción del muelle que hoy se usa con estos fines no cumple con las especificaciones propias para este tipo de instalaciones. Un plan alternativo visto el crecimiento futuro del tráfico de cruceros, considera la construcción de un nuevo muelle espigón paralelo aproximadamente 550 metros al norte del muelle existente.

2.2.35 OPCIONES DE PARTICIPACION MIXTA (PUBLICO Y PRIVADO) EN LA REESTRUCTURACION DE LOS PUERTOS

Con el objetivo de identificar las opciones que ofrece el ordenamiento jurídico costarricense para la participación del sector privado en la inversión, (diseño, construcción, operación de las obras y servicios portuarios), se debe revisar la normativa existente aplicable a estas materias y que comienza con la Constitución Política, la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, la Ley General de Contratación Administrativa y la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y todos los reglamentos administrativos correspondientes. En este caso, se debe investigar la viabilidad de inversión privada en los puertos, a la luz de la Constitución Política.

2.2.36 CONSTITUCIÓN POLÍTICA

Fue promulgada el 7 de noviembre de 1949; es la norma suprema ³²a la que todas las demás disposiciones del ordenamiento jurídico deben sujetarse; es la base sobre la cual se construyen las normas jurídicas relacionadas con los bienes de dominio público y que contiene las diversas posibilidades de contratación administrativa, para la participación de la inversión privada en los puertos nacionales.

El Capítulo II, Artículo 121 Inciso 14 de la Constitución Política de la República de Costa Rica dice:

“Decretar la enajenación o la aplicación a usos públicos de los bienes propios de la nación”

³² Inversiones Jurídicas S. A. : “Constitución Política de la República de Costa Rica”. Pág. 33. 1949.

Esta es una norma que habilita a la Asamblea Legislativa para decretar la enajenación o la aplicación para usos públicos de los bienes propios de la nación. La palabra *enajenación* significa *la transmisión del dominio o propiedad de la cosa a la titularidad de un derecho a otra persona*; a través de ese significado es que la Asamblea puede mediante Ley expresa, transmitir bienes propios de la nación a terceras personas como podría ser la venta de terrenos en la zona marítimo-portuaria, terrestre, o puede aplicarse a usos públicos, como sería el caso de destinar terrenos baldíos para la construcción de una carretera.

En este mismo Artículo 121 inciso 14 sigue diciendo:

“no podrán salir definitivamente del dominio del Estado:

- a) Las fuerzas que pueden obtenerse de las aguas del dominio público en el territorio nacional.*
- b) Los yacimientos de carbón, las fuentes y depósitos de petróleo, y cualesquiera otras sustancias hidrocarburadas, así como los depósitos de minerales radioactivos existentes en el territorio nacional.*
- c) Los servicios inalámbricos.*

Los bienes mencionados en los apartados a), b) y c) anteriores sólo podrá ser explotados por la Administración Pública o por particulares, de acuerdo con la Ley o mediante concesión especial otorgada por tiempo limitado con arreglo a las condiciones y estipulaciones que establezca la Asamblea Legislativa. ”

El mismo Artículo 121 inciso 14 dice:

“Los ferrocarriles, muelles y aeropuertos nacionales - estos últimos mientras se encuentren en servicio – no podrán ser enajenados, arrendados ni gravados, directa o indirectamente, ni salir en forma alguna del dominio y control de Estado.”

En esta segunda norma, se indica cuáles bienes no podrán salir definitivamente del dominio del Estado y hace alusión, específicamente, a ferrocarriles, muelles y aeropuertos nacionales en servicio y dice que éstos no pueden ser enajenados, gravados directa o

indirectamente, ni salir del dominio y control del Estado; pero sí pueden ser explotados por particulares, con la aprobación de la Asamblea Legislativa, de una Ley especial o de una Ley marco, como sería la Ley de Concesión de Obras Públicas con Servicio Público, para el caso de las concesiones que regulan esta Ley o la Ley de Contratación Administrativa, en el caso de la Gestión Interesada.

De los artículos investigados, existe entonces la posibilidad de explotar privadamente los frentes de atraque.

Al consultar la Ley Orgánica de JAPDEVA en su Artículo Primero leemos:

“Créase la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, en adelante denominada JAPDEVA, como ente autónomo del Estado, con carácter de empresa de utilidad pública que asumirá las prerrogativas y funciones de Autoridad Portuaria...”

En este artículo se declara a JAPDEVA como un ente autónomo del Estado, con carácter de empresa de utilidad pública; en su artículo cinco dice:

“JAPDEVA tendrá capacidad para celebrar toda clase de contratos, así como para realizar todos aquellos actos comerciales necesarios para cumplir con las atribuciones que están a su cargo, ...”

Vemos que JAPDEVA está facultada para celebrar toda clase de contratos para cumplir con las atribuciones que esa Ley le otorga. Por último, en el Artículo Seis, Inciso H) dice:

“Tramitar las solicitudes de concesión, dentro de los tres meses siguientes a la presentación de las mismas, para el establecimiento de servicios portuarios y de transporte privados en la Vertiente Atlántica, trasladándolas con las recomendaciones pertinentes al Poder Ejecutivo....”

Según este artículo, a JAPDEVA le compete tramitar las solicitudes de concesión dentro de los tres meses siguientes.

La Ley Orgánica del Instituto Costarricense de Puertos, INCOP, en su Artículo número uno establece que:

“INCOP es una Institución de Derecho Público con Autonomía Administrativa, personería jurídica y patrimonio propio, cuyo objetivo principal es fortalecer la economía del país y que debe asumir funciones de Autoridad Portuaria”.

En su Artículo Dos indica que:

“INCOP tiene patrimonio propio y que goza de Autonomía Administrativa”.

Este mismo artículo en su inciso l) dice “vigilar el fiel cumplimiento de los contratos del Estado con terceros, por servicios portuarios y ferroviarios en el litoral del Pacífico”

Además, el Artículo Cuatro de esta misma Ley establece que:

“INCOP tiene la facultad de celebrar toda clase de contratos, así como realizar todos aquellos actos comerciales que sean necesarios para cumplir con las atribuciones a su cargo, siempre dentro de las limitaciones señaladas en el artículo 121, inciso 14, aparte C) de la Constitución Política.”

2.2.37 ACERCA DE LOS CONTRATOS ADMINISTRATIVOS.

2.2.37.1 GESTION INTERESADA

Es una modalidad de contratación propia y derivada de la gestión de servicios públicos, en donde el concesionario asume los riesgos económicos de la explotación, y compensa vía tarifas que son autorizables, para aplicar a los usuarios.

La Gestión Interesada³³ de la administración contratante, empresa gestora, participa en los resultados de la explotación, es decir, de sus riesgos y de sus beneficios, en los términos que se establezca en el cartel y en el Contrato.

Este Contrato puede definirse, como la figura contractual mediante la cual la Administración contratante explota los servicios y construye las obras necesarias para la explotación, sirviéndose de un gestor a quien retribuirá, mediante una participación en los ingresos generados, como resultado de su gestión.

En este tipo de Contrato, la Administración mantiene en todo momento la titularidad de los servicios y responde ante terceros por las operaciones propias de la actividad, sin perjuicio de la responsabilidad contractual en que incurra la empresa gestora, por incumplimiento de sus obligaciones, El Contrato de Gestión Interesada no implica traspaso alguno de las instalaciones, mejora y derechos de la administración a favor del gestor; tampoco conlleva en modo alguno, la venta de los activos, ni su arrendamiento, ni la imposición de gravámenes sobre éstos.

2.2.37.2 CONCESIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS

Esta figura contractual permite a las autoridades Portuarias, tanto al INCOP como a JAPDEVA, concesionar los servicios portuarios, tanto de las instalaciones nuevas como de las existentes, puesto que la prohibición que menciona el Artículo 23 de la Ley número 7762 es solamente para la concesión de obras públicas, no para la concesión de gestión de servicios portuarios.

2.2.37.3 CONCESIÓN DE OBRAS PUBLICAS CON SERVICIOS PUBLICOS (BOT)

Este contrato significa: construya, opere y transfiera. Está definido más para contratos sobre bienes, pues implica la transmisión del bien a la Administración concedente. Una vez vencido el plazo contractual, se puede enmarcar esta figura en la concesión de obra públicas y la Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos. Mediante este modelo contractual, la Administración concedente encargará a un tercero el

³³ Reglamento y Resolución Contraloría General: "Ley de Contratación Administrativa". Editec S.A. 1997.

diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, la conservación, el cumplimiento o reparación de cualquier bien público, a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra o a los beneficiarios del servicio o contrapartidas de cualquier tipo, pagados por la Administración concedente.

2.2.38 EL PAPEL DEL ESTADO

Con el fin de promover la participación del sector privado en los servicios portuarios, el Gobierno debe adaptar, un nuevo marco institucional, conforme al cual se haga una asignación de las funciones operacionales, administrativas y de planificación entre los organismos del sector público y las empresas privadas, como parte de una estructura institucional orientada al mercado. También es de vital importancia para la aplicación de regímenes de inversión; que los inversionistas privados tengan plena libertad para invertir, transferir capital y distribuir ingresos, según las leyes, reglamentos y políticas que conforman esa estructura. Todo lo anterior debe estar claramente determinado, para diseñar un marco de mayor participación del sector privado. Esta amplitud permite que el Estado pueda alivianar la carga financiera, que requiere el sector portuario en las obras de inversión futura.

2.2.39 REPERCUSIÓN DE LA REESTRUCTURACION DE LOS PUERTOS

El gobierno hace una especie de contrato social entre los ciudadanos, para la administración de sus intereses comunes. Entre sus funciones está la de responder a las necesidades de la ciudadanía, que requiere contar con una estructura institucional, minuciosamente formulada para canalizar la transmisión de las presiones económicas, políticas y sociales de los sectores de poder a las empresas del sector público, por cuanto es sabido que la mayoría de los puertos estatales no funcionan en un ámbito de competencia, o sea se mantienen alejados de las leyes del mercado y viven sujetos a decretos, reglamentos y políticas gubernamentales, según lo cual, las posibilidades de lograr mayor productividad y eficiencia, en función de los costos, sea por adopción de nuevas tecnologías, leyes laborales y planes de incentivos en dinero, entre otras, son limitadas.

La administración de puertos del sector público accede con facilidad a las demandas de los grupos de presión que se traducen, en intensificar la mano de obra en manipulación de las cargas, aumentando costos, tarifas de puerto y reforzando el uso de tecnologías; todo esto debido a los acuerdos laborales. Este modelo de trabajo está llevando a un aislamiento de los puertos de Costa Rica, del comercio internacional y produce efecto inverso en productividad, costos y en las relaciones laborales, debido a que no se consideran los beneficios del mercado en la toma de decisiones.

La participación del sector privado en las actividades tradicionales del sector público no es nueva en Costa Rica para los gobiernos, ya que éstos han recurrido al sector privado para identificar problemas, sugerir reformas institucionales y normativas, diseñar edificios, muelles, caminos y puentes. Sin embargo, las justificaciones históricas del control y propiedad estatal de los puertos, tienen hoy fuerte influencia para la participación del sector privado en las actividades portuarias, y crean una alta resistencia social y sindical, de las administraciones estatales, trabajadores portuarios y grupos de presión.

En las zonas colindantes con los puertos, hoy el mayor empleador es el Estado, según lo cual, la seguridad laboral reside en éste; por lo tanto, una modernización de los puertos obliga al Estado a realizar una evaluación social en el tema.³⁴

2.2.40 SECTOR ECONOMICO

El efecto de la reestructuración de los puertos del sector público para permitir la participación privada, determinará que éstos se orienten por el mercado. Con lo cual, entran a funcionar los sistemas de castigos y recompensas, determinando la ineficiencia, pagos monopólicos sobre salarios, asignaciones presupuestarias excesivas y subsidios innecesarios.

Una reducción de las subvenciones estatales a los puertos de Costa Rica, supone que los fondos públicos, previamente comprometidos, pueden redestinarse más

³⁴ Cepal: “La Reestructuración de Empresas Públicas. Caso de Puertos de América.” Pág.10. 2000.

productivamente en otros ámbitos de la economía. Ellos puede dar origen a mayor empleo, reducir el crecimiento del déficit fiscal, aumentar el ahorro interno y la inversión pública.

No obstante, ha existido resistencia que distorsiona la participación de la empresa privada, y que afirma los siguientes paradigmas:

1. La empresa privada tendrá una situación de privilegio.
2. Exigirá rentas de monopolio.
3. Distorsionará la asignación eficaz de los recursos.

Sin embargo, esta situación se da en la actualidad pues los propios organismos estatales han transformado una industria estructuralmente competitiva en un monopolio.

A fin de evitar este tipo de distorsiones, se debe contar con un marco regulatorio, ley o reglamento, donde se precisa, aclara y delimite la participación del sector privado en las operaciones portuarias. De esta única manera se logrará un aumento en la productividad de los puertos, aumento que deberá traducirse en mayor producción y reducción sustancial de los costos, beneficiándose de esta manera el sector económico del país.

2.2.41 SECTOR POLITICO

La participación privada de los puertos debidamente regulada, reducirá las posibilidades de abuso del poder político y el aumento de la corrupción. Los usuarios de los puertos públicos afirman que los administradores portuarios no han conseguido proporcionar las instalaciones y los servicios necesarios, que se requieren para obtener una mayor productividad y lograr ingresar a los mercados competitivos.

En la actualidad, algunas empresas que prestan o reciben servicios de los puertos, como por ejemplo: agentes navieros, de carga, armadores, expedidores de fletes, compañías de transporte entre otros, manifiestan su anuencia para participar en la modernización a través de ofrecer servicios y equipos para manipulación de las cargas en forma eficiente. Debido a esto es que los Gobiernos deben determinar si la participación de la inversión

privada en los puertos, limitaría su capacidad de poner en práctica políticas internas, consideradas de importancia nacional.

Los gobiernos responden a las necesidades de las personas que representan; por lo tanto, es necesaria la creación de un marco institucional que regule y evite que los grupos de presión incidan en el funcionamiento de los puertos, razón por la cual los gobiernos asumirán funciones de:

- 1) Regulación.
- 2) Control.
- 3) Promotor de inversiones.
- 4) Facilitador.
- 5) Promotor comercial.
- 6) Encargado de las decisiones en la solución de controversias.

La participación del sector privado en la explotación comercial de los puertos, no significa que se generen o reduzcan grandes cantidades de empleos o que se minimice la afluencia de divisa extranjera, porque esta inversión se concentrará en el lugar donde se localiza el puerto y con miras a prestar servicios a esos clientes; estas inversiones le reportarán una rentabilidad determinada. Además, siempre atraen servicios conexos tales como diques, maestranzas, proveedores varios, inspectores y una cultura educacional marítima.

Los trabajadores portuarios, lejos de quedarse desempleados, deberán ser contratados por los múltiples servicios que este modelo de puerto va a demandar.

Asimismo, los gobiernos deben ajustarse a las cambiantes dimensiones de la soberanía nacional. En la actualidad, el concepto de soberanía abarca aspectos económicos, políticos, ambientales y estratégicos; por eso es necesario que exista un entendimiento pleno de este concepto y la multitud de formas en que se puede expresar, para no obstaculizar la participación de la inversión privada en las actividades portuarias, ya que esta vendría a ser como un apoyo complementario a las metas nacionales de crecimiento.

“...Quizás el costo más alto que han pagado los gobiernos por su obsesión de satisfacer las demandas socio-políticas de los grupos dominantes, especialmente de los trabajadores, es haber distorsionado el entorno comercial de los puertos...”³⁵

2.2.42 SECTOR SOCIAL

Los sistemas de trabajo que implanta el inversionista privado, responde ampliamente a los mecanismos del mercado, y dejan en evidencia la existencia de mano de obra excesiva, creada con fines políticos; por lo tanto, los gobiernos deberán asumir los costos sociales que derivan de la apertura de participación privada en los puertos. También evaluar términos de cesantías, migración y empobrecimiento de los trabajadores y crear planes para reducir el alto costo social y político de este proceso.

Sin embargo, hoy es necesario estar abierto a cambios evolutivos del comercio mundial y por ende, se debe permitir la participación de la inversión privada en el ámbito portuario y crear para ello, normas regulatorias que determinen y especifiquen beneficios al trabajador.

2.2.43 ANÁLISIS FODA DE LOS PUERTOS DE COSTA RICA

2.2.43.1 Análisis FODA, Complejo Portuario Limón - Moín

Como se mencionó anteriormente, para estudiar de una manera ordenada el FODA realizado, éste se separó en cuatro enfoques principales. A continuación se resumen los resultados del entorno externo.

³⁵ Burk Alter, L: “Privatización Portuaria”. Pág.42. 1999

TABLA 1. ANÁLISIS FODA: ENTORNO EXTERNO

AMENAZAS	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Incremento de la competitividad portuaria de otros países de la región (mejoras en su condición socio-política). - Pérdidas en el mercado bananero por bajas en precios de ventas y mayor producción de otros países. - Peso relativo muy alto de carga bananera. - La existencia de bloques comerciales a nivel mundial, que imponen cuotas impositivas variables y renegociables de acuerdos con los intereses de los compradores. - Limitaciones de recursos financieros y tecnológicos que se traducen en alta ineficiencia y altas tarifas de servicios. - No existen estrategias presentes y futuras de mercadeo y comercialización del puerto. - Influencia significativa de la organización sindical sobre las decisiones administrativas 	<ul style="list-style-type: none"> - El crecimiento del comercio del país, en parte debido a los convenios de libre comercio y a la desgravación arancelaria, genera mayores transacciones de bienes y servicios con el exterior, lo cual provoca crecimiento de la carga movilizada a través de los puertos. - La dinámica mundial de globalización propicia muchas oportunidades de negocios y de comercio. - Las nuevas estrategias comerciales por parte de Europa y Estados Unidos, en que proponen hacer compra directa a los propios productores. - Los factores macro-económicos del país son estables a lo cual se suma su tradición democrática que es respetada en círculos políticos y económicos internacionales. - Hay en la Provincia condiciones para el desarrollo de puertos fluviales. - La posición geográfica de Costa Rica es estratégica por la cercanía de importantes mercados y paso de atractivas rutas comerciales. - El ancho de Costa Rica favorece el diseño de rutas transoceánicas o el transporte terrestre de cargas entre los océanos Atlántico y Pacífico. - La zona Atlántica o provincia de Limón, tiene extensiones agrícolas de alto rendimiento, los cuales son adecuadas para producción bananera, y constituyen un producto cautivo de exportación. - La producción bananera costarricense tiene un alto prestigio a nivel internacional, traducido en alta calidad y en un óptimo trabajo de investigación. 	<ul style="list-style-type: none"> - El puerto Limón-Moin maneja un creciente volumen de carga perecible con incrementos graduales por año, que se traduce en mayores ingresos financieros. - Existen recursos humanos que podrían aportar interesantes oportunidades comerciales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Alta dependencia de productos que tienen gran elasticidad de precios. - Existe una especialización y alta inversión hacia el manejo de carga bananera en detrimento de otro tipo de carga. - No hay estrategias adecuadas de mercadeo que lleven a captar más carga diversificada y mayores volúmenes de ésta. - No hay infraestructura suficiente para atender las demandas actuales eficazmente. - Hay limitación en los gastos para mejorar la infraestructura - La infraestructura para cruceros es insuficiente, y afecta la seguridad de los turistas. - No existe demanda para los servicios fluviales, no hay estudios de factibilidad en ese sentido. - El precio de transferencia del puerto no es competitivo respecto con otros complejos portuarios del área.

Dentro de la identificación de las principales variables externas que definen el puerto, es de suma importancia identificar el posicionamiento estratégico y geográfico de éste en la costa Atlántica del continente. Si el análisis se centra en al ámbito centroamericano, es posible observar que el Complejo Portuario se encuentra entre los primeros del área, sobre otros puertos como Puerto Barrios y Santo Tomás en Guatemala, San Pedro Sula en Honduras y Altamira en México. Pero esta comparación está fuera de orden en función del volumen de carga transferida, ya que más bien Limón debería compararse con puertos del nivel de Kingston, Cartagena o Colón. Aún más, existe una potencial amenaza en los puertos denominados menores, mencionados anteriormente, debido a que están surgiendo como puertos emergentes con un importante desarrollo de puertos privados y abriéndose a concesiones, con niveles de servicio y eficiencia que potencialmente podrían superar los de Costa Rica.

Por otro lado, existe una señal del entorno externo que no es posible dejar de lado. Se está dando toda una tendencia global hacia la ruptura de aranceles, subvenciones y cualquier tipo de proteccionismo local, producto del desarrollo de múltiples tratados de libre comercio entre grupos de países y que tienden a librar las amarras del comercio libre mundial, sin barreras, ni fronteras. Esta situación está obligando a los puertos a ser más agresivos ante el comercio, a establecer alianzas estratégicas con clientes y a mejorar los niveles de eficiencia, con el fin de brindar tarifas más competitivas.

TABLA 2. ANÁLISIS FODA: ENTORNO TECNOLÓGICO

AMENAZAS	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - En las costas atlánticas y caribe de los países del área se ha identificado todo un desarrollo tecnológico asociado a las operaciones marítimas en los puertos - Después de la creación de JAPDEVA e INCOP, el Estado costarricense no ha vuelto a generar un esfuerzo real para convertir los puertos costarricenses en elementos que potencien el desarrollo real del comercio nacional e internacional - El Canal de Panamá está siendo mejorado y se está reconstruyendo el sistema ferroviario para convertir el país en una atractiva opción multimodal para los clientes del área, con lo que potencialmente Panamá puede llegar a convertirse en un puerto feeder de importancia mundial 	<ul style="list-style-type: none"> - La localización geográfica del complejo portuario, es idónea para la construcción de un centro de trasbordo y almacenaje comercial 	<ul style="list-style-type: none"> - Existen importantes áreas potenciales para el crecimiento de la infraestructura del puerto - El puerto cuenta con algunos muelles que, por sus equipos permiten la recepción de buques de gran calado - Se acaba de terminar la construcción de áreas pavimentadas que se utilizarán como patios de contenedores, lo que aumenta la capacidad de almacenaje del puerto - En Limón se ha construido una red de fibra óptica lo que aumenta la capacidad del puerto en lo referente a telecomunicaciones 	<ul style="list-style-type: none"> - Debido a que la administración del puerto se encuentra limitada por el Estado para invertir en nuevos proyectos, no existe un plan de inversiones para incentivar el crecimiento operativo del puerto - Existe una falta de equipo e instalaciones apropiadas para la operación efectiva del puerto - El puerto no ha incursionado adecuadamente en la corriente y el desarrollo de los sistemas multimodales - En la actualidad el puerto no labora los 365 días del año 24 horas, lo que reduce su competitividad respecto a otros puertos del área. - Existe una falta de capacidad por parte del Administrador para resolver los problemas portuarios

Anteriormente se señaló que en los últimos años, el Complejo ha generado superávits operacionales. Sin embargo, la dependencia en la toma de decisiones de inversión que posee el Gobierno Central sobre la Administración del Puerto, ha derivado en una obsolescencia tecnológica, claramente visible, que reduce los niveles de eficiencia, y aumenta los tiempos de espera, entre otros.

Además, se ha observado una clara falta de planeamiento en la introducción de nuevas tecnologías, infraestructura y equipos. Un ejemplo claro de ello, es la anteriormente comentada adquisición de una nueva grúa pórtica después de años de aprobado el empréstito para la inversión.

TABLA 3. ANÁLISIS FODA: ENTORNO JURÍDICO Y ADMINISTRATIVO

AMENAZAS	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - No hay una cultura marítima, por lo que en la actualidad, no existen costarricenses con conocimientos adecuados de la normativa y la técnica portuaria. - Producto del punto anterior, se aduce de una carencia de legislación marítima en el país. 	<ul style="list-style-type: none"> - Existe interés por parte de organismos internacionales para incentivar cambios en la organización administrativa del puerto, con el fin de aumentar los niveles de competitividad respecto a otras naciones. - Con la nueva Ley de Concesión de Obra Pública, se posibilita la inversión en nueva infraestructura sin afectar las normativas de gasto vigentes para el actual Administrador del puerto. 	<ul style="list-style-type: none"> - El actual Administrador, potencialmente puede constituirse en ente supervisor y aportar, con toda su experiencia, elementos significativos en un futuro proceso de concesión portuaria. 	<ul style="list-style-type: none"> - El actual Administrador posee potestad para administrar el puerto, pero no debe someterse a ningún elemento regulador, por lo que esta situación limita la oferta de tarifas competitivas y garantías del control de las operaciones. - El Administrador actual no cuenta con mecanismos claros para el control y la planificación de nuevas inversiones, que mejoren los servicios portuarios. - La operación en el complejo portuario está sujeta a los movimientos laborales y a las demandas sindicales, lo que ha generado todo un cuadro de inestabilidad e ineficiencia operativa ante los clientes y el entorno general. - La legislación existente otorga una participación relevante a entes estatales ajenos a la operación y supervisión portuaria, lo que limita la implementación de mejoras y la operación y administración del puerto.

TABLA 3. (CONTINÚA).ANÁLISIS FODA: ENTORNO JURÍDICO Y ADMINISTRATIVO

AMENAZAS	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	DEBILIDADES
			<ul style="list-style-type: none">- La limitación del gasto por parte del Gobierno limita la inversión en mejoras y el mantenimiento de las operaciones.- Existe una clara resistencia al cambio dentro de la administración actual, producto de un desconocimiento de las tendencias de operación en otras latitudes del continente y del mundo.- -Hay una clara influencia política en la toma de decisiones del puerto.- Los sindicatos poseen una desproporcionada injerencia sobre las convenciones colectivas vigentes.- Existe una falta de conocimiento por parte del Administrador, de las políticas y normativas internacionales en cuanto a la modernización del puerto, el conocimiento de las últimas tecnologías y el manejo aduanero.

Uno de los factores que ha atentado contra la autonomía en la toma de decisiones de la institución administradora del puerto, ha sido el marco jurídico existente. Es imperativo modificar la estructura jurídica como parte de cualquier proceso de cambio en la administración del puerto. Para ello, es fundamental analizar las recomendaciones que CEPAL y UNCTAD han definido, las cuales actúan como guía en la modernización de los puertos latinoamericanos. Los resultados obtenidos en otras latitudes del continente, apuntan hacia experiencias muy favorables producto de su aplicación.

TABLA 4. ANÁLISIS FODA: ENTORNO SOCIAL

AMENAZA	OPORTUNIDAD	FORTALEZA	DEBILIDAD
<ul style="list-style-type: none"> - Desde el punto de vista del desarrollo de un sistema multimodal, sólo se cuenta con una carretera en condiciones limitadas para ofrecer un servicio efectivo. De igual manera, en la actualidad no funciona la red ferroviaria. - El plan regulador vigente para la ciudad de Limón no se adapta a las condiciones de un complejo portuario moderno y eficiente. 	<ul style="list-style-type: none"> - La provincia de Limón cuenta con los terrenos adecuados para el desarrollo de cualquier tipo de producción agrícola, industrial y de servicios. - Existe un clima de estabilidad política y económica en el país, que contrasta con la mayoría de los países del área, lo cual es un incentivo para las inversiones. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dentro de la población limonense existe una cultura portuaria que facilita la operación del complejo portuario. - Los centros de capacitación en Limón están orientando sus carreras hacia la especialización portuaria. 	<ul style="list-style-type: none"> - El Administrador actual, no obstante su doble objetivo de administrar el puerto y generar los espacios para el desarrollo de la provincia, no ha podido crear una conciencia de comunidad portuaria - Aunque se están generando esfuerzos para mejorar la capacitación de los operarios portuarios, aún existe un elevado nivel de inercia respecto al mejoramiento personal y profesional por parte de la mayoría de los trabajadores. - De igual manera, los administradores del puerto no tienen claramente definido el rumbo que debe seguir el complejo. - Existe un elevado nivel de inseguridad ciudadana lo que limita y ahuyenta la inversión externa. - La maquinaria sindical influye significativamente en el rumbo social de la ciudad de Limón, lo cual limita el surgimiento de otras expresiones sociales

Independiente de las condiciones imperantes en el puerto y en la provincia de Limón en la actualidad, cualquier proceso de modernización del puerto, que optimice sus condiciones de operación, redundará en un beneficio para la población de la provincia. Al aumentar la calidad del servicio y la eficiencia de la operación, automáticamente se incrementará el arribo de clientes y todo tipo de servicios conexos.

Es importante aclarar que cualquier tipo de proceso de mejoramiento que se lleve a cabo en la administración y operación del puerto, irá acompañada de una reconversión social e industrial de la región.

TABLA 5. ANÁLISIS FODA: ENTORNO POLÍTICO E INSTITUCIONAL

AMENAZAS	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	DEBILIDADES
<p><u>El entorno político e institucional en Limón:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - La centralización estatal, económica y productiva de la nación costarricense afecta negativamente la operación y el desarrollo del puerto. - Aparentemente, el gobierno adolece de una conciencia del papel que desempeñan los puertos y su desarrollo en la economía de una nación. - Existe un desperdicio de recursos y esfuerzos entre las distintas instituciones limonenses, que no cuentan con un visión clara respecto a los objetivos básicos sobre los cuales debe girar el entorno de la provincia, y principalmente su pilar económico y productivo fundamental que es el puerto. - La inestabilidad social y económica de Limón provoca paros y bloqueos en las vías públicas, que ocasionan serios trastornos en la prestación de los servicios. Esto afecta la atracción de inversiones y distorsiona la imagen de servicio. - Existe un problema de corrupción en las instituciones limonenses, que afectan el servicio y la percepción del resto del país sobre la situación de la provincia. - Históricamente, la provincia de Limón ha sido marginada en los planes de desarrollo de los gobiernos, lo que ha postergado el potencial crecimiento de la región. 	<ul style="list-style-type: none"> - La nueva Ley de Concesión de Obra Pública, se presenta como una alternativa para desarrollar los procesos de modernización del puerto y de la región. - Existe un potencial turístico importante en la zona, el cual se encuentra subexplotado. 	<ul style="list-style-type: none"> - Existen sucursales bancarias, sedes universitarias y otros entes en la zona, que pueden ayudar en los esfuerzos que se realizan para la modernización portuaria. 	<ul style="list-style-type: none"> - Existe falta de liderazgo por parte de la institución administradora del puerto y encargada del desarrollo de la Provincia. - El poder político interno y externo alrededor del Administrador del puerto, limita a sus ejecutivos para tomar las decisiones apropiadas en materia portuaria. - Existe una falta de visión estratégica por parte de los entes gubernamentales para el desarrollo de nuevos proyectos.

Si apuntamos hacia un proceso de modernización portuaria, el Estado no sólo debe enfocarse en la región de los puertos. Debe generarse todo un cambio estructural en el quehacer de la política y la economía nacional. Costa Rica debe señalar un norte donde la libre competencia y la erradicación del sobre-proteccionismo sean fundamentales, pero con plena conciencia de que se deben conservar los valores democráticos que definen la identidad económica y política costarricense.

Como resultado de los análisis presentados, es posible señalar que es necesario emprender un proceso de modernización del Complejo Portuario Limón-Moin a la mayor brevedad posible, con el fin de garantizar una adecuada inserción de nuestro país a las nuevas tendencias económicas internacionales.

Este análisis permite identificar las fortalezas y debilidades de la actividad Portuaria Nacional y presentar las amenazas y oportunidades que el entorno inmediato plantea a los problemas principales de los puertos de Costa Rica.

2.2.44 ANALISIS DE LOS PUERTOS DE COSTA RICA

Este análisis permite identificar las fortalezas y debilidades de la actividad Portuaria Nacional; describir amenazas y oportunidades que el entorno inmediato plantea a los problemas principales de los puertos de Costa Rica.

2.2.44.1 FORTALEZAS PRESENTES DE LOS PUERTOS DE COSTA RICA.

Los puertos de Costa Rica, manejan un alto porcentaje de carga cautiva y adolecen de agresiva competencia entre ellos, por lo que no se perfila amenaza en la funcionalidad operativa y financiera entre puertos.

Por la ubicación geográfica de los puertos costarricenses, existe un gran volumen de tráfico diversificado de productos y se cuenta con infraestructura comercial en el subsector

del transporte terrestre, lo que permite el gran despliegue de una logística especializada para los productos agrícolas.

El personal portuario operativo tiene cierto grado de instrucción y se ha preparado mediante cursos de capacitación logrando un nivel de experiencia en el área, lo que garantiza poder adaptar los cambios.

Los puertos cuentan con accesos aceptables de comunicación terrestre y las distancias al centro del país son relativamente cortas, lo que asegura un flujo de transferencia de cargas aceptable.

Costa Rica es un país con exuberante vegetación lo que le permite ser un atractivo turístico muy importante, el sector turismo representa una gran fuente de divisas para el estado, y se prevé un crecimiento futuro muy importante lo que garantizará un mejor desarrollo económico para el país.

2.2.44.2 DEBILIDADES PRESENTES EN LOS PUERTOS DE COSTA RICA

1. Entre las mayores debilidades que tienen los puertos de Costa Rica, es que carece de equipos para la manipulación de cargas, de patios para el almacenamiento de contenedores y/o cargas en tránsito, lo que ha provocado la creación de almacenes y terminales adyacentes al puerto construidos por sectores privados³⁶.
2. Los frentes de atraque presentan en su mayoría problemas con calados lo que imposibilita el atraque de naves de gran calado.
3. En las obras de infraestructura se nota la carencia de inversión, mantenimiento adecuado y también faltan instalaciones especializadas.

³⁶ García R: “Estudio sobre la Reestructuración Portuaria”. Páginas 22-23

Las obligaciones adquiridas con las Convenciones Colectivas no permiten una flexibilidad laboral, y demandan excesiva mano de obra aumentando la burocracia y politizando las decisiones.³⁷

2.2.44.3 OPORTUNIDADES QUE PUEDEN PROYECTAR REGIONALMENTE LOS PUERTOS DE COSTA RICA

Debido al crecimiento del comercio del país, con la firma de los diferentes convenios de Libre Comercio y con la desgravación arancelaria, se dará mayor apertura para que se lleven a cabo transacciones de bienes y servicios con el exterior, lo cual provocaría un crecimiento de la carga movilizadora a través de los puertos.

Otra oportunidad muy importante que tienen los puertos de Costa Rica, es el crecimiento significativo en el turismo, los puertos presentan ciertas facilidades para llevar a cabo esta explotación.

³⁷ *Idem.* Páginas 22-23

2.2.45 PUERTOS DE TRANSFERENCIA EN MEXICO

“El tema de los puertos de transferencia ha adquirido una creciente importancia en América Latina debido al acelerado crecimiento de los flujos internacionales de mercancías, propios de la apertura comercial y la globalización económica. Esta investigación tiene como propósito informar sobre el avance de estos puertos de transferencia en Latinoamérica conociendo la inserción en mercados globales y los cambios tecnológicos, organizativos y geográficos de los puertos y del transporte marítimo regular. Además, se intenta revisar límites, posibilidades y el potencial de sus puertos con servicios marítimos regulares dentro del nuevo contexto marítimo portuario internacional.”³⁸

Los puertos de transferencia se han convertido en el nuevo centro de interés, de desarrollo del transporte y el comercio marítimo en Latinoamérica. El origen de este modo de crecimiento proviene de la adaptación de nuevos procesos operativos, de nuevas formas organizacionales y un nuevo y poderoso sistema tecnológico.

Las referencias conceptuales de esta nueva logística, se van construyendo en un marco multi disciplinario en el que se vinculan la economía, el transporte, la geografía y las sociedades

En términos generales, los puertos de transferencia (hubs) se caracterizan por la capacidad para concentrar carga cuyo origen o destino sobrepasa la zona de influencia tradicional y alcanza lugares distantes dentro o fuera del país de origen. La concentración de carga se produce a través de dos vertientes principales: por vía marítima, cuando se hace un trasbordo de carga dirigida hacia otros puertos y por vía terrestre, mediante la ampliación las áreas de influencia para alcanzar mayores territorios, que incluso sobrepasan las fronteras nacionales.

³⁸ Martner, Peyrologue Carlos: “Puertos Pivotes en México: Límites y Posibilidades”. Revista de la CEPAL 76. Pág 123.
Abril 2002

En América Latina, casi todos los países tienen algún proyecto de puerto de transferencia en sus costas. Recurrentemente se habla del desarrollo de mega puertos asociados a corredores de transporte bioceánicos. Hoffman³⁹ (2000) muestra cómo cada uno de los países de las costas del Pacífico sudamericano han planteado la posibilidad de elevar a las categorías de transferencia a uno o varios de sus puertos. Mejillones en Chile, Callao en Perú, Manta y/o Guayaquil en Ecuador, Buenaventura en Colombia son algunos de los más famosos en estudio. En la misma obra, el autor citado, con un enfoque conceptual amplio que rescata las tendencias recientes del transporte marítimo internacional, de los puertos y advierte acerca de las dificultades y desventajas de implantar puertos de transferencia en esta región del continente.

En Centroamérica también han proliferado propuestas de desarrollo portuario y multimodal. Destaca entre ellas la de un canal interoceánico, de Nicaragua: se trata de un puente terrestre o canal seco que implicaría la construcción de tendidos ferroviarios y puertos concentradores o pivotes en el litoral del Pacífico y del Atlántico. En Panamá se ha avanzado en el proyecto de transformación del puerto de Balboa en un centro de transferencia regional. Sin duda este puerto se verá fortalecido con la modernización del ferrocarril que lo vincula con la terminal internacional de Manzanillo (Panamá), ubicada en la costa del Atlántico, aproximadamente 70 km de nueva vía de ferrocarril diseñado para carga.

Por otra parte, en el sur de México se ha planteado la posibilidad de desarrollar el corredor del Istmo de Tehuantepec, mediante la reconversión de los puertos de Salina Cruz (Pacífico) y Coatzacoalcos (Golfo de México) y la modernización del eje carretero y ferroviario que une estos dos puertos ubicados en la franja más angosta y plana del país. La finalidad de este proyecto es concentrar y redistribuir grandes volúmenes de carga internacional. Investigadores y analistas destacan también la potencialidad de los puertos de Altamira y Veracruz en el Golfo de México, así como de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico, para convertirse en importantes concentradores y redistribuidores de carga,

³⁹ Hoffmann Jan: “El Caso de los Puertos de América Latina y el Caribe”. Boletín FAL. Año XXV. Edición 173. Enero 2001.

aunque el sector público se ha mostrado cauteloso en torno al desarrollo de puertos de transferencia.

Es importante destacar que en el caso de Costa Rica quien tiene una distancia de 275 km entre océanos, permite pensar en un proyecto de corredor bioceánico siempre que pueden alcanzar la construcción de vías adecuados y una actualización aduanas.

El propósito de esta investigación es describir vía análisis y estudio desde un enfoque global, donde las formas tecnológicas y de organización del transporte marítimo regular, así como el nuevo papel de estos como centros logísticos de articulación de cadenas productivas crecientemente globalizadas y el desarrollo del intermodalismo, adquieren un papel decisivo en la viabilidad de los puertos y en especial los puertos de transferencia.

2.2.46 TENDENCIAS RECIENTES DEL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL Y DE LOS PUERTOS

A partir de 1990 ha existido una abundante producción de trabajos de investigación y artículos que dan cuenta de la dinámica reestructuración de los puertos y los servicios regulares de transporte marítimo de contenedores en el mundo.⁴⁰

El transporte marítimo internacional y los puertos son elementos claves para sustentar el proceso de globalización económica y la apertura comercial. En efecto, buena parte de las innovaciones tendientes a integrar los flujos de mercancías pertenecientes a cadenas productivas fragmentadas y dispersas sobre el planeta se gestaron originalmente “en el mar” y fueron introducidas en el concierto internacional por las grandes empresas navieras del mundo. Esto no es extraño si se considera que la mayor parte del comercio internacional se realiza por vía marítima.

⁴⁰ La mayor parte de ellos proviene de los Estados Unidos y Europa (Damas, 1995 y 1996; Kadar, 1996; Fossey, 1997; De Monie, 1998, entre otros), aunque hay trabajos recientes generados en América Latina (Burkhalter, 1999; Hoffmann, 1998 2000).

2.2.46.1 LAS MEGA TENDENCIAS MARITIMAS: EL CONTENEDOR DE LOS BUQUES Y LAS TERMINALES.

Desde el transporte marítimo han emergido los principales cambios tecnológicos y organizacionales que dieron lugar al desarrollo del multimodalismo y de las cadenas de distribución y transporte (ej: puerta a puerta), sin ruptura de carga. También se propició la aparición de nuevos actores encargados de implantar y coordinar las nacientes redes de transporte intermodal, entre los que destaca el operador de transporte multimodal (OTM), cuya función es cada vez más importante en el diseño, la elección y el control de la cadena de transporte.

Desde la perspectiva tecnológica, el hito más significativo después del advenimiento del contenedor ha sido el acelerado crecimiento del tamaño y la capacidad de carga de los buques. También se ha registrado un progresivo aumento de la velocidad de los grandes navíos.⁴¹ Dado que en el transporte marítimo internacional tienen gran importancia las economías de escala y la velocidad con que circulan las mercancías y los equipos de transporte, era de esperar que el dinamismo derivado del uso del contenedor impulsara cambios tecnológicos en las características de los buques. La tendencia a la fabricación de buques de grave capacidad no se ha detenido. En la última década se duplicó el tamaño máximo de los buques portacontenedores, al pasar de 3,500 TEUS a 7,000 TEUS de capacidad.

Evidentemente, este tipo de buques se desplaza a través de los principales corredores de comercio internacional, ubicados en el hemisferio norte, y para operar adecuadamente supone una transformación profunda del sistema portuario internacional. En efecto, en la nueva dinámica del transporte marítimo y multimodal, sólo los puertos mayores podrían captar el volumen de carga suficiente para que la operación de tales navíos sea rentable. En esos puertos se han construido mega terminales, dotados con equipo especializado de alto

⁴¹ CEPAL Boletín FAL. Año XXV. Edición 173. Enero 2001.

rendimiento e instalaciones adecuadas para movimientos masivos. Los buques del tipo Post-Panamax⁴² realizan de preferencia viajes intercontinentales.

En este momento es difícil establecer el tamaño máximo que alcanzará los buques. Sin embargo, es evidente que la tendencia hacia el gigantismo no se detendrá en el corto plazo, como lo indican claramente los nuevos pedidos de construcción de buques colocados por las principales navieras, así como las adaptaciones tecnológicas realizadas en puertos y terminales intermodales.

Ahora bien, la posibilidad tecnológica de construir buques más grandes y veloces permite a los operadores marítimos reestructurar rutas y servicios para captar mayores segmentos de mercado. En este sentido, Hoffmann (1998) ha visualizado otra de las sólidas tendencias recientes en el transporte marítimo de líneas regulares: la fuerte concentración que se está produciendo en el sector.

2.2.46.2 ALIANZAS Y FUSIONES: HACIA LA CONCENTRACION EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

El proceso de concentración es propio de la economía globalizada capitalista, de modo que no constituiría en sí mismo una novedad. En estas circunstancias, la tendencia hacia la concentración en el transporte marítimo de líneas regulares parece inevitable.

Quizás lo que llama la atención en esta fase son las formas y la magnitud que han adquirido las concentraciones. Las principales empresas navieras no sólo están aumentando su tamaño y capacidad de participación en el mercado mediante la introducción de buques más grandes que les permiten mover mayor volumen de carga a menor costo, sino que también recurren a la formación de alianzas estratégicas o a la adquisición de –o fusión con- empresas competidoras. Sin duda, las alianzas estratégicas y las fusiones de los llamados *megacarriers* (grandes consorcios de transporte marítimo y

⁴² Se refiere al ancho o manga de los buques que excede el ancho del Canal de Panamá.

multimodal) representan una nueva y sólida tendencia que modifica notablemente la organización del transporte marítimo internacional y la posición de los puertos.

La proliferación de alianzas parece ser una respuesta de los transportistas a las demandas de la producción globalizada y a la creciente desregulación del sector marítimo. Lo cierto es que, en la actualidad, la mayor parte de las navieras con servicios de líneas regulares forma parte de una o más alianzas. A comienzo de la década del 90 se constituyeron conferencias navieras que hoy dominan el mercado intercontinental.

Estas conferencias incluyen Compañías Navieras, operadores de transporte multimodal y puertos, los cuales dominan y mueven gran parte del comercio marítimo internacional.

Estas alianzas o conferencia son:

- La Grand Alliance, formada por P&O Nedlloyd, Hapag Lloyd, Nippon Yusen Kaisha (NYK), Orient Overseas Container Line (OOCL) y Malasia International Shipping Corp. (MISC).
- La Unique Global Alliance, de MaerksLine y Sea Land, recientemente fusionada en Maersk-Sealand.
- La Nueva York Alliance, de American President Line (APL-NOL), Mitsui Osaka Line (MOL) y Huyndai Merchant Marine.
- La United Alliance, de Hanjin, DRS-Senador y Cho Yang.

El aspecto fundamental de las alianzas globales es su dimensión geográfica. Son inter-continetales y abarcan las principales rutas de transporte marítimo internacional. En sus protocolos de constitución pretenden ir más allá de la premisa inicial que fundamenta cualquier alianza estratégica del transporte marítimo, esto es, la de compartir espacio en buques. Las alianzas globales, constituyen el único proceso de integración, buscan compartir servicios de rutas alimentadoras (feeders) y utilizar conjuntamente las terminales, tanto en los puertos como tierra adentro. Además, tratan de establecer acuerdos para operar

conjuntamente los tramos terrestres de las redes de distribución, es decir, pretenden controlar la red completa a través de la consolidación del Inter-modalismo.

Entre los usuarios del transporte marítimo internacional existe preocupación por las consecuencias de la tendencia cada vez mayor a concentrar los servicios, que se refleja ahora en la proliferación de alianzas y fusiones. La constitución de actores poderosos, con poder monopólico u oligopólico, sin duda preocupa a exportadores e importadores. Sin embargo, en un análisis sobre el comportamiento de las tarifas del transporte marítimo de contenedores en los principales corredores internacionales se observó que, en los últimos siete años, los fletes han mostrado tendencias de crecimiento medio negativas, es decir, tendencias a la baja; por lo tanto, la competencia parece ser todavía fuerte y no han aparecido actores con poder suficiente para influir de manera significativa en el mercado (Martner y Moreno, 2001).

Todavía no queda claro hasta dónde llegará el proceso de concentración en el transporte marítimo ni cuántas empresas sobrevivirán a la competencia; sin embargo, el desarrollo de las tendencias antes señaladas está afectando sustancialmente la estructura y las características de los puertos a nivel internacional.

2.2.46.3 HACIA UNA RED GLOBAL DE PUERTOS

La aparición de grandes puertos concentradores o de transferencia fue posible en la medida en que el tamaño de los buques creció y los operadores marítimos formaron grandes consorcios y/o alianzas. Sin embargo, para concentrar carga en un nodo portuario principal es preciso redefinir las funciones de varios puertos intermedios y a la vez desarrollar una estructura interconectada y jerárquica de puertos menores que suministren carga a los pivotes. Sólo así se hace viable la existencia de los mega buques y de los mega puertos. Bajo este enfoque se vuelve conceptualmente clara la idea de una red global de puertos. El esquema implica que muchos puertos quedarán excluidos de los servicios regulares directos y en el mejor de los casos, podrán integrarse a la red mediante rutas indirectas o alimentadoras que conducen la carga, en embarcaciones menores, hacia algún nodo

portuario principal (puerto de transferencia), donde será transbordada a los grandes buques para ser transportada hasta su destino final.

Según el planteamiento conceptual, en la cima de esta red global de puertos se encuentran los “puertos globales”, en virtud de la envergadura de las terminales y de los flujos, del tipo de embarcaciones operadas y de la cobertura geográfica que supone vínculos multi-continenciales. Estos puertos globales se localizan generalmente en el hemisferio norte, en las rutas este-oeste, donde se concentran los principales corredores y redes de transporte marítimo.

Los puertos globales, definidos como centros logísticos de concentración, procesamiento, consolidación, distribución de mercancías e información, se alimentan de flujos que provienen tanto de las redes terrestres como de las operaciones marítimas. El desarrollo del inter-modalismo ha sido, sin duda fundamental para la concentración de carga en puertos, en la medida en que extiende las conexiones terrestres (el inland) y expande el hinterland portuario hasta regiones muy distantes.

Ahora bien, en espacios emergentes e históricamente no centrales, dentro de la economía globalizada capitalista cuyos flujos comerciales han experimentado fuertes incrementos recientes, la red global de puertos ha necesitado una instancia intermedia entre el gran pivote global y los puertos alimentadores. Por eso, una nueva tendencia en la formación de esa red global es la constitución de “puertos regionales”, cuya dimensión, capacidad de carga y cobertura geográfica no es tan grande como la de los puertos globales (**Cuadro 1**) ni tan pequeña como la de los puertos alimentadores. La mayoría de los pivotes regionales se encuentran en la intersección de las rutas este-oeste con las rutas norte-sur.

En América Latina, un ejemplo de pivote regional es la terminal internacional de Manzanillo, en Panamá. Este puerto, inaugurado en 1995, recibe buques portacontenedores de tamaño medio (2,000 a 4,000 TEUS) procedentes del corredor transpacífico y del transatlántico y opera los flujos de carga en contenedores utilizando embarcaciones

menores (500 y 1,500 TEUS) procedentes de la Cuenca del Caribe y Sudamérica. Así, la actividad principal de Manzanillo-Panamá es el trasbordo y la interconexión marítima con las regiones del continente americano antes señaladas.

Precisamente, un elemento consustancial a la formación de la red global de puertos es la proliferación de la transferencia de carga.

CUADRO N°1 PRINCIPALES PUERTOS DE TRANSFERENCIA GLOBALES Y REGIONALES, POR REGIÓN GEOGRÁFICA, 1999

Pivotes Globales			Pivotes Regionales		
Asia		Millones de TEUS	Asia		Millones de TEUS
Hong Kong	(China)	16,1	Port Klang	(Malasia)	2,5
Singapur	(Singapur)	15,9	Tanjung Priok	(Indonesia)	2,3
Koahsiung	Rep. de Corea	7,0	Manila	(Filipinas)	2,1
Busan	(Taiwán)	6,4	Laem Chabang	(Tailandia)	1,8
Shanghai	(China)	4,2	Colombo	(Sri Lanka)	1,7
Tokio	(Japón)	2,7	Yantian	(China)	1,6
Europa			Europa		
Rotterdam	(Holanda)	6,4	Gioia Tauro	(Italia)	2,3
Hamburgo	(Alemania)	3,8	Algeciras	(España)	2,0
Amberes	(Bélgica)	3,6	Marsaxlokk	(Malta)	1,0
Felixtowe	(Inglaterra)	2,7	Pireo	(Grecia)	1,0
			La Spezia	(Italia)	0,8
Norteamérica			El Caribe		
Long Beach	(EE.UU)	4,4	Manzanillo	(Panamá)	1,0
Los Angeles	(EE.UU)	3,8	Kingston	(Jamaica)	0,7
Nueva York/N.Y.	(EE.UU)	2,9	Freeport	(Bahamas)	0,5
Medio Oriente			Medio Oriente		
Dubai	(Arabia Saudita)	2,8	Damietta	(Egipto)	1,2

Fuente: Elaboración propia con base en datos de *Containerization International*.

La segmentación de rutas y por lo tanto, la proliferación de los servicios marítimos indirectos entre los diversos niveles jerárquicos de la red de puertos es condición indispensable para concentrar carga en los puertos de transferencia y llenar buques cada vez más grandes. Entonces, el trasbordo se constituye en el enlace, y el elemento unificador de las cadenas de transporte marítimo. En otras palabras, con el trasbordo se pretende articular

a la red global de puertos un conjunto de concentradores menores (puertos regionales) y puertos alimentadores que, mediante la sustitución de las rutas directas con menor uso por rutas indirectas, contribuyan a aportar carga y alimentar a los grandes puertos concentradores (puertos globales).

Actualmente, hay puertos que viven casi exclusivamente del trasbordo. Muchos puertos regionales, localizados en puntos geográficos claves de intersección de rutas, tienen esta característica. Sin embargo, se necesita un análisis minucioso para establecer el potencial de cada lugar, así como la forma de inserción adecuada en las redes globales de transporte y distribución física de las mercancías. Además, hay que cotejar las características económicas, geográficas, tecnológicas y logísticas de la región o país donde se pretende constituir el puerto de transferencia con las grandes tendencias en la organización del transporte marítimo y el transporte multimodal internacional.

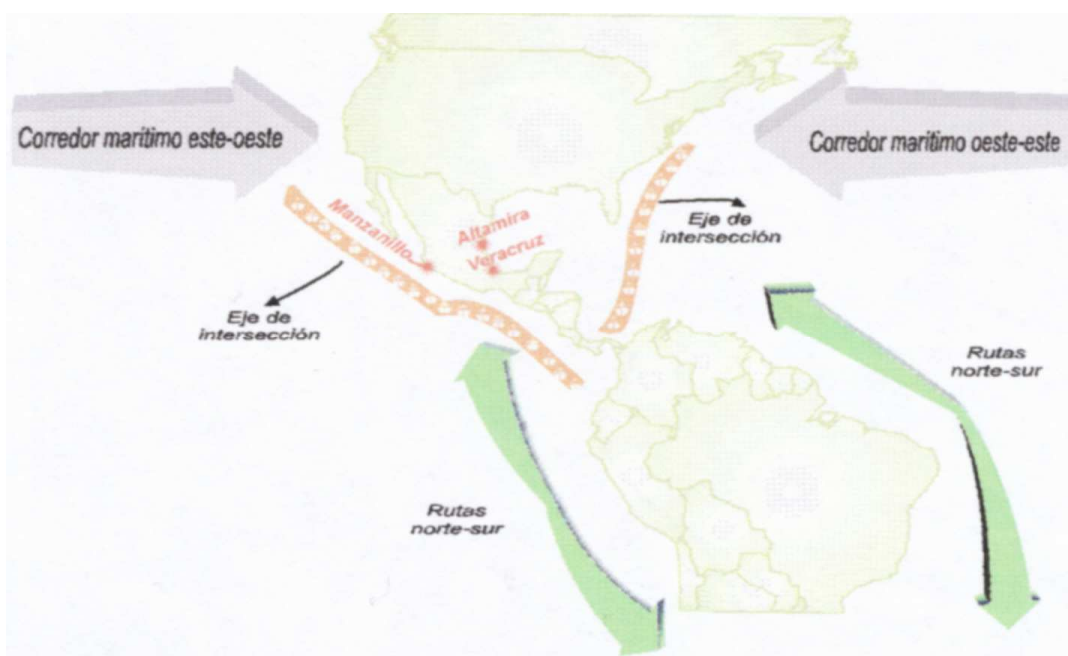
2.2.46.4 LA UBICACIÓN DE LOS PUERTOS EN RELACION CON LOS PRINCIPALES EJES MARITIMOS

Según el análisis realizado en los capítulos previos, la ubicación geográfica de los puertos en función de los principales ejes de transporte marítimo determina en buena parte las posibilidades de constituir pivotes regionales o globales dentro de la red. Por ejemplo, Hoffmann (2000) muestra claramente las dificultades para establecer puertos pivotes en la costa sudamericana del Pacífico, entre otras razones por su lejanía de los principales ejes de transporte marítimo internacional.

Invariablemente los pivotes globales se encuentran ubicados en las rutas este-oeste del hemisferio norte. Esto tiene una relación directa con la presencia de los ejes más importantes y densos del comercio internacional, constituidos por las conexiones entre Europa, el noreste de Asia y Norteamérica. Los pivotes regionales, en cambio, tienden a desarrollarse con mayor facilidad en las zonas donde se cruzan o conectan los principales ejes este-oeste con las rutas norte-sur. En el continente americano esto sucede sobre todo en la zona del Caribe y en Panamá. Hoffmann (2000) señala el impresionante crecimiento del trasbordo en algunos puertos de esta región, como Manzanillo-Panamá, Kingston en Jamaica y Free-Port en Bahamas. La explicación de este fenómeno está en la proliferación

de servicios indirectos (*feeders*) en las rutas menos densas y, por lo tanto, en la necesidad implícita de realizar trasbordo en los lugares de cruce de rutas. Precisamente, en el Caribe se cruzan las rutas norte-sur del continente americano con los corredores o ejes de transporte marítimo internacional que enlazan Norteamérica, Asia y Europa. En el Pacífico del continente existe otro punto de cruce de rutas: se trata de los puertos de Long Beach y Los Ángeles, en California, donde se interceptan las embarcaciones menores del Pacífico sudamericano con las embarcaciones mayores del eje Norteamérica-Asia.

En el contexto geográfico mundial los puertos mexicanos. No se encuentran muy distantes de la zona de cruce o intersección de rutas comerciales. Principalmente, el Pacífico mexicano estaría ubicado sobre el eje de intersección constituido por Long Beach/Los Ángeles en California y los puertos de trasbordo del Canal de Panamá. Por el contrario, en el eje de intersección constituido por la costa atlántica de Panamá, los países islas del Caribe y La Florida alejan relativamente a los puertos mexicanos del Golfo de la zona de conexión entre las rutas norte-sur y las rutas este-oeste (**Mapa 1**).



Mapa #1⁴³ Puertos Mexicanos en el Contexto de los Ejes Marítimos Interoceánicos.

⁴³ Fuente: Elaboración propia, febrero del 2001.

Así, un Puerto del Pacífico mexicano como Manzanillo, que se encuentra en el eje de intersección señalado previamente y que se caracteriza por haber ampliado notablemente su *hinterland* nacional, al concentrar cada vez más flujos de carga en contenedores generados o atraídos por múltiples regiones de producción y consumo del país, podría aumentar de manera exponencial el número de contenedores movidos mediante la realización de funciones de conexión y trasbordo entre las rutas norte-sur y las rutas este-oeste. En otras palabras, estaría en condiciones de escalar posiciones dentro de la red global de puertos hasta constituirse en un área regional que obtiene carga no sólo de su *hinterland* ampliado, sino también de la interconexión marítima y las operaciones de trasbordo.

El puerto de Manzanillo obtiene carga del *hinterland* y está prácticamente encima de un cruce entre rutas principales y alimentadoras. Por lo tanto, las ventajas comparativas están presentes, en especial las de tipo geográfico. Ahora falta que esa potencialidad se concrete mediante la acción y visión de los actores públicos y privados vinculados al puerto en cuestión.

Sin duda, el principal nodo de competencia está representado por los puertos estadounidenses del sur de California. Long Beach y Los Ángeles continúan superando limitaciones técnicas para ganarle terreno al mar y desarrollar mega terminales de contenedores.⁴⁴

La función de un puerto de transferencia global de ambos se mantendrá por largo tiempo. Sin embargo, en los últimos años Manzanillo ha expandido su *hinterland* hasta absorber mercados de carga mexicana en el norte y centro del país que estaban siendo atendidos por Long Beach y Los Ángeles. Además, ha logrado elevar el número de transbordos de las rutas que vinculan el Pacífico sudamericano con Asia, aunque en este último rubro el nodo de competencia se sitúa en los puertos del Canal de Panamá.

⁴⁴ En 1997, la naviera American President Line (AIL) inauguró en el puerto de Los Angeles La Global Gateway South, la terminal de contenedores más grande de los Estados Unidos (265 acres). Cuatro años después, en 2001, Maersk-Sealand inició la construcción en el mismo puerto de la *megaterminal* de contenedores más grande de Norteamérica, cuyo tamaño (484 acres) casi dobla el de la anterior.

En los puertos del Golfo de México, la fortaleza para avanzar dentro de la red global de puertos reside sobre todo en las posibilidades de expansión de su *hinterland*. La mayor lejanía con respecto al eje de intersección de las rutas principales limita considerablemente la posibilidad de que los operadores marítimos se interesen por realizar actividades de trasbordo en los puertos mexicanos del Golfo. Así, el potencial de Veracruz y Altamira descansa básicamente en la posibilidad de expandir su zona de influencia territorial y captar mayores flujos de contenedores desde y hacia el interior del país. Ambos pueden aspirar a convertirse en concentradores de carga nacional en la medida en que fortalezcan sus conexiones intermodales.

METODOLOGÍA

CAPITULO III:

METODOLOGIA

"...Debemos obedecer con tenacidad las misteriosas tendencias de nuestro espíritu hacia el desempeño de una actividad determinada. Cuando lejos de ello, la abandonamos se convierte en una especie de sombra tenaz que nos persigue en todo momento y esta presente en todos nuestros actos..." (Javier Lasso de la Vega, "Como Hacer una Tesis Doctoral", Fundación Universitaria Española Madrid 1977).

3.1 INTRODUCCION

Este capítulo, contiene la explicación de aspectos metodológicos necesarios en esta investigación y que servirán para respaldar, los estudios llevados a cabo en el tema en particular.

En este capítulo a la vez se plantean: la hipótesis general y su interrelación con otros elementos del trabajo tales como, el problema de origen, los objetivos generales y los específicos, entre otros.

Se enfocará el tipo de investigación a realizar y estará íntimamente relacionada con las fuentes que suministran la información; en un universo establecido por las experiencias de América Latina y el Caribe, tal que nos permitan identificar los elementos claves; por ende, nos entreguen la realidad del complejo portuario y nos permitan identificar las herramientas, que mejor se adaptan a una posible modernización portuaria en Costa Rica.

Además, en este capítulo también se realizará la conceptualización y definición de las variables de esta investigación, así como las técnicas para análisis de datos del estudio.

La validez de los instrumentos de medición, permiten confirmar o rechazar la hipótesis, según los resultados inferidos en los análisis comparativos, entre experiencias probadas de concesiones portuarias, en otros países y el actual funcionamiento de los puertos costarricenses.

CUADRO N°2A ANÁLISIS DE PRACTICA SOBRE LA EFICIENCIA PORTUARIA REPRESENTADA POR EL IEP (INDICE DE EFICIENCIA PORTUARIA)

	Método	Variable dependiente	Variables independientes	Metodología
<u>Económico –comparativo.</u>	Balance situación Japdeva	<u>IEP</u>	<p>Parámetros candidatos que representan los sectores financieros expresados en un balance anual.</p> <p>Índice de pasivos: circulante, activo y otros.</p> <p>Índice de activos: circulante, obligaciones de pago.</p> <p>Índices de capital y patrimonio.</p> <p>Ingresos anuales.</p> <p>Razón de circulante.</p> <p>Rotación de inventarios</p> <p>Índices de endeudamiento, CP y LP.</p> <p>Niveles de apalancamiento.</p>	<p>Parámetros comparativos anuales absolutos y porcentuales del balance situación de Japdeva.</p> <p>Análisis de activos, pasivos, capital y patrimonio para determinar la liquidez de recursos.</p> <p>Análisis de los niveles de endeudamiento en Japdeva y manejos de deuda a largo y corto plazo.</p>
	Estado de resultados	IEP	<p>Ingresos por servicios a la carga y otros productos especiales.</p> <p>Índices de transferencia de carga.</p> <p>Índice de gastos operacionales.</p>	<p>Examinar los estados de resultados Consolidado y análisis vertical de Japdeva.</p> <p>Análisis de ingresos y su relación con la transferencia de carga.</p>
	Comparación Porcentual entre operaciones de puertos bajo distintos modelos de gestión.	IEP	<p>Índices comparados de:</p> <p>Ingresos</p> <p>Gastos operativos</p> <p>Utilidades</p> <p>Gastos de administración y utilidad operativa.</p>	<p>Analizar comparaciones porcentuales entre operaciones de puerto, bajo diferentes modelos de gestión.</p>
	Análisis de transferencias externas financieras de Japdeva	IEP	<p>Indicadores de aportes estatales.</p> <p>Indicadores de fondos de ahorro.</p> <p>Indicadores de fondos de pensiones laborales.</p> <p>Indicadores de subsidios.</p> <p>Indicadores de prestaciones legales.</p> <p>Indicadores de aportes comunales.</p>	<p>Revisar el nivel de aportes al gobierno central, incluyendo subsidios laborales.</p> <p>Examinar los aportes reales de Japdeva a la comunidad.</p>

CUADRO N°2B ANÁLISIS DE PRACTICA SOBRE LA EFICIENCIA PORTUARIA REPRESENTADA POR EL IEP (INDICE DE EFICIENCIA PORTUARIA)

	Método	Variable dependiente	Variables independientes	Metodología
	Análisis del efecto de las transferencias sobre las tarifas portuarias.	IEP	Indices de costos operacionales comparados. Indices de aportes y transferencias.	Examinar cuál es la incidencia en las tarifas finales de transferencia de carga, la incidencia de aportes y subsidios.
Evaluación Operacional comparativa	Análisis de la operación de puertos bajo distintos modelos de gestión, desde sus índices de operacionales	IEP	<p>Índice de carga embarcada en toneladas métricas.</p> <p>Índice de tráfico de carga desembarcada en toneladas métricas.</p> <p>Índice de tráfico de carga total en toneladas métricas. Además, este indicador nos puede entregar otros índices con relación a los productos:</p> <p>Índice de tráfico de carga por principales productos.</p> <p>Índice de tráfico de carga por países de origen en porcentajes.</p> <p>Índice de tráfico de carga por principales países de destino.</p> <p>Índice del tráfico total de carga por principales socios comerciales.</p> <p>Índice de estadía en atracadero.</p> <p>Índice de tiempo de espera.</p> <p>Índice de tiempo de trabajo por nave.</p> <p>Índice de tiempo efectivo de trabajo por nave.</p> <p>Índice de tiempo de trabajo por cuadrillas.</p> <p>Índice de tiempo efectivo de trabajo por cuadrillas.</p>	Este análisis corresponde a una evaluación cualitativa operando los distintos índices de operación portuaria, que en su conjunto definen los intereses superiores del negocio de puertos: carga, tiempos de espera de naves, personal empleado, uso de remolcadores.

CUADRO N°2C ANÁLISIS DE PRACTICA SOBRE LA EFICIENCIA PORTUARIA REPRESENTADA POR EL IEP (INDICE DE EFICIENCIA PORTUARIA)

	Método	Variable dependiente	Variables independientes	Metodología
Evaluación del desarrollo portuario	Mapa de dispersión de puertos en el mundo	IEP	TEU's / PIB	Examinar los distintos niveles de desarrollo de los países marítimos del mundo, a través de la construcción de un índice ponderado de carga, que incluye a contenedores como indicador de carga transferida, en razón del producto interno bruto de cada país.

3.2 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

	Objetivos de la Investigación	Hipótesis
<u>Objetivo General</u>	<p><i>“Analizar la situación actual de los puertos, Limón-Moín y Caldera con el fin de identificar el rumbo que debe seguir Costa Rica para enfrentar el nuevo esquema económico internacional”.</i></p> <p>Mediante el análisis Descriptivo-Económico, se pueden determinar las principales causas y condiciones que detenta Costa Rica en un mercado global muy agresivo, en términos de competitividad y participación de ellos.</p>	<p>H₀ Los puertos de Costa Rica pueden continuar en manos del Estado sin participación del sector privado y sin la demanda de eficiencia por parte de los usuarios del sistema.</p> <p>H₁ Los puertos de Costa Rica pueden mejorar su eficiencia si permiten la participación del sector privado.</p> <p>H₂ Los puertos de Costa Rica pueden cambiar sus características de administración, operación, infraestructura para su desarrollo.</p>
<u>Objetivos específicos</u>	<p>Caracterizar la situación actual del Complejo Portuario Limón-Moín</p> <p>Analizar las tendencias económicas mundiales, enfocadas al comercio marítimo y su impacto sobre Limón-Moín y el comercio internacional costarricense.</p> <p>Analizar la relación de eficiencia portuaria (IEP) respecto del tiempo de estadía en puertos.</p> <p>Definir y analizar las posibles opciones de modernización, del Complejo Portuario Limón-Moín.</p> <p>Plantear esquemáticamente el modelo de desarrollo, para la modernización del Complejo Portuario Limón-Moín.</p>	<p>H₀ Un modelo de concesiones portuarias aplicadas a los puertos de Costa Rica, no optimizará la transferencia de carga y por ende no desarrollará el comercio internacional.</p> <p>H₁ La implementación del modelo de concesiones portuarias permite mayor eficiencia en los servicios portuarios y complementa el desarrollo del comercio internacional para Costa Rica.</p> <p>H₂ Las concesiones portuarias son un modelo de modernización probada y exitosa en América Latina.</p> <p>H₀ La modernización portuaria de Costa Rica no traerá el progreso a sus habitantes.</p> <p>H₁ La modernización portuaria de Costa Rica permitirá que sus puertos constituyan un atractivo a los usuarios marítimos del comercio internacional, los cuales traerán servicios, tecnologías y recursos que beneficiaran plenamente a sus habitantes.</p> <p>H₂ Una mayor oferta en los servicios de los puertos costarricenses permitirá la creación de mano de obra y fuentes de trabajo.</p>

Fuente : Elaboración Propia

3.3 DEFINICIÓN DE LAS VARIABLES A INVESTIGAR

A continuación, este trabajo presenta las variables a investigar, que para el tema “Modernización Portuaria y Concesiones” tienen directa relación con la hipótesis descrita anteriormente. Siguiendo el Método Científico, estas variables se van a desagregar en variables dependiente e independientes, ambas con sus indicadores que las representan.

La afirmación, que la modernización portuaria y su forma operacional, definida por el proceso de concesiones en puertos, determina: el desarrollo del comercio internacional, el transporte y el desarrollo en las relaciones de intercambio comercial de los países. Por tanto esta investigación exige efectuar los siguientes análisis:

Económico Comparativo: este análisis implica realizar un estudio comparativo, entre los balances generales y estados de resultados entre puertos, bajo modelos de gestión con control del Estado y sujeto a operaciones políticas, (Ejemplo: puerto Limón-Moín, Costa Rica) y otro bajo modelos de modernización portuaria, llámense éstos: Mono-operadores marítimos (Land Lord Type), o Multi-operadores marítimos (Tool Type), (Ejemplo puertos San Antonio o Valparaíso, Chile).

Operacional Comparativo: este análisis nos lleva a explicar con detalle índices de rendimiento portuario, que resumen conceptos de gestión e infraestructura y que reflejan el nivel de transferencia de carga evaluada, bajo prismas internacionales.

Diseño de Indicadores Globales: estos análisis permitirán conocer relaciones entre economía y desarrollo de un país o países vía eficiencia de sus puertos, en la transferencia de cargas (ejemplo: gráficos de dispersión para relaciones entre TEU's/PIB, en puertos del mundo). Así podríamos graficar tendencias mundiales.

3.4 VARIABLES A INVESTIGAR

Este apartado presenta las variables independientes y dependientes a investigar, que están directamente relacionadas con la hipótesis.

Los indicadores de rendimiento de los puertos, son mediciones de los aspectos de funcionamiento de éstos y generalmente se derivan de la información recopilada. Las oficinas de estadística, utilizan las diferentes fuentes que generan registros como resultados de su actividad diaria, en la atención de naves y a la carga transportada. Esta información sumada a los estados financieros, nos señala los costos e ingresos de la actividad portuaria. El proceso de manejo de la información en puertos, se ha estandarizado, al amparo de UNCTAD-ONU, de manera que el procesamiento de la información y sus áreas de estadística son comparables entre puertos.

Es posible entonces, a partir de esta información, estudiar y analizar sus diferencias y similitudes, para convertirla en juegos de indicadores que posibiliten la gestión administrativa y otras tareas de planificación. Estos juegos de indicadores, se pueden utilizar en negociaciones relativas a tarifas portuarias y decisión sobre inversiones. Es importante la comparación entre rendimientos obtenidos y aquellos que se han fijado como objetivos. También es relevante el análisis de las tendencias operacionales, en el tiempo que dicha comparación puede aportar soluciones con características similares.

La variación de los indicadores de rendimiento de las operaciones portuarias, se debe en particular a las condiciones inestables que parecen ser el denominador común de los puertos, por ejemplo: alteración de pautas laborales, nuevos tráficos, cambio de líneas navieras, evolución en los procesos tecnológicos de manipulación de la carga, entre otros.

Por otra parte, es conocida la existencia de escasez en recursos humanos de nivel medio y alto en nuestros países, en vías de desarrollo, lo que conlleva menos capacidad en la gestión administrativa y por tanto, genera bajos rendimientos de operación.

Indudablemente que la obtención de esta serie de indicadores de rendimiento, no será suficiente para su mejora. Es necesario, que sean comparados con valores fijados como objetivos e ir controlando, vía gestión administrativa, el alcance de éstos, para nuevamente fijar metas posteriores, sin descuidar en ningún momento la relación costo/rendimiento.

Según la explicación anterior, existen dos clases principales de indicadores de eficiencia portuaria:

1- Indicadores Financieros

2- Indicadores Operacionales

Cabe destacar, que la evaluación requiere practicar análisis comparativos de gestión económica, entre dos experiencias reales de gestión portuaria: Chile y Costa Rica. Este análisis se desarrolla a partir de Estados anuales de resultados recientes, emitidos públicamente por las instituciones que los administran. En este caso, Japdeva, STI (San Antonio Terminal Internacional) y Empresa Portuaria Valparaíso.

3.4.1 VARIABLES DEPENDIENTES (Explicativas)

Definición Conceptual: Se entenderá por "Eficiencia de los Servicios Portuarios" al concepto que define el rendimiento de los puertos y que resume una serie de indicadores que lo determinan, y que llevan a medir este concepto en sus fases administrativas y operacionales.

Definición Instrumental: de acuerdo con convenios establecidos por organizaciones marítimas internacionales: Marpol, Cepal, SOLAS* entre otras, el "Indicador Básico de Actividad Portuaria (IBAP)" es aquél que resume la información de los servicios operacionales portuarios.

Al asumir una descripción más amplia, esta investigación ha diseñado el Indicador de Eficiencia Portuaria (IEP), el cual conceptualmente será definido por:

➤ **I.G.E.:** Indicador de Gestión Económica.

➤ **I.E.I.:** Indicador de Inversión en Infraestructura.

➤ **I.G.O.:** Indicador de Gestión Operacional.

$$\text{IEP} = \text{IGE} + \text{IEI} + \text{IGO} + \xi$$

El indicador IBAP, complementara nuestro indicador IGO y estará compuesto por los siguientes indicadores:

* Safe of Life at Sea: Convención de Seguridad de Vida en el Mar.

A. **Indicador de atención de naves:** se refiere al número de naves atendidas por año. Se clasifica esta atención por tipo de nave, según su construcción o uso, en donde tenemos:

- Naves convencionales.
- Frigoríficos.
- Portacontenedores.
- Roll On Roll Off.
- Granel sólido.
- Granel líquido.
- Petrolero.
- Gasero.
- Crucero.
- Otros.

B. **Indicador de estadía de naves en puerto:** este indicador se mide en horas y resume la composición de otros índices dependientes como:

- Indicador de estadía en atracadero.
- Indicador de tiempo de espera.
- Indicador de tiempo de trabajo por nave.
- Indicador de tiempo efectivo de trabajo por nave.
- Indicador de tiempo de trabajo por cuadrillas.
- Indicador de tiempo efectivo de trabajo por cuadrillas.

Cada uno de estos indicadores identifica resultados por tipo de nave(ídem en A).

C. **Indicador de uso de remolcadores marinos:** en todo atraque de nave se requiere de la asistencia de remolcadores marinos, esto porque respalda la capacidad de maniobra de la nave al arribo; además, que está contemplado en los acuerdos internacionales para la seguridad de la vida en el mar (SOLAS). Por lo tanto, se constituye en un servicio obligatorio y de alta trascendencia en la operación del puerto.

Este indicador identifica resultados por tipo de nave (ídem en A).

D. **Indicador de tráfico de contenedores y furgones:** este indicador se mide en TEUS (Twenty Equipment Unit o Contenedor de veinte pies) para contenedores y en unidades o toneladas para el caso de furgones. La gran mayoría de las naves multi-propósitos emplean contenedores y sólo se usan furgones o trailers en buques del tipo Roll On Roll Off.

Indicador Este indicador identifica resultados por tipo de nave (ídem en A).

E. **Indicador de carga:** este indicador se mide por toneladas y se descompone en los siguientes índices:

- Indicador de carga embarcada en toneladas métricas.
- Indicador de tráfico de carga desembarcada en toneladas métricas.
- Indicador de tráfico de carga total en toneladas métricas.

Además, este indicador nos puede entregar otros índices con relación a los productos:

- Indicador de tráfico de carga por principales productos.
- Indicador de tráfico de carga por países de origen en porcentajes.
- Indicador de tráfico de carga por principales países de destino.
- Indicador del tráfico total de carga por principales socios comerciales.

3.4.2. **VARIABLES INDEPENDIENTES**

CEPAL define este proceso como:

*"Se entenderá el sistema de concesiones portuarias como el modelo capaz de implementar la modernización de los puertos estatales administrados y operados por el gobierno con el fin de cumplir con los requerimientos que exige la globalización económica"*⁴⁵

⁴⁵ CEPAL: "Privatización Portuaria" pág. 117.

Mediante esta investigación se ha desarrollado una definición alternativa, cual es:

"Se entenderá el sistema de concesiones portuarias, como una forma alternativa de modernización, que permite a los gobiernos mantener la propiedad de los bienes de capital, posibilitando además, la participación del sector privado en la implementación de instalaciones e infraestructura y prestaciones de servicios en los puertos".⁴⁶

Es un modelo, en donde el Estado adjudica la administración y operación de los servicios marítimo-portuarios a empresas privadas, por un período determinado y bajo condiciones de inversión, infraestructura y desarrollo preestablecidas.

Operacionalmente, esta variable se traduce en los siguientes indicadores:

- ▲ Nivel de inversión.
- ▲ Nivel de tecnología.
- ▲ Gestión económica.

3.5 TIPO DE INVESTIGACION

Esta investigación, se enmarca en el Paradigma Positivista, que tiene una orientación lógica que busca las causas de los hechos o fenómenos sociales y pone énfasis en lo que se refiere a la cuantificación y comprobación empírica de los datos.

"El descubrimiento no es fruto de ningún talento originariamente especial, sino del sentido común, mejorado y robustecido por la educación técnica y por el hábito de meditar sobre los problemas científicos." ⁴⁷

Según este mismo enfoque paradigmático, se puede analizar un fenómeno social, independiente de las diferencias que existan en distintos grupos sociales y posteriormente generalizar los resultados de este estudio a otras experiencias y latitudes que compartan similares características. Por lo tanto, se intentará estudiar el fenómeno de la modernización

⁴⁶ Ignacio Dobles: "A las puertas del siglo XXI". 1996.

⁴⁷ Santiago Ramón y Cajal: "Historia de una Voluntad". Loren, Santiago - Barcelona España, 1982.

portuaria, sus requerimientos y sus consecuencias sociales, políticas, económicas y culturales.

Con respecto al tipo de estudio, esta investigación se ajusta a un esquema del tipo descriptivo que según *Hernández Sampieri y otros (1998)* son aquéllos que buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno, que sea sometido a análisis.

Según Hernández Sampieri “Los estudios descriptivos miden o evalúan diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno a investigar”.⁴⁸

Basándonos en estas definiciones, podemos decir que la investigación en curso, tiene como objetivo la medición de las variables implícitas en ella y por lo tanto, requerirá de la elaboración de instrumentos que permitan cuantificar dichas variables.

Técnicamente, podemos considerar las hipótesis de trabajo como afirmaciones "*univariadas*", que más que relacionar las variables que se plantean en la investigación, hablan de hipótesis descriptivas que relacionan dos variables.

Las conclusiones y recomendaciones obtenidas de esta investigación, podrían servir en el futuro para apoyar proyectos de modernización portuaria en Costa Rica.

3.5.1 TIPOS DE ANALISIS PRACTICADOS

Los análisis realizados para demostración de nuestra hipótesis son:

- a) **Análisis Económico:** este desarrollo se logra al establecer relaciones de comparación, entre estados financieros de puertos con diferentes modelos de gestión, tanto administrativa como operacional. De este análisis comparativo, se infieren resultados que hacen posible eliminar variables, que no guarden un alto significado con la variable dependiente, cual es la eficiencia portuaria y permiten también obtener información de las ventajas que un modelo tiene respecto del otro, vía

⁴⁸ Hernández Sampieri R., Fernández Collado C., Baptista Lucio: "Metodología de la Investigación", Pág.60. Editorial McGraw Hill, Argentina, 1998.

índices tales como: liquidez, deuda, inventarios y operación, entre otros. Esta revisión permite al investigador, identificar el nivel de incidencia de las finanzas y su fuerte impacto en el modelo de desarrollo de los puertos.

b) **Análisis Operacional:** la influencia de los rendimientos portuarios, afecta directamente al comercio internacional y a su medio, que es el transporte internacional, eje de la cadena de distribución. Así, puertos-buques mantienen en el tiempo un inseparable rol con el comercio marítimo, el más importante medio mundial (sobre 90% del uso de transporte), de intercambio de mercaderías. Los índices son herramientas construidas para medir tareas diversas en la carga, infraestructura, servicios y personal. Las causas, condiciones y consecuencias quedan claramente expresadas por éstos y permiten a esta investigación evaluar en forma sistemática, la definición de las tareas u operaciones en puerto. Técnicamente, en este estudio también es posible comparar las tareas entre puertos y la diferencia de modelos de operación. Estos modelos, pueden quedar graficados por la intensidad de inversiones, tecnología o la diferencia en capacitación y especialización del recurso humanos. Es bueno acotar, que existen ciertos aspectos causales en este tipo de medición, tales como:

- el marco regulatorio y legal,
- el uso político de la infraestructura,
- el personal de puertos, que tiende a distorsionar los índices, todos apropiados para medir en forma pragmática la operación comercial del puerto (IAP).

c) **Análisis mediante mapas de dispersión:** la construcción original de un índice que considere la contenedorización (megatendencia en la transferencia de carga) en razón del Producto Interno Bruto, toma como muestra la operación de quince principales puertos del mundo, entre los cuales se incluye a Limón-Moín, Costa Rica. Esta observación nos permite desarrollar gráficamente una relación entre el comercio internacional (basado en relaciones de intercambio) y el crecimiento propio de cada país. Nuestro análisis se orienta a determinar el crecimiento de los países y la transferencia de contenedores.

3.5.2 LIMITACIONES EXPERIMENTADAS EN EL ESTUDIO

- a) El análisis realizado, se ajusta a las condiciones propias del puerto de Limón, por lo que no es aplicable a otras situaciones, sin realizar las consideraciones del caso.
- b) La base del análisis, es principalmente cualitativa y los análisis cuantitativos son parciales, ya que no describen la realidad total del complejo.
- c) El análisis de la realidad sindical y desarrollo en el progreso de la comunidad marítimo-portuaria, demanda otro tipo de análisis, que a su vez genera nuevas variables, candidatas en un universo interdisciplinario: social, antropológico, económico, e histórico, con gran intensidad en evaluaciones cualitativas, que en su desarrollo deben modelarse en variables cuantitativas.
- d) Las fuentes utilizadas, resumen la información disponible sobre el tema, para situaciones que no necesariamente representan la situación real de la economía costarricense, aunque no obstante se han asumido como tales.
- e) La caracterización del estado actual del puerto, se basa en observaciones de campo y en documentos relacionados. Por lo que la situación real, puede no verse fielmente reflejada en este trabajo.

3.6 UNIVERSO DEL ESTUDIO

El universo que involucra esta investigación, se circunscribe en la eficiencia del principal complejo portuario de Costa Rica, puerto Limón-Moín; su desarrollo económico, operacional, tecnológico, humano e institucional, comparado y sensibilizado con otros puertos de la industria marítima mundial, en especial con aquellos que tratan de establecer un camino de modernización portuaria, y buscan un modelo latinoamericano que dé respuesta a la creciente globalización de las economías. La evaluación se concentra en la comparación objetiva de un modelo estatal, que responde a una economía bajo proteccionismos de negociación e intercambio comercial y otros que pertenecen a economías abiertas, con plena disposición a tratados de libre comercio, acuerdos bilaterales y desgravaciones arancelarias.

El límite a este universo, está delimitado al complejo portuario Limón-Moín, como ente receptor de la mayor transferencia de carga comercial marítima (definidos por Cepal como puertos con una operación mayor a 50,000 TEU's), que excluye a Caldera, Quepos, Golfito y Punta Morales, todos puertos del Pacífico costarricense.

CUADRO N° 3 PUERTOS DE COSTA RICA CON LA PARTICIPACION PORCENTUAL EN TRANSFERENCIA DE CARGA (CONTENEDORES, GRANELES Y OTROS).

	1998	1999	2000	2001	2002
MOVIMIENTO CONTENEDORES/ CONTAINER MOVEMENTS	261,785	325,572	316,931	313,653	0
MOVIMIENTO TEU/ TEU MOVEMENTS	484,196	608,097	585,427	577,621	564,357
MOVIMIENTO TONELADAS/TONS MOVEMENTS	6,838,659	7,296,922	6,738,474	6,731,124	7,032,800

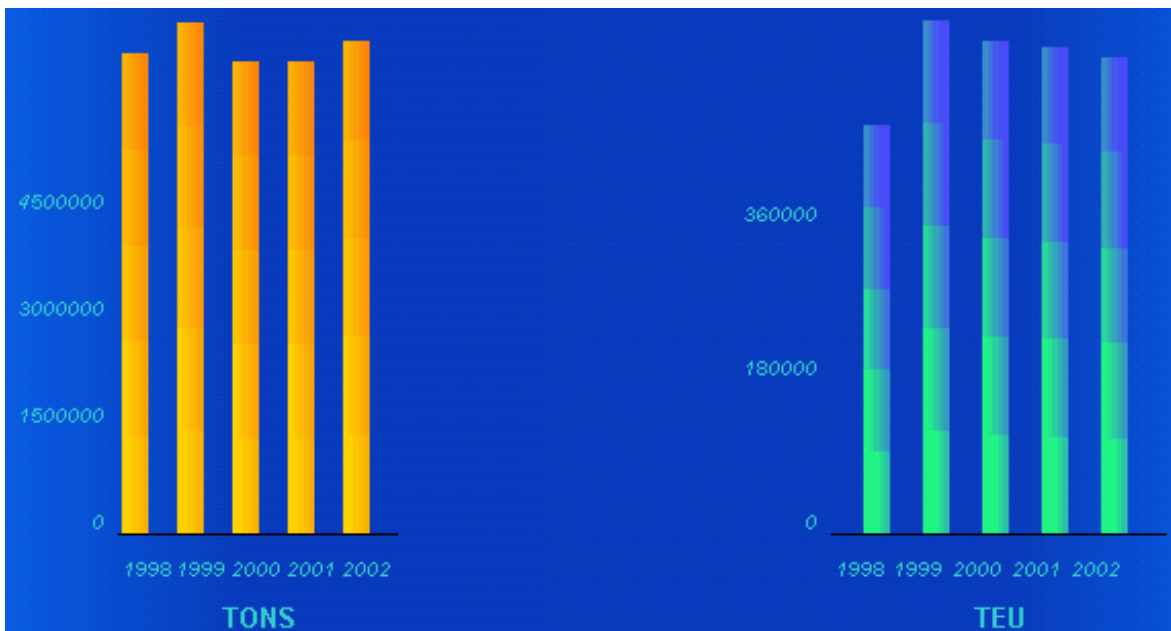


Gráfico 1: Idem.

3.7 FUENTES DE INFORMACION

Las características de esta investigación, el devenir de los cambios en la industria marítima y el comercio internacional, determinan una selección acuciosa de la información. Sin embargo, la especialización del tema, determina que los referentes formales, tengan su origen en organizaciones internacionales de gran prestigio, con un sólido trabajo en la investigación de los temas relacionados.

La información que contempla esta investigación, proviene fundamentalmente de fuentes escritas analizadas por el investigador, para profundizar conocimientos relativos a la historia marítimo-portuaria en América Latina, en especial las características de funcionamiento en los puertos durante el último siglo, lo cual innegablemente contempla su desarrollo técnico, humano y otros elementos en torno a ellos.

Dentro de estas fuentes están libros, folletos, publicaciones y trabajos de investigación relacionados con el tema.

Además, se utilizará información proveniente de entrevistas formales e informales a profesionales y expertos en el tema, tanto nacionales como extranjeros, relacionados con la actividad política, social y sindical en el ámbito marítimo-portuario.

3.7.1. FUENTES PRIMARIAS

Las principales fuentes de información primarias que se utilizarán, provienen de:

- Libros, publicaciones y artículos de Cepal (Comisión Económica para América Latina), Jan Hoffmann, encargado de la Sección de Transportes de la sede Cepal en Santiago de Chile.
- Libros, antologías de la Armada de Chile, Dirección de Educación, Departamento de Extensión y Post Grado, Academia Politécnica Naval - Diplomado en Aplicaciones de Ingeniería Naval.
- Publicaciones y trabajos de capacitación interna de JAPDEVA, Luis Navarro, Encargado Operacional de Limón-Moín, Costa Rica.
- Libros, antologías y publicaciones de programas en Administración Portuaria en la Universidad del Mar, explicado por Iván Aranda, Ingeniero en Administración Portuaria.
- Manuales de capacitación de ONU-UNCTAD, mediante su organización de capacitación en el área marítima TRAINMAR.

- ▲ Balance de estados de resultados y consultorías, de Terminal Portuario Sur, Valparaíso, empresas concesionarias de frentes de atraque en Puerto Valparaíso. Las publicaciones son materiales de trabajo para agencias comerciales y navieras. Este material fue enviado por Gustavo Novoa y Carlos Castillo, Gerente General y de Operaciones de Del Monte, Valparaíso.
- ▲ Edmundo Silva, Gerente de Operaciones de Puerto de San Antonio, envió un detalle de los estados de resultados anuales de Terminal Portuaria San Antonio, empresa concesionaria de los frentes de atraque y muelles en esa localidad.

3.7.2 FUENTES SECUNDARIAS

Las fuentes secundarias, que fueron empleadas en esta investigación, tienen diversas procedencias, que responden principalmente a organismos de estudios en el área, tales como:

- ▲ Banco Mundial y sus artículos relacionados con "Latin American Ports Performance", que contribuyen al tema en investigación, desde una óptica particular.
- ▲ Organización Internacional del Trabajo, con importantes análisis sobre reestructuración marítimo-portuaria y el impacto social en los puertos.
- ▲ Empresa Nacional de Puertos de Perú, quien a través de su Gerencia Técnica y de su Encargado de Diagnóstico de Puertos Sr. Rubén E. Cáceres Zapata, nos permitió conocer el Plan Maestro de Puertos en Perú.
- ▲ Discursos de la Secretaría General de la Comunidad Andina y su Comité Especial de Puertos (COPRI), presentados en el III Coloquio Andino.
- ▲ Textos de Macroeconomía y Comercio Internacional publicados por UNED- Costa Rica y escritos por el Dr. Rodolfo Tacsan Chen.
- ▲ Tesis de la Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología ULACIT, con mención especial para aquellas tesis "La Inflación: Diagnostico Integral de sus Causas y Consecuencias, Evaluación del caso de Costa Rica (1966-1999), una formulación Microeconomía de Precios a partir del 2000" de Dr. Harold Coronado C., y "El Pasado, el Presente y la Proyección Futura de la Economía en el Litoral Caribeño de Costa Rica".

- Investigaciones de INCAE, el cual realiza publicaciones vía el Centro Latinoamericano para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible (CLACDS), en temas relacionados con transportes, el cual incluye la participación de analistas de la realidad económica en Centroamérica.
- Informes y publicaciones relacionados con el plan maestro de puertos del Estudio Centroamericano de Transporte.
- Las bibliotecas de Universidades en Chile: UMACH - Universidad Marítima de Chile, UMAR- Universidad del Mar, UAI- Universidad Adolfo Ibáñez. En Costa Rica: UCR- Universidad de Costa Rica, UNED- Universidad Estatal a Distancia de Costa Rica.
- Biblioteca Electrónica, la cual desde Internet y sus múltiples "web site" permiten actualizar artículos y presentaciones destacan en forma importante los periódicos: "La Nación", "La República", "El Mercurio" y "El Diario" de Chile, "El País" de España, "The Economist" y "Miami Herald" en Estados Unidos. De las revistas y otras publicaciones escritas: América Economía, International Containerization, World Ports, Cargo Systems, entre otros.

3.8 SUJETO U OBJETO DE ESTUDIO

La eficiencia portuaria es el sujeto de estudio, para lo cual se ha diseñado un IEP- Índice de Eficiencia Portuaria, que involucra, nivel de inversión, avance tecnológico y gestión económica.

3.9 TÉCNICAS DE OBTENCIÓN DE LA INFORMACION

Las técnicas aplicadas para reunir la información, vienen de fuentes primarias y secundarias, y residen en la observación, formación y capacitación del investigador en el tema; las entrevistas y continuas consultas por internet a especialistas y una variada colección de libros, publicaciones y apuntes de temas globales, fuesen éstos de economía, transporte u otras informaciones relacionadas.

3.9.1 TÉCNICAS DE OBSERVACIÓN Y DISCUSIÓN

A través de los avances en la construcción de esta investigación, se han confrontado opiniones con expertos internacionales, así como la supervisión y control del Dr. Tacsan, la cual ha sido fundamental en el trato de los aspectos relacionados con Comercio Internacional. La investigación básica sobre puertos pivotes o "hubs", fue decisiva en la aproximación de un modelo de puertos para Costa Rica y evitó el sesgo que producen las interpretaciones macroeconómicas, de países que aún con menor crecimiento, tienen un mayor avance en el campo de las concesiones y/o privatizaciones.

3.9.2 TÉCNICAS DE CONSULTA EN MATERIALES

De las recopilaciones iniciales de información (materiales didácticos, físicos y virtuales) se aplicó el criterio de jerarquización balanceada, de forma que pudieran entregar su aporte, sus argumentos y/o distintas posiciones, relacionadas con privatización y sus riesgos; estado actual de las experiencias en Latinoamérica, u otras de corte estadista, que previenen a la inserción y prácticas neoliberales en la transformación de los puertos, tales como: OIT, organizaciones sindicales de corte regional y mundial; así como aquellas que provienen de entidades con fuerte impronta capitalista como FMI, Banco Mundial, entre otros. Una gran cantidad de materiales, se recopilaron de la formación inicial del investigador en la Armada de Chile y Marina Mercante Nacional de Chile. Otro importante argumento de los materiales obtenidos, procede de la experiencia de trabajo del investigador, por casi tres años en puerto Limón.

3.9.3 TÉCNICAS VÍA ENTREVISTAS

➤ Este paso en el avance de la investigación, no tuvo gran relevancia en los temas específicos de la operación marítimo-portuaria; no obstante sí constituyó un aporte esencial en los temas de: Concesiones portuarias en Costa Rica, Economía costarricense y Visión de Japdeva en la modernización marítimo-portuaria. Se planearon encuestas ordenadas y dirigidas mediante cuestionarios a personas con características de decisores en sus áreas.

- ▶ Otras entrevistas fueron estructuradas con preguntas de tipo abierto sobre temas específicos, extraídos de la información recopilada; de forma tal que el entrevistado pudiese efectuar aportes al tema. Todo comentario agregado se obtuvo mediante grabaciones, que permitieron transcribir con certeza sus puntos de vista.

3.9.4 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN DE OTRAS EXPERIENCIAS

- ▶ Se dio una completa revisión literaria a los registros estadísticos, de los puertos de San Antonio y Valparaíso, Chile; así como el puerto de Limón-Moín, en sus aspectos económicos y operacionales. Se rescataron memorias anuales de la antigua EMPORCHI (Empresa Portuaria de Chile), cuya organización como ente monopolístico del quehacer marítimo, dejó de operar en 1990. Estas recopilaciones permiten entender a cabalidad, el creciente proceso de concesiones, para inferir un modelo posible en Costa Rica.
- ▶ Otras experiencias en técnicas de obtención de información, lo constituyen trabajos recibidos desde México, Argentina y Perú, desde consultoras privadas dedicadas a la elaboración de documentos relacionados con el tema.

3.10 ESTADO DE LA CUESTIÓN

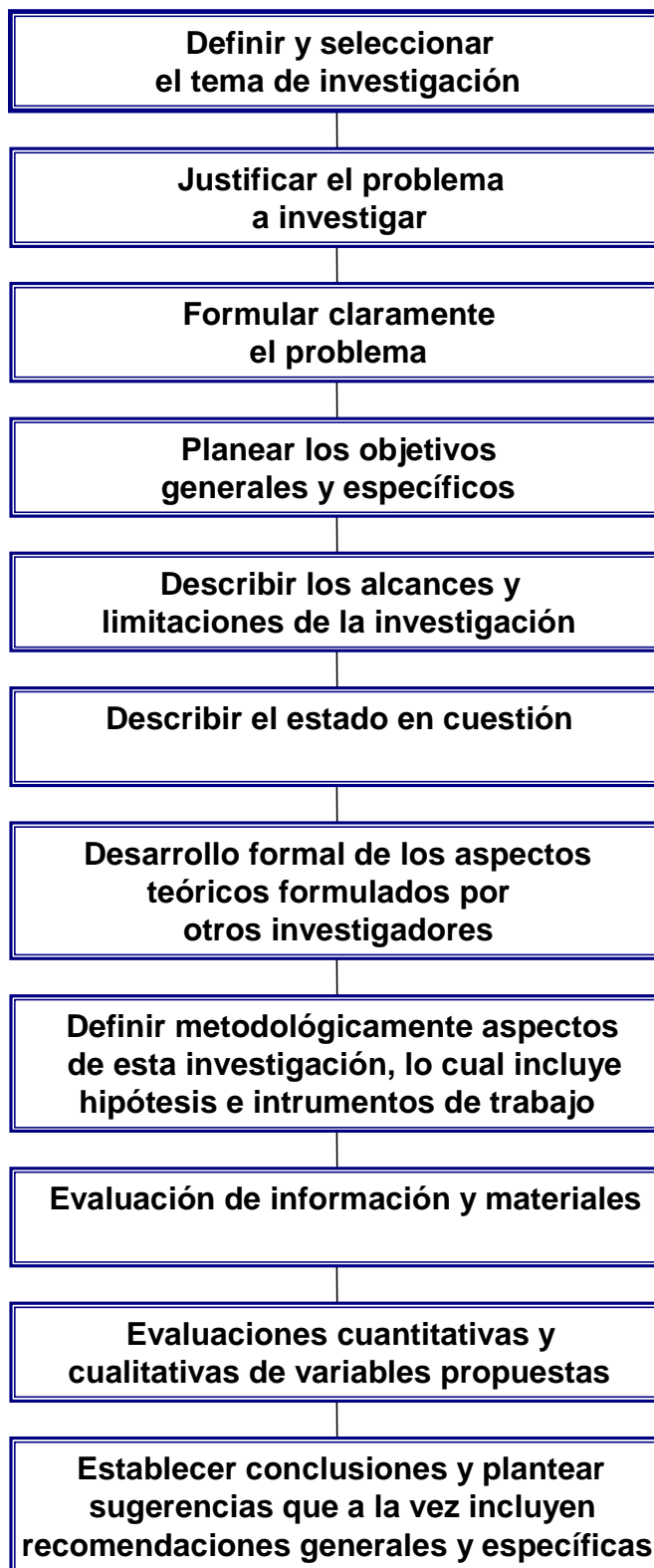
A la fecha existen diversas publicaciones, que en su mayoría corresponden a información recibida desde el extranjero y algunos ensayos y/o trabajos específicos sobre la realidad de nuestros puertos costarricenses; éstos entregan una información importante sobre el devenir histórico de los procesos marítimos, de transporte y puertos en América Latina y el Caribe. En todos estos informes, libros, revistas y textos, entre otros, existen aportes y análisis que explican mediante hallazgos, teoría o justificaciones históricas, orígenes y consecuencias derivadas del impacto de los puertos en la región. De igual manera, existen investigaciones que recopilan un sinnúmero de experiencias en modernización portuaria y procesos de privatización que enfatizan temas tales como: participación privada; mandatos macroeconómicos para la reestructuración de los puertos; las nuevas funciones del sector público y privado ante el cambio; el proceso de reestructuración marítima y portuaria; la estructura institucional y la privatización portuaria; las estrategias de ejecución en estos procesos y las consecuencias políticas, sociales, económicas y culturales derivadas de dicho procesos.

Autor	Localidad	Variables consideradas	Objetivo General	Metodología	Conclusiones
<p>“Reestructuración de puertos en Latinoamérica y el Caribe”, Apuntes preparados por la División de Transportes y Telecomunicaciones de CEPAL, 1992</p>	<p>Publicación de la Naciones Unidas. Numero de venta:S.92.II.G.9</p>	<p>Variable Dependiente: Modernización Portuaria</p> <p>Variable independiente: Costos de transporte, Oferta de puertos, oferta de servicios. Tarifas y fletes de carga marítima. Fletes y tarifas de carga aérea, salarios, políticas del Estado.</p>	<p>Establecer las bases de análisis para la modernización portuaria.</p> <p>Comparar rendimientos de puerto.</p> <p>Explicar el devenir histórico en los servicios.</p> <p>Construir un modelo alternativo de puerto.</p>	<p>Mediante un análisis histórico se pretende aproximar mecanismos de predicción; éste incluye: parámetros de servicio y experiencias internacionales.</p>	<p>De los modelos propuestos se tiende a unificar experiencias o a interpretar un modelo único de puertos, desechando alternativas culturales, sociales y regionales.</p> <p>La situación de salarios y sindicatos se ha modificado desde los 90 en materia de negociación de estiba u otros rubros.</p> <p>La tecnología ha evolucionado mejorando los rendimientos, por lo tanto, modifica el análisis de "performance2 que situados una década atrás teníamos.</p>

Autor	Localidad	Variables consideradas	Objetivo General	Metodología	Conclusiones
Larry Burkhalter "Privatización Portuaria, Bases, alternativas y consecuencias", Comisión Económica para América Latina y El Caribe", 1999.	Santiago de Chile, LC/G.2045-1999 Publicación de las Naciones Unidas, Número de Venta :S99.II.G.59 ISBN 92-1-321549-5	Variable Dependiente Operaciones portuarias Variables Independientes Infraestructura Física, Costos de Administración, resultados comerciales, costos de transporte, costos de transacción de servicios marítimo-portuarios.	Establecer un proceso lógico de avance a la modernización marítimo-portuaria. Determinar la incidencia de políticas macro-económicas globales al sector portuario. Mostrar la importancia de los mercados y las operaciones multimodales.	Vía una moderna argumentación que relaciona variables entre el sector público y el privado, que logre una visión multidisciplinario que abarcaría aspectos institucionales, jurídicos, políticos y tecnológicos, factores de alta incidencia en el desarrollo de los países.	El carácter inevitable de la reestructuración portuaria está presentado como una megatendencia. Trabajar para que prevengan situaciones que lleven a superponer los objetivos comerciales en un ambiente de libre mercado a los intereses sociopolíticos Conceptualizar a los puertos como mecanismos de una economía global, integrada por crecientes bloques comerciales y mercados que demandan una alta exigencia.

Autor	Localidad	Variables consideradas	Objetivo General	Metodología	Conclusiones
Patrick Fourgeaud "Measuring Ports Performance" The World Bank November, 2000	The World Bank publications, TWUTD, Noviembre, pgs 1,18	Variable dependiente: Rendimiento y competitividad Variables independientes: Nº de atraques en muelles, movimientos de grúa pórtico, rendimientos de la estibas en toneladas/hora o TEUS/horas para carga y descarga, Tiempo de estadía de buques en muelle,			
Jan Hoffmann "Latin American Ports: Results and Determinants of Private Sector Participation", Chile 2001 ECLAC-UN	International Journal Of Maritime Economics, 2001, Publicación De la Comisión Económica para América Latina, Naciones Unidas	Variable Dependiente: privatización portuaria. Variables independientes: Regulaciones portuarias en Latinoamérica, Competitividad portuaria. Inversión externa. Reformas estructurales.			

3.11 FLUJOGRAMA DE INVESTIGACIÓN



**DIAGNOSTICO DE LA
MODERNIZACIÓN
PORTUARIA EN AMÉRICA
LATINA**

CAPITULO IV

DIAGNOSTICO DE LA MODERNIZACIÓN PORTUARIA EN AMÉRICA LATINA

"Todo lo arreglaremos poco a poco, te obligaremos mar ...a hacer milagros"
(Oda al Mar, Odas Elementales, Pablo Neruda.)

4.1 INTRODUCCION

Los gobiernos, las empresas privadas, las organizaciones de transporte marítimo internacional y el comercio en América Latina, se ven enfrentados al desafío de la modernización de sus puertos y han seguido con mayor o menor velocidad procesos que en su mayoría responden a un orden económico internacional. La globalización ha llevado a las naciones a iniciar una ardua competencia en materia de puertos, acorde con la evolución del comercio internacional y el transporte marítimo.

El dinamismo del comercio exterior, ha tenido gran importancia en las últimas décadas, con el paso de la globalización de las economías. Sin embargo, el comercio interno de las principales economías continúa como el factor determinante de la fortaleza de las mismas, lo que ha sido posible gracias a la inversión en capital físico acumulado, que permite la ampliación continua de mercados, el dinamismo de sus factores productivos y la estabilidad de la economía.

La estabilidad financiera, es uno de los factores que ha decantado la constitución de bloques económicos para la búsqueda de sinergias entre desarrollo industrial, productividad, y capacidad de financiamiento.

Según The Economist (pocket world figures 2000) la producción en EUA que incluye importaciones para el mercado interno, representa 91.25% del comercio total, de esa economía (bienes y servicios); entonces queda 8.75 para el acceso a otros mercados, por intermedio de las exportaciones; para Japón es 91.5% en mercado interno y 8.5% para exportaciones.

El caso contrario lo tienen países de economías emergentes, en los cuales su producción está dirigida a mercados externos. Tal es el caso de Taiwán, que destina 42.94 % de su producción. Otros ejemplos destacables son: Corea del Sur, Canadá y Singapur, que destinan del PBI 28.57%, 37.56% y 123.95% a los mercados externos.

Las principales rutas de comercio y transporte están orientadas al comercio entre países desarrollados y emergentes, llamado también Comercio Este-Oeste, que cubre 55% del comercio total; para América Latina queda algo más del 5% del volumen total de comercio exterior. Así, el gran volumen de comercio interior, en los bloques económicos, obliga a una dinámica de flujos permanentes de inversión, para el logro de modernización tecnológica, economías de escala y una eficiente gestión en transporte, infraestructura y logística.

De este último párrafo se puede deducir, que los puertos están llamados a cumplir un doble rol en el desarrollo de nuestros países; por una parte, son un eslabón importante en la cadena de distribución física y por otra, son unidades económicas, que facilitan el acceso a otros mercados.

Los tradicionales manejos del comercio exterior en América Latina, que priorizaban subsidios a los mercados internos, ejemplo: reservas de carga o aquel mecanismo que permitía a las empresas navieras nacionales, efectuar un alto porcentaje de los fletes marítimos en cabotaje y exportación. A la vez los astilleros construían naves que engrosaban flotas con banderas y tripulaciones nacionales y, por tanto, cautivas según la bandera de registro del país. Así, entonces, en la cadena de servicios ligados al puerto nacional, estaban agentes navieros, operadores portuarios, compañías de seguros, sociedades de clasificación entre otros, todos de un mismo país y parte de las compañías navieras latinoamericanas.

La modernización de los mercados, ha llevado a una alta concentración del transporte marítimo en pocos países, como Japón, Dinamarca, Corea, entre otros. Sobre las tripulaciones, se han adoptado los sistemas de administración de personal (Shipmanagement Systems) en las flotas, con privilegio de las banderas de conveniencia (Chipre, Panamá, Liberia, entre otros), cuyas tripulaciones mayoritariamente son de Filipinas, China, India, y

últimamente aquellas provenientes de países del Este (Ejemplo: federación Rusa). Esto ha disminuido notoriamente la participación latinoamericana en el transporte marítimo internacional.

Al final se han impuesto aquellos procesos que generan sinergias; esto se traduce en una alta especialización de los países, en diferentes áreas del sector marítimo, que logran un buen aprovechamiento de las ventajas comparativas y las economías de escala; se infiere entonces, que los países latinoamericanos deben buscar aquellas áreas de trabajo que les permita competir con los mercados internacionales.

Los últimos años han sido reconocidos por la reorganización del sector marítimo portuario en los países europeos, asiáticos y africanos, los cuales han sufrido cambios en la organización marítima, así como transformación significativa en la forma en que se conducen los asuntos portuarios, para mejorar la eficiencia de los puertos.

América Latina, ha comenzado entonces con cambios institucionales en países cuyos sistemas económicos y políticos, han priorizado cambios en el sector marítimo portuario como eje y motor del comercio internacional.

La eliminación de los monopolios estatales en el manejo y control de los puertos comerciales de uso nacional, está favoreciendo la eficiencia, competitividad y permiten el desarrollo de estrategias comerciales liberales que tienden a la privatización y modernización de la administración portuaria.

Los puertos del sector público en América Latina y el Caribe⁴⁹, se enfrentan a una crisis en casi todos los aspectos de sus actividades, tanto operativas como administrativa; es por ello que se plantea la necesidad de reducir los costos e incrementar la productividad, para aumentar la eficiencia y competencia de las exportaciones regionales en los mercados internacionales.

⁴⁹ Boletín FAL (Facilitación del Comercio y el Transporte Marítimo en América Latina y el Caribe) Año XXV – Edición No. 173. Enero 2001.6

Ante este panorama de evolución y cambios de gestión de los puertos y las diferentes estrategias, es que se han fomentado en algunos países latinoamericanos las reformas necesarias, que permitan la participación activa del sector privado, la administración y explotación de los puertos, bajo el amplio concepto de lograr puertos que aumenten su productividad, competitividad y por consiguiente, mejorar el servicio al usuario.

4.2 HUBS* MUNDIALES DE LOGISTICA PARA CONTENEDORES.

Uno de los nuevos atractivos logísticos en el comercio internacional marítimo y de gran importancia en el desarrollo portuario, lo constituyen aquellos puertos que crecen en función de la carga flotante, ajena al comercio exterior de una determinada economía y se basa en los centros de trasbordo también llamados “Hubs”.

Mediante esta modalidad, se han aumentando los índices de productividad operativa; por tanto, el número de contenedores movilizados (medidos en TEUS-Contenedores de 20'). A la vez se reducen los tiempos de espera, como consecuencia de las economías de escala, logradas al incrementar las unidades movilizadas, en tránsito, en stock, en reparaciones entre otros. Con la implementación de este sistema se lograron reducir:

1. las tarifas por los servicios del puerto.
2. los fletes marítimos.
3. los costos lógicos intermedios y se permitió el logro de resultados financieros positivos.

Los puertos de trasbordo o de transferencia, se constituyen en una posibilidad de exportar los servicios portuarios, como herramientas de políticas comerciales y obtener un mayor desarrollo en tecnologías, diseños, construcciones portuarias y sistemas de gestión eficaz.

* HUBS: Significa puertos de transferencia o puertos pivotes (más detalles en el glosario).

Los principales puertos de trasbordo en el mundo son:

1. Singapur (15 millones de TEUS),
2. Hong Kong (14,5 millones de TEUS),
3. Long Beach (8 millones de TEUS),
4. Kaohsiung (6,5 millones de TEUS), y
5. Rotterdam (6 millones de TEUS).

En este tipo de puertos, operan las principales líneas navieras (Mega Carriers) que movilizan principalmente la carga Este-Oeste del comercio exterior, en las principales economías desarrolladas y emergentes del mundo.

En este último tiempo se han desarrollado puertos de transferencia o hubs menores para carga entre principales regiones económicas del comercio Norte-Sur, tales como:

- ▲ Felixtowe 1.7 millones de TEUS
- ▲ Bangkok 1.7 millones de TEUS
- ▲ Charlestone 1 millón de TEUS

CUADRO N°4. TRANSFERENCIA DE CONTENEDORES EN PUERTOS DE LATINOAMÉRICA.

LUGAR	PAIS	PUERTO	No. DE TEUS* 1999	No. DE TEUS 2000
1	Panamá	Colon	1175673	1353727
2	Argentina	Buenos Aires	1076102	1126712
3	Brasil	Santos	774959	987708
4	Costa Rica	Limón-Moín	590259	571957
5	Bahamas	Freeport	590259	571957
6	Venezuela	Puerto Cabello	470000	572224
7	México	Veracruz	484523	534010
8	Chile	San Antonio	374945	455604
9	México	Manzanillo	319570	426717
10	R. Dominicana	Río Haina	415629	IND*
11	Ecuador	Guayaquil	380470	414088
12	Perú	Callao	385820	IND
13	Honduras	Puerto Cortés	273336	IND
14	Colombia	Cartagena	356590	IND
15	Brasil	Rio Grande	261929	317718
16	Venezuela	La Guaira	237782	IND
17	Uruguay	Montevideo	250227	287298
18	T. y Tobago	Port Spain	278660	282487
19	Chile	Valparaíso	278142	256386

Fuente: Elaboración propia con datos de CEPAL

* **IND**= Información no disponible

Estos centros de trasbordo requieren estar implementados con:

- ▲ Facilidades portuarias.
- ▲ Entorno de negocios adecuados.
- ▲ Alto nivel de productividad.

* TEUS: Twenty Equipment Unit (Contenedores de 20 pies)

- Desarrollo de logística de servicios.
- Ubicación de rutas comerciales.
- Facilitamiento normativo institucional.
- Normativa institucional promotora.

Las inversiones en este tipo de puertos (Hubs) se producen en áreas de flujo económico y éstas son: Asia-Pacífico, Costa Oeste, USA, Continente Europeo y el Caribe.

Para aquellas zonas que están fuera de estas áreas de influencia, se han diseñado otras opciones, tales como “corredores oceánicos”; así se abrirán los océanos a zonas internas y el traslado de contenedores en los continentes. En cualquiera de las opciones, los puertos tienen un rol importante en la integración de la cadena logística, que al mismo tiempo fomenta la transformación de los puertos en unidades operativas modernas e integradas.

Las estrategias para mejorar la eficiencia portuaria y la competitividad del país, deben tener como objetivos incrementar la demanda de servicios y promover la exportación de los mismos.

En América Latina, la economía que tiene mayor éxito en la venta de servicios portuarios es Panamá, cuyos puertos Colon y Balboa, permiten puntos de trasbordo de nivel intermedio y movilizan por año 1.35 millones de TEUS, por lo que pueden competir con los puertos de transferencia más grandes en el mundo.

La mayoría de los países de América Latina, se han esmerado en la búsqueda de inversionistas privados, con el objetivo de reducir los déficit financieros del sector público, situación que llevó a la privatización de algunos puertos de países como: Argentina, Perú, Chile, Brasil y Panamá. Estos cambios motivaron la generación de nuevos ingresos en estos países por la mayor productividad que permitió el ampliar los servicios de trasbordo, y que fomentó mayores oportunidades y fuentes de empleo.

México, Chile, Perú, Argentina y Colombia, son casos pioneros en la implementación de estos cambios del sector y se suman a estos procesos en Honduras, Guatemala y Nicaragua, los cuales últimamente están materializando estos cambios

Esta investigación requiere una explicación de los avances en materia de puertos para América Latina y el Caribe y tratará de resumir los principales hechos acaecidos, tanto en su historia como en los resultados sin descartar, pormenores que con el tiempo han sufrido estos procesos de reforma y cambio. A continuación se tratarán los procesos de Chile, México, Uruguay, Venezuela, Brasil, Colombia., Nicaragua, Honduras, Guatemala y Argentina.

4.2.1 CHILE



Chile es un país inexorablemente marítimo y sus casi seis mil kilómetros de costa así lo avalan. Cuenta con más de 12 puertos exportadores y decenas de puertos menores, fluviales y lacustres; éstos manejan el cabotaje o transporte de carga en el territorio. Una tradición nacida con la influencia de la marina española y británica, también una experiencia en marina mercante, desde que el comercio mantenía a Valparaíso como puerto pivote, para el comercio entre Europa y la costa oeste de América del Sur, único derrotero marítimo antes que se construyera el Canal de Panamá.

La modernización del sistema portuario chileno,⁵⁰ se ha llevado a cabo a través de etapas, que comenzaron con la integración de EMPORCHI (Empresa Portuaria de Chile), a un proceso de división de sus puertos en corporaciones independientes; este plan de reestructuración de Emporchi, permitió que la administración de 12 puertos importantes en su territorio, pudiese diseñar una autogestión en finanzas y administración, esto sucedió durante el periodo comprendido entre setiembre de 1981 a marzo de 1990, (período de Gobierno Militar, 1973-1990). En este tiempo se sentaron las bases del futuro modelo de gestión portuaria, que incorporaría al sector privado en las funciones operativas de las tareas portuarias y terminaría con la implementación de competencia entre los puertos.

A finales 1995, con el ajuste del modelo de gestión portuaria y un marco legal aprobado, permitió el desarrollo y la incorporación del sector privado a la administración e inversión en infraestructura portuaria y a la competencia abierta entre puertos del país.

Para cumplir con este objetivo, crearon un programa que abarcaba dos aspectos: uno dirigido a la reorganización del sistema portuario estatal, manejado por la Empresa Portuaria de Chile y otro dirigido a la generación de un marco legal o Ley General de Puertos, que debería definir y establecer las reglas de juego para todo el sistema portuario, tanto privado como público y debían contemplar una gran cantidad de temas tales como el uso racional de borde costero, la adecuación y coordinación del desarrollo urbano, la precariedad de las concesiones marítimas; la incorporación de los problemas del medio ambiente y el crecimiento de la infraestructura portuaria, entre otros.

Después de años de elaboración de proyectos y al considerar que este proceso había comenzado bajo el régimen de facto, determinando que hasta 1990 no existió discusión alguna del plan de desarrollo de puertos, menos de sus implicancias políticas y sociales, entonces hubo de someter el proceso a la naciente clase política, después del arribo a la democracia.

⁵⁰ Burkhalter, Larry: "Privatizaciones Portuarias: Bases Opciones y Consecuencias." Pág. 48. CEPAL. 1999.

A continuación, el investigador resumirá los principales tópicos de la modernización en Chile, mirada desde la reforma legal que determinó los cambios hacia la modernización portuaria.

4.2.1.1. PARTICIPACIÓN DE LOS PRIVADOS Y LICITACION EN CHILE

4.2.1.1.1 REFORMA LEGAL*

El 6 de setiembre de 1995, fue enviado al Congreso el Proyecto de Ley de Modernización del Sector Portuario Estatal. Su compleja elaboración tomó cerca de un año a los expertos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, así como a la empresa portuaria de Chile.

4.2.1.1.2 INVERSIÓN Y COMPETENCIA:

La reforma se orientó a implementar formas de participación del sector privado, más sofisticadas que una mera transferencia de la infraestructura portuaria y a modificar la organización del sector portuario estatal, superando su estructura centralizada, sus funciones limitadas y rígidas.

Sobre la base de una completa política de desarrollo portuario, el Proyecto de Ley también buscó potenciar la competencia entre puertos y reforzar la competencia al interior de los puertos estatales; preservar, fortalecer la eficiencia y la competitividad de las operaciones portuarias; velar por el buen uso de los recursos físicos costeros y procurar un desarrollo armónico de los puertos, en relación con el medio ambiente, las áreas urbanas adyacentes y las vías de acceso a ellos.

Tras un largo e intenso período de debate parlamentario, fue promulgada el 6 de diciembre de 1997, habiendo alcanzado un consenso en el ámbito político y empresarial chileno.

* Biblioteca del Congreso Nacional: Historia de la Ley. Ley No.19542. “Modernización del Sector Portuario Estatal”. 1º de diciembre, 1997. Volúmenes I II III y IV. Santiago de Chile, 1998.

La Ley 19.542 plantea dos objetivos centrales: Impulsar y dinamizar el proceso de inversión en infraestructura, tecnología y gestión portuaria; además de promover la competencia en el sector.

Para cumplir los objetivos se articula sobre la base de tres pilares:

- ▲ La descentralización de la empresa portuaria de Chile,
- ▲ la participación de los privados en el desarrollo de los puertos estatales y
- ▲ la modernización de los aspectos laborales.

4.2.1.1.3 LEY 19542 QUE PERMITE LA PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO EN LOS PUERTOS.

Esta Ley, que moderniza el sector portuario estatal, se promulga y publica con fecha 19 de diciembre de 1997, por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, así como en la Subsecretaría de Transportes. Consta de 55 artículos y 9 artículos transitorios, de los cuales hemos extractado y refundido los más relevantes, que se presentan a continuación:

1. Se crean diez empresas autónomas que son continuadoras legales de la Empresa Portuaria de Chile en todas sus atribuciones, derechos, obligaciones y bienes, siendo una de ellas Puerto Valparaíso.
2. Objeto, patrimonio, atribuciones y obligaciones de las empresas portuarias autónomas. Estas empresas tendrán como objetivo la administración, explotación, desarrollo y conservación de éste, así como de los bienes que posea a cualquier título, incluidas todas las actividades inherentes al ámbito portuario.
3. Se efectuará todo tipo de estudio, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragados en la terminal. Se prestarán servicios a terceros relacionados con su objeto.

4. La prestación de los servicios de estiba, desestiba, transferencia de la carga desde el puerto a la nave y viceversa. El porteo en los recintos portuarios “deberá ser realizada por particulares habilitados”. Cabe señalar que sólo cuando las empresas particulares no estén interesadas en realizar tales funciones, las podrá efectuar la empresa estatal.
5. Las labores de almacenamiento y acopio serán realizadas por el puerto y/o particulares.
6. De manera adicional, la Empresa Portuaria como tal deberá realizar la función de porteo, cuando le sea requerida expresamente por el Estado, en virtud de obligaciones contraídas por éste en convenios o tratados internacionales.
Mención especial se hará del artículo 7º, que faculta al puerto para que realice su objeto a través de terceros, mediante concesiones portuarias, contratos de arrendamiento o constitución de sociedades anónimas con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, las que no podrán administrar o explotar ningún frente de atraque.
7. La participación de terceros, la celebración de contratos de arrendamiento y el otorgamiento de concesiones portuarias, deberán realizarse mediante licitación pública, en cuyas bases se establecerán clara y precisamente los elementos de la esencia del pacto social, del contrato o de la respectiva concesión portuaria, además de las causales de caducidad de la concesión.
8. La empresa portuaria, fijará las tarifas por los servicios que preste y por el uso de los bienes que explote directamente; coordinará la operación de los agentes y servicios públicos que intervengan en el interior de los recintos portuarios, elaborará y supervisará el cumplimiento de la reglamentación necesaria para el eficiente funcionamiento de éste, incluido el reglamento de uso de frentes de atraque.
9. Los recintos del Puerto sólo podrán ser modificados por decreto supremo, expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a petición expresa de éste.
10. La adquisición de bienes y la contratación de servicios, se hará mediante propuesta pública.

11. El arrendamiento o concesión portuaria se otorgará hasta por 30 años, y por diez cuando la finalidad de la concesión o arrendamiento sea ajena a la actividad portuaria. Sin perjuicio de lo anterior y tratándose de frentes de atraque, la participación de terceros se efectuará a través de concesiones portuarias. Si esto ocurriere, se otorgará la concesión cuando exista en los puertos o terminales estatales de la región, otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño de aquel frente concesionado; de lo contrario, el directorio deberá contar con un informe de la Comisión Preventiva Central, en cuyos términos se deberá realizar la concesión.

Para efectos de lo señalado anteriormente, los concesionarios:

- ▶ Deberán constituirse, dentro de los noventa días siguientes a la fecha de adjudicación de la concesión, como sociedad anónima, rigiéndose por las normas de sociedades anónimas abiertas. Su objeto será el desarrollo, manutención y explotación del frente de atraque respectivo.
- ▶ Por el solo ministerio de la ley, quedará obligado a destinar los bienes concesionados a la atención de las naves y movilización de carga; mantenerlos adecuadamente, dar servicio y establecer tarifas públicas en condiciones no discriminatorias.
- ▶ Concluida la vigencia de una concesión portuaria, la empresa respectiva deberá proceder a licitar una nueva, pudiendo mantener, disminuir o aumentar los bienes y derechos que incluya. La correspondiente licitación deberá efectuarse con la anticipación necesaria para que no exista interrupción en la prestación de servicios entre ambas concesiones.
- ▶ Terminada la concesión portuaria, el concesionario tendrá derecho a retirar las mejoras que hubiese introducido en los bienes concesionados de dominio de la empresa, siempre que puedan separarse sin detrimento de éstos. Para ello no obstante, la empresa concesionante podrá optar por quedarse con dichas mejoras, y pagará su justo precio. Este derecho deberá ejercerse con 30 días de anticipación a la fecha en que deban restituirse los bienes concesionados y, de no haber acuerdo entre las partes en cuanto a

su precio, éste será determinado por un árbitro designado por las partes o, en su defecto, por el Juez letrado en lo civil del domicilio de la empresa consignante.

- ▶ Las mejoras introducidas a los bienes inmuebles concesionados y que no puedan separarse sin detrimento de éstos, incluidas las concesiones marítimas, pertenecerán a la empresa concesionante, desde el momento mismo de su ejecución o materialización sin obligación alguna de reembolso, indemnización para ésta o el fisco, salvo que las bases de licitación expresamente contemplen una situación distinta.

De los servicios:

- ▶ Todos los servicios portuarios que presten las empresas, aún cuando sean a favor del Fisco, municipalidades u otros organismos de la Administración del Estado, deberán ser remunerados según las tarifas vigentes, las que serán públicas y no podrán contener discriminaciones arbitrarias. Sin perjuicio de las atribuciones que les correspondan a las empresas en el ejercicio de sus funciones, cuando éstas presten servicios o exploten frentes de atraque, no podrán celebrar o ejecutar hecho, actos o contratos que afecten la libre competencia.
- ▶ Las labores de movilización de carga en los frentes de atraque existentes a la fecha de publicación de esta ley, sus extensiones o mejoramientos, así como en los nuevos frentes de atraque que sean construidos por la empresa Puerto Estatal, estarán sometidas a un esquema multi-operador; los servicios mencionados anteriormente deberán ser prestados por empresas de muellaje habilitadas. Sin perjuicio de lo anterior, el Directorio de la empresa podrá, mediante licitación pública, implementar un esquema mono-operador en dichos sitios. Para esto, en los puertos o terminales de la región, deberá existir otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño de aquel frente, objeto de la licitación, operado bajo un esquema multi-operador, de lo contrario, el directorio deberá contar con un informe de la Comisión Preventiva Central, la que fijará los términos que regirán la licitación.
- ▶ Luego, cada frente de atraque concesionado en un esquema mono-operador incorporará un área de almacenamiento, cuya forma, perímetro y ubicación será establecida de acuerdo con las características físicas y operacionales del puerto respectivo, siempre y

cuando su implementación no afecte el buen funcionamiento de los demás frentes de atraque o a otras áreas de almacenamiento.

- ▶ La Empresa Puerto Estatal (Valparaíso, San Antonio u otras) será administrada por un Directorio que constará de cinco miembros designados libremente por el Presidente de la República, de entre los cuales nombrará uno en calidad de Presidente del Directorio. Además de la composición anterior, el Directorio será integrado por un representante de los trabajadores, el cual sólo tendrá derecho a voz y durará tres años en sus funciones; será elegido en votación secreta y directa por los trabajadores de la Empresa; podrá ser reelegido por una sola vez. La convocatoria a estas elecciones debe ser publicada para conocimiento de los trabajadores y fijada su fecha, hora y lugar por el Gerente General, con ocho días de anticipación.
- ▶ Al Directorio, le corresponderá la administración y representación de la empresa con las más amplias facultades.
- ▶ En el cumplimiento de sus funciones, deberá velar especialmente, entre otras, por:
 1. Promover la competencia en el interior del puerto;
 2. Procurar un trato no discriminatorio a los usuarios del puerto;
 3. Velar para que, no se limiten las posibilidades de desarrollo y expansión del puerto;
 4. Preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad alcanzados en la operación portuaria;
 5. Dictar los reglamentos y normas que estime convenientes para regular la organización interna de la empresa y su adecuado funcionamiento;
 6. Establecer las bases de toda licitación a que deba llamarse. Asimismo, deberá aprobar expresamente el texto de los contratos de concesión y los estatutos de las sociedades anónimas que acuerde constituir;

7. Establecer y modificar las dotaciones del personal, fijar y determinar sus remuneraciones y beneficios, aprobar los reglamentos internos de trabajo que someta a su decisión el Gerente General;
8. Aprobar y modificar los presupuestos anuales de ingresos, gastos e inversiones y establecer las normas necesarias para controlar su cumplimiento;

➤ Entre sus prohibiciones, están:

1. Adoptar políticas o decisiones que no cumplan con el objeto de la empresa o persigan beneficiar sus propios intereses o los de terceras personas;
2. Realizar o incurrir en actos contrarios a esta Ley o a los intereses de la empresa, o usar su cargo para obtener beneficios y prebendas indebidas para sí o terceros;
3. Contraer obligaciones cuyo monto supere 50% del capital de la empresa, sin autorización del Presidente de la República;

➤ Por otra parte, los integrantes del Directorio están obligados a guardar reserva respecto de los negocios de la empresa y de la información a que tengan acceso en razón de su cargo y que no haya sido divulgada oficialmente por el Directorio. Esta obligación no regirá cuando la reserva lesione el interés de la empresa o se refiera a hechos u omisiones constitutivas de infracción a las leyes.

➤ El Directorio podrá designar y remover un Gerente General de su exclusiva confianza, en sesión especialmente convocada al efecto, por la mayoría absoluta de sus miembros en ejercicio, con derecho a voto.

➤ Al Gerente General corresponderá la ejecución de los acuerdos del Directorio; la supervisión permanente de la administración y funcionamiento de la empresa, para lo cual gozará de todas las facultades de administración necesarias para el cumplimiento y desarrollo del giro ordinario de la empresa, además de las que el Directorio expresamente le delegue.

En Chile la privatización se llevó a cabo, no exenta de problemas y controversias; sin embargo, se impuso el concepto de liberar los frentes de atraques a las licitaciones, y se permitió la participación en las concesiones de cualquier empresa sean éstas nacionales o extranjeras, donde resultaba evidente que el modelo portuario debía caminar de forma paralela con los desafíos económicos, que el país estaba enfrentando en materia de tratados y acuerdos multinacionales.

En agosto de 1999, el gobierno chileno entregó en concesión cuatro terminales portuarias, ubicadas en tres de los principales puertos del país: Una terminal de contenedores en Puerto Valparaíso; dos terminales, una de contenedores y otra de carga general en San Antonio y el Puerto de San Vicente en Bahía de Concepción.

Desde el comienzo de las reformas en 1985, los puertos chilenos venían trabajando bajo un modelo de multi-operador, para la estiba o sea varias empresas privadas entregaban estos servicios (carga y descarga) mientras que la infraestructura y el funcionamiento del puerto estaban a cargo del Estado.

El proceso de concesión implicó la transformación desde un modelo tipo multi-operador a otro de tipo mono-operador, debido a la falta de incentivos para invertir en equipamiento moderno. Entonces, se entregaron concesiones exclusivas a cada una de las terminales mencionadas, y se dejó a éstas la operación, mantenimiento, inversión en infraestructura y equipamiento a cargo de la empresa privada, única concesionaria del terminal portuario.

El caso de modernización del sector resulta emblemático para otras experiencias latinoamericanas, debido a:

1. La importancia que se le otorgó al mantenimiento de la competencia en el sector portuario.

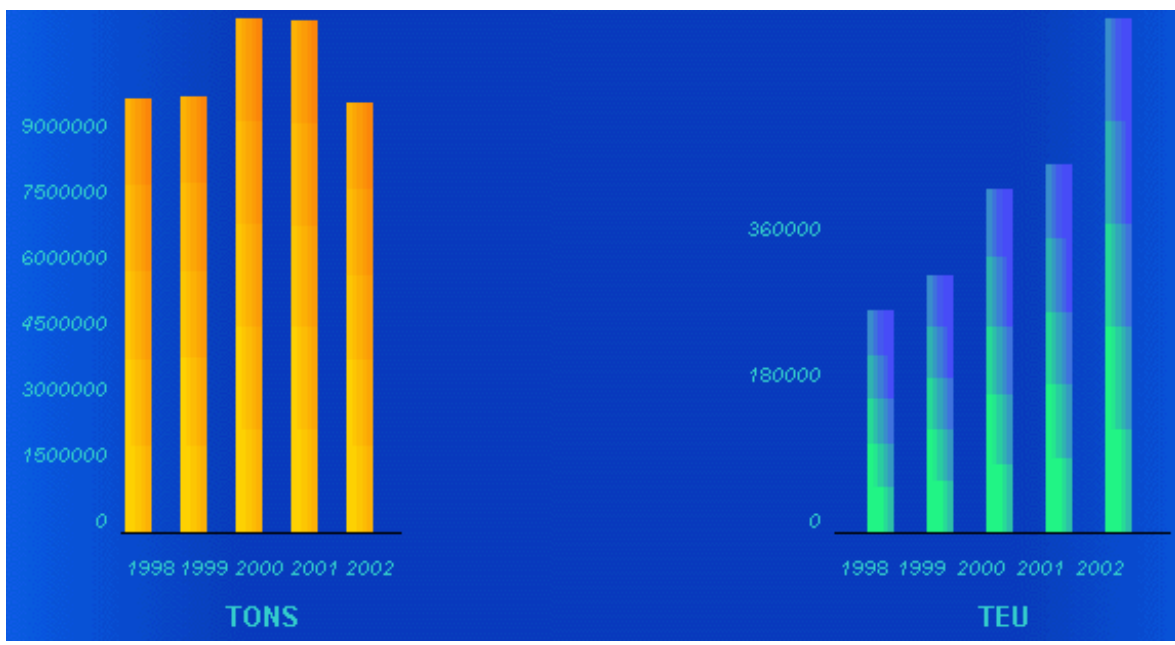
2. Se buscó lograr “competencia inter-portuaria”; se restringió la integración horizontal, tanto entre los diferentes concesionarios de estas cuatro terminales, como de cada uno de ellos, con puertos privados en la misma región.
3. Se introdujeron importantes restricciones a la integración vertical. Esto quiere decir que, para cualquier participante del sector: armadores, importadores, exportadores, agentes navieros, entre otros; cuyas operaciones superen el 25% de terminal concesionada o más del 15% de las transferencias en el puerto de la región, puede tener más del 40% de una terminal. Esta regla se acompañó de otras que impiden el establecimiento de condiciones discriminatorias.
4. Cualquier restricción es temporal y puede ser revocada por la autoridad de defensa de la competencia sin que las condiciones de mercado y/o comercio cambien.

4.2.2 MÉXICO



Puerto Manzanillo, México

	1998	1999	2000	2001	2002
MOVIMIENTO CONTENEDORES/ CONTAINER MOVEMENTS	172,302	204,588	426,717	0	381,708
MOVIMIENTO TEU/ TEU MOVEMENTS	276,542	319,570	426,717	457,946	638,597
MOVIMIENTO TONELADAS/TONS MOVEMENTS	10,131,000	10,188,000	11,978,238	11,968,489	10,041,000



Fuente: Movimiento del puerto de Manzanillo, México (CEPAL)

En México el sistema portuario⁵¹ está formado por veinticuatro principales puertos y terminales especializadas de carga, las cuales están situadas a lo largo de las costas del Pacífico y el Caribe. Este sistema, al igual que los demás países de Latino América en décadas pasadas, era administrado centralizadamente por el Gobierno Federal, quien tomaba decisiones sobre los principales aspectos de su operación, desarrollo y financiamiento.

Esta forma de administración le dio poca flexibilidad al sistema portuario, puesto que no se ofrecían los servicios en condiciones de calidad y precios competitivos, lo que daba lugar a una ineficiencia, subsidios cruzados y sistemas burocráticos que limitaban su desarrollo y complicaban el comercio exterior del país.

En 1970, se creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, con el fin de organizar las actividades y servicios marítimos – portuarios, los medios de transporte que operaban en estos puertos, así como los principales servicios auxiliares y conexos de las vías de comunicación general.

En 1975, se creó el Fondo Nacional para el Desarrollo Portuario, cuyas siglas son FONDEPORT. El mismo estaba facultado para la promoción de la creación de los nuevos puertos; a partir de 1989, la nueva Administración Gubernamental crea la Empresa de Puertos Mexicanos EPM, estableciéndola como un órgano descentralizado, que se encargó de:

- a) la administración de veintidós puertos principales,
- b) la creación de la infraestructura,
- c) el cobro de los derechos y
- d) de llevar el registro estadístico de esos puertos.

El alcance real que tenía la Empresa de Puertos Mexicanos, se vio muy comprometido al comenzar la aplicación del Programa de Reforma del Estado, ya que la liberación comercial, la desregulación de los mercados y el fomento de la inversión

⁵¹ Alarcón Tosonie, Germán: “Limites Económicos a la Privatización, Caso Mexicano”. Pág. 195. 1999.

extranjera, se enmarcaban en la adecuación de México al nuevo modelo macroeconómico mundial.

Dentro de este marco, como respuesta a las necesidades impuestas por los cambios estructurales, se reorientó la política portuaria promoviendo su descentralización, desregulación y privatización. Bajo dicho marco se definieron como principales objetivos:

- ▲ La descentralización de la administración, la autonomía operativa y financiera encausada a buscar una transparencia en las operaciones.
- ▲ -Propiciar una sana competencia entre y dentro de los puertos mexicanos.

Para continuar con este planteamiento, se redefinió el papel del Gobierno en materia portuaria; se otorga facultades esencialmente normativas, con lo que se buscaba el pleno desarrollo mediante la incorporación de los sectores privados y sociales en el marco de una libre competencia.

El Gobierno preparó un proyecto de Ley de Puertos, para regular el orden público en todo el territorio nacional; los puertos, terminales marinas, instalaciones portuarias tanto en su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración.

4.2.2.1 LOS PUERTOS MEXICANOS EN EL CONTEXTO GLOBAL

En México, el proceso de reestructuración y privatización portuaria de la década de 1990 propició mejoras notables en la infraestructura, el equipo y la operación de carga y descarga de mercancías. Nuevas inversiones estuvieron aparejadas con la aparición de operadores portuarios privados y con el reacomodo de las líneas regulares. En efecto, la reestructuración define una nueva geografía portuaria y, en algunos casos, propicia formas de integración regional y global desconocidas en períodos anteriores.

4.2.2.1.1 EVOLUCIÓN Y DINAMISMO DE LA CARGA EN CONTENEDORES EN LOS PUERTOS MEXICANOS

Durante los años ochenta, en el Pacífico mexicano, había todavía un equilibrio relativo en el manejo de contenedores entre, al menos, cuatro puertos del litoral. En 1988, los contenedores del Pacífico se repartieron entre Guaymas (21,6%), Manzanillo (27%) Lázaro Cárdenas (28%) y Salina Cruz (18,5%). Estos puertos atendían sus *hinterlands* cautivos tradicionales: Guaymas cubría las ciudades del noroeste, Manzanillo y Lázaro Cárdenas abarcan la zona del Bajío y el centro del país y Salinas Cruz, servía el sur y el sureste.

En el Golfo de México se observaban tendencias similares, pero en magnitudes distintas. Aquí también, la mayoría de los puertos se caracterizó por los escasos vínculos y la limitada integración territorial con regiones interiores. Sin embargo, el relativo equilibrio de flujos era menos evidente en este litoral, por la existencia previa de puertos y ciudades históricamente relevantes en el país, como Veracruz y Tampico, cuya relación con Europa y el Atlántico americano se remonta a la época de la Colonia.

En todo caso, a pesar del predominio histórico de Veracruz, a finales de la década de 1980 todavía se observaba una diversificación de los flujos de contenedores en al menos cinco puertos del litoral del Golfo de México (**Cuadro 5**). En el noroeste, Altamira y Tampico, tenían una participación de 14% y 19.6%, respectivamente. Tuxpan y Veracruz manejaban los flujos de la zona centro y sur del país y participaban con 17.3% y 44.4% de los contenedores de empresas del sureste y de la península de Yucatán.

Sin embargo, este relativo y frágil equilibrio de los flujos de carga no podía resistir por mucho tiempo las condiciones y exigencias de un contexto marítimo y portuario muy competitivo, cuyo cambio tecnológico y de organización, representado principalmente por la emergencia de enormes embarcaciones, grandes terminales y puertos pivotes, así como por el nacimiento de las alianzas globales y los megatransportes marítimos y multimodales, propició fuertes tendencias a la concentración y la especialización.

Durante la década de 1990 estas tendencias globales, junto con la creciente apertura comercial y la reestructuración portuaria realizada en México, dieron lugar a un cambio sustantivo, tanto en la evolución de los flujos de carga en contenedores como en la geografía portuaria nacional. El primer aspecto que cabe destacar en ambos litorales es el acelerado crecimiento de la carga general en contenedores. Entre 1988 y 2000, en el litoral mexicano del Golfo y el Caribe, el movimiento de contenedores creció a una tasa media anual de 16.4%. En el litoral del Pacífico el ritmo medio de crecimiento anual fue de 15.7% (**Cuadro 5**).

CUADRO N°5 PUERTOS MEXICANOS: CARGA EN CONTENEDORES, POR LITORAL, 1988-2000.

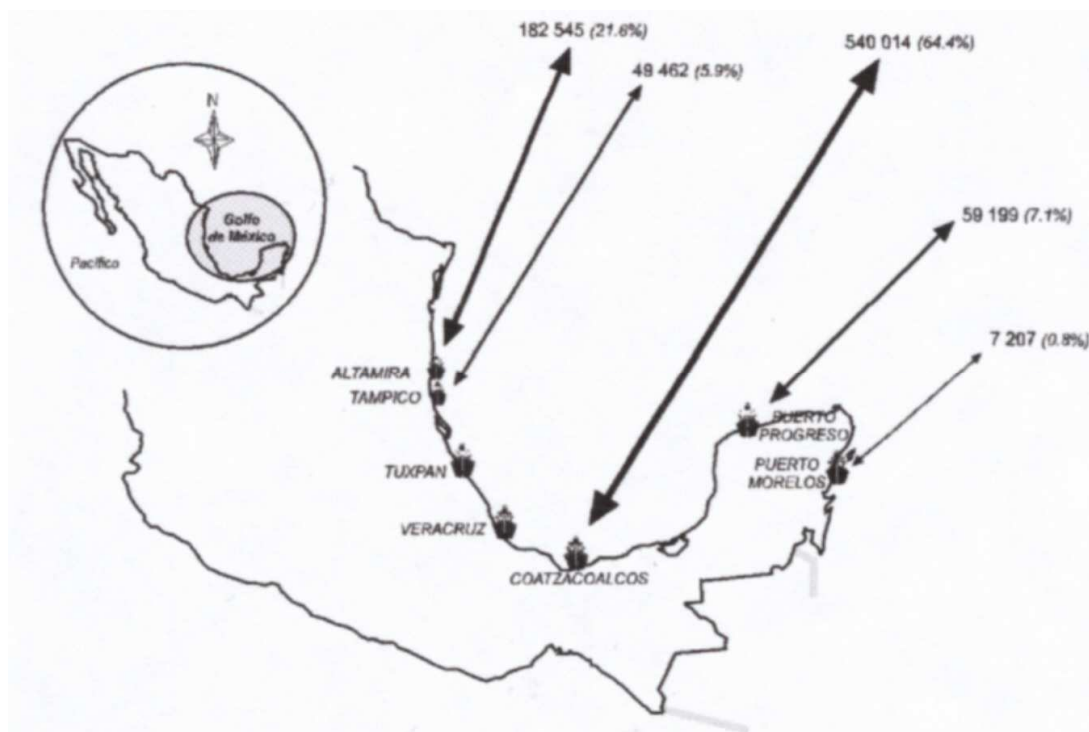
Pacífico	1988 (%)	2000 (%)	Golfo de México	1988 (%)	2000 (%)
Ensenada	0	5.7	Altamira	14.0	21.8
Guaymas	21.6	0	Tampico	19.6	5.9
Mazatlán	2.5	3.6	Tuxpan	17.3	0
Manzanillo	27.0	89.3	Veracruz	44.4	64.4
L. Cárdenas	28.0	0.2	Coatzacoalcos	4.1	0
Acapulco	2.2	0	Puerto Progreso	0.4	7.1
Salina Cruz	18.5	1.2	Resto	0.2	0.8
Resto	0.2	0			
Total*	100.0	100.0	Total*	100.0	100.0
Movimiento en 1988= 81,328 TEUS			Movimiento en 1988= 135,714 TEUS		
Movimiento en 1999= 469,808 TEUS			Movimiento en 1999= 838,523 TEUS		

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante de México.

El segundo aspecto es la reorganización de los flujos y la nueva jerarquía portuaria. En el año 2000, en el litoral mexicano del Golfo y del Caribe se observaba una concentración importante de los flujos de contenedores en sólo dos puertos: Veracruz y Altamira (**Mapa 2**). El primero movió 64.4% en TEUS y el segundo 21.8%. Entre ambos

* Para puertos del Pacífico y golfo se ha medido su crecimiento mediante un indicador propio de la organización de puertos en México. La tasa de crecimiento medio anual (TCMA) ha alcanzado un promedio de 16%

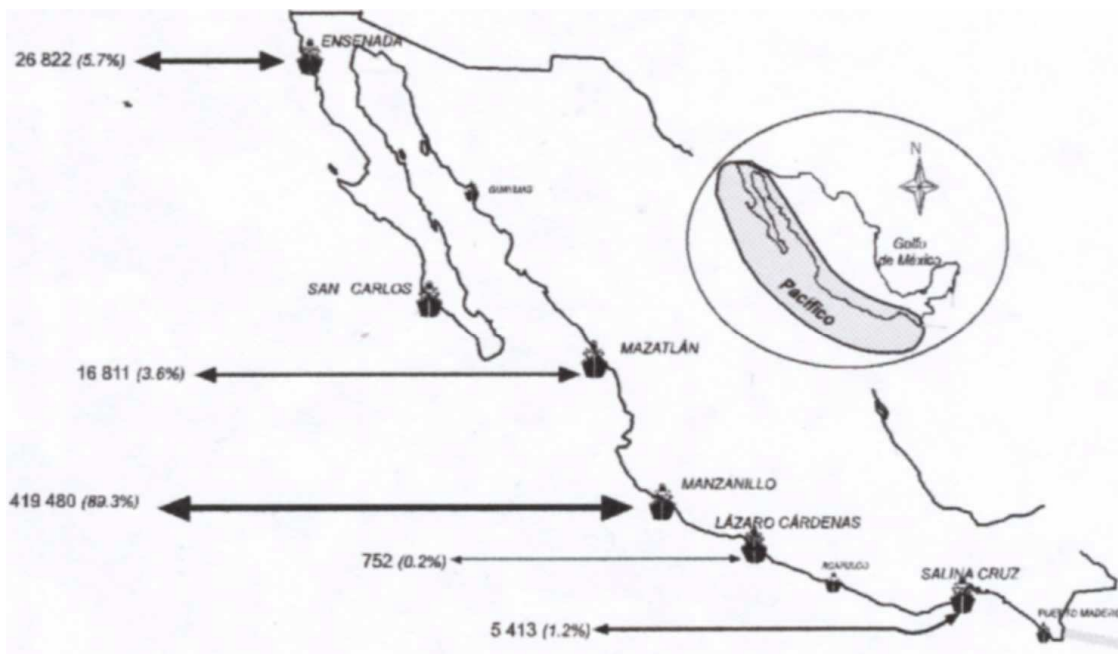
concentraron 86.2% de ese tipo de carga en el litoral del Golfo. El resto de los puertos de ese litoral, salvo Puerto Progreso en Yucatán, se han estancado y perdido presencia como nodos de desarrollo regional y de articulación de cadenas productivas. En efecto, Tuxpan y Coatzacoalcos desaparecieron del movimiento de contenedores y sus flujos fueron absorbidos por Veracruz. A su vez, Tampico perdió participación a favor de Altamira.



Mapa #2⁵² Puertos del Golfo de México: Movimiento de carga en contenedores, 2000 (TEUS)

El Pacífico mexicano presenta una reordenación de flujos con índices de concentración todavía más pronunciados en el movimiento de contenedores. En el año 2000, un puerto por sí solo atrajo 89.3% de los contenedores del litoral (**Mapa 3**). Se trata del puerto de Manzanillo, ubicado en las costas del Estado de Colima. Los otros puertos, cuya participación en este rubro de carga fue relevante durante los años ochenta, han caído y las líneas de servicios regulares también dejaron de recalar en ellos concentrándose en Manzanillo. Esto último debido a los cambios del puerto, que optimizaron la infraestructura y generaron atractivas tarifas de servicios.

⁵² Fuente: Elaboración con base en información de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante de México.



Mapa #3⁵³ Puertos del Pacífico mexicano: Movimiento de carga en contenedores, 2000 (TEUS)

En este contexto, Guaymas dejó de mover contenedores en los años noventa, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz sufrieron una fuerte caída y sólo Mazatlán logró aumentar su participación relativa, aunque ésta representa una porción todavía pequeña. En fechas recientes se ha incorporado al movimiento de contenedores el puerto de Ensenada, en Baja California; su participación es limitada, aunque se espera que pueda crecer a buen ritmo si logra mover insumos a gran escala para las empresas maquiladoras de Tijuana, Mexicali y el propio Ensenada.

En el litoral del Golfo-Caribe hay dos puertos dinámicos y concentradores de flujos, que tienden a adquirir un tamaño intermedio en el concierto internacional: son Veracruz y Altamira, cuyo crecimiento medio anual superó el 20% entre 1988 y 2000. También es notable la presencia de un puerto pequeño –Puerto Progreso– con gran dinamismo en el flujo de carga en contenedores, basada en los vínculos regionales e internacionales de corto alcance.

⁵³ Fuente: Elaboración propia con base en información de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante

4.2.2.1.2 ÁMBITO ESPACIAL EN LA OBTENCIÓN DE CARGA DE LOS PUERTOS

Tradicionalmente, los puertos obtenían la totalidad de la carga de la región contigua a ellos; es decir, los flujos de mercancías eran atraídos o generados mayoritariamente por las localidades y centros urbanos cercanos al puerto. La zona de influencia territorial o *hinterland* estaba muy acotada por la cercanía física, debido a la escasa eficiencia operativa de los puertos, a las barreras regulatorias y a las dificultades de acceso del transporte terrestre. En este sentido, los expertos en temas portuarios (UNCTAD, 1992) decían que los puertos latinoamericanos tenían *hinterland* cautivo, puesto que las limitaciones señaladas de acceso y manejo operativo constituían trabas muy costosas para que un puerto compitiera por el mercado, ubicado dentro de la acotada zona de influencia de otro puerto.

Pero con el desarrollo del intermodalismo y la superación de trabas legales, administrativas y operativas, el ámbito espacial para atraer o generar carga se amplió notablemente. Asimismo, las zonas de influencia territorial cautivas se rompieron a favor de un *hinterland* común, que puede ser disputado y compartido por varios puertos simultáneamente, siempre y cuando la integración de los modos de transporte lo permita. Por ejemplo, los puertos estadounidenses del Pacífico y del Atlántico han expandido notablemente su área económica, gracias al desarrollo de los sistemas de transporte intermodal. Ahora incluso disputan las zonas de influencia tradicional de los puertos mexicanos y canadienses. Por eso, en la actualidad, una de las principales formas para concentrar carga y transformar a un puerto en área regional o global, es ampliar su zona de influencia territorial mediante la integración multimodal.

Otra forma de concentrar carga desde ámbitos espaciales lejanos es el desarrollo del trasbordo marítimo. Es creciente el número de puertos en el mundo que se han convertido en áreas de trasbordo e incluso, algunos viven casi exclusivamente de esta actividad, tan propia del reciente esquema de red global de puertos. Ejemplos notables los encontramos en casi todos los continentes:

1. Singapur en Asia,
2. Algeciras y Goia Tauro en Europa,

3. Manzanillo y Panamá en América y
4. Damietta en el norte de Africa, entre otros.

Ahora bien, para conocer el potencial de los puertos mexicanos y sus probabilidades de insertarse y escalar posiciones dentro de la red global de puertos es preciso, en cada caso particular, analizar el ámbito espacial desde el cual obtienen su carga (un arreglo paretiano que permita analizar la evolución entre el *hinterland* primario, donde se concentra 80% del volumen y/o valor de la carga manejada por el puerto, y el *hinterland* secundario, que incluye el 20% restante, puede constituir un indicador numérico relevante y de fácil implementación para los administradores portuarios). Los que mantengan como ámbito espacial de influencia su *hinterland* tradicional, difícilmente ascenderán en la red global. En cambio, aquellos que amplíen su zona de influencia territorial y/o incorporen actividades de trasbordo, podrán concentrar carga y alcanzar posiciones más sólidas en la red.

Por lo pronto, hay que señalar que la mayor parte de los puertos mexicanos obtienen su carga del *hinterland* tradicional, formado por el estado de pertenencia (o provincia o departamento, en otros países) y los estados vecinos. Aquí la cercanía y continuidad geográficas mantienen un papel preponderante y las posibilidades de concentrar carga disminuyen.

Un número menor de puertos obtiene la carga del *hinterland* ampliado, compuesto por diversos estados en los cuales la cercanía física no es tan relevante. Se trata de una estructura de vinculación multirregional y diversificada que, eventualmente, permite al puerto concentrar elevados volúmenes de carga. En este grupo destacan los puertos de Manzanillo, en el Pacífico, y de Veracruz y Altamira en el Golfo de México.

La concentración de agentes de carga especializados, de operadores de transporte multimodal, de servicios logísticos para el manejo justo a tiempo de insumos manufacturados, así como la formación de corredores de transporte terrestre y, en el mejor de los casos, el desarrollo de un puente terrestre con trenes de doble estiba de contenedores conectados a terminales intermodales interiores, ha permitido, en años recientes, la expansión y diversificación del *hinterland* de esos tres puertos.

4.2.2.1.3 INTEGRACIÓN MODAL DE LOS PUERTOS MEXICANOS

El desarrollo del intermodalismo es fundamental para concentrar carga y reforzar la posición competitiva de los puertos mexicanos, sobre todo cuando la mayor parte de la carga es generada o atraída por ciudades y regiones del interior del país. Sin embargo, la interconexión marítimo-terrestre presenta todavía problemas de integración modal y de coordinación de las diversas actividades vinculadas con la distribución física internacional de las mercancías.

En trabajos del Instituto Mexicano del Transporte se ha señalado el problema que representa el protagonismo desmedido que ocupa el circuito de revisiones de la mercancía, en desmedro de la fluidez de las cadenas de comercio exterior. Una mejor coordinación y cooperación entre las instituciones que intervienen en esa fase, sin duda conduciría a reducir los tiempos muertos de las mercancías en las terminales portuarias, pero también las opciones de transporte terrestre tendrán que modernizarse, tanto en su operación como en la incorporación de estrategias logísticas de distribución y tecnológicas.

En la actualidad, el único puerto mexicano que ha consolidado el servicio de trenes de doble estiba es Manzanillo y su penetración ha sido creciente. Durante el año 2000, alrededor del 40% de los contenedores movidos se manejaron por ferrocarril. Así, este puerto cuenta con una ventaja competitiva adicional que le permitirá, a largo plazo ascender dentro de la red global.

En México, la mayor parte de los puertos que mueven contenedores se caracterizan por pocos servicios de líneas regulares, poca frecuencia de arribo y predominio de buques pequeños y rutas cortas que alimentan a puertos mayores del extranjero, desde los cuales se redistribuye la carga por vía marítima o terrestre hacia el destino final. Dentro de este universo de puertos pequeños, algunos están en fase de expansión y han ido incorporando nuevos servicios con rutas de mayor importancia, como Ensenada en el Pacífico y Puerto Progreso en el Golfo de México. Otros han mantenido cierta estabilidad en el volumen y los servicios ofrecidos, como Mazatlán, Tampico y Puerto Morelos. Finalmente, hay puertos en evidente retroceso, que más bien tienden a quedar excluidos de la red global, como Lázaro Cárdenas y Salina Cruz, en el Pacífico, y Coatzacoalcos y Tuxpan, en el Golfo.

Los tres puertos más importantes en el movimiento de contenedores de México son: Manzanillo, Altamira y Veracruz, que no sólo concentraron mayores flujos de carga en contenedores, sino también un elevado número de operadores marítimos de líneas regulares (cuadro 6).

CUADRO N°6 PUERTO DE MANZANILLO, MÉXICO: EVOLUCION DE LOS OPERADORES MARITIMOS DE LINEAS REGULARES, 1985-2000

Naviera	1985	1990	1995	1997	2000
TMM(Ahora TMM Lines)	IS	IS	IS	IS	IS
Ned Lloyd (Ahora P&O Nedlloyd)	IS	IS	IS	IS	OS
Delta Steamship Line	IS	OS	OS	OS	OS
K Line	IS	IS	IS	IS	IS
Nippon Yusen Kaisha	IS	IS	IS	IS	IS
F.M. Grancolumbia (Ahora TMG)	IS	IS	IS	IS	IS
Mitsui O.S.K. Line	OS	IS	IS	IS	IS
Cía. Sudamericana de Vapores (CSAV)	OS	IS	IS	IS	IS
Lauritzen (Ahora Lauritzen – Cool)	OS	OS	IS	IS	IS
American President Line	IS	IS	IS	IS	IS
Sea Land (Ahora comprada por MAERSK)	OS	OS	IS	IS	IS
Maersk Line	OS	OS	IS	IS	IS
Australian New Zealand Line	OS	OS	IS	IS	IS
Maruba Line	OS	OS	OS	IS	IS
Pacific Start Line (COSCO)	OS	OS	OS	IS	IS
Cía. Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI)	OS	OS	OS	IS	IS
Lykes Line	OS	OS	OS	IS	IS
Hanjin Shipping Line	OS	OS	OS	IS	IS
DRS Senator	OS	OS	OS	IS	IS
Cho Yang	OS	OS	OS	OS	IS
P&O Nedlloyd	OS	OS	OS	OS	IS
Columbus Line	OS	OS	OS	OS	IS
Toka Kaiun Kaisha	OS	OS	OS	OS	IS
Total de Navieras	6	8	12	15	21

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante México.
IS= (In Service) en Servicio. **OS=** (Out Seviche) fuera de Servicio.

Sin escapar de las tendencias globales, estos actores han formado alianzas estratégicas para ofrecer determinados servicios y atender rutas conjuntamente. En todo caso, el resultado es que en los muelles de tales puertos con mayor frecuencia arriban embarcaciones cada vez más grandes. Además, se combinan servicios indirectos de alimentación con rutas directas, que se incorporan a los grandes ejes marítimos internacionales este-oeste.

Ahora bien, para matizar las diferencias y potencialidades de cada uno de los tres puertos en cuestión, es preciso efectuar un análisis más detallado de las características de estos servicios directos. En primer término, cabe señalar que los servicios directos de Veracruz y Altamira se incorporan al eje a corredor marítimo Norteamérica-Europa. Los tres servicios más importantes por frecuencia, tamaño de buques y velocidad de rotación incluyen a los dos puertos del Golfo en la misma secuencia. Esto quiere decir, que siempre arriban primero a Veracruz y después a Altamira. Obviamente, no es una coincidencia: la lógica de rotación está dada por la dirección de los flujos y las características del *hinterland* de cada puerto. En Veracruz predominan las importaciones destinadas a la región de consumo más grande del país, constituida por la zona metropolitana de la Ciudad de México y los estados de la zona centro. También ingresan bienes intermedios para empresas que trabajan con inventarios mínimos y el sistema de aprovisionamiento justo a tiempo, principalmente en las ramas automotriz y electrónica. Estas razones explican que Veracruz tenga prioridad de entrada en las rutas provenientes de Europa.

Por el contrario, en Altamira predomina el flujo de exportaciones. Atiende a *zonas* eminentemente productoras de bienes manufacturados, como el estado de Nuevo León y el propio corredor industrial Tampico-Altamira, en el estado de Tamaulipas. Por tal razón, es lógico esperar que Altamira se convierta en el puerto de salida para las rutas a Europa.

Dos de las tres rutas directas se dirigen a puertos del norte de Europa, entre los que destacan Amberes, Bremerhaven y Le Havre (**cuadro 7**). Las alianzas estratégicas entre las navieras han propiciado un crecimiento de los flujos en la ruta del norte de Europa, por lo cual ellas han mejorado el servicio con la incorporación de buques de mayor capacidad y desplazamiento. La tercera ruta se dirige hacia los puertos del Mediterráneo, como

Valencia y Barcelona, en España, y La Spezia y Gioia Tauro, en Italia.

CUADRO N°7. PUERTO DEL GOLFO DE MEXICO: RUTAS DE SERVICIOS DIRECTOS DE CONTENEDORES.

Naviera o Alianza	Rutas	Frecuencia	Buques (en TEUS)
Hapag Lloyd/TMM/Lykes/ Evergreen/CMA-CGM	Veracruz-Altamira -Charleston-Amberes- Thamesport- Bremerhaven- Le Havre- Houston-Veracruz.	Semanal en día fijo	2,800 a 2,400
Mediterranean Shipping Co.	Veracruz-Altamira -Houston-Nola-Miami- Freeport-Charleston-Amberes-Hamburgo- Bremerhaven-Felixtowe-Le Havre.	Semanal en día fijo	2,700
TMM/Lykes/Contships	Veracruz-Altamira -Houston-Nueva Orleans-Valencia-Barcelona-Gioia Tauro-La Spezia-Miami-Veracruz.	Cada 9 días	2,400 a 2,100
Melbrige C.L./H. Stinnes	Veracruz-Tampico -La Guaira-Pto. Cabello - Río Haina-San Juan-Amberes-Hamburgo- Bilbao-San Juan-Río Haina-Veracruz.	Cada 15 días	1,100

Fuente: Elaboración propia, 2001.

Adicionalmente, Veracruz tiene otro servicio directo a Europa que incluye a Tampico en lugar de Altamira. Se trata de una ruta de menor frecuencia, con embarcaciones pequeñas, que incorpora en su itinerario a algunos puertos del Caribe. Por su estructura e itinerario parece funcionar más como una ruta directa de tipo tradicional, con recalada en algunos puertos, sin terminales especializadas, donde combina el manejo de carga general suelta con el de carga en contenedores.

En el Pacífico, la afluencia de rutas regulares directas e indirectas está mucho más concentrada en un solo lugar. El puerto de Manzanillo constituye el principal imán para ambos tipos de rutas. Pero esa no es la única diferencia con los puertos del Golfo. Aquí los servicios directos, que se conectan principalmente con el corredor Norteamérica-Asia, son más numerosos y operan con embarcaciones de mayor tamaño (**cuadro 8**).

CUADRO N°8 PUERTOS DEL PACIFICO MEXICANO: RUTAS DE SERVICIOS DIRECTOS DE CONTENEDORES.

Naviera o Alianza	Ruta	Frecuencia	Buques (en TEUS)
Maersk-Sealand	Hong Kong- Kaohsiung- Kobe- Nagoya- Yokohama- Oakland-Long Beach- Manzanillos (México) - Balboa- Manzanillo (Panamá)-Miami-Charleston- Newark- Halifax.	Semanal en día fijo	4,300
TMM/Likes Lines/APL	<u>Manzanillos (México)- Yokohama- Kobe- Hong Kong- Kaohsiung- Pusan- Kobe- Yokohama- Los Angeles- Ensenada (México)- Manzanillos (México).</u>	Semanal en día fijo	3,266
Hanjin/Cho Yang/DRS Senator	Yantian-Hong Kong-Kaohsiung- Pusan-Manzanillo (México) - Manzanillo (Panamá)- Savannah- Norfolk- New York- Felixstowe- Bremerhaven- Rotterdam- Le Havre- New York- Norfolk- Manzanillo (Panamá)- Manzanillo (México) Long Beach- Pusan- Yantian.	Semanal en día fijo	2,700
CSVA/NYK	Yokohama- Nagoya- Kobe- Pusan- Keelung- Hong Kong- Los Angeles- Manzanillo (México) Guayaquil- Callao- Iquique- San Antonio- Antofagasta- Callao- Manzanillo (México) - Yokohama.	Semanal en día fijo	2,226 a 1,726
P&O Nedlloyd	Singapore- Hong Kong- Keelung- Pusan- Kobe- Yokohama- Manzanillo (México) -Buenaventura- Callao- Iquique- Valparaíso.	Cada 15 días	2,169
TMM/Lykes Lines/ Maruba	Kaohsiung- Hong Kong- Shanghai- Pusan- Los Angeles- Manzanillo (México) -Puerto Quetzal- Puerto Caldera- Callao- Iquique- San Antonio.	Cada 15 días	1,730 a 1,493

Fuente: Elaboración propia, 2001.

Por otra parte, las rutas indirectas o alimentadoras en Veracruz y Altamira son muy numerosas. Las más extensas vinculan la costa este de los Estados Unidos con la costa este de Sudamérica y hacen escala en los puertos mexicanos del Golfo. Este servicio es prestado por las alianzas estratégicas de navieras brasileñas, europeas y norteamericanas, que mueven buques cuya capacidad fluctúa alrededor de los 1,500 Teus. Aquí se considera

que tales servicios son indirectos o alimentadores, porque tienen conexiones hacia Europa, Asia y África en los pivotes de trasbordo de la costa este de los Estados Unidos y en algunos puertos de transferencia del Caribe. Además, existe un bloque de rutas de corto alcance constituido por los servicios entre el Golfo de México, Centroamérica y la Cuenca del Caribe. En Veracruz y Tampico hay arribos constantes de este tipo de servicios que operan con embarcaciones cuya capacidad fluctúa entre los 600 y los 1,100 Teus.

Además, dos de las rutas con servicios directos forman parte de las alianzas globales de transporte marítimo internacional y de hecho, no sólo conectan a Manzanillo con el principal eje transpacífico (es decir, con el corredor Norteamérica-Asia), sino que también lo hacen con el principal eje trasatlántico, constituido por el corredor Norteamérica-Europa. Efectivamente, el servicio de la United Alliance (Hanjin Shipping, Cho Yang y DRs-Senator) proviene de Asia, recalca semanalmente en Manzanillo y prosigue su ruta por el Canal de Panamá, para llegar a la costa este de los Estados Unidos y posteriormente a Europa.

A fines del año 2000 se incorporó a Manzanillo una ruta de la alianza global, ahora convertida en fusión, llamada Maersk-Sealand. Este servicio también vincula Asia con las costas del Pacífico y del Atlántico norteamericano y es operado con los buques de contenedores de gran capacidad.

Además, se han incorporado tres rutas directas de largo recorrido que circulan desde el Pacífico sudamericano hasta el Lejano Oriente y viceversa. La de mayor frecuencia está conformada por la alianza estratégica entre la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), de origen chileno, y Nippon Yusen Kaisha (NYK), de origen japonés. Este servicio opera con embarcaciones de 1,700 a 2,200 Teus, que semanalmente arriban a Manzanillo. Los otros dos servicios procedentes de Sudamérica con destino a Asia tienen menor frecuencia. Los buques de P&O Nedlloyd, con capacidad superior a los 2,150 Teus, y de la alianza estratégica entre **TMM**, Lykes Line y Maruba, con capacidad máxima de 1,730 Teus, recalcan en Manzanillo cada 15 días.

Por otra parte, los servicios indirectos o alimentadores también han crecido. Las rutas cortas de alimentación entre el Pacífico centroamericano y norteamericano, así como las rutas norte-sur entre Sudamérica y los puertos estadounidenses de la costa oeste, tienen mayor presencia en Manzanillo. Empresas navieras como la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI), TMM, Lykes Line, Maruba y Pacific Star Line, entre otras, ofrecen estas rutas en embarcaciones, de 1,000 Teus o menores.

En definitiva, la presencia de los buques de gran capacidad de dos de las cuatro alianzas globales de transporte marítimo internacional, la vinculación, tanto con el corredor transpacífico como con el trasatlántico y el desarrollo de nuevos servicios alimentadores, muestra que Manzanillo está sobre el eje en el que se interceptan y conectan las rutas este-oeste con las rutas norte-sur. Por lo tanto, podría desarrollar la concentración de carga en contenedores no sólo mediante el crecimiento de los flujos provenientes del *hinterland*, sino también por un aumento de su participación en el trasbordo marítimo internacional.

4.2.3 Uruguay



En Uruguay, el sistema portuario estaba compuesto básicamente por tres puertos principales para el comercio exterior y su funcionamiento; estaba regido en un monopolio estatal de todos sus servicios, que se ejercía por un organismo centralizado llamado Administración Nacional de Puertos, ANP.

Este organismo asumió la prestación de servicios de carga y descarga de naves en el lado de tierra; además del dragado, los remolques, el almacenamiento, depósitos de mercancías, la administración y explotación de la infraestructura portuaria, con un alcance que abarcaba la comercialización de naves mercantes.

Sin embargo, comenzó a colapsar en la década de los setenta, cuando fue paralizada su dinámica comercial y poco a poco su nómina de personal se fue ampliando, hasta llegar a ser una carga burocrática que aumentó en forma significativa los costos portuarios, por lo que los volúmenes de carga fueron transferidos a otros puertos, hasta producir una declinación importante del intercambio comercial del país.

De igual manera, el sector laboral también estaba organizado en forma monopólica, por que todo el personal pertenecía a la Administración Nacional de los Servicios de Estiba, ANSA.

Con este panorama, en 1983 el Gobierno contrata un equipo de consultoría multinacional, para que llevase a cabo un diagnóstico y propusiera soluciones al problema portuario nacional. Tal estudio detecta las deficiencias e inoperancias del quehacer marítimo-portuario en casi todas las áreas.

Comienza entonces el proceso de modernización portuaria y se establecen planes de acciones especiales, los cuales dan inicio a una importante reducción de personal; además, se llevan a cabo reestructuraciones internas y se contrata asistencia técnica especializada, para buscar un marco jurídico que regule el sistema portuario uruguayo.

4.2.4 VENEZUELA



Este sistema portuario está compuesto por cincuenta y seis puertos, de los cuales cuarenta y ocho son puertos privados operados por entes privadas y estatales, que movilizan sus propias cargas. Los ocho restantes son puertos comerciales de uso público, que están adscritos al Sistema Nacional del Estado y en los cuales se decidió poner en funcionamiento el nuevo modelo de modernización, descentralización y privatización.

Este nuevo modelo estaba organizado desde 1975, con una estructura similar a la de otros países latinoamericanos; con este esquema el sistema portuario se declaró de interés público, para lo cual se creó un organismo superior inserto en la organización estatal; el mismo se llamó Consejo Nacional de Puertos.

Además, se creó un organismo autónomo, con personería propia, llamado Instituto Nacional de Puertos, INP; este organismo estatal constituido en un monopolio, tomó a su cargo la explotación y administración de la infraestructura portuaria, así como la prestación de servicios portuarios.

Con este modelo, el Instituto Nacional de Puertos, toma como misión la administración, organización, conservación, operación de los puertos comerciales de uso público; planificación, proyección, construcción y la manutención de las obras portuarias y sus instalaciones anexas.

Este modelo le dio al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la facultad de otorgar concesiones para la operación y administración de terminales privadas, pero las mismas sólo estaban autorizadas para movilizar sus propias cargas, sin derecho de mover cargas de terceros.

En 1985, este modelo sufrió una modificación sustantiva que llevó a readecuar a sus estructuras hacia un servicio público más eficiente; actualizó la administración y la operación portuaria, flexibilizando así el monopolio estatal.

Estas modificaciones no tuvieron resultado alguno y todo pasó a un proceso de politización de su cúpula directiva, lo que perdió su profesionalismo y se deterioró en su manejo contable y financiero, a lo que se sumó un masivo crecimiento de la fuerza laboral y un afianzamiento del poder sindical, que logró negociar convenciones colectivas que iban más allá de lo recomendable, además de una falta de adecuación tecnológica y un deterioro en sus programas de mantenimiento.

Lo anterior provoca una baja en la productividad e ineficiencia de los servicios, con altos costos operativos y la subvención por parte del Estado.

En 1989, se inicia un proceso de reestructuración para superar la crisis, sin lograr los objetivos. En 1990 se inauguró el Programa de Reorganización Política del Estado, para adaptarlo a las nuevas tendencias macroeconómicas; a esto el sistema portuario no escapa al proceso de sufrir profundas transformaciones.

Como primera medida, se incorporan a los puertos en el proceso de la descentralización que devolvió a los Estados Federales la atribución que les otorga la Constitución Política. Para ello se dictó la Ley Orgánica Constitucional de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencia del Poder Público, la cual estaba facultada para transferir, del Poder Central a los estados federados la administración y el mantenimiento de los puertos y aeropuertos.

Dicha Ley estaba facultada además, para que a través de las asambleas legislativas de los respectivos estados federados, se dictaran las normas para las futuras

administraciones de los puertos y aeropuertos, en sus respectivos territorios jurisdiccionales.

Para la implementación de esta Ley Orgánica del gobierno, con la ayuda del Banco Mundial y del Banco Interamericano de Desarrollo, se contrató la ayuda de consultores internacionales en materia portuaria, para que mediante estudios se establecieran las normas y sistemas para el traspaso de los puertos a los estados federales.

De esta forma se eliminaba personal y se establecía la terminación de funciones del Instituto Nacional de Puertos. Así se diseñaba la etapa de transición y se proponía un marco jurídico para una Ley General de Puertos, que debería dirigir la situación en un futuro.

Ante esta situación, los Estados Federados, quedaron en libertad de establecer sus propios modelos portuarios, los que se presentaron de diversas formas y establecieron el inicio de una propuesta comercial para los puertos de Venezuela.

4.2.5 BRASIL



Los puertos comerciales brasileños⁵⁴ de uso público, eran administrados en forma de monopolios por una empresa del Estado llamada Puertos del Brasil, PORTOBRAS, era el operador y autoridad portuaria nacional. Manejaba los treinta y cinco principales puertos comerciales; en sus primeros años de funcionamiento generó grandes beneficios para el comercio exterior del país. Sin embargo, por ser su administración monopolística, cayó en grandes vicios burocráticos y serios problemas de grupos de presión.

Para 1990, los altos costos tarifarios que se cobraban a las naves y a las cargas, para mantener la estructura burocrática, provocaron que el Gobierno decretara la disolución de

⁵⁴ Hoffman Jan: “La Privatización Portuaria de América Latina”, Pág. 54. Chile. 1999.

PORTOBRAS y entregara los puertos a los Estados Federales, sin definir un marco jurídico regulatorio para su administración, lo que provocó; un período de incertidumbre.

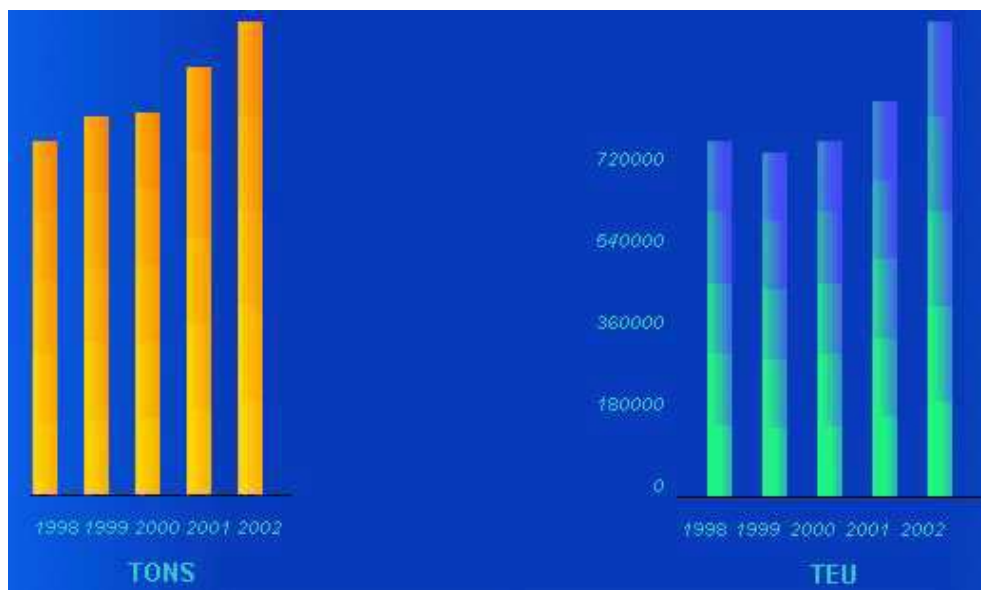
El 25 de febrero de 1993, emitió una ley la cual establece que la explotación de los puerto organizados, concierne exclusivamente al gobierno central nacional, el que puede desarrollarla directamente o mediante concesiones.

CUADRO N°9 MOVIMIENTOS GENERALES DE CARGA EN PUERTOS 1992-1999⁵⁵

Porto	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Región Norte	15.631.206	8.241.953	6.477.125	20.148.012	22.944.933	25.671.230	31.204.724	30.888.664
Región Nordeste	73.823.532	76.922.129	81.643.421	92.115.055	91.115.665	94.786.531	99.553.196	93.919.438
Región Sudeste	204.707.395	213.793.990	217.640.611	225.807.164	222.026.536	240.207.756	253.212.133	253.035.723
Región Sur	45.730.634	47.549.823	54.029.726	48.363.966	48.863.227	51.589.536	56.878.973	55.812.574
Región Centro-Oeste	650.013	458.372	627.217	1.254.791	1.433.670	1.984.712	2.155.568	2.053.498
TOTAL	340.542.780	346.966.267	360.418.100	387.688.988	386.384.031	414.239.765	443.004.594	435.709.897

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES SANTOS, BRAZIL

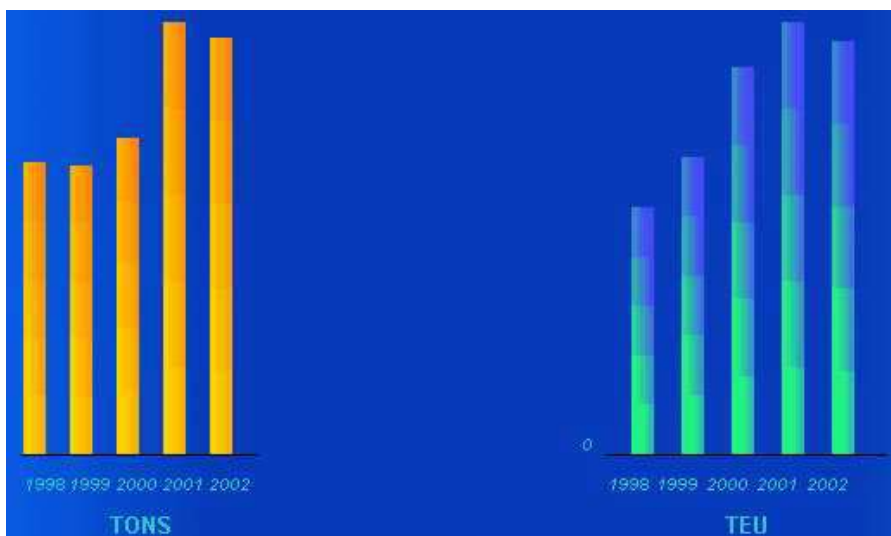
	1998	1999	2000	2001	2002
MOVIMIENTO CONTENEDORES/ CONTAINER MOVEMENTS	564,948	546,972	554,263	713,760	0
MOVIMIENTO TEU/ TEU MOVEMENTS	799,478	774,959	800,898	892,802	1,068,606
MOVIMIENTO TONELADAS/TONS MOVEMENTS	39,940,386	42,675,507	43,089,383	48,161,593	53,474,268



MOVIMIENTO DE PUERTO SANTOS, BRAZIL (TONELADAS Y TEUS)

⁵⁵ www.transportes.gov.br

	1998	1999	2000	2001	2002
MOVIMIENTO CONTENEDORES/ CONTAINER MOVEMENTS	99,801	113,524	147,033	166,841	0
MOVIMIENTO TEU/ TEU MOVEMENTS	161,569	194,939	252,879	281,891	269,882
MOVIMIENTO TONELADAS/ TONS MOVEMENTS	19,571,606	19,265,155	21,107,518	28,800,489	27,859,879



MOVIMIENTO DE PUERTO PARAGUA, BRAZIL (TONELADAS Y TEUS)

4.2.6 PERÚ



4.2.6.1 PROCESO DE CONCESIÓN DE PUERTOS - PERU.

En febrero y marzo de 1998, se firmaron los contratos de concesión entre la COPRI y los operadores privados GMT Consorcio Terminales y VOPAK-SERLIPSA, por un período de 15 años, distribuidos de la siguiente manera:

1. Terminales del Norte (GMT): Eten, Saiaverry, Chimbote y Supe.
2. Terminales del Sur (GMT): Piseo, Muiendo, ho, Juliaca y Cuzco.
3. Terminales del Centro (VOPAK): Callao y Cerro.

Dicho contrato, involucra el pago al Estado, de un monto por explotación operativa, debido a que la demanda se consideró un activo y se valorizó por ser una unidad operativa de producción; dicha canonjía se fijó en 1998 y está sujeta a reajustes anuales con el índice de inflación de USA:

▲ Norte	USD 0.2784 x barril despachado
▲ Sur	USD 0.4567 x barril despachado
▲ Centro	USD 0.4739 x barril despachado

Los servicios portuarios confeccionados bajo el sistema de monoperador -terminal integrado son recepción, almacenamiento y despacho. Adicionalmente, se establecieron cláusulas para el mantenimiento preventivo y correctivo de las terminales, lo que involucra compromisos de inversiones para los próximos cinco años:

▲ Norte	USD 5.5 millones
▲ Sur	USD 6.9 millones
▲ Centro	USD 18.8 millones
▲ Total	USD 31.2 millones

Por último, ellos pueden proponer inversiones adicionales para mejorar la productividad y competitividad de las instalaciones, para lo cual, las mejoras deben ser aprobadas por la COPRI, a través de Petroperú y ejecutadas con financiamiento del operador, las mismas que serán devueltas descontándoles de su facturación mensual hasta en un plazo de 5 años.

Las concesiones de los terminales, en 15 años deben producir USD 26.7 millones, por derechos de concesión, los que sumados a los compromisos de inversiones que son del orden de USD 67.9 millones, hacen un monto total de USD 94.6 millones.

Una revisión comparativa, entre la concesión de los terminales de PetroPerú, con el diseño para los puertos regionales, presenta que los 5 puertos regionales (Paita, Salaverry, Chimbote, Gral. San Martín c Ilo), deben generar por derechos de concesión, inversiones programadas (propuesta base) y porcentaje sobre las ventas brutas, aproximadamente USD 52.78 millones en un período de 30 años; si se agrega el puerto de Matarani, ya concesionado, (USD 9.68 Derechos de Concesión + USD 15.22 millones), el monto sería de USD 78.32, en igual período.

Si se compara el ratio entre los resultados económicos de ambos procesos, la concesión de las terminales portuarias monoperativos, generan ingresos 2.41 mayores que el diseño propuesto para los puertos multioperativos, bajo la administración de ENAPU S.A.

4.2.6.1.1 EL CASO DE LA CONCESION DE MATARANI.

Efectuar una evaluación sobre la concesión del puerto de Matarani a la empresa Terminales Internacionales del Sur (TISUR), es importante, por ser un caso exitoso de integración vertical de un grupo económico.

El tipo de operaciones, podría calificar de éxito económico, en la medida que sus principales variables concurren, como lo es la cooperación entre diversas empresas con el objetivo de lograr costos unitarios menores (economías a escala), optimización de recursos, especialización y rentabilidad.

Es así cómo concurre, por un lado, la productora de soja en Bolivia, Industrias Alimentarias S.A. (IASA), que actúan como un aglutinante local (en Santa Cruz), ante otros productores.

El mismo grupo opera un almacén para concentración de carga (soja, trigo y contenedores) en La Paz, bajo la razón social de Almacenes Pacífico Sur (ALPASUR), el cual, es una adecuada plataforma de servicios logísticos, destinada a abaratar costos, transferir seguridad y, con ello, eficiencia.

El éxito de la concesión se complementa con la carga de ingreso, aportada por ALICORP, principal importador de trigo y maíz a la región sur del Perú y a Bolivia. De esta forma, existe un flujo permanente de carga de entrada y salida, lo que tiene un efecto directo sobre los sistemas de transporte y la oferta de servicios, la cual, tiene costos relativos menores al haberse completado el ciclo operativo.

A la integración de los servicios y operaciones portuarias (TISUR, TRAMARSA, RANSA), que agregan eficiencia logística, se le suma la particular circunstancia de coexistir dos sistemas de transporte carretero y ferroviario, lo que indudablemente, es un factor sustancial en la formación de costos y en la cadena logística.

La integración vertical de empresas de un mismo Grupo Empresarial, ligado a un sistema adecuado de transporte (carretera y ferrocarril), son los cimientos centrales de un corredor económico exitoso.

Ese tipo de desarrollo marítimo, se puede también analizar en el caso de Panamá, donde el desarrollo económico ha puesto especial énfasis en la exportación de este tipo de servicios; así, Coco Solo Norte, una antigua base naval del ejército de los Estados Unidos en la provincia de Colon, ha sido posible porque allí se une una completa infraestructura de transporte, interconectada a través de puertos, aeropuertos, ferrocarril y carretera. Contiguo a la Zona Libre de Colon, la mayor área comercial del Hemisferio Occidental, donde se han instalado las principales compañías exportadoras e importadoras, al igual que embarcadores y armadores.

En el período transcurrido de concesión, la productividad operativa de Matarani, comparada con la etapa previa a la concesión, es como sigue:

CUADRO N° 10. COMPARATIVO RATIOS RENDIMIENTO EMBARQUE Y DESCARGA X TIPO DE CARGA

Producto	ENAPU	TISUR
Maíz	135 TM hora	176 TM hora
Trigo	138 TM hora	211 TM hora
Concentrados	603 TM hora	654 TM hora ⁵⁶
Soja en sacos	-----	42 TM hora
Contenedores	-----	12 teus hora

Fuente : TISUR / Elaboración propia.

Desde agosto de 1999, cuando TISUR asume la administración del puerto, la demanda agregada ha sido del 32 %.

CUADRO N° 11. VOLUMEN DE CARGA MATARANI

1998	1999	2000	2001	2002⁵⁷
1'130,000	1'162,000	1'294,000	1'429,000	1'490,000
Variación	2.83%	11.35%	10.43%	4.26%

FUENTE: TISUR Elaboración propia

La fortaleza del proceso de concesión en este puerto, ha sido el desarrollo que ha integrado verticalmente la cadena de distribución física y mercancía, que ha dispuesto en una dirección, productos proveídos por el manejo del polo productivo (IASA), complementado en el flujo inverso por la comercialización de granos, controlado por otra empresa del mismo grupo (ALICORP); ello ha permitido que los flujos continuos de mercancías, generen costos a escala, que favorecen, tanto las operaciones de logística intermedia (ALPASUR), como el aprovechamiento de la versatilidad del transporte (carretero y ferroviario) y el control sobre los servicios y operaciones portuarias (RANSA, TRAMARSA, TISUR).

La debilidad se genera en la carga operada fuera de dicho flujo, así como en la prestación de servicios por terceros; es natural que los costos unitarios, favorezcan la oferta

⁵⁶ De acuerdo con las inversiones en proceso, se piensa incrementar dicho ratio en 15 %, de 654 TM a 752 TM.

⁵⁷ Proyectado por TISUR – Terminal Internacional Sur.

de los mismos por parte de las empresas que conforman el “Joint”⁵⁸ empresarial, lo que ha debilitado la competencia en el corto plazo y a mediano término ésta tendería a perder aún más competitividad.

Es probable, que se decida aplicar medidas reguladoras para influir sobre esta situación, lo que generaría probables distorsiones, cuyo impacto podría tener un componente negativo, al imponer condiciones para corregir el grado de eficiencia alcanzado por la integración vertical.

4.2.6.1.2 BASES PARA UN PLAN DE DESARROLLO PORTUARIO

Para definir un plan de acción en materia de infraestructura, se deben tener en cuenta factores de incidencia directa, generalmente referidos a las condiciones existentes sobre el estado de la infraestructura, nivel de ocupación y requerimientos de mantenimiento; así como factores de incidencia externa, en los cuales intervienen los referentes internacionales, las proyecciones a futuro, así como las tendencias del comercio y el transporte internacional.

Un punto de partida adecuado, es establecer un equilibrio entre ambos factores, de forma tal, que sea posible identificar aquellos factores de incidencia externa ejecutables, sin perder de vista las demandas inmediatas de los factores de incidencia interna.

De las tendencias de incidencia extrema, la más importante son los flujos masivos de contenedores, que demanda la oferta de servicios con economías a escala por los costos decrecientes; ello ha llevado a la proliferación de puntos de transferencia de carga⁵⁹, en el Hemisferio Norte, mientras que en el Hemisferio Sur, este mecanismo de especialización y modernización portuaria no ha sido utilizado, incorporándolo como estrategia de exportación de servicios.

En resumen, las bases para la elaboración del Plan Estratégico para la modernización de los puertos en el Perú, tienen cinco elementos:

⁵⁸ Joint: Unión Empresarial

⁵⁹ Puertos de transferencia de carga son llamados también “Hub” o “Pivotes”.

- a. Definición de una visión de futura integración de las tendencias internacionales
- b. Parámetros o indicadores de productividad, especialización y eficiencia
- c. Participación de la comunidad portuaria.
- d. Aspectos de institucionalidad - normativa (autoridad portuaria independiente y eficaz)
- e. Puertos dentro de la cadena logística.

Si se observa el volumen físico de carga movilizada por los puertos administrados por ENAPU, la demanda total de servicios, es de 10'850 mil TM⁶⁰, para el año 2000; mientras que por puertos privados o bajo contratos de concesión con el Estado, se han movilizado 22'090 mil TM, lo que significa que los puertos privados o bajo concesión, han tenido un mayor dinamismo, sea porque los puertos privados tienen una carga cautiva propia, o porque han logrado incrementar la demanda de servicios.

Parte importante del movimiento de carga, es de cabotaje entre puntos de producción situados en la costa. Por ejemplo, los hidrocarburos, que son procesados en las refinerías de Talara y Ventanilla; la palanquilla de Sider Chimbote; el mineral de hierro de Shougan Marcona; o el ácido sulfúrico de Iho; los puertos no han desarrollado Zonas de Agregación Logística (ZAL), de forma tal, que incluyan la carga que se mueve entre las macro regiones sur y norte entre si y al y desde el centro.

Cuando se propone trabajar con modelos destinados a incrementar la demanda de servicios portuarios, se está señalando que, a partir de utilizar enfoques de los flujos comerciales (mundial, intra-regional y local), es posible generar las herramientas normativo institucionales, para incrementar la demanda de estos servicios, ampliar el volumen de negocios, oportunidades de inversión y generación de empleo, en la medida que los puertos sean tratados como un eslabón de la cadena logística.

➤ El proceso de privatización de puertos en el Perú se inició en 1982, cuando se abrió al sector privado la oferta de servicios de remolcadores y se desarrolló el primer sistema de almacenes extra-portuarios, conocidos como puertos secos, especializados en la

⁶⁰ CEPAL. Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe 2000

concentración de contenedores pre-embarque para el servicio EUROSAL⁶¹.

- A partir de 1991, con la liquidación de la Comisión Controladora de Trabajo Marítimo (CCTM) y la autorización para prestar servicios de estiba y desestiba a empresas privadas, se produce una apertura a la prestación privada de servicios portuarios en una serie de actividades como prácticos, movimiento de contenedores en los recintos portuarios, explotación de almacenes, abastecimiento y avituallamiento de naves, consolidándose la competencia entre agencias marítimas, las que con esa finalidad invierten en equipos. Actualmente, la privatización de los servicios portuarios permite la oferta bajo mecanismos de libre competencia, en todos los puertos bajo administración de ENAPU.
- En el Perú, existe una marcada diferencia entre el proceso de privatización de actividades y servicios portuarios, con el proceso de concesión para la explotación de infraestructura portuaria; mientras que la privatización de las actividades y servicios portuarios ha utilizado el modelo de multioperadores en competencia, las concesiones se han centrado en el modelo de mono-operadores cerrado, para el caso de los terminales de multiboya (carga líquida); y, de mono-operador abierto, en el caso del puerto de Matarani.
- Con el proceso de concesión de puertos y terminales portuarios, hasta la fecha se han firmado nueve (9) contratos con tres empresas GMT, Consorcio de Terminales (Eten, Salaverry, Chimbote, Supe, Pisco, Mollendo, Iho); Vopak -Serlipsa (Muelle 7-Callao); y, Terminal Internacional del SUR S.A. (Matarani).
- El ingreso proyectado para el período de la concesión está calculado en 173 millones de dólares, de los cuales 94.6 millones provendrían de la concesión a 15 años de los terminales de boya; y, 78.32 bajo el diseño de concesión para los puertos regionales que incluye Matarani. Estos cálculos se han basado en la información disponible en el comité especial de privatización de puertos de la comisión de privatización, dentro del diseño y estudios que estaban elaborados, hasta la suspensión del proceso por el mandato de la Ley 27396.

⁶¹ EUROSAL: es una conferencia de las compañías navieras Hamburg-Sud, Hapag Lloyd, CSAV. Esta alianza completa rutas, carga, naves entre otros.

- ▶ Desde el proceso de privatización del sector portuario, la inversión privada en terminales portuarias, actividades y servicios portuarios, alcanzó la suma de 179.2 millones de dólares, durante la década de los noventa. Es posible que al amparo de medidas de promoción, los montos destinados a desarrollo portuario, directamente por el sector privado, se incrementen y que exista un amplio campo en actividades turísticas (puertos fluviales, lacustres y marinas), y/o en terminales portuarias especializadas dentro de la integración vertical de ciertas actividades económicas (minería, hidrocarburos, energía, pesca).

- ▶ Actualmente, existe un sistema de multioperadores en competencia, en los puertos no concesionados; los puertos concesionados tienen un sistema de monopropietario abierto en el caso de Matarani y, de mono-operadores cerrados, en las terminales concesionadas de PETROPERÚ.

- ▶ En el diseño de la concesión de los puertos bajo administración de ENAPU S.A., los proyectos de inversión están básicamente referidos al mantenimiento de la infraestructura y equipamiento portuario; elementos que no presentan alternativas claras para la modernización de los puertos, hacia unidades operativas de III generación; para ello, sería conveniente introducir variables relativas a planes de incremento de la demanda de servicios concerniente a los puertos.

- ▶ En la costa sudamericana del Pacífico no se han promovido puntos de transferencia de carga (hub); estos centros operativos, requieren simplificación de procesos, altos niveles de productividad y gestión eficaz, adicionalmente a sólidas empresas de transportes nativas, que aseguren y refuercen las ventajas en infraestructura con alternativas de transporte.

- ▶ La concesión de Matarani, es un caso exitoso de operación empresarial, por la integración de actividades productivas, comerciales, de infraestructura portuaria, apoyo logístico y modos alternativos de transportes (carretero y ferroviario).

4.2.7 COLOMBIA

4.2.7.1 LOCALIZACIÓN DE ZONAS PORTUARIAS⁶²



- PROVIDENCIA**
•CARGA GENERAL Y PASAJEROS
- SAN ANDRÉS**
CARGA GENERAL Y PASAJEROS
- PUERTO BOLÍVAR**
•CARBÓN
- SANTA MARTA**
•HIDROCARBUROS, CARBÓN, CARGA GENERAL Y PASAJEROS
- BARRANQUILLA**
•HIDROCARBUROS, CARBÓN, CARGA GENERAL Y PESQUERO
- CARTAGENA**
•HIDROCARBUROS, CARBÓN, CARGA GENERAL Y PESQUERO
- TOLÚ**
•HIDROCARBUROS Y CARGA GENERAL
- TURBO**
•HIDROCARBUROS, FRUTAS
- BUENAVENTURA**
•HIDROCARBUROS. CARGA GENERAL Y PESQUERO
- TUMACO**
•HIDROCARBUROS. CARGA GENERAL Y PESQUERO

Este sistema portuario administraba treinta cinco principales puertos en forma centralizada, ejercido por una empresa del Estado llamada Puerto de Colombia, COLPUERTOS, quien los operaba en forma monopólica.

COLPUERTOS, desarrolló una positiva activación del sistema portuario colombiano, y mantenía siempre su carácter de monopolio, hasta 1970, año en el cual se autorizó el funcionamiento de puertos privados bajo el control estatal. Para 1975 se transforma en una empresa industrial y comercial del Estado, lo que le dio cierta movilidad administrativa, pero aún así no logró reducir la burocracia ni revertir el proceso de deterioro.

En 1990, el Gobierno incorpora un programa de reformas en el sector público, para efectuar un cambio sustancial en el aparato económico, del cual no escaparon los puertos.

⁶² www.mintransporte.gov.co/Ministerio/DGTMARITIMO/zonas_portuarias.htm

El 10 de enero de 1991, se promulga una ley para establecer que la Dirección General de la Autoridad Portuaria, tanto pública como privada, le concierne a las autoridades de la República.

4.2.7.2. ACTIVIDADES DEL SECTOR SERVICIOS TRANSPORTE MARITIMO DE COLOMBIA⁶³

El transporte marítimo internacional se mueve desde los puertos de Buenaventura, el más importante del país, y Tumaco (en construcción), en el océano Pacífico; y los de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, en el mar Caribe. Estos puertos cuentan con todos los medios necesarios para recibir embarcaciones de cualquier tipo y calado.

Entre 75% y 80% de la carga internacional se despacha en los puertos marítimos; de ahí la importancia de contar con unos terminales modernos y competitivos. En el año 1995 se movilizaron, a través de las terminales marítimas colombianas, 50,5 millones de toneladas, registrándose un aumento del 14,5% respecto a 1994. Para el año 2000 se espera movilizar 85 millones de toneladas anuales (MTA) de carga general, 32 MTA de carbón y 32 MTA de carbureros y derivados. La capacidad actual instalada permite recibir 150 MTA de carga general, 40 MTA de carbón y 80 MTA de hidrocarburos y sus derivados. Gracias a las nuevas inversiones, encaminadas a elevar los parámetros de eficiencia, se estima que la capacidad actual instalada podría incrementarse aproximadamente 15%; por ejemplo, en relación con los puertos carboneros, para el año 2000 se ampliará su capacidad hasta alcanzar las 50 MTA.

CUADRO N°12 MARINA MERCANTE, 1995⁶⁴

Ultramar			Cabotaje	
Cargueros	Graneleros	Cargueros	Graneleros	Buques-Tanque
79.961	1.561	1.329	6.083	2.245

Para superar los graves problemas financieros originados por la deficiente administración y la nula productividad, el Estado ha privatizado los servicios portuarios y

⁶³ www.cideiber.com/infopaises/colombia/colombia-06-05.html

⁶⁴ En toneladas de registro bruto para barcos de mil toneladas y más. Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

para ello creó empresas mixtas en las que 70% del capital es del sector privado; estas nuevas empresas promueven la construcción de puertos especializados de carácter privado, dentro de un programa que aspira a cubrir todas las necesidades del país, en este sentido. Dentro del programa se incluye la rehabilitación del puerto de Tumaco. Además, la empresa Puertos de Colombia (Colpuertos), antes encargada en exclusiva del manejo de los puertos nacionales, fue liquidada y se conformaron sociedades portuarias para la gestión de los diversos puertos.

El actual sistema vigente establece las competencias entre las diferentes zonas portuarias; los puertos de una misma zona y los operadores del mismo puerto. La regulación y control es competencia de la Superintendencia General de Puertos. Las sociedades portuarias operan en concesión los terminales públicos de Barranquilla, Tumaco, Cartagena, Buenaventura y Santa Marta. Son de economía mixta y de orden nacional y pueden recibir capitales de empresas estatales y privadas. La concesión se otorgó por 20 años prorrogables.

El proceso de privatización se ha traducido en una mayor eficiencia operativa, como quiera que el descargue de un buque se redujo de 5 ó 7 días a sólo 2. Además, las tarifas o derechos por concepto de servicios a las embarcaciones en puerto y servicios a la carga se redujeron en 50% para las exportaciones de banano, plátano, frutas tropicales y vegetales. Asimismo, se rebajó el costo del servicio marítimo y fluvial, como resultado de la prestación de los servicios de pilotaje, remolcador, lanchas y amarre/desamarre por parte de las compañías especializadas.

Dentro del paquete de inversiones previsto por el Plan de Expansión Portuaria (1996-1999), el Estado asumirá aquéllas que garanticen el dragado de los canales de acceso, el mejoramiento de los accesos terrestres y los estudios que permitan la expansión del sector. Por su parte, el sector privado participará con las inversiones orientadas a la rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura de las terminales de carga, entre otros. La mejora de los puertos se complementará con la adecuación de los accesos viales y de las carreteras aledañas.

El Gobierno tiene interés en la construcción de un puente terrestre interoceánico, que comprenderá además las siguientes infraestructuras:

- ▶ dos puertos de aguas profundas: uno en el océano Atlántico, en la Bahía de Tarena; y otro sobre el Pacífico, en Bahía Aguacate;
- ▶ una línea de ferrocarril de 221 kilómetros de longitud y con movilización máxima de 15 millones de toneladas al año; y
- ▶ un poliducto de 230 kilómetros de longitud, con una capacidad de movilización de 20 millones de toneladas anuales y cuya construcción depende de los resultados del estudio de la demanda.

En la actualidad, se están evaluando y preparando nuevos estudios financieros y los estudios de demanda y tráfico de proyectos; posteriormente se realizará el diagnóstico ambiental del mismo. De encontrarse viable el proyecto, se contratará la concesión bajo el sistema "bot" en licitación internacional, El costo total aproximado fue de 2.743 millones de dólares, que incluye las obras complementarias necesarias.

De vital importancia para el país ha sido en el pasado y es en la actualidad el movimiento de carga a través de rutas fluviales, transporte que permite el desplazamiento de mercancías por casi todo el territorio y aminora los movimientos terrestres y marítimos. Una cifra cercana a las mil embarcaciones compone la flota fluvial, que mueve anualmente casi 3,5 millones de toneladas (cabotaje).

Son muchos los ríos utilizados para la navegación fluvial, destacándose sobre todos el Magdalena; y en menor medida, otros como el Cauca, el San Juan, el Guaviare, el Putumayo, el Amazonas y el Orinoco. Junto a éstos, existen otros en los que también se mueven los barcos de carga, aunque de menor capacidad y calado. En total, los ríos utilizados como navegables para el transporte son 42, estimándose en 9.000 los kilómetros de rutas cubiertas.

4.2.8 ARGENTINA



Los puertos se administraban hasta principios de la década del 80 centralizadamente por una administración monopólica estatal, llamada Administración General de Puertos, AGP, creada en 1956, que desarrollaba los setenta y cinco puertos públicos.

Sin embargo, la estiba y desestiba de las cargas a bordo de las naves estaba administrada por el sector privado.

Los puertos de Argentina⁶⁵ eran caros e ineficientes y estaban llenos de vicios y burocracia, que entorpecían su operatividad, a pesar de que, en 1979 se abrió la posibilidad de insertar la inversión privada en ellos.

A partir de aquí, es que se comienzan a generalizar las ideas de un nuevo orden macroeconómico mundial, para establecer los principios de globalización de los mercados

⁶⁵ Facondini, Renato: “Descetralización y Privatización”. Pág. 8. Miami. 1998.

y la apertura del comercio exterior, por lo que se inició el proceso de reforma; esto por cuanto el sistema portuario estaba en crisis.

En mayo de 1992 el Gobierno, dentro de las facultades del Programa de Reformas del Estado, dictó el Decreto Presidencial No. 817/92 que creó la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, dentro de la Subsecretaría de Transporte del Ministerio de Economía Obras y Servicios Públicos.

Finalmente, el 24 de junio de 1992, el Congreso acogió una nueva alternativa presentada y se materializó la Ley 24093, de Actividad Portuaria.

Hasta principios de los 90, los puertos en Argentina se administraban de forma estatal, centralizada, monopólica y fuertemente regulada por el Estado.

La explotación y conservación de todos los puertos estatales, estaba en manos de la Administración General de Puertos, AGP, fue creada en 1956, quien desarrollaba los setenta y cinco puertos públicos.

Sin embargo, la estiba y desestiba de las cargas a bordo de las naves estaba administrada por el sector privado. Pero hasta esa fecha, los puertos de Argentina⁶⁶ eran caros e ineficientes y tenían un sinnúmero de problemas de corrupción y burocracia que entorpecían su operatividad. Como dato histórico, en 1979 se abrió la posibilidad de incrementar la inversión privada en ellos debido al evidente retraso de éstos ante la demanda mundial.

A partir de aquí es que se comienzan a generalizar las ideas de un nuevo orden macroeconómico mundial, para establecer los principios de globalización de los mercados y la apertura del comercio exterior, por lo que se inició el proceso de reforma; esto por cuanto el sistema portuario estaba en crisis.

⁶⁶ Facondini, Renato: “Descentralización y Privatización”. Pág. 8. Miami. 1998.

El proceso de transformación de la administración de los puertos comenzó en mayo de 1992. El Gobierno, dentro de las facultades del Programa de Reformas del Estado, dictó el Decreto Presidencial No. 817/92, que creó la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, dentro de la Subsecretaría de Transporte del Ministerio de Economía Obras y Servicios Públicos. Aquí se establecieron como principios la libre contratación, el ingreso de nuevos prestadores de servicios y la libre fijación de precios y tarifas, y se dispuso la disolución de la AGP, que debía hacer efectivo, una vez que se hubieran privatizado, transformado o transferido todos los puertos que se encontraban bajo su jurisdicción. Asimismo, se creó como autoridad portuaria nacional la Subsecretaría de Puertos y vías navegables.

Este organismo se constituyó como la autoridad máxima portuaria; ordenó la disolución de la AGP y de la Capitanía General de Puertos y creó administraciones transitorias para los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Rosario, Queques, Santa Fe y Ushala.

En junio de 1992, se sancionó la ley 24093 (Ley de Puertos) donde se redefine el rol del Estado en el ámbito portuario; se descentraliza la administración; se incentiva la participación del sector privado y se desmonopolizan las actividades del sector. Esta ley dispuso la transferencia hacia las provincias del dominio y explotación de los puertos del Estado, que estuvieran situados en sus territorios. Para los casos especiales de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Queque y Santa Fe, dichas transferencias se condicionaron a la constitución previa de sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales, que asumieran la administración de cada uno de estos puertos.

Sólo el puerto de Buenos Aires, no fue transferido a su provincia, y tanto Puerto Nuevo y Dock Sud (Distrito Federal y Provincia) quedaron administrados por la Administración Portuaria Bonaerense.

4.2.8.1 CONCESIÓN DE PUERTO NUEVO DE BUENOS AIRES UNA EXPERIENCIA DE CONCESIONES EN EL CONO SUR DE AMERICA

Puerto Nuevo de Buenos Aires, estaría en manos del Estado hasta 1994 (fecha en que se concesionó) bajo la modalidad de multi-operador, donde la estiba y desestiba la realizaba el sector privado.

La privatización de este puerto se realizó mediante la concesión de varias terminales. A partir de ese tiempo, el puerto comenzó a funcionar bajo un sistema mono-operador, donde cada terminal es administrada por una única empresa que presta servicios de movimiento, almacenaje de cargas, atención de los buques y otros equipos navales. Los servicios de las terminales, deberían brindarse con carácter de uso público, es decir deberían prestar servicios a todo usuario que lo requiera.

La evaluación para los oferentes debía cumplir con:

- La capacidad patrimonial y el plan empresarial, el cual debía describir las inversiones de infraestructura a realizar.
- La oferta económica, que consistía en un monto de tasas a las cargas (canon) relacionado con el movimiento de cargas proyectado.

Se limitó la participación para aquellas terminales que tuviesen vinculación o participación con otras concesionarias del puerto y se estableció que las terminales debían desarrollar sus actividades operacionales y comerciales de forma independiente y evitar el establecimiento de distribución de tráfico, fijación de tarifas u otros intentos de oligopolios, de esta forma, se intentó garantizar la competencia intra-portuaria en Puerto Nuevo de Buenos Aires.

En el año 2000, el Gobierno levantó restricciones a la integración horizontal entre las terminales de Puerto Nuevo, y permitió la fusión entre ellas.

En materia de precios y tarifas, se fijaron algunos máximos por servicios y en otros se aplicó la flexibilización de tarifas. El servicio de carga/descarga de mercaderías del buque, cobrado a las compañías navieras, se acordó libremente entre el concesionario y el armador. Otro ejemplo es el denominado "carga global", que consiste en mover mercaderías dentro del puerto, desde que se encuentran descargadas hasta su entrega al importador, servicio que incluye el almacenaje y este es cobrado a la carga; tiene tarifas máximas fijadas por la autoridad de aplicación y pueden ser modificadas en casos de existir desequilibrios entre la oferta y la demanda u otros casos, que afecten la libre competencia del mercado.

La administración del puerto, según lo establece la Ley de Puerto Nuevo de Buenos Aires, debe contar con una gestión autónoma, bajo la forma de una sociedad de derecho privado o un ente público no estatal (Sociedad Administradora del Puerto, SAP) en la cual participan representantes del Estado, del municipio, de la carga (exportadores-importadores), del sector naviero, de los trabajadores y de los operadores portuarios.

4.2.8.2 CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO DE BUENOS AIRES.

El Puerto de Buenos Aires posee 4 zonas geográficas de norte a sur:

- ▲ Puerto Nuevo.
- ▲ Puerto Madero.
- ▲ Puerto Comercial Sur.
- ▲ Puerto Dock Sud.

De las zonas anteriores sólo Puerto Nuevo y una terminal en Dock Sud, son puertos de uso público y se dedican a la carga y descarga de buques y al almacenaje de cargas en puerto.

Los tipos de cargas movilizadas puertos son:

- ▲ Bultos.
- ▲ Contenedores.
- ▲ Graneles líquidos.

▀ Graneles sólidos.

Puerto Nuevo está dividido en cinco terminales concesionadas independientes, Terminales 1 y 2 (Río de la Plata S.A.) y la 5 (BACTASSA) se especializaron en el movimiento de contenedores, mientras que la terminal 3 (Terminales Argentinas S.A.) y terminal 4 S.A. operan carga general y contenedores. Adicionalmente, existen 2 terminales en Puerto Nuevo, dedicadas a carga y descarga de graneles sólidos: EMCYN y TERBASA (Junta Nacional de Granos).

La duración de las concesiones de las terminales de Puerto Nuevo, fueron de 25 años para las terminales 1-2 y 24 años para las terminales 3-4, en tanto que para la terminal 5 fue adjudicada por un período de 18 años. Para esta última fue definido un período menor, por tratarse de una terminal con mejor infraestructura inicial; por lo tanto, la inversión de equipamiento fue menor, así como el plazo de recuperación de la misma.

De los puertos de Argentina, que tienen terminales de uso público, Puerto Nuevo de Buenos Aires, es el más importante en la operación de contenedores y cargas de alto valor agregado. La modernización de Puerto Nuevo conllevó una especialización en el movimiento de contenedores, lográndose incrementos importantes en productividad y reducciones en los tiempos de carga y descarga.

En 1995, 63% del total de carga movilizada en Puerto Nuevo correspondió a contenedores, y en el año 2000, este porcentaje ascendió al 79%. El aumento en la operación de contenedores acrecentó en detrimento de la carga general suelta o bultos, la cual, a la fecha, sólo alcanza 5%.

En 1996 comenzó a funcionar en la zona Dock Dud , Exolgan S.A. especializada en movimiento de contenedores; hoy es el más importante competidor de Puerto Nuevo, mueve al año 2000 sobre 340.000 TEU's, lo cual alcanza 31% del movimiento en Argentina. A la fecha, Exolgan S.A. y Puerto Nuevo, ubican a Argentina en el segundo lugar de transferencia de carga contenedorizada en América Latina y el Caribe.

Según datos de Cepal, las terminales de Puerto Nuevo más Exolgan S.A., concentraron en 1999, 96% del tráfico de contenedores de Argentina. De igual forma, estos dos puertos se ubicaron en un lugar de liderazgo en América Latina, como fue señalado anteriormente.⁶⁷

4.2.8.3 EFECTOS DE LA REGULACION SOBRE LA COMPETENCIA⁶⁸

4.2.8.3.1 INTEGRACIÓN HORIZONTAL

A través de las resoluciones 2157/00 Y 309/00 se dejó de lado la competencia entre terminales, para dar protagonismo a la eficiencia productiva, permitiéndose que existieran participaciones societarias entre los concesionarios de Puerto Nuevo, se mantuvieron condiciones de competencia reguladas en todo momento por los organismos SAP (AGP). Esto determinaría la integración horizontal entre terminales.

La AGP opinó que la actual situación de competencia se encuentra planteada entre puertos y que la cantidad de terminales de Puerto Nuevo, debe adaptarse a esta realidad. De esta forma sostuvo que, para mantener la competitividad del puerto, es necesario alcanzar economías de escala, que se ven limitadas por la imposibilidad de que las terminales de Puerto Nuevo puedan fusionarse. Entonces se afirma que la competencia queda garantizada por la presencia de otros puertos que interactúan en el mismo "Hinterland" o mercado geográfico marítimo de Buenos Aires.

"En el marco de un análisis de defensa de la competencia, el mercado relevante consta de dos componentes:

- Mercado del producto.
- Mercado geográfico.

Así, el mercado relevante del producto, incluye aquellos productos o servicios que son percibidos como sustitutos por el consumidor, en función de sus características precios y usos. De la misma forma, el mercado geográfico relevante se determina a partir del área comercial en que participan otras compañías (que, incluyen otras áreas), a las que el

⁶⁷ Perfil Marítimo (2000) , página web de CEPAL.

⁶⁸ Hoffmann (2000), página web de CEPAL.

consumidor se trasladaría ante un aumento pequeño, pero significativo y no transitorio en el precio del producto o servicio entregado por la compañía." ⁶⁹

En el caso de Buenos Aires, Puerto Nuevo, y ante un correcto balance de servicios e infraestructura, sólo son competidores: Puerto Nuevo, Dock Sud y la Terminal de Zarate S.A.

Para este ámbito de competencia señalado, se debe puntualizar que el mercado en que actúan las terminales de Puerto Nuevo, son los servicios de carga y descarga de contenedores.

Si bien al principio la concesión de terminales en Puerto Nuevo, estuvo orientada a mover diferentes tipos de cargas, actualmente todas las terminales se especializan en el movimiento de contenedores y cuentan con la infraestructura necesaria para brindar esos servicios. Esto excluye hoy a Exolgan.

Con respecto a la Terminal Zarate S.A. es importante señalar, que su plan estratégico es mover, desde el 2001 (50.000 TEU's) al 2010, un volumen aproximado de 5 millones de TEU's.

De esta manera se puede aproximar una estructura de mercado en el movimiento de contenedores, que se refleja en el cuadro siguiente:

CUADRO N° 13: PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO DE SERVICIO A LAS CARGAS EN CONTENEDORES.

TERMINALES MOVIMIENTOS 2000	TEU's	PARTICIPACION DEL MERCADO
TRP (T 1Y2)	392.600	36%
TPA (T 3)	69.600	6%
Terminal 4 , Emcym	65.100	6%
BACTSSA T 5	230.300	21%
EXOLGAN	340.000	31%
TOTAL	1.097.600	100%

Fuente: Adaptación propia del "Dictamen de concentración económica de la comisión de defensa de la competencia", Argentina. (2001),

⁶⁹ European Commission: "Commision Notice on the Definition of Relevant Market for the Purposes of Community Competition Law". 1997.

CUADRO N°14: CAPACIDAD INSTALADA DE LAS TERMINALES DE CONTENEDORES EN BUENOS AIRES

TERMINALES CAPACIDAD INSTALADA	TEU's	PARTICIPACION
TRP (T 1Y 2)	487.000	30%
TPA (T 3)	133.000	8%
Terminal 4 , Emcym	120.000	7%
BACTSSA T 5	450.000	27%
EXOLGAN	400.000	24%
ZARATE	50.000	3%
TOTAL	1.640.000	100%

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Comisión Argentina de defensa de la competencia. (2001),

Puede observarse que son tres las terminales importantes dentro del mercado: Terminales Río de la Plata S.A. (T 1y2) con una participación del 36%, Exolgan con 31% y BACTSSA (T 5)⁷⁰ con 21%; dos de ellas se encuentran en Puerto Nuevo de Buenos Aires.

Como puede observarse, existe un alto riesgo, en términos de competencia, entre las terminales portuarias que movilizan contenedores; es necesario analizar cuáles serían las ventajas que se obtendrían a partir de fusiones, que permitan incrementar el tamaño de las terminales.

Las características propias del sector portuario, permiten aprovechar economías de escala, ya que el costo medio de los servicios portuarios disminuye a medida que aumenta la cantidad de toneladas movidas. La existencia de costos medios decrecientes, se explica por la importancia de los costos fijos del sector.⁷¹

Así la indivisibilidad, tanto de la infraestructura como del equipamiento necesario para operarlas, hace que se logren menores costos de producción, y que se concentre la operación en unas pocas terminales de mayor capacidad, que distribuyendo la operación entre varias terminales más pequeñas. Es decir, no permitir el aprovechamiento de economías de escala, llevaría a que se dupliquen inversiones en el sector, debido a que existiría un número excesivo de terminales.

⁷⁰ Hoy BACTSSA es propiedad de la Compañía Hutchinson Port Holding

⁷¹Fernández J.E: "Port Privatization in Development Countries the Case of Container Terminals International" *Journal of Transport Economics*, vol XXVI, N°2 : El 80% de los costos totales de operación de un muelle contenedorizado son independientes del nivel de producción. (1999).

Dado un volumen determinado de cargas en una región, cuanto menor sea el número de terminales, mejor se aprovecharían las economías de escala. Sin embargo, menor será el grado de competencia existente en el sector.

4.2.8.4 CONCEPTO DE MODERNIZACIÓN PORTUARIA

La necesidad de desarrollar un comercio exterior más competitivo y así contribuir con el crecimiento económico⁷² nacional, exige a los puertos de los países en vías de desarrollo una pesada responsabilidad de eficiencia y funcionamiento acorde con las necesidades del mercado.

Por representar los puertos, una interfase principal en el transporte del comercio mundial, la cadena de distribución y el funcionamiento de éstos es vital; para fomentar el desarrollo de las economías nacionales, las nuevas tendencias de gestión apuntan a una nueva visión y modelo de administración de los puertos.

El comercio exterior registra actualmente en muchos países una tasa de crecimiento superior; esa evolución viene acompañada de una modificación de la función del puerto comercial y de la evolución económica del entorno portuario.

En el sector del transporte marítimo se han registrado ya avances de los métodos de organización y gestión, para atender mejor las necesidades del mercado y la evolución del nuevo concepto de la globalización comercial.

La apertura de los mercados, la interrelación de los factores de producción, como también la maximización de los recursos, ha dado origen a una nueva concepción de la administración y organización de los puertos.

Esto ha generado toda una corriente en el ámbito de decisiones políticas integrales, en los países en vías de desarrollo, para organizar su papel en el crecimiento económico, dando origen a nuevas leyes y procedimientos jurídicos, que permitan la participación del sector privado en la administración explotación de los puertos.

⁷² Beato, Paulina: "Las Reformas Portuarias en América Latina". Pág. 10. BID. 1998.

Hoy, los puertos son las plazas fuertes de la economía en los países que poseen un litoral los pulmones de su comercio exterior; el punto de paso obligado a la mayor parte de este comercio, ya que por ellos se importan los bienes que el país mismo no produce en cantidad suficiente y se exportan lo que contribuye al desarrollo de su economía.

Los puertos son también un sitio idóneo para la prestación de servicios complementarios, que agregan valor añadido a los productos transportados y en consecuencia, ayudan a satisfacer mejor las necesidades, cada vez más exigentes del comercio; esto significa que desempeñan un papel esencial, no sólo para el comercio exterior de un país, sino que también para toda su economía y para el nivel de vida de sus habitantes.

Toda economía deberá ofrecer a sus clientes potenciales una combinación de calidad y precios, que sea por lo menos tan interesante como el de la competencia.

Además de este fin básico, existen otros fines complementarios como serían: contribuir al mejor aprovechamiento del suelo, favorecer el desarrollo de determinada región o de determinado tráfico de mercancías; crear fuentes de empleo y producir divisas.

Lógicamente, la concepción macroeconómica lleva a los poderes públicos a intervenir en las decisiones concernientes al establecimiento, el desarrollo y la explotación de los puertos y sobre todo, a llevar la iniciativa en las decisiones relativas a la localización y el diseño de las obras de infraestructura, que condicionan las disposiciones de los puertos.

ANÁLISIS DE RESULTADOS

CAPITULO V

ANÁLISIS DE RESULTADOS

*"...el arte fue el puerto definitivo donde
colmé mi ansía de nave sedienta y a la deriva."
(Ernesto Sabato, La Resistencia , 2000 Ed Seix Barral)*

5.1 ANÁLISIS DE GESTIÓN FINANCIERA Y ADMINISTRATIVA.

5.1.1 INDICADOR DE GESTIÓN ECONÓMICA (IGA)

Con el objeto de realizar un análisis profundo y científico en materia económica, financiera y administrativa, esta investigación ha diseñado el Indicador de Gestión Administrativo-Financiero llamado **IGA**, el cual, mediante análisis técnico, comparativo y conceptual, nos entregará una valiosa información o herramienta de solución al desarrollo de puertos con diferentes modelos de administración, que presentan diferentes proyectos y determinaciones.

5.1.1.1 PUERTOS A ANALIZAR

Los modelos bajo nuestro análisis corresponden a los puertos de:

- 1.- San Antonio, Chile
- 2.-Valparaíso, Chile
- 3.- Limón Moín, Costa Rica

5.1.1.1.1 PUERTOS DE CHILE

Chile es un país muy extenso. Sus 4.200 kilómetros de costa favorecen ampliamente a la economía nacional, y le otorgan numerosas ventajas que posibilitan el desarrollo y el progreso. El mar constituye la base para la explotación de los recursos naturales, los cuales permiten el desarrollo de la industria pesquera y de sus derivados; además de representar una fuente de materia prima, otorga la capacidad para el desarrollo del comercio. Este es un instrumento que permite abrir las fronteras del comercio local, lográndose aumentar así las exportaciones de bienes chilenos hacia diversos países del mundo.

Dada la diversidad climática de Chile, a través de las trece regiones, es posible el desarrollo de una explotación constante de recursos marinos. Por ende, se logra comerciar, tanto dentro del país, como con grandes potencias económicas. Estas ventajas las otorga el mar, símbolo de comunicación entre diversos lugares, lo cual posibilita las relaciones, potenciándose el mercado.

Actualmente, se desarrolla bastante actividad en los principales puertos del país, ya sean Iquique, Valparaíso, San Antonio, Concepción, entre otros. A través de estos centros de servicios, como son los puertos de Chile, se producen un sinnúmero de empleos que benefician a miles de personas, con diversas actividades. Una de éstas es la pesquera, que tiene gran importancia en ámbitos independientes y privados.

Con el propósito de potenciar el rubro y la actividad pesquera, se han creado proyectos encaminados al progreso, para ayudar a los pequeños y medianos empresarios, quienes por sí mismos no son capaces de surgir, debido al déficit de inversión que se está gestando en nuestro país en este rubro. La idea de estos proyectos apunta a extender mercados, aumentar ventas que incluyan mercados internos y externos y solidificar las esperanzas humanas y comerciales de este giro en el trabajo Marítimo-Portuario.

A). PUERTO DE SAN ANTONIO, (PORTSAI).

A raíz de la experiencia vivida por décadas en cuanto a la inversión y las esperanzas propias de un crecimiento urgente, se consideró necesaria la intervención de empresas privadas capaces de aportar capital; asimismo, tecnología para alcanzar la eficiencia productiva. Con dicho propósito se ha concesionado el puerto de San Antonio, destinado al desarrollo económico de este lugar. El principal objetivo fue aumentar el comercio y convertirlo en un puerto con gran actividad, mediante el movimiento de cargas.

Hoy, la situación ha cambiado notablemente. Antes, el puerto funcionaba mediante una terminal pública multi-operadora, donde participaban diversas empresas. STI (San Antonio Terminal Internacional) a través de la licitación del puerto, ha creado una empresa que actúa como mono-operador, con sus propias inversiones. Su objetivo no es crear un monopolio, sino todo lo contrario, relacionarse y negociar tanto con la terminal pública y

otras terminales como Pacífico Sur o EPSA (Empresa Portuaria de Valparaíso S.A.) para así, sacar adelante a San Antonio en conjunto, para beneficiar a todas las fuerzas productivas y sociales y principalmente, la actividad económica de la región y del país.

La firma de esta entidad data de 1999, fecha en que se otorgó la concesión. Cuenta con financiamiento externo de aproximadamente 51%; además de 40% nacional. Aportes de 131 millones de dólares han posibilitado el potenciamiento del puerto, otorgándose una concesión por 20 años, la cual podría ampliarse a 10 años más, por posibles nuevas inversiones. Dicho capital se ha invertido tanto para el progreso técnico como económico del lugar.

Internamente, las condiciones de seguridad eran bastante riesgosas para el personal, debido a una mala distribución y orden en las actividades portuarias. El proyecto se basó en asegurar el orden y transparencia en el funcionamiento de esta institución, ya que era necesario para la empresa reguladora (PORTSAI) velar por la seguridad y operación en el proceso de manipulación de la carga.

Con el fin de optimizar el desarrollo del puerto de San Antonio, en el año 2000, en la primera etapa de concesión, se pavimentaron 25 hectáreas del lugar, para así asegurar el cuidado del medio ambiente, además de una necesidad sanitaria, imprescindible en todo rubro, que se relacione con los alimentos y sus derivados. De esta manera, es posible observar que PORTSAI ha manifestado gran interés en resolver ciertos problemas que en el futuro hubieran representado un obstáculo para el óptimo funcionamiento del movimiento de un puerto.

Por otra parte, dicha inversión se utilizó para ampliar la tecnología con que se opera en este lugar. Actualmente, se ha logrado un óptimo desarrollo de la actividad del puerto, ya que todo se maneja por medios informáticos, registrándose así cada movimiento de carga y asegurando el orden y transparencia de las negociaciones.

Al actuar con tecnología de punta, se amplían los beneficios tanto para la empresa como para el óptimo funcionamiento de la actividad y los recursos humanos. La tecnología

representa la base del crecimiento y desarrollo de este puerto, ya que logra minimizar los costes de muchos ámbitos, tales como transporte, personal, maquinaria, entre otros.

Con el propósito de potenciar el puerto de San Antonio, gran parte de la inversión se ha destinado a obras civiles (20 millones de dólares aproximadamente). Este puerto, después del terremoto de 1985, quedó en condiciones bastante deplorables, por lo que fue necesario reconstruirlo totalmente. Las obras de reconstrucción se gestaron durante 1998 y posteriormente, en 1999, PORTSAI dio en concesión los frentes de atraque a STI, Panul y otros.

Uno de sus principales objetivos fue ampliar áreas de terminal, con expectativas de crecer unos 225 metros. También, se pretende ampliar los muelles, con el fin de ampliar las áreas de atraque de los diferentes barcos para así, potenciar el movimiento de carga.

El puerto de San Antonio funciona dentro del movimiento de cargas en términos de graneles, por ende, es imprescindible aumentar la capacidad de recepción dentro del área del lugar. Asimismo, una de las principales expectativas a futuro es aumentar el territorio destinado a las zonas de reparaciones y depósitos de contenedores vacíos.

Se pretende así, alcanzar el desarrollo y funcionamiento eficaz en la empresa, ya que si no se cuenta con estas áreas, se entorpece el trabajo y se desaprovecha el área destinada al movimiento de carga.

Las empresas concesionarias del puerto de San Antonio tienen expectativas altas y pretenden alcanzar 50% del movimiento de carga total del puerto en sí (485.000 contenedores).

Las empresas concesionarias pueden alcanzar metas, si aumentan el área de funcionamiento e introducen mayor tecnología y bienes de capital. Actualmente, sólo cuenta con dos grúas Gantry, con lo cual logra 63% de movimiento y transferencia de carga de la región, mediante su funcionamiento dentro de las 80 hectáreas de área operativa. Para el año 2005 se pretende obtener cinco grúas más, con el fin de lograr la máxima eficiencia, considerando la posible extensión del territorio. Mediante estas grúas (4), la obtención de

una grúa Gottwald (que corresponde a una grúa móvil) y ampliar el número de sitios de atraque (9 actualmente), se aspira potenciar el movimiento de carga de una amplia gama de productos, no necesariamente marinos, sino de toda índole. De esta manera, se posibilita el comercio con diferentes potencias económicas, basándose en el intercambio mediante exportaciones e importaciones.

Gracias a la licitación de concesiones de frentes de atraque en puerto de San Antonio, fue posible impulsar el desarrollo de la ciudad y la región. El potenciamiento de este puerto ha contribuido a una reactivación en el puerto de Valparaíso, el cual se encuentra a 120 kilómetros de distancia.

Uno de las mayores ventajas que se presenta este puerto es su proximidad con Santiago, la capital y principal fuente de actividad económica de Chile. Mediante nuevas carreteras (autopista El Sol) es posible tener un rápido acceso a la capital, donde se encuentra la mayor parte de las industrias chilenas. De esta manera, se facilita el transporte de materias primas de las empresas y se minimizan así los costes, lo que repercutirá posteriormente en el valor final de los productos, beneficiando así a los consumidores.

El Proyecto de Concesiones Portuarias entonces ha resultado una gran solución para la reactivación económica del litoral central de Chile.

B). PUERTO DE VALPARAÍSO

Es el principal puerto de Chile, a la fecha más por su historia, ya que San Antonio, su principal competencia lo supera en transferencia de carga. Sin embargo, Valparaíso hoy nombrada “Patrimonio de la Humanidad” por la UNESCO, ha modernizado su puerto mediante un prolongado proceso de concesiones, que inició sus operaciones en el año 2000.

El principal objetivo de estas concesiones son:

- Lograr constituirse en un puerto que suma a su actual oferta de servicios portuarios , de infraestructura y operaciones de naves y de carga , una multiplicidad de elementos que apuntan a elevar su calidad de socio estratégico del sector publico y privado y en los mas variados ámbitos del quehacer nacional e internacional.
- Lograr acuerdos y alianzas internacionales con empresas y puertos del mundo.
- Enfocar sus operaciones a carga general contenedorizada y refrigerada.
- Desarrollar terminales de pasajeros, para promover el turismo en Chile.
- Mantener un estrecho vínculo con la ciudad de Valparaíso y establecer -desde el puerto- proyectos turísticos inmobiliarios, para aproximarse al objetivo final de establecer una Ciudad-Puerto.
- Desarrollar sistemas logísticos y de seguridad de altos estándares, para interpretar en forma correcta la funcionalidad que presta el puerto a la cadena de valor en la formula ciudad-puerto.

REPUBLICA DE CHILE
SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL S.A.
ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADOS
EN MILES DE DOLARES

	AÑO 2002	ANALISIS VERTICAL	AÑO 2001	ANALISIS VERTICAL	ANALISIS HORIZONTAL	
					VARIACION ABSOLUTA	VARIACION PORCENTUAL
RESULTADO OPERACIONAL						
Ingresos de explotación	\$30,252	100.00%	\$29,465	100.00%	\$787	3%
Costos de explotación	(\$21,291)	-70.38%	(\$22,512)	-76.40%	\$1,221	-5%
Margen de explotación	\$8,961	29.62%	\$6,953	23.60%	\$2,008	29%
Gastos de administracion y ventas	(\$2,274)	-7.52%	(\$2,410)	-8.18%	\$136	-6%
Resultado Operacional	\$6,687	22.10%	\$4,543	15.42%	\$2,144	47%
RESULTADO NO OPERACIONAL						
Ingresos financieros	\$66	0.22%	\$204	0.69%	-\$138	-68%
Gastos Financieros	(\$3,725)	-12.31%	(\$1,289)	-4.37%	-\$2,436	189%
Otros egresos fuera de la explotación	(\$30)	-0.10%	(\$30)	-0.10%	\$0	0%
Corrección monetaria	(\$1)	0.00%	(\$1)	0.00%	\$0	0%
Diferencias de cambio	\$312	1.03%	(\$322)	-1.09%	\$634	-197%
Resultado no operacional	(\$3,378)	-11.17%	(\$1,438)	-4.88%	-\$1,940	135%
RESULTADO ANTES DEL IMP. S/LA RENTA	\$3,309	10.94%	\$3,105	10.54%	\$204	7%
Impuesto sobre la renta	(\$866)	-2.86%	(\$847)	-2.87%	-\$19	2%
UTILIDAD CONSOLIDADA	\$2,443	8.08%	\$2,258	7.66%	\$185	8%
Interés minoritario	\$0	0.00%	\$0	0.00%		
UTILIDAD DEL EJERCICIO	\$2,443	8.08%	\$2,258	7.66%	\$185	8%

Fuente: Reporte años 2001/2002. Puerto San Antonio - Chile.

REPUBLICA DE CHILE
SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL S.A.
BALANCE GENERAL CONSOLIDADO DICIEMBRE 2002-DICIEMBRE 2001
EN MILES DE DOLARES

	AÑO 2002	ANALISIS VERTICAL	AÑO 2001	ANALISIS VERTICAL	ANALISIS HORIZONTAL	
					VARIACI. ABSOL.	VARIAC. %
ACTIVO						
ACTIVO CIRCULANTE						
Disponible	\$611	0.36%	\$385	0.24%	\$226	58.70%
Inversiones	\$1,451	0.86%	\$2,099	1.29%	(\$648)	-30.87%
Cuentas por cobrar	\$2,161	1.29%	\$1,533	0.94%	\$628	40.97%
Documentos por cobrar	\$969	0.58%	\$1,122	0.69%	(\$153)	-13.64%
Impuestos por cobrar	\$27	0.02%	\$19	0.01%	\$8	42.11%
Gastos Diferidos	\$353	0.21%	\$383	0.24%	(\$30)	-7.83%
Otros Activos Circulantes	\$4,149	2.47%	\$4,386	2.70%	(\$237)	-5.40%
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE	\$9,721	5.79%	\$9,927	6.12%	(\$206)	-2.08%
ACTIVO FIJO						
Maquinaria y equipos	\$28,442	16.95%	\$15,854	9.77%	\$12,588	79.40%
Otros activos fijos	\$10,690	6.37%	\$11,460	7.06%	(\$770)	-6.72%
Depreciación acumulada	(\$4,941)	-2.94%	(\$2,924)	-1.80%	(\$2,017)	68.98%
TOTAL ACTIVO FIJO NETO	\$34,191	20.37%	\$24,390	15.03%	\$9,801	40.18%
OTROS ACTIVOS						
Inversiones en otras sociedades	\$53	0.03%	\$53	0.03%	\$0	0.00%
Documentos a cobrar empresas relacionadas	\$0	0.00%	\$51	0.03%	(\$51)	-100.00%
Intangibles	\$132,111	78.71%	\$132,111	81.41%	\$0	0.00%
Amortización	(\$9,644)	-5.75%	(\$5,681)	-3.50%	(\$3,963)	69.76%
Otros	\$1,407	0.84%	\$1,430	0.88%	(\$23)	-1.61%
TOTAL OTROS ACTIVOS	\$123,927	73.84%	\$127,964	78.85%	(\$4,037)	-3.15%
TOTAL ACTIVOS	\$167,839	100.00%	\$162,281	100.00%	\$5,558	3.42%
PASIVO Y PATRIMONIO						
PASIVO A CORTO PLAZO						
Obligaciones con bancos e instituciones financieras	\$3	0.00%	\$265	0.16%	(\$262)	-98.87%
Cuentas por pagar	\$4,123	2.46%	\$2,676	1.65%	\$1,447	54.07%
Documentos por pagar	\$20,837	12.41%	\$20,552	12.66%	\$285	1.39%
Acreedores varios	\$26	0.02%	\$85	0.05%	(\$59)	-69.41%
Cuentas por pagar empresas relacionadas	\$3,225	1.92%	\$1,507	0.93%	\$1,718	114.00%
Provisiones	\$572	0.34%	\$536	0.33%	\$36	6.72%
Retenciones	\$179	0.11%	\$225	0.14%	(\$46)	-20.44%
Impuesto a la renta	\$21	0.01%	\$9	0.01%	\$12	133.33%
TOTAL PASIVO A CORTO PLAZO	\$28,986	17.27%	\$25,855	15.93%	\$3,131	12.11%
PASIVO A LARGO PLAZO						
Documentos por pagar	\$41,674	24.83%	\$61,657	37.99%	(\$19,983)	-32.41%
Documentos por pagar empresas relacionadas	\$54,000	32.17%	\$35,000	21.57%	\$19,000	54.29%
Provisiones	\$758	0.45%	\$525	0.32%	\$233	44.38%
Impuestos Diferidos	\$939	0.56%	\$200	0.12%	\$739	369.50%
TOTAL PASIVO A LARGO PLAZO	\$97,371	58.01%	\$97,382	60.01%	(\$11)	-0.01%
PATRIMONIO						
Capital pagado	\$33,700	20.08%	\$33,700	20.77%	\$0	0.00%
Otras reservas	(\$16)	-0.01%	(\$11)	-0.01%	(\$5)	45.45%
Utilidades Acumuladas	\$5,355	3.19%	\$3,097	1.91%	\$2,258	72.91%
Utilidad del ejercicio	\$2,443	1.46%	\$2,258	1.39%	\$185	8.19%
TOTAL PATRIMONIO	\$41,482	24.72%	\$39,044	24.06%	\$2,438	6.24%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	\$167,839	100.00%	\$162,281	100.00%	\$5,558	3.42%

Fuente: Reporte años 2002/2001. San Antonio Chile.

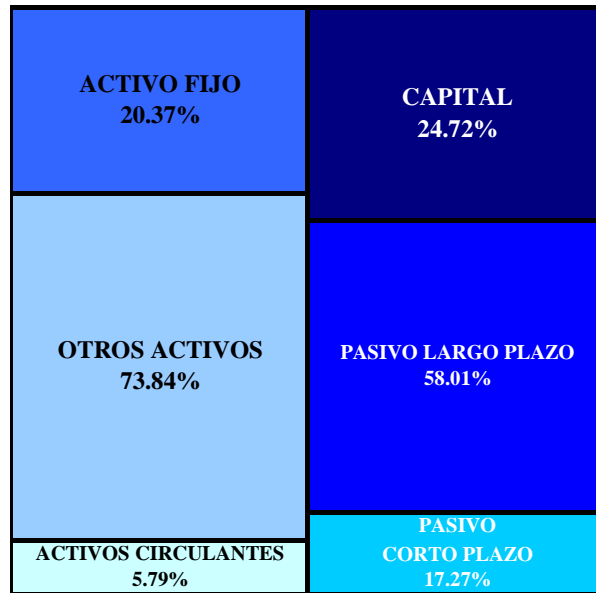
INDICES FINANCIEROS		2002	2001
LIQUIDEZ			
LIQUIDEZ CORRIENTE	$\frac{\text{ACTIVO CIRCULANTE}}{\text{PASIVO CIRCULANTE}}$	0.33	0.38
RAZON ACIDA	$\frac{\text{RECURSOS DISPONIBLES}}{\text{PASIVOS CIRCULANTES}}$	0.32	0.37
ENDEUDAMIENTO			
RAZON ENDEUDAMIENTO	$\frac{\text{PASIVOS CIRCULANTES}}{\text{PASIVO A LARGO PLAZO}}$	3.05	3.16
PROPORCION ENDEUDAMIENTO CORTO PLAZO	$\frac{\text{PASIVO A CORTO PLAZO}}{\text{PASIVO TOTAL}}$	0.23	0.21
PROPORCION ENDEUDAMIENTO LARGO PLAZO	$\frac{\text{PASIVO LARGO PLAZO}}{\text{PASIVO TOTAL}}$	0.77	0.79
COBERTURA GASTOS FINANCIEROS	$\frac{\text{INTERESES E IMPUESTOS}}{\text{GASTOS FINANCIEROS}}$	1.89	3.4
RENTABILIDAD			
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	$\frac{\text{UTILIDAD DEL EJERCICIO}}{\text{PATRIMONIO PROMEDIO}}$	0.06	0.06
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	$\frac{\text{UTILIDAD DEL EJERCICIO}}{\text{ACTIVOS PROMEDIOS}}$	0.01	0.01
RENDIMIENTOS ACTIVOS OPERACIONALES	$\frac{\text{RESULTADO OPERACIONAL EJERCICIO}}{\text{ACTIVOS OPERACIONALES}}$	0.23	0.17
UTILIDAD POR ACCION		1.48	1.37

Fuente: Reporte años 2002/2001. San Antonio Chile.

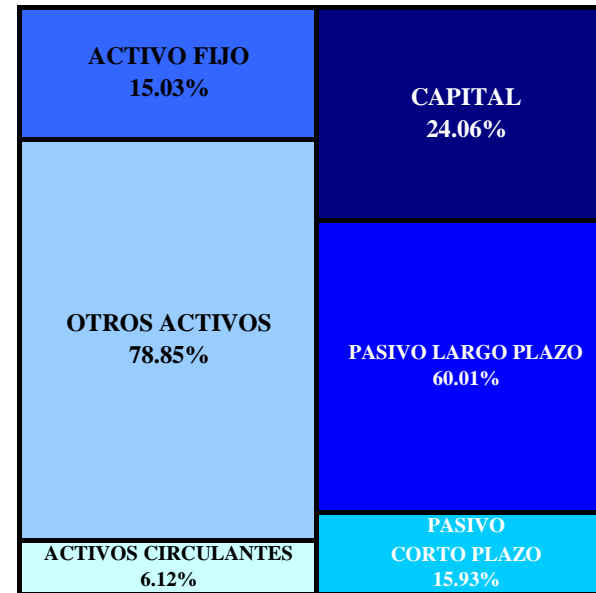
- * La liquidez corriente representa valores inferiores a 1, producto que gran parte de los fondos son destinados a inversiones en activo inmovilizado, manteniendo en el circulante solo los fondos necesarios para cubrir las necesidades de capital del trabajo.
- * El comportamiento de la razón ácida se fundamenta en los comentarios de la razón anterior.
- * En cuanto al índice de la razón de endeudamiento, se da por la baja del pasivo a largo plazo, todo acompañado con un mayor patrimonio producto de la capitalización de la utilidad del periodo anterior.
- * Sobre la rentabilidad del patrimonio y del activo, éstas se ha mantenido constantes debido a que los resultados finales de ambos periodos han sufrido una variación mínima en relación al patrimonio y activos promedios.
- * La utilidad por acción ha aumentado, producto que los resultados han aumentado con respecto a los del periodo 2001, y el número de acciones se han mantenido constantes.

REPUBLICA DE COSTA RICA
SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL, S.A.
ANALISIS DE SOLIDEZ
PERIODOS TERMINADOS 2002-2001

PERIODO 2002



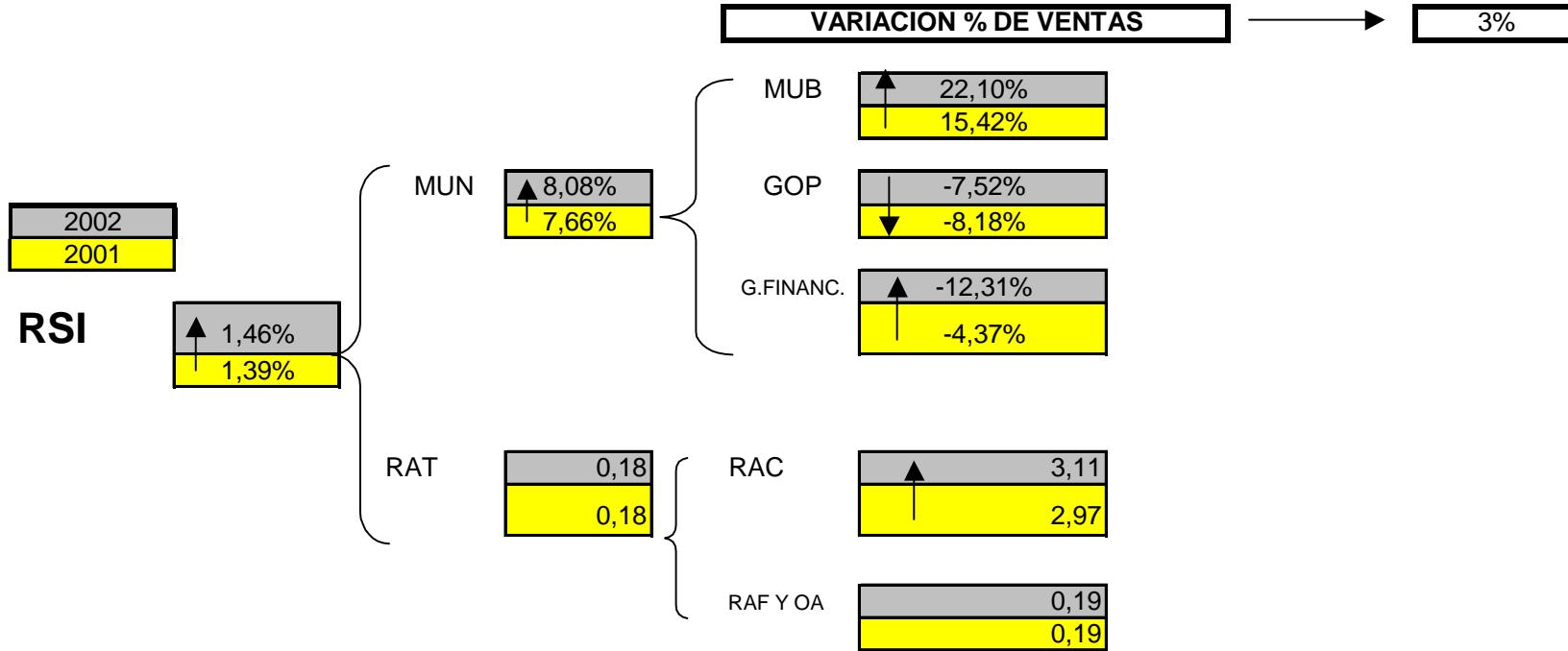
PERIODO 2001



- * Para el año 2002 se observa un incremento en el activo fijo, producto de las inversiones en adquisición de maquinaria, equipos e inversiones en Obras Civiles efectuadas en los sitios concesionados.
- * Dentro de la cuenta de otros activos, sobresale la cuenta de intangibles, que está representada por los derechos de concesión en el Puerto, que se van amortizando anualmente de una forma similar al comportamiento de la depreciación.
- * El capital tuvo un leve incremento para el 2002, producto de la emisión de 148 acciones para un valor total de \$3.700 millones.
- * Con respecto al respaldo de los activos fijos, los mismos presentan una adecuada solidez, ya que tienen un respaldo de patrimonio.
- * El único problema que potencialmente se puede presentar es una falta de liquidez, producto de la baja proporción de circulante para poder cubrir las deudas a corto plazo.

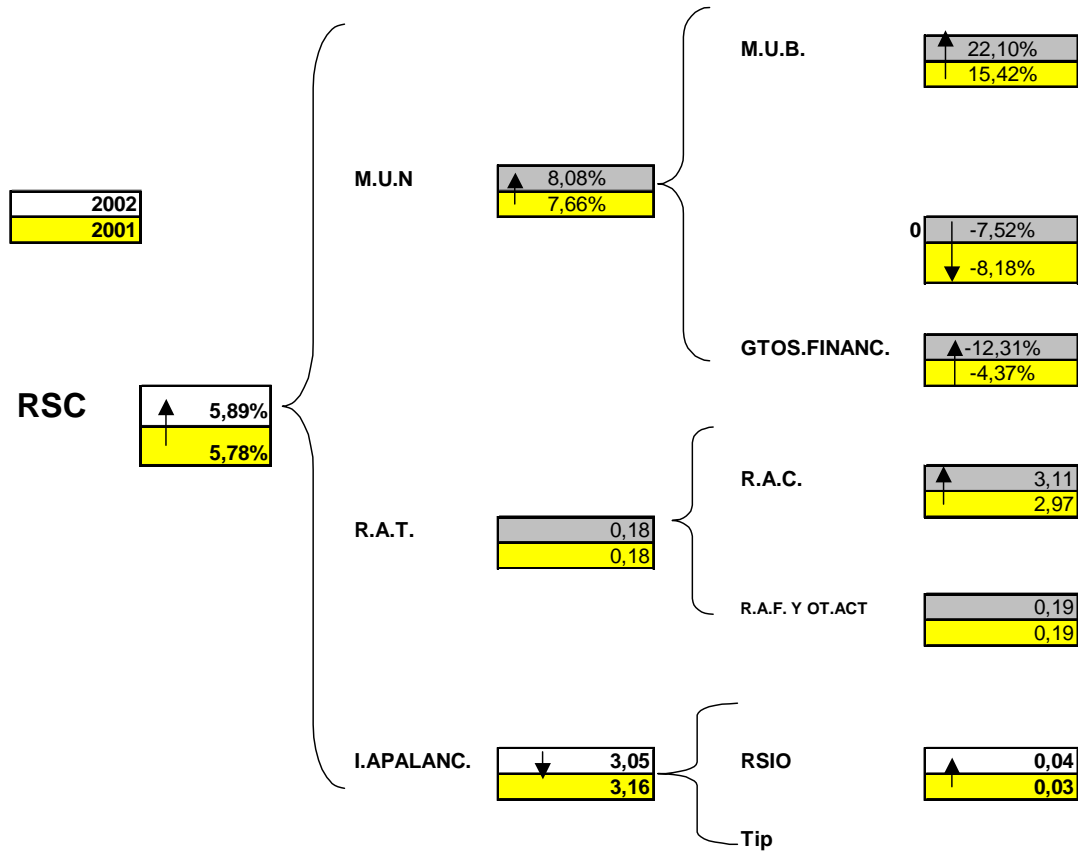
PUERTO DE SAN ANTONIO ANALISIS INTEGRAL PERIODOS 2002-2001

RENDIMIENTO SOBRE INVERSION
UTILIDAD NETA / ACTIVO TOTAL



**PUERTO DE SAN ANTONIO
ANALISIS INTEGRAL
PERIODOS 2002-2001**

RENDIMIENTO SOBRE CAPITAL
UTILIDAD NETA / PATRIMONIO



REPUBLICA DE CHILE
EMPRESA PORTUARIA VALPARAISO
ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADOS
EN MILES DE DOLARES

	AÑO 2002	ANALISIS VERTICAL	AÑO 2001	ANALISIS VERTICAL	ANALISIS HORIZONTAL	
					VARIACION ABSOLUTA	VARIACION PORCENTUAL
RESULTADO OPERACIONAL	\$6,228	44.46%	\$5,836	42.50%	\$391	7%
RESULTADO NO OPERACIONAL	\$3,128	22.33%	\$2,163	15.75%		
RESULTADO ANTES DEL IMP. S/LA	\$9,355	66.79%	\$8,000	58.25%	\$1,356	17%
IMPUESTO SOBRE LA RENTA	(\$4,651)	-33.21%	(\$5,734)	-41.75%	\$1,083	-19%
ITEMS EXTRAORDINARIOS	\$0	0.00%	\$4,104	29.88%	-\$4,104	-100%
UTILIDAD DEL EJERCICIO	\$14,006	100.00%	\$13,733	100.00%	\$273	2%

Fuente: Puerto Valparaíso. (Análisis Elaboración Propia)

- ▶ La utilidad del ejercicio refleja un crecimiento bajo, sin embargo, la inversión en otros activos efectuados por las empresas concesionarias tiene un promedio de 25% para los años 2002/2001.
- ▶ Los pasivos a largo plazo bajan LA exigibilidad de pagos y se refieren principalmente a inversiones en infraestructura.

**REPUBLICA DE
EMPRESA PORTUARIA VALPARAISO
BALANCE GENERAL CONSOLIDADO DICIEMBRE 2002-DICIEMBRE 2001
EN MILES DE DOLARES**

	AÑO 2002	ANALISIS	AÑO 2001	ANALISIS	ANALISIS HORIZONTAL	
		VERTICAL		VERTICAL	VARIAC.ABSOL.	VARIAC. %
ACTIVO						
ACTIVO CIRCULANTE	\$20,714.30	11.00%	\$26,278.29	12.95%	-\$5,563.99	-21%
ACTIVO FIJO	\$121,704.66	64.65%	\$124,053.20	61.16%	-\$2,348.54	-2%
OTROS ACTIVOS	\$45,825.21	24.34%	\$52,513.70	25.89%	-\$6,688.49	-13%
TOTAL ACTIVOS	\$188,244.17	100.00%	\$202,845.20	100.00%	-\$14,601.03	-7%
PASIVO Y PATRIMONIO						
PASIVO A CORTO PLAZO	\$16,126.70	8.57%	\$17,831.55	8.79%	-\$1,704.85	-10%
PASIVO A LARGO PLAZO	\$85,656.01	45.50%	\$103,256.72	50.90%	-\$17,600.71	-17%
TOTAL PATRIMONIO	\$86,461.46	45.93%	\$81,756.92	40.31%	\$4,704.54	6%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	\$188,244.17	100.00%	\$202,845.20	100.00%	-\$14,601.03	-7%

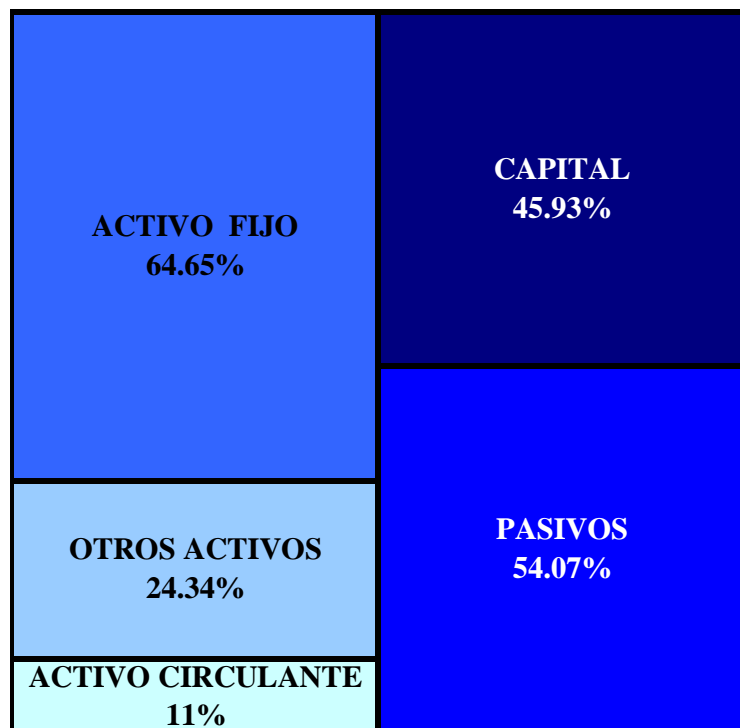
INDICADORES

	2002	2001	VARIACION	
INDICADOR DE LIQUIDEZ (VECES)	1.28	1.47	-0.19	-12.93%
DEUDA TOTAL / ACTIVO TOTAL (%)	54.10	59.70	-5.60	-9.38%
DEUDA TOTAL / PATRIMONIO (%)	117.70	148.10	-30.40	-20.53%
RATIO EFICIENCIA (RESULTADOS OPER/COSTO TOTAL)	58.80	57.60	1.20	2.08%
MARGEN UTIL.OPERAC. (RESULT.OPER./ING. DE EXPLOT)	37.00	36.50	0.50	1.37%

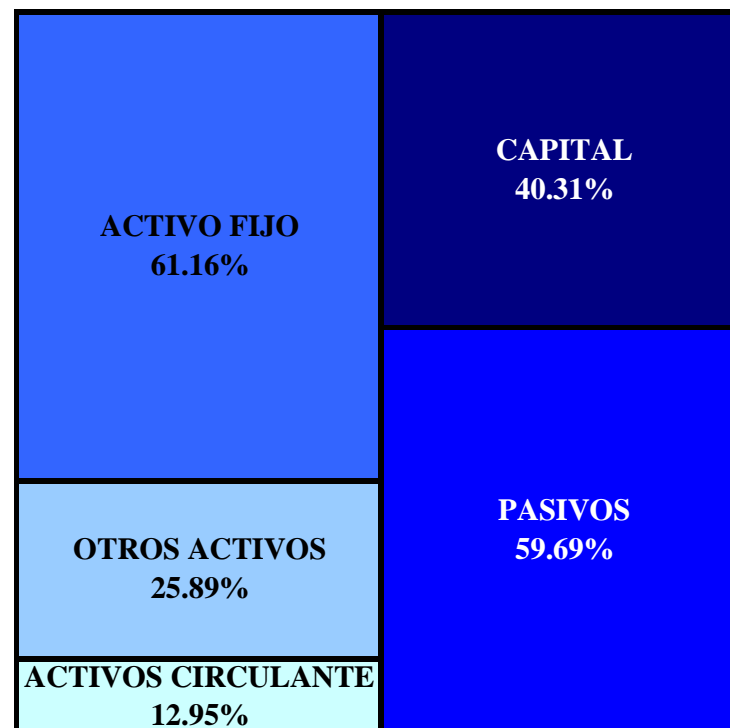
* Estos valores de liquidez representan que son satisfactorios, no obstante las inversiones en activos y los bajos fondos circulantes.

REPUBLICA DE CHILE
EMPRESA PORTUARIA VALPARAISO
ANALISIS DE SOLIDEZ
PERIODOS TERMINADOS 2002-2001

PERIODO 2002



PERIODO 2001

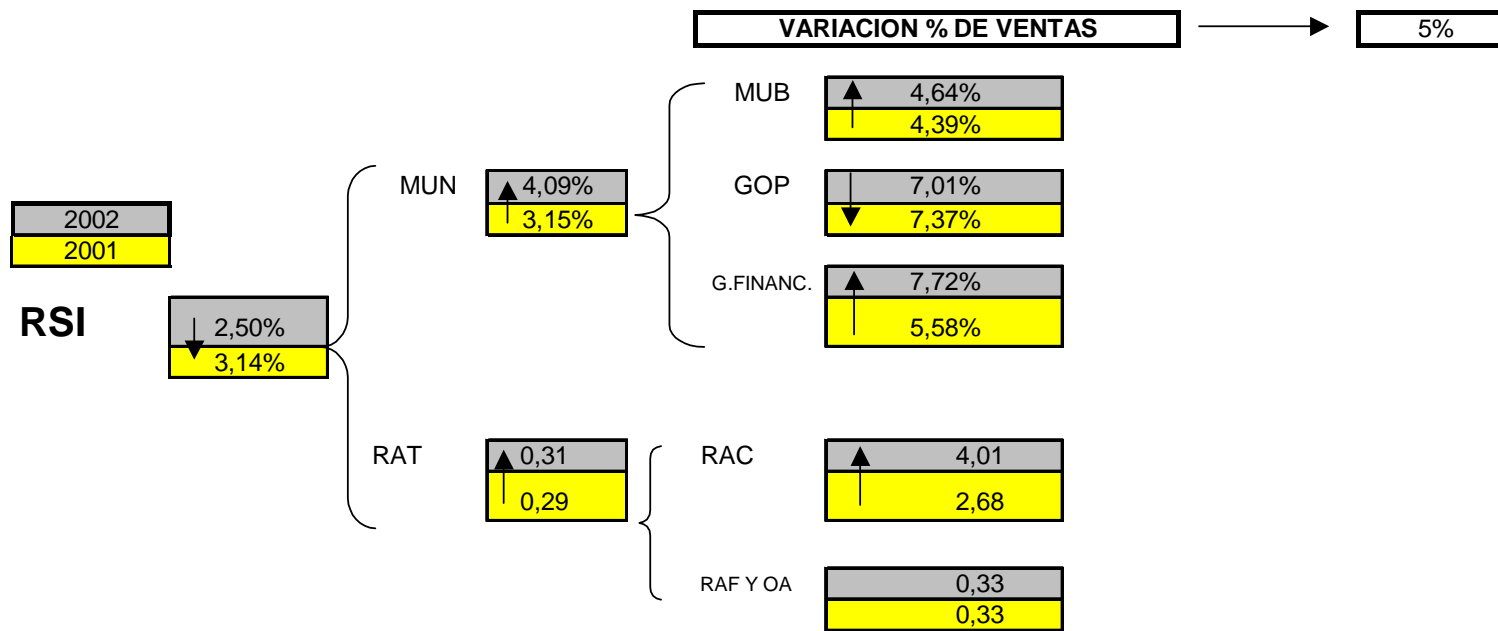


PUERTO DE VALPARAISO

ANALISIS INTEGRAL

PERIODOS 2002-2001

RENDIMIENTO SOBRE INVERSION
UTILIDAD NETA / ACTIVO TOTAL

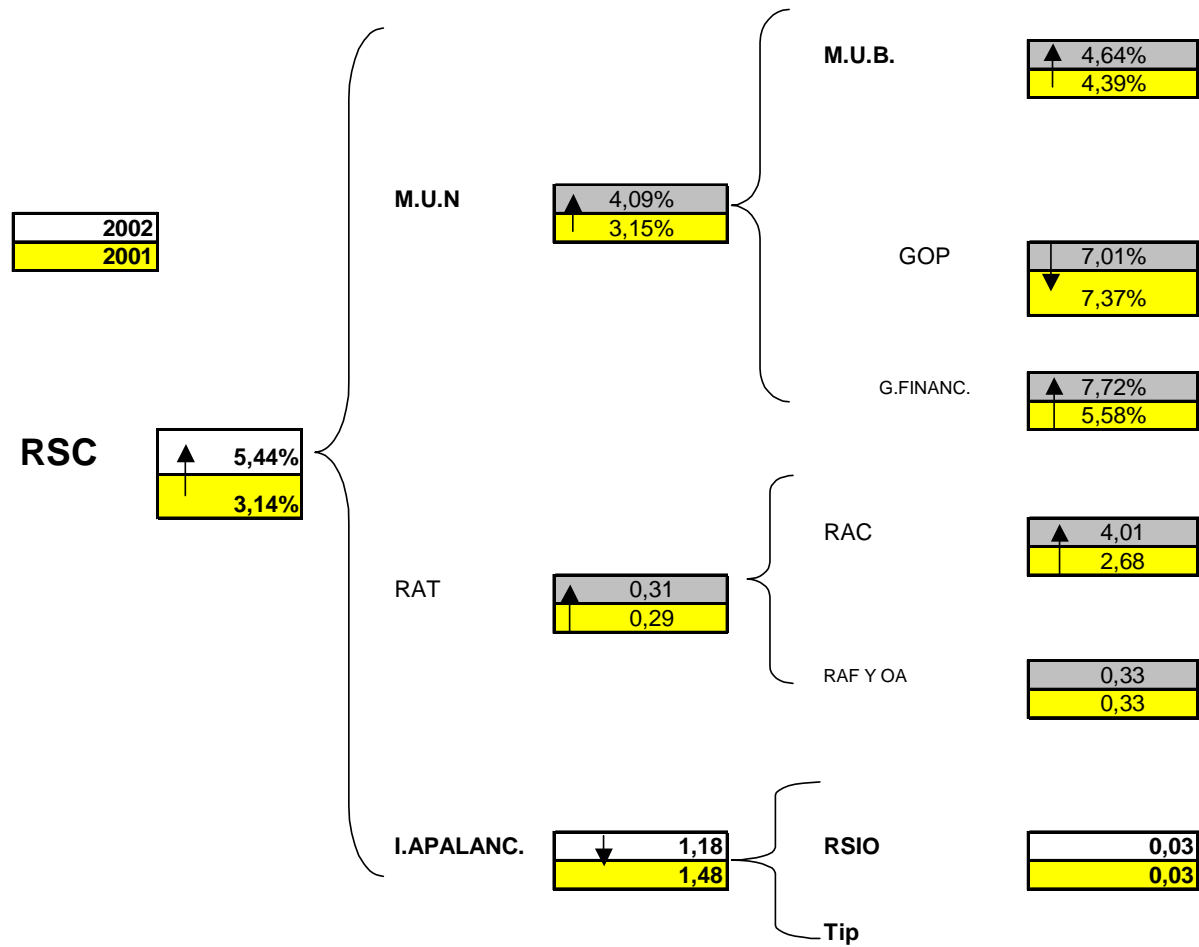


PUERTO DE VALPARAISO

ANALISIS INTEGRAL

PERIODOS 2002-2001

RENDIMIENTO SOBRE CAPITAL
UTILIDAD NETA / PATRIMONIO



REPUBLICA DE COSTA RICA
JUNTA DE ADMINISTRACION PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONOMICO DE LA VERTIENTE ATLANTICA (JAPDEVA)
ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADOS
EN MILLONES DE DOLARES

	AÑO 2002	ANALISIS VERTICAL	AÑO 2001	ANALISIS VERTICAL	ANALISIS HORIZONTAL	
					VARIACION ABSOLUTA	VARIACION PORCENTUAL
INGRESOS						
Servicios a las naves	\$16.59	49.98%	¢ 14	47.71%	¢ 3	18%
Servicio a la carga	\$4.47	13.45%	¢ 4	14.48%	¢ 0	5%
Servicios especiales	\$10.78	32.48%	¢ 10	34.26%	¢ 1	7%
Otros productos	\$1.36	4.10%	¢ 1	3.55%	¢ 0	30%
TOTAL INGRESOS DE OPERACIÓN	\$33.20	100.00%	¢ 29	100.00%	¢ 4	13%
GASTOS DE OPERACIÓN						
Remuneraciones personales	\$18.80	56.62%	¢ 16	54.47%	¢ 3	18%
Contribuciones patronales	\$4.41	13.28%	¢ 4	12.26%	¢ 1	22%
Reparaciones y Mantenimiento	\$1.13	3.39%	¢ 1	2.46%	¢ 0	56%
Consumo de materiales	\$1.21	3.63%	¢ 1	4.26%	¢ (0)	-3%
Servicios de transporte y flete	\$1.40	4.23%	¢ 1	3.55%	¢ 0	35%
Servicios de operación	\$1.31	3.95%	¢ 1	4.21%	¢ 0	6%
Gastos de Administración	\$0.77	2.31%	¢ 1	2.74%	¢ (0)	-5%
Gastos especiales de Administración	\$0.45	1.36%	¢ 0	1.64%	¢ (0)	-6%
Aportes y transferencias	\$4.71	14.20%	¢ 2	8.04%	¢ 2	100%
Depreciaciones	\$1.99	5.98%	¢ 2	6.01%	¢ 0	13%
TOTAL DE GASTOS DE OPERACIÓN	\$36.18	108.96%	¢ 29	99.65%	¢ 7	24%
UTILIDAD DE OPERACIÓN	-\$2.97	-8.96%	¢ 0	0.35%	¢ (3)	-2959%
OTROS INGRESOS						
Ingresos financieros	\$0.63	1.90%	¢ 1	4.36%	¢ (1)	-51%
Ingresos indirectos	\$0.11	0.33%	¢ 0	0.06%	¢ 0	541%
TOTAL OTROS INGRESOS	\$0.74	2.23%	¢ 1	4.42%	¢ (1)	-43%
OTROS GASTOS						
Gastos Financieros	\$0.15	0.45%	¢ 0	0.23%	¢ 0	126%
Ingresos Indirectos	\$0.55	1.66%	¢ 1	2.33%	¢ (0)	-19%
TOTAL OTROS GASTOS	\$0.70	2.11%	¢ 1	2.55%	¢ (0)	-6%
UTILIDAD NETA DEL PERIODO	-\$2.93	-8.84%	¢ 1	2.22%	¢ (4)	-551%
MENOS RESERVA PARA INVERSIONE	\$0.00	0.00%	¢ 1	2.22%	¢ (1)	-100%
UTILIDAD GRAVABLE	\$0.00	0.00%	¢ -	0.00%		

Entre 2002/2001:

- Es importante notar el aumento de los gastos de operación en 24%.
- Los ingresos crecen en 13%.
- Los otros ingresos también sufren una caída en 43%
- La utilidad neta se transforma en pérdidas de 54%.

REPUBLICA DE COSTA RICA

JUNTA DE ADMINISTRACION PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONOMICO DE LA VERTIENTE ATLANTICA (JAPDEVA)

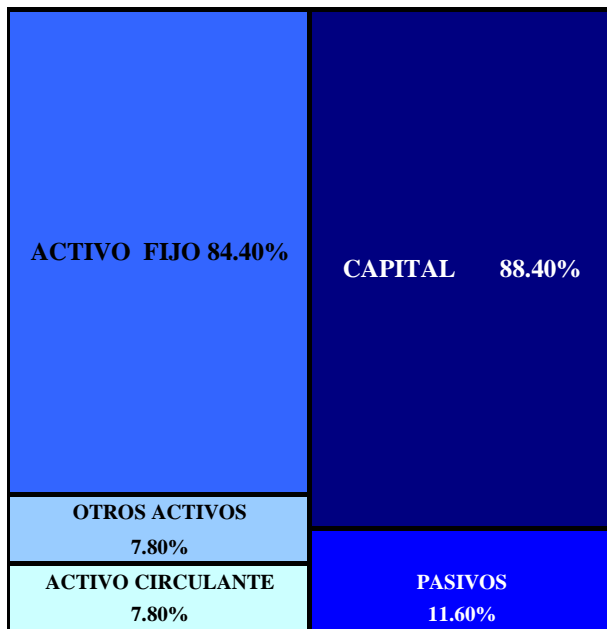
BALANCE DE SITUACION CONSOLIDADO

EN MILLONES DE DOLARES

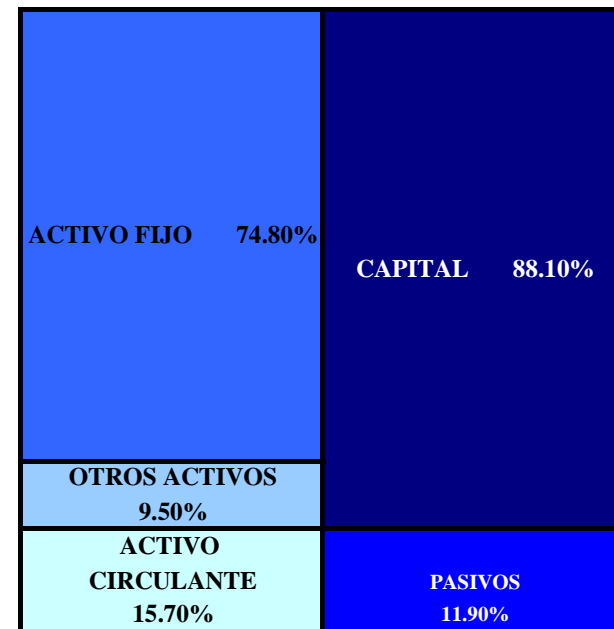
DESCRIPCION CUENTAS	AÑO 2002	ANALISIS VERTICAL	AÑO 2001	ANALISIS VERTICAL	ANALISIS HORIZONTAL	
					VARIAC.ABSOL	VARIAC. %
ACTIVO						
ACTIVO CIRCULANTE						
Caja y bancos	\$3.97	2.64%	\$3.18	1.95%	¢0.79	24.83%
Inversiones en valores corto plazo	\$3.25	2.16%	\$5.74	3.52%	(¢2.49)	-43.34%
Cuentas por cobrar	\$0.35	0.23%	\$0.25	0.15%	¢0.10	42.29%
Materiales y suministros	\$3.34	2.22%	\$11.89	7.30%	(¢8.55)	-71.90%
Inventarios en Transito	\$0.88	0.58%	\$4.55	2.79%	(¢3.67)	-80.73%
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE	\$11.79	7.83%	\$25.60	15.71%	(¢13.81)	-53.95%
ACTIVO FIJO NETO						
Terrenos	\$2.09	1.39%	\$2.05	1.26%	¢0.04	2.01%
Instalaciones y equipo	\$25.85	17.18%	\$25.29	15.52%	¢0.56	2.21%
Activos en custodia	\$91.28	60.66%	\$92.20	56.59%	(¢0.91)	-0.99%
Activos en proceso de construcción	\$7.78	5.17%	\$2.39	1.47%	¢5.39	225.66%
TOTAL ACTIVO FIJO	\$127.00	84.40%	\$121.92	74.84%	¢5.08	4.17%
OTROS ACTIVOS						
Inversiones en valores L.P.	\$0.01	0.01%	\$0.01	0.01%	¢0.00	0.00%
Credito Impuesto de la Renta	\$0.06	0.04%	\$0.03	0.02%	¢0.03	126.73%
Documentos por cobrar	\$0.18	0.12%	\$0.18	0.11%	¢0.01	4.42%
Préstamos aprobados	\$9.13	6.07%	\$12.80	7.86%	(¢3.67)	-28.67%
Cuentas por cobrar varias	\$2.25	1.49%	\$2.36	1.45%	(¢0.11)	-4.69%
Inventarios obsoletos	\$0.01	0.01%	\$0.01	0.01%	¢0.00	0.00%
Activos diferidos	\$0.11	0.07%	\$0.07	0.04%	¢0.04	52.92%
(Reserva para incobrables)	(\$0.06)	-0.04%	(\$0.07)	-0.04%	¢0.01	-11.38%
TOTAL OTROS ACTIVOS	\$11.69	7.77%	\$15.38	9.44%	(¢3.69)	-24.02%
TOTAL ACTIVO	\$150.48	100.00%	\$162.91	100.00%	(¢12.43)	-7.63%
PASIVO						
PASIVO CIRCULANTE						
Remuneraciones personales	\$0.07	0.05%	\$0.00	0.00%	¢0.07	5680.00%
Retenciones y contribuciones	\$1.81	1.20%	\$0.91	0.00%	¢0.90	98.35%
Cuentas por pagar	\$1.25	0.83%	\$1.36	0.00%	(¢0.11)	-8.11%
Obligaciones s/pedidos en tránsito	\$0.02	0.01%	\$4.21	0.01%	(¢4.19)	-99.61%
Depósitos por servicios	\$0.19	0.12%	\$0.18	0.00%	¢0.00	1.35%
TOTAL PASIVO CIRCULANTE	\$3.33	2.21%	\$6.66	0.01%	(¢3.33)	-49.99%
PASIVO A LARGO PLAZO						
OBLIGACIONES A LARGO PLAZO	\$14.19	9.43%	\$12.80	0.02%	¢1.39	10.84%
TOTAL PASIVO	\$17.52	11.64%	\$19.46	0.03%	(¢1.94)	-9.98%
PATRIMONIO						
Capital aportado	\$2.01	1.34%	\$2.01	0.00%	¢0.00	0.00%
Superavit sobre activos	\$104.56	69.48%	\$112.16	0.17%	(¢7.60)	-6.77%
Reservas para Inversiones	\$29.32	19.49%	\$28.63	0.04%	¢0.70	2.44%
Reserva / Pérdida	(\$2.93)	-1.95%	\$0.65	0.00%	(¢3.58)	-550.65%
TOTAL PATRIMONIO	\$132.96	88.36%	\$143.44	0.22%	(¢10.48)	-7.31%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	\$150.48	100.00%	\$162.91	0.25%	(¢12.43)	-7.63%

REPUBLICA DE COSTA RICA
J.A.P.D.E.V.A.
ANALISIS DE SOLIDEZ
PERIODOS TERMINADOS 2002-2001

PERIODO 2002



PERIODO 2001



5.1.1.1.2 PUERTOS DE COSTA RICA

COMENTARIOS:

- ▲ La estructura financiera durante el año 2002 ha decaído respecto a la del año 2001. Aún así, mantiene un adecuado equilibrio en el uso de las fuentes y empleos, debido a que se observa una concordancia y armonía de los niveles de liquidez de las inversiones con el carácter exigible de las fuentes de recursos. Es decir, las inversiones poco líquidas son financiadas con fuentes de baja exigibilidad y los empleos de alta liquidez se cubren con fuentes más exigibles. En la medida en que las inversiones líquidas se financien, en proporciones significativas, con fuentes poco exigibles, se fortalece la solidez de la estructura del balance general. En consecuencia, JAPDEVA presenta una estructura financiera bastante razonable y sólida. Lo anterior, por cuanto se observa un respaldo adecuado del activo fijo (100%), cuya baja liquidez se encuentra en equilibrio con la poca exigibilidad de su fuente de financiamiento (patrimonio). Por su parte, el activo circulante está cubierto sustancialmente con deuda a largo plazo (59,5%) y pasivo circulante (100%).

- ▲ La solidez expresada en términos de un activo fijo implica a la vez una falta de inversión a largo y corto plazo, lo cual tiene un bajo activo circulante (liquidez). El puerto en términos financieros se va deteriorando y su nivel de gestión, infraestructura y operaciones comienza a alcanzar parámetros de menos eficiencia para el comercio internacional y su productividad en los puertos.

REPUBLICA DE COSTA RICA

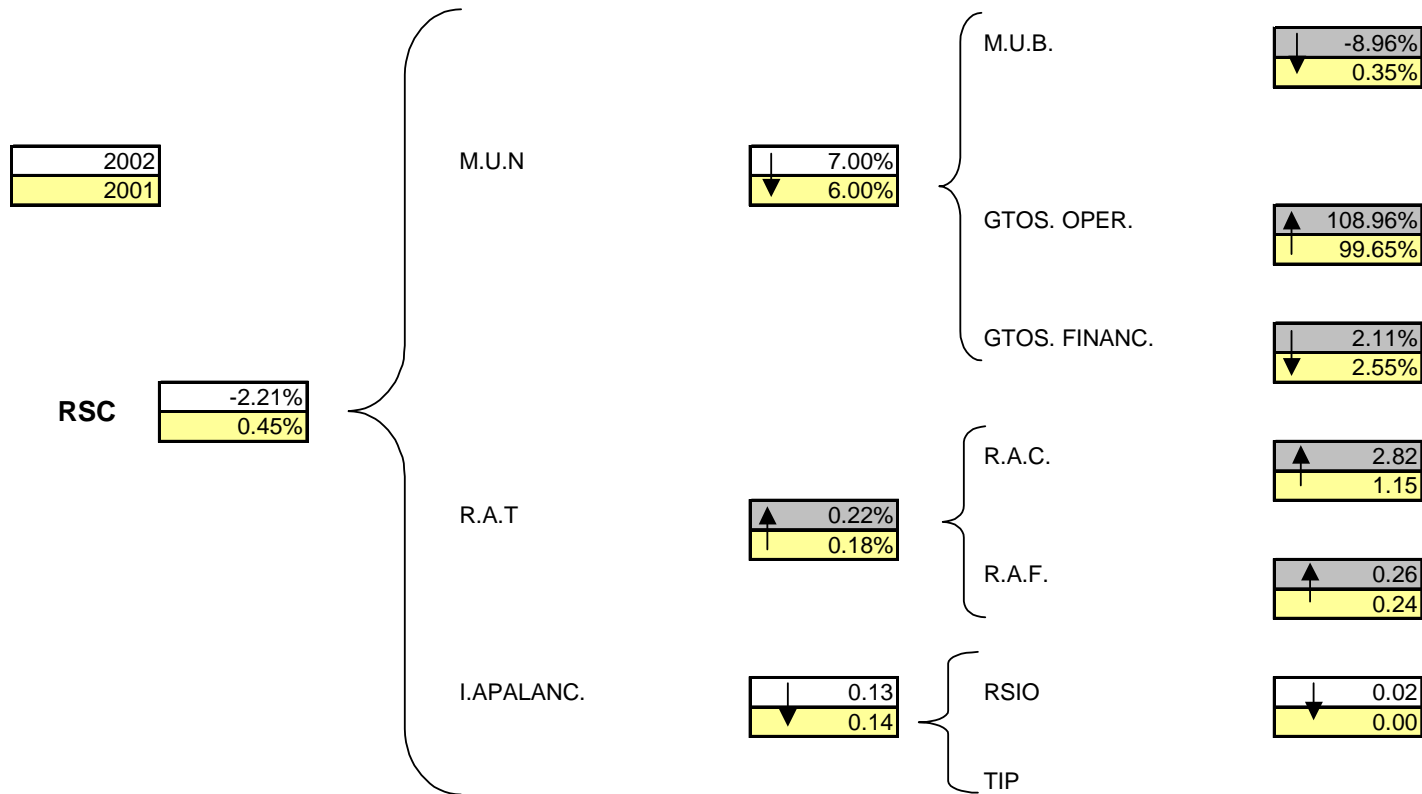
JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE DEL ATLÁNTICO (JAPDEVA)

RAZONES FINANCIERAS

<u>RAZONES FINANCIERAS</u>			
<u>LIQUIDEZ</u>		<u>2002</u>	<u>2001</u>
-RAZON CIRCULANTE			
ACTIVO CIRCULANTE-DESEMBOLSO CR.CHINO	¢	4,103	¢ 10,240
PASIVO CIRCULANTE	¢	1,332	¢ 2,664
Número de veces		3.08	3.84
Tomando en cuenta un límite mínimo de 2 veces, se considera aceptable el resultado, sin embargo es importante recalcar que dicho índice es decreciente para el año 2002, respecto al 2001			
- RAZON DE DEUDA :			
PASIVO TOTAL	¢	7,008	¢ 7,785
ACTIVO TOTAL	¢	60,192	¢ 65,162
Porcentualmente		11.64%	11.95%
Para este índice es de esperar que la institución tenga un endeudamiento máximo del 33% , por lo que los resultados obtenidos son satisfactorios			
- RAZON DE ENDEUDAMIENTO			
PASIVO TOTAL	¢	7,008	¢ 7,785
PATRIMONIO	¢	53,184	¢ 57,378
Porcentualmente		13.18%	13.57%
La relación que expresa este índice refleja que la institución mantiene una baja proporción de financiamiento externo.			

RENTABILIDAD		2002	2001
-MARGEN DE UTILIDAD NETA SOBRE INGRESOS TOTALES			
UTILIDAD NETA	¢	(1,174)	¢ 260
INGRESOS TOTALES	¢	13,577	¢ 12,259
Porcentualmente		-8.64%	2.12%
<p>El margen de utilidad neta sobre los ingresos totales decayò en forma significativa 10,7 puntos porcentuales, por lo que se puede preveer resultados crçiticos para el año 2003, sobre todo si se analizan las perspectivas que proyecta el Banco Central respecto al desequilibrio fiscal interno y la situación económica mundial</p>			
-MARGEN DE UTILIDAD NETA SOBRE INGRESOS DE OPERACIÓN			
UTILIDAD NETA	¢	(1,189)	¢ 42
INGRESOS DE OPERACIÓN	¢	13,280	¢ 11,741
Porcentualmente		-8.96%	0.35%
<p>Para el año 2001, este margen fue del 0,4% y para el 2002 cae a -9,0%, el más bajo de la última década. Por ello, al igual que la razón anterior se espera que para el año 2003, se agrave la situación aún más.</p>			
<p>En general se puede agregar que una empresa o institución que produce bajo nivel de rentabilidad de acuerdo con otras opciones de mercado no podrá mantenerse por mucho tiempo en actividad.</p> <p>Los bajos rendimientos se justifican cuando hay expectativas de crecimiento y ganancias futuras, o por aspectos de naturaleza estratégica, sin embargo, una rentabilidad permanentemente con tendencias decrecientes y sin justificaciones razonables terminará por extinguir la empresa.</p>			

JAPDEVA
ANALISIS INTEGRAL
PERIODOS 2002-2001
 RENDIMIENTOS SOBRE CAPITAL
 UTILIDAD NETA / PATRIOMONIO



COMPARACION DE INDICES ENTRE LOS DIFERENTES PUERTOS

TENDENCIA DE LOS INDICES	ADMINISTRACION JAPDEVA		PUERTO DE SAN ANTONIO		PUERTO DE VALPARAISO	
	AÑO 2002	AÑO 2001	AÑO 2002	AÑO 2001	AÑO 2002	AÑO 2001
RENDIMIENTO SOBRE INVERSION (RSI)	-1,95%	0,40%	1,46%	1,39%	2,50%	3,14%
RENDIMIENTO SOBRE CAPITAL (RSC)	-2,21%	0,45%	5,89%	5,78%	5,44%	3,14%
RENDIMIENTO SOBRE INVERSION DE OPERACIÓN (RSIO)	-0,02%	0,00%	0,04%	0,03%	0,03%	0,03%
ROTACION DEL ACTIVO TOTAL (RAT)	0,22	0,18	0,18	0,18	0,31	0,29
MARGEN DE UTILIDAD NETA (MUN)	-8,84	2,22	8,08	7,66	4,09	3,15
INDICE DE APALANCAMIENTO (IP)	0,13	0,14	3,05	3,16	1,18	1,48

Fuente: Elaboración Propia

5.2 ANÁLISIS DE GESTIÓN EN EFICIENCIA DE INFRAESTRUCTURA

Esta investigación ha propuesto un segundo análisis a través de otro.

5.2.1 INDICADOR DE EFICIENCIA EN INFRAESTRUCTURA (IEI)

El **IEI** indicador de eficiencia en infraestructura, será investigado a la luz de efectos operacionales en otros conceptos dependientes tales como: manipulación de carga en puertos versus tiempos de espera de naves en puertos; ambos parámetros son de gran importancia en el transporte marítimo y la operación marítimo-portuaria. El análisis instrumental de estas variables nos lleva a incluir otras como: carga a transportar, capacidad de buques, entre otros, los cuales determinaron un modelo matemático que explica la importancia de la infraestructura en los puertos, caracterizada y medida por variables linealmente dependientes, que afirman la determinación de nuestra variable dependiente.

$$\boxed{\text{Eficiencia Portuaria: IEP} \propto \text{IEI}}$$

5.2.2 EFICIENCIA PORTUARIA Y LA IMPORTANCIA DEL TIEMPO DE ESTADIA EN PUERTOS PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Es parte del sentido común entender que es beneficioso, en términos de costos y rendimientos, el aumentar la velocidad de manipulación de carga en los puertos, lo cual incide directamente en los indicadores de eficiencia portuaria (IEP), diseñados en esta investigación; sin embargo, el problema es: ¿Cómo demostrarlo?

Las mayores dificultades que se le presentan al investigador, son encontrar ciertas relaciones, que reducidas a una fórmula o ecuación, permitan configurar un cierto modelo matemático, que nos permita la aplicación de algoritmos u otras herramientas que entreguen certezas y resultados. Además, debemos demostrar de manera rigurosa y exacta, que un aumento en la velocidad de manipulación de carga, se traduce en un beneficio, expresable en cualquier unidad adecuada: toneladas adicionales de carga (para carga a

granel), TEUS (para carga contenedorizada), porcentaje de rentabilidad (sobre las inversiones) o simplemente, utilidades de operación.

Siempre es conveniente en estos casos, recurrir a bases físicas y/o matemáticas que nos deben llevar inequívocamente a diseñar las relaciones o ecuaciones, que con fundamentos nos darán el punto de partida de lo que queremos medir, evaluar, investigar y proponer.

Estos procedimientos, serán desarrollados inicialmente al asumir ciertas restricciones para entregar un modelo general, cuya ventaja está en poder comprender la dinámica del movimiento de naves y la atención de puertos; además de extender el conocimiento que se quiere compartir, para que éste sea un vehículo en la búsqueda de soluciones alternativas.

Por lo demás, lo que aquí se mostrará, es de aplicación general en el ámbito del transporte. Es igualmente aplicable y valedero al transporte aéreo, marítimo o terrestre, y por supuesto, como en este caso, a las operaciones portuarias.

5.2.3 FACTORES BÁSICOS DEL TRANSPORTE Y LA CONSTRUCCIÓN DE UN MODELO MATEMÁTICO PARA DEFINIR LA EFICIENCIA PORTUARIA.

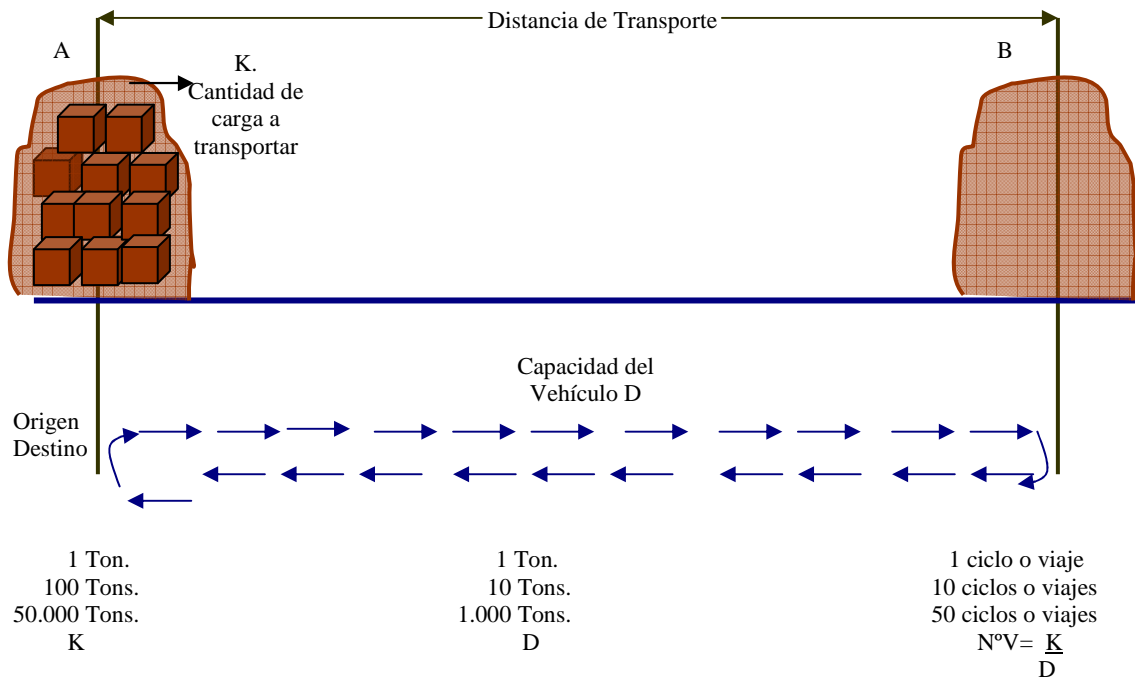
Las variables que se utilizarán en el modelo matemático, para definir la eficiencia portuaria, las describimos a continuación:

Siglas Utilizadas	Significado de la Variable del Modelo Matemático
NV =	Número de viajes.
K =	Cantidad de carga a transportar.
D =	Cantidad de carga del buque.
Nva =	Número de viajes anuales (ida y retorno).
Ka =	Cantidad de carga transportable en un año y en ambos sentidos.
D =	Capacidad útil de carga del buque.
Tv =	Tiempo ocupado por un buque en un viaje completo (ida y retorno).
TPV =	Tiempo empleado por la nave en su operación de puertos.
TNV =	Tiempo empleado por la nave en la navegación desde el zarpe a la llegada al puerto de retorno.
Ta =	Tiempo de actividad
KMV =	Tonelaje operado en puerto (carga más descarga)
VM =	Velocidad de manipulación

Tres, son los elementos principales que aparecen e intervienen en todo proceso de transporte (asumiremos el transporte marítimo):

- ▶ *La cantidad de carga a transportar:* en cargas de distinto origen y composición (granel, granel líquido o contenedores, entre otras).
- ▶ *La distancia que deberá recorrer la nave:* con la carga a transportar: (tráficos de comercio, líneas comerciales).
- ▶ *La capacidad del vehículo utilizado en la operación:* diferentes diseños de naves (multipropósitos MPCS, frigoríficos, graneleros, multitanques petroleros, entre otros).

Figura 2



Si la cantidad de carga que debe transportarse, es igual a la capacidad de la nave utilizada, el transporte se hará de una sola vez. Pero como suele suceder, la capacidad de la nave, puede transportar solamente una fracción de la cantidad de carga, será necesario efectuar varias veces la operación o ciclo, a fin de completar el transporte del total de ella.

En cada ciclo de transporte (ida y retorno), o round trip (viaje redondo), el buque o medio de transporte, tomará de acuerdo con su capacidad, una porción de la carga en el

punto de origen; recorrerá con ella la distancia hasta el punto de destino; dejará allí dicha carga y retornará vacío al punto de origen, para iniciar un nuevo ciclo o viaje.

Este aspecto recurrente, repetitivo o cíclico, es característico de todo proceso de transporte. Por ejemplos se mencionaran algunas acciones cotidianas:

- El hombre compra y lleva el pan desde la pulpería a su casa.
- El furgón refrigerado lleva la fruta desde la finca en Guanacaste al puerto de embarque que es Caldera.
- El avión lleva los pasajeros desde San José a Miami.
- La nave lleva miles de toneladas de petróleo, desde puerto Cabello, Venezuela a puerto Limón, Costa Rica.

El número de ciclos, o viajes redondos, necesarios para efectuar el transporte, está dado; (véase figura 2) por la relación entre la cantidad de carga a transportar, y el tamaño o capacidad del vehículo utilizado en la operación, según la relación:

$$\text{Número de ciclos o viajes} = \frac{\text{Cantidad de carga a transportar}}{\text{Capacidad del vehículo empleado}}$$

NV = numero de viajes

K = cantidad de carga a transportar

D = capacidad del buque

y reemplazando por los símbolos usados en la figura 1, se obtiene una primera relación:

$$NV = \frac{K}{D} \quad (\text{transporte con carga en una dirección})$$

En el transporte marítimo entre dos puertos, el regreso vacío al puerto de origen, no es usual, salvo en el transporte de petróleo. Generalmente, el buque de carga que trabaja en una línea o tráfico, carga y descarga en ambos extremos del viaje; no obstante que las cantidades de carga a transportar en ambos sentidos puedan ser diferentes.

Para acotar nuestro diseño, asumiremos las siguientes restricciones:

- Que se dispone de carga ilimitada.
- Que el buque esté a plena capacidad de carga (full carga) en ambos sentidos.

Entonces el buque transporta D_1 toneladas en un sentido y D_2 toneladas en el retorno, o sea, que en un viaje redondo (A-B-A) conduce, o transporta:

Pero $D_1 = D_2$ entonces,

$2 D$ toneladas, modificando la ecuación a:

$$NVa = \frac{Ka}{2 D} \quad (1)$$

Se estimara un período, de un año de actividad nominal en 355 días, y se dejan así 10 días de inactividad, por si la nave requiere ciertas reparaciones o si, según la planificación, debe entrar a dique por carena (proceso de limpieza del casco de la nave) u otros tratamientos de pintura; por ese motivo, se asigna a las iniciales de nuestras variables el sufijo “a” (anual o anuales), que identifica esta consideración; por lo tanto, éstos deben leerse como sigue:

- NVa** : número de viajes anuales (ida y retorno).
Ka : cantidad de carga transportable en un año y en ambos sentidos.
D : capacidad útil de carga del buque.

5.2.4 EL FACTOR TIEMPO EN LA OPERACION PORTUARIA

Orientando la búsqueda de relaciones a nuestro objetivo, que finalmente es la medición del tiempo de espera de los buques y su incidencia en la eficiencia portuaria, analizaremos el factor tiempo en la operación portuaria.

Como definición, estos procesos de transporte requieren de tiempo para su ejecución:

- Tiempo para cargar en el puerto de origen;
- tiempo para recorrer la distancia de transporte;

- ▶ tiempo para descargar y cargar nuevamente en el puerto de destino;
- ▶ y tiempo para regresar al puerto inicial o de retorno, con lo cual se completa el ciclo o viaje.

El tiempo ocupado en la ejecución de un viaje completo, estará compuesto por la suma del tiempo en puertos por viaje y del tiempo de navegación por viaje, medidos en días y expresado en la siguiente relación:

$$\mathbf{TV = TPV + TNV} \qquad \mathbf{días} \qquad \mathbf{(2)}$$

TV: Tiempo ocupado por un buque en un viaje completo (ida y retorno).

TPV: Tiempo empleado por la nave en su operación de puertos.

TNV: Tiempo empleado por la nave en la navegación desde el zarpe a la llegada al puerto de retorno.

El tiempo que se dispone anualmente para la realización de los viajes, y que fue explicado con anterioridad, se ha estimado en 355 días, y fue denominado “Ta” (tiempo de actividad).

Si dividimos este tiempo disponible para viajes “Ta”, por el tiempo ocupado en la ejecución de un viaje “TV”, obtendremos el número de viajes “NVa” que puede efectuar un buque en un año de actividad.

$$\mathbf{NVa = \frac{Ta}{Tv}} \qquad \mathbf{(3)}$$

y reemplazando Tv según la ecuación (2) nos queda:

$$\mathbf{NVa = \frac{Ta/}{TPV + TNV}} \qquad \mathbf{(4)}$$

pero según nuestra ecuación (1) que vimos al comienzo, también:

$$\mathbf{NVa = \frac{Ka/}{2 D}}$$

(1)

por lo tanto:

$$\frac{Ta/}{TPV + TNV} = \frac{Ka/}{2 D}$$

y despejando “Ka” en la igualdad anterior obtenemos:

$$Ka = \frac{2 D * Ta}{TPV + TNV} \text{ toneladas}$$

(5)

ecuación que relaciona la cantidad anual de carga transportable “Ka”, con el tiempo de estadía en puertos “TPV”.

5.2.5 ANÁLISIS DEL TIEMPO DE ESTADIA DE NAVES EN PUERTOS Y LA VELOCIDAD DE MANIPULACION DE CARGA.

El tiempo de permanencia o estadía en puertos, en cada viaje, y que se ha denominado “TPV”, representa el tiempo (expresado en días) que permanece el buque en los puertos, durante un viaje completo o circular. Se mide, generalmente, desde el momento del fondeo o maniobra de atraque del buque, hasta el instante del zarpe.

Según lo anterior, es muy importante no confundir TPV, tiempo de permanencia del buque en puerto, con el tiempo ocupado por el buque, en las faenas propias de carga y descarga.

Si asumimos que durante la operación de un viaje con ida y retorno, todo lo que se carga a bordo en el puerto de origen, debe ser descargado en el puerto de destino, se conseguirá que el tonelaje manipulado (cargado + descargado) por viaje, será siempre el doble del tonelaje transportado “KV” en ese viaje, o sea:

$$KMV = 2 KV \quad \text{expresados en toneladas} \\ KMV = \text{tonelaje operado en puerto (carga más descarga)} \quad (6)$$

La velocidad de manipulación, (de acuerdo con la física mecánica $v=d/t$) de la carga, será equivalente entonces, al total del tonelaje manipulado durante el viaje “KMV” por día de estadía en puertos del buque, y que puede expresarse por la relación:

$$VM = \frac{KMV}{TPV}$$

VM = Velocidad de manipulación de los puertos y su unidad estará expresada en

Toneladas / día

(7)

despejando de la ecuación anterior el tiempo en puertos por viaje “TPV” se obtiene:

$$TPV = \frac{KMV}{VM}$$

días (8)

Ahora, si se reemplaza “TPV” en la ecuación (5) que fue desarrollada anteriormente se tiene :

$$Ka = \frac{2 D * Ta}{TPV + TNV}$$

En toneladas (5)

Finalmente se obtiene:

$$Ka = \frac{2 D * Ta}{\frac{KMV + TNV}{VM}}$$

En toneladas (9)

Esta última relación nos permite conocer, asociar y medir, cómo varía la cantidad de carga transportable por la línea, anualmente - “Ka” - al variar la velocidad de manipulación de carga VM en los puertos de la línea o compañía naviera.

5.2.6 SENSIBILIZACIÓN DEL MODELO

Para sensibilizar el efecto que existe entre tiempos de espera en puerto (Eficiencia Portuaria, IEP) y velocidad de manipulación de la carga, para diseñar una flota optima de buques en el transporte de carga, a continuación, esta investigación demostrará mediante un ejemplo real o caso concreto, sobre la experiencia del "shipping" en el transporte de carga comercial, con tráficos de línea específicos y medidos por tonelajes de transporte embarcado.

Se considera que la carga embarcada representa 40% del tráfico que actualmente se ejecuta entre un puerto hipotético de la Costa Este de Centroamérica (Ejemplo: puerto Limón-Moín) y el golfo en la Costa Atlántica de Norteamérica, (puerto Manatee, Tampa Florida), el cual, para nuestros fines, está reducido o concentrado a dos puertos.

CUADRO NO.15 INFORMACIÓN BASE DEL MODELO

Variable de Operación Marítima	Siglas	Información Real de cada Variable
Tiempo activo de operación de cada nave	Ta :	355 días
Capacidad útil de carga de cada nave	D :	5.448 toneladas por metro cúbico
Cantidad de carga manipulada por nave	KMV :	21.792 toneladas
Tiempo de navegación por viaje completo	TNV :	17 días
Número de buques en la línea (flota)	N :	6 buques

Fuente: Elaboración propia. Información del Departamento de Shipping de Del Monte Fresh Produce Inc.

Se quiere averiguar e investigar como se va a comportar la variable “Ka”, la cantidad de carga, transportable en un año por nave, y su influencia en una flota de 6 buques, cuando varía la velocidad promedio de manipulación de carga en los puertos de la línea.

Para efectuar un análisis paramétrico, se considera una variación en la velocidad de manipulación de cargas que va: desde 500 t/días a 1.500 t/día, en tramos de 100 t/día.

Desarrollo:

Utilizaremos el desarrollo de la ecuación (9):

$$K_a = \frac{2D * T_a}{\frac{KMV + TNV}{VM}}$$

Toneladas (9)

Al evaluar las ecuaciones con los datos conocidos , queda como sigue:

$$K_a = \frac{355 (2) * 5.448}{\frac{21.792 + 17}{VM}}$$

Toneladas

$$K_a = \frac{3,868.080}{\frac{21.792 + 17}{VM}}$$

Toneladas.

Esta última relación puede ser presentada matricialmente (forma tabular) para el análisis, de forma que facilite la comprensión, nos proporciona las siguientes cifras:

CUADRO NO.16 SIMULACIÓN 1: VELOCIDAD DE MANIPULACIÓN DE CARGA VARIABLE.

Velocidad de manipulación VM: t/d (toneladas/días)	Numerador de la ecuación	Tiempo de viaje $\frac{21.992 + 17}{VM}$ (días)	Tonelaje anual de 1 buque (toneladas)	Tonelaje Transportable en flota de 6 buques (toneladas)
500	3.868.080	60,58	63.847	383.079
600	3.868.080	53,32	72.545	435.268
700	3.868.080	48,13	80.365	482.190
800	3.868.080	44,24	87.434	524.604
900	3.868.080	41,21	93.855	563.130
1000	3.868.080	38,79	99.713	598.280
1100	3.868.080	36,81	105.080	630.478
1200	3.868.080	35,16	110.014	660.082
1300	3.868.080	33,76	114.565	687.392
1400	3.868.080	32,57	118.778	712.666
1500	3.868.080	31,53	122.687	736.123

Fuente: Elaboración propia.

Puede observarse, la tremenda influencia que ejerce la velocidad de manipulación de carga “VM”, sobre el tonelaje anual transportable “Ka”.

Basta que aumente la velocidad de manipulación de carga “VM” de 500 t/d a 800 t/d, para que el tonelaje anual transportable por la línea, suba de 383.079 toneladas a 524.604 toneladas anuales o sea, un aumento de 141.525 toneladas anuales, que si suponemos a una tarifa de *\$70/T; representaría un aumento en los ingresos de la línea de \$9,906.750.

* Tipo de moneda utilizada: dólares americanos.

5.2.7 ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD CON CARGA LIMITADA

En el análisis de sensibilidad anterior, se ha demostrado la influencia de la velocidad de manipulación de carga, VM, en el tráfico naviero o línea. Sin embargo, en este caso se ha considerado que la carga en ambos puertos extremos de la línea, está a disposición y en forma ilimitada; para efectos de estudio.

La carga ilimitada, es un caso particular en el negocio naviero y existe o se presenta generalmente en el transporte de productos únicos transportables (mono-productos), tales como minerales y petróleo, entre otros. Pero normalmente ocurre en un solo tramo del viaje, casi nunca sucede en el retorno, y menos en el transporte de carga general y comercial, en buques de línea.

Las variaciones en la disponibilidad de carga general, son del orden de 20%, (esto quiere decir, que desde la venta del flete marítimo al embarque como tal o también entre temporadas, o períodos anuales) y obedecen generalmente, a variaciones estacionales, políticas o de competencia.

No obstante las variaciones explicadas, siempre va a convenir trabajar las operaciones de carga y descarga en las naves, a la mayor velocidad posible.

El armador actual y sus tripulaciones (shipmanagement) no consideran adaptarse a planificaciones de operación abordo, según la estacionalidad de los países, puertos u otros intermediarios en la cadena de servicios marítimos. Por ello, trabajan de corrido en los puertos en épocas de baja y abundancia de carga y se trata de eliminar el sobre tiempo en los trabajos, lo cual incluye, evitar maniobras en fines de semana, especialmente en puertos de países del Primer Mundo.

Cuando el flujo de carga disponible para el transporte en el tráfico, es aproximadamente constante –carga limitada- el aumento en la velocidad de manipulación de carga, puede conducir a otra apreciable economía.

5.2.8 DISEÑO DE UNA FLOTA DE BUQUES Y SU RELACIÓN CON LA VELOCIDAD DE MANIPULACIÓN DE CARGA

El aumento en la velocidad de manipulación de carga en el tráfico, puede optimizar los costos de operación de una compañía naviera vía eliminación de buques una flota, sin que esto modifique el tonelaje anual que las naves están transportando. O sea, se podría simular el transporte de igual cantidad de carga, pero ahora, con una menor cantidad de buques.

Al desarrollar la expresión “Ka”, tonelaje transportable, y extenderla al uso de 3, 4, ó 5 naves, se obtiene el siguiente cuadro comparativo:

CUADRO NO.17 SIMULACIÓN 2: COMPARACIÓN DE TONELAJE TRANSPORTADO

Velocidad de manipulación VM (toneladas/días)	Tonelaje anual transportable para 3 buques “Ka” (toneladas)	Tonelaje anual transportable para 4 buques “Ka” (toneladas)	Tonelaje anual transportable para 5 buques “Ka” (toneladas)
500	191.541	255.388	319.235
600	217.635	290.180	362.725
700	241.095	321.640	401.825
800	262.302	349.736	437.170
900	281.565	375.420	469.275
1000	299.139	398.852	498.565
1100	315.240	420.320	525.400
1200	330.042	440.056	550.070
1300	343.695	458.260	572.825
1400	356.334	475.112	593.890
1500	368.061	490.748	613.435

Fuente: Elaboración propia.

Obsérvense los tonelajes remarcados, que representan alrededor de 320.000 toneladas de carga transportables anualmente. Este transporte podemos ejecutarlo, con 3, 4 ó 5 buques, según sea la velocidad de manipulación de carga en los puertos (de carga y retorno) que atienden la línea, como se muestra en el cuadro siguiente:

CUADRO NO. 18 SIMULACIÓN 3: ENTRE FLOTA Y VELOCIDAD DE MANIPULACIÓN DE CARGA.

Número de buques requeridos en la flota "N"	Velocidad de manipulación de carga "VM"	Cantidad de carga transportable anualmente "Ka"
3 buques	1.100 t/día	315.240 toneladas
4 buques	700 t/día	321.640 toneladas
5 buques	500 t/día	319.236 toneladas

Fuente: Elaboración propia.

CUADRO NO. 19 SIMULACIÓN 4: ENTRE FLOTA Y VELOCIDAD DE MANIPULACIÓN DE CARGA.

Número de buques requeridos en la flota "N"	Velocidad de manipulación de carga "VM"	Cantidad de carga transportable anualmente "Ka"
3 buques	1.500 t/día	368.061 toneladas
4 buques	900 t/día	375.420 toneladas
5 buques	600 t/día	362.725 toneladas

Fuente: Elaboración propia.

Estos fenómenos pueden apreciarse en el figura 1 que se muestra a continuación:

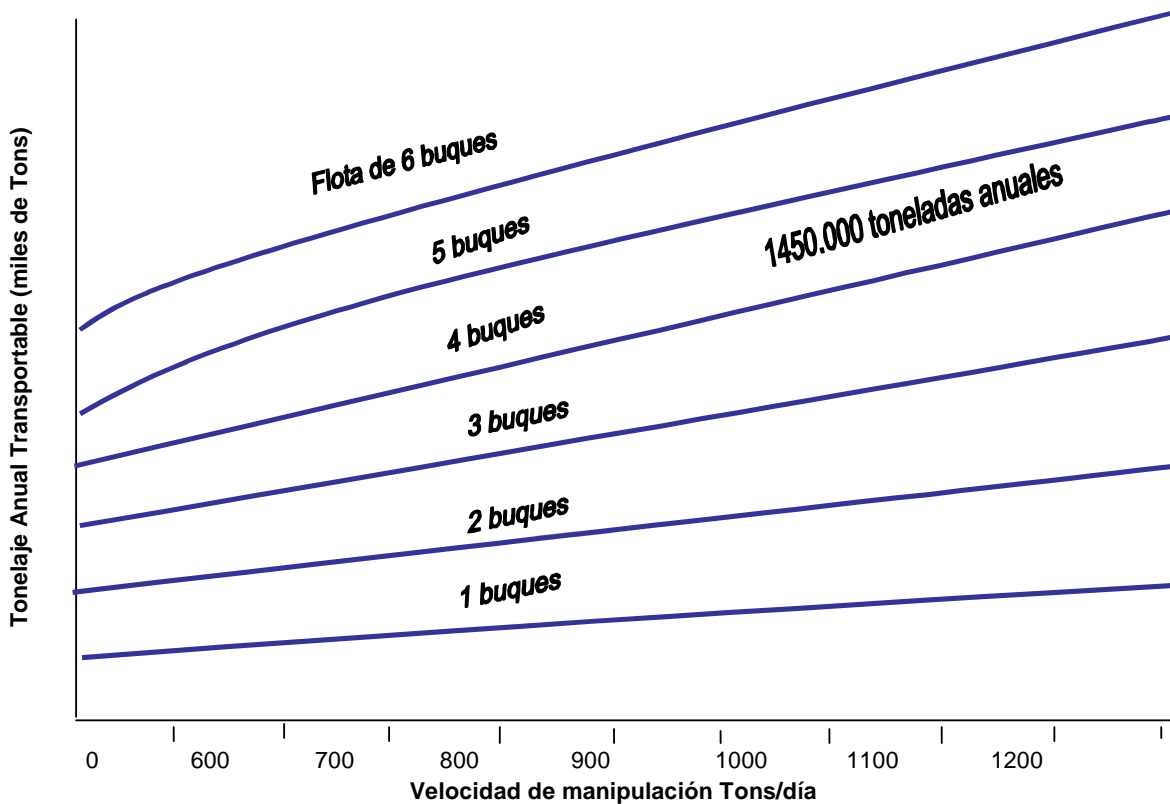


Figura 1: Variación en el número de buques de la flota, al variar la velocidad de manipulación de carga en la línea.

Se ha trazado una línea segmentada horizontal, que representa 450.000 toneladas de carga transportable por año. Al interceptar con verticales, los puntos donde esas líneas horizontalmente cortan las curvas paramétricas, de 6, 5 y 4 buques, obtenemos las respectivas velocidades de manipulación de carga, VM, requeridas para transportar esas 450.000 toneladas de carga.

El transporte de ese tonelaje, podemos hacerlo, según las alternativas siguientes:

CUADRO NO.20 RESULTADO DE SIMULACIÓN Y ANÁLISIS DE FLOTA

<u>Número de buques requeridos "N"</u>	<u>Velocidad de manipulación de carga "VM"</u> t/día
6 buques	630
5 buques	840
4 buques	1.250

Si consideremos que el costo diario de una nave (del tonelaje indicado) es \$5,000 dólares promedio; la eliminación de un buque vendría a representar un impacto económico

en ahorros de \$1,800.000 dólares anuales, sin alterar, ni modificar, las otras variables tales como:

- ▀ el tonelaje transportable por la línea,
- ▀ el tamaño de las otras naves de la flota .

5.2.9 ANÁLISIS ADICIONALES PARA EL ÍNDICE DE EFICIENCIA DE INFRAESTRUCTURA

En razón de las utilidades que resultan finalmente, aumentar la velocidad de manipulación de la carga en la operación de los puertos (VM), es que se deduce de este análisis que VM es un factor de alta importancia en el contexto de la operación y administración marítimo-portuaria.

La responsabilidad de optimizar la velocidad de manipulación de carga en los puertos, es una tarea que comparten a diario: armadores navieros (dueños de buques, departamentos de marina mercante, administradores de personal naviero), usuarios (agentes de naves, exportadores e importadores, agentes de carga, forwarders entre otros) y la administración portuaria (estibadores, administración y servicios).

Desarrollando lo anterior:

- ▀ Requiere una continua innovación tecnológica, de la infraestructura de los puertos para obtener un **IEI** alto y competitivo.
- ▀ Requiere, un aumento conjunto en la velocidad de actuación de los engranajes marítimos y terrestres en la cadena del transporte.
- ▀ Requiere una programación anticipada del naviero para sus faenas de carga y descarga.
- ▀ Requiere acelerar la movilización y traslado de mercaderías dentro de los recintos portuarios.
- ▀ Requiere simplificar la documentación y facilitar el aforo por parte de las autoridades aduaneras y hace indispensable, la disponibilidad oportuna, de infraestructura

(montacargas, elevadores, grúas, carros y camiones), para el fácil despeje de los sitios de carga y descarga.

Otro factor importante a señalar es el tiempo (horas, días) que el puerto trabaja habitualmente, y en esto se deben considerar las festividades particulares de cada país, área, o ciudad.

Si la nave, aunque permanece en puerto, durante una semana –o sea 168 horas - y no trabaja, por decisión propia o por decisión del puerto, más de 40 horas semanales, entonces se obtiene un bajo rendimiento en los tiempos de espera de la nave, que afecta gravemente la productividad de las operaciones portuarias y la rentabilidad del "shipping" u operación marítima.

Para el caso planteado, las 40 horas de trabajo, de tiempo productivo, representan apenas 24% del tiempo de estadía en puerto. O sea 76% en tiempo esta perdido o es inútil.

Si la velocidad de manipulación en las 40 horas que el buque trabajó hubiese sido, por ejemplo de 30 t/hora o sea 1,200 toneladas en 7 días estadía ($VM = 171.4$ t/día)

Contrapartida de lo anterior, si el buque hubiese trabajado en forma continua las 168 horas que tenía disponibles, habría manipulado 5,040 toneladas en esos 7 días o sea, una velocidad de manipulación de $VM = 720$ t/día.

Un aumento en los rendimientos con la magnitud de este caso provoca un alto impacto en los costos navieros. Puertos que trabajen 24 horas 365 días al año, tendrán buenos resultados y será un polo de atracción de los usuarios del sistema marítimo-portuario.

Entonces, la evaluación de resultados en los factores presentados por el investigador demuestra que existe una excelente oportunidad para inducir los cambios necesarios que logren el aumento en la productividad y la capacidad de nuestros puertos.

Particularmente, los cambios necesarios apuntan a optimizar la eficiencia portuaria (IEP), mediante la operación del puerto Limón-Moín, con una alta tecnología traducida en

infraestructura (IEI), capaz de atender buques de diferentes especialidades, con altos rendimientos en la velocidad de manipulación de cargas y contenedores; reduzca el tiempo de espera y eleve el interés de compañías globales, de transporte u operadores de transporte multimodal para el uso de este puerto.

5.3 ANÁLISIS DE GESTIÓN OPERACIONAL

5.3.1 INDICADOR DE GESTIÓN OPERACIONAL (IGO)

5.3.1.1 INTRODUCCIÓN

Esta investigación ha considerado implementar un Índice de Gestión Operacional (IGO) el cual se compone de una gran variedad de indicadores que tradicionalmente emplean los puertos en la actualidad. Estos indicadores son empleados en cálculos estadísticos de cada puerto, y tienen un uso indiscriminado, que va de lo meramente estadístico a lo político. Estos índices tradicionales no están regulados y obedecen a parámetros de operación marítimo-portuario; tal es el caso de uso de remolcadores, tiempos de trabajo en naves, tasas de ocupación en puertos de atraques, entre otros.

En este estudio se han seleccionado aquellos indicadores que mejor ayuden a determinar una gestión operacional que, a juicio del investigador a la vez son representativos de la operación portuaria.

Estos indicadores se analizaron comparándose en cada caso los puertos de Limón-Moín y el de San Antonio en Chile (PORTSAI).

Para puerto Limón-Moín se han interpretado los indicadores sin discriminación, tipos de muelles y cargas, pero en el caso de puerto San Antonio se han reducido a la operación total del sur, frentes de atraque, sin detallar los diferentes operadores portuarios que tiene este puerto, debido a su proceso de concesiones.

Es importante considerar que en puerto Limón-Moín, existe una división por características de servicio.

Puerto Limón concentra una importante actividad en la atención de naves convencionales, portacontenedores, Roll-On, Roll Off y buques creceros y deja a puerto Moín los servicios para naves frigoríficas, petroleras, gaseros y graneleros.

En ambos puertos es posible tener servicios multipropósitos, lo que resulta un buen complemento de operaciones.

Para el caso de puerto San Antonio, sólo los frentes de atraque de PANUL están especializados en graneles líquidos y secos; todos los otros pueden efectuar operaciones multipropósito, lo cual involucra todo tipo de naves y cargas disponibles por los usuarios.

5.3.2 INDICADOR: NAVES ATENDIDAS EN PUERTO.

CUADRO No 21. NAVES ATENDIDAS EN PUERTO LIMÓN-MOÍN

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	432	378	380	350	277
Frigorífico	734	620	549	528	591
Portacontenedores	675	811	714	653	693
Roll-On Roll-Off	230	181	231	233	268
Granel sólido	37	23	3	12	18
Granel líquido	47	67	65	57	52
Petrolero	56	55	49	51	41
Gases	25	27	28	35	49
Crucero	91	75	67	82	112
Otros	---	6	---	4	---
GENERAL	2327	2243	2086	2005	2101

Fuente: Japdeva

CUADRO No.22 NAVES ATENDIDAS EN PORTSAI

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	65	38	71	94	90
Frigorífico	210	178	205	225	230
Portacontenedores	695	515	712	905	1173
Roll-On Roll-Off	101	95	115	168	170
Granel sólido	38	32	45	51	54
Granel líquido	3	8	12	18	16
Petrolero	31	22	41	44	45
Gases	13	14	21	25	25
Otros	4	15	27	28	30
GENERAL	1160	917	1249	1558	1833

FUENTE: PUERTO SAN ANTONIO (PORTSAI)

En puerto Limón-Moín, para el año 2002 existe un claro repunte en la cantidad de naves atendidas, entre las que destacan naves frigoríficas, portacontenedores y cruceros, que aportan una cuota importante al turismo nacional. Sin embargo, lo anterior al nivel de naves frigoríficas y portacontenedores, aún no se alcanza el número de naves atendidas en 1998 y en Roll On Roll Off, se observa una discreta continuidad, lo cual deriva de la importación de automóviles y la baja de las tasas de importación en este rubro.

La información que entregan ambos puertos puede ser comparada a la luz de los siguientes hechos:

- ▲ Inversión con infraestructura.
- ▲ Procesos de concesiones.
- ▲ Proyecciones económicas del país.

Las adquisición de una nueva grúa pórtica a puerto Limón-Moín, optimizó los rendimientos de trabajo, pero no mejoró sustantivamente el uso del frente de atraque, debido a:

- ▲ Alta tarifa en el uso de grúa (comparado con otros puertos).
- ▲ El manejo u operación de carga comercial es inferior a la exportación la cual es operada en Moín.
- ▲ Días festivos de Costa Rica durante el año.

Si tomamos como base el año 2000, puerto Limón-Moín, tiene que afrontar 4% menos de naves, atendidas en el 2001 y un repunte en el 2002 de 0.71%, leve crecimiento comparado a 1998, en que se experimento más de 10% de aumento en naves atendidas.

PORTSAI⁷³ ha incrementado la cantidad de buques atendidos desde el año en que se licitan los frentes de atraque (2000), con aumento en el año 2001 de 19.83% y 31.9% en el 2002; a la vez, este último año comparado a 1998 año en que PORTSAI estaba en manos del Estado; ha existido un aumento de naves atendidas de 36.7%, lo que confirma que una de las causas de este repunte es la excelencia de los servicios.

Es importante señalar que cuantitativamente puerto Limón-Moín ha atendido una mayor cantidad de buques, como lo expresan los cuadros estadísticos.

Otro punto que es importante señalar es que, en PORTSAI, existe una cantidad mayor de frentes de atraque, que son especializados en atención de buques y cargas.

⁷³ **PORTSAI:** denominación abreviada de Puerto de San Antonio Chile. Este puerto, ubicado a 120 km de Santiago de Chile (aproximadamente, hoy lidera la transferencia de carga en los puertos internacionales de Chile y cuya eficiencia está basada en un modelo de concesiones del tipo mono operador portuario.

Ejemplo: 2 muelles para granel sólido y líquido.
 1 muelle petrolero.
 2 muelles de buques multipropósitos.
 y otros exclusivos para contenedores
 (no existe muelle para cruceros)

Se observa que, a diferencia de puerto Limón-Moín, (PORTSAI), este puerto es de preferencia usado para contenedores, sean estos secos o refrigerados.

Las naves convencionales tienden a disminuir y aquellos frigoríficos se están reemplazando por contenedores refrigerados.

La captura de nuevas líneas navieras, por ende las naves atendidas, se incrementa por la comercialización y mercadeo que ejercen las empresas que concesionaron los frentes de atraque.

PORTSAI, una vez concesionada, define un uso exclusivamente comercial, pero los frentes de atraque aumentan rendimiento y bajan tarifas.

Las proyecciones de Chile en el comercio internacional son mayores que en Costa Rica, por cuanto tiene libre acceso al Asia Pacífico, Comunidad Económica Europea y USA.

5.3.3 INDICADOR: TASAS DE OCUPACIÓN POR PUESTO DE ATRAQUE.

CUADRO No. 23 TASAS DE OCUPACIÓN POR PUESTO DE ATRAQUE (PROMEDIO DEL PERIODO, EN PORCENTAJE)

Puesto de Servicio	1998	1999	2000	2001	2002
Puesto 2-1	41	40	33	19	32
Puesto 3-1	15	17	14	12	39
Puesto 4-1	68	64	63	55	73
Puesto 4-3	65	69	69	62	71
Limón	47	47	45	37	49
Puesto 5-1	59	59	55	52	56
Puesto 5-3	75	75	60	62	69
Puesto 5-4	75	68	62	58	62
Puesto 5-5	72	71	61	56	58
Moín	70	68	60	57	61
GENERAL	59	58	52	47	55

FUENTE: JAPDEVA

CUADRO No. 24 TASA DE OCUPACIÓN POR PUERTO DE ATRAQUE. PORTSAI (PUERTO SAN ANTONIO Y CONCESIONES) PROMEDIO DEL PERIODO EN PUERTOS.

Puesto de Servicio	1998	1999	2000	2001	2002
<u>Concesión STI</u>					
Sitio 1	40	38	65	85	88
Sitio 2	25	15	40	55	64
Sitio 3	42	35	45	50	65
<u>Concesión ESPIGON⁷⁴</u>					
Sitios 4-5	10	14	45	51	55
Sitios 6-7	15	11	29	41	52
Sitio 9	5	0	20	30	48
<u>Concesión PANUL⁷⁵</u>					
Sitio 8	20	18	29	41	59
GENERAL	22	19	39	50	62

FUENTE: PUERTO SAN ANTONIO (PORTSAI)

⁷⁴ **ESPIGON:** denominación propia de un frente de atraque en PORTSAI.

⁷⁵ **PANUL:** nombre propio de la empresa que concesionó el frente de atraque para graneros.

Es observable que el uso de los puertos de atraque (Limón-Moín) sufre variaciones que no identificaron una mayor demanda del puerto.

Es importante señalar que, a pesar de la adquisición de una nueva grúa pórtica para puerto Limón, el uso del muelle no ha sufrido grandes modificaciones en función del puerto de atraque e incluso, en algunos muelles existe la tendencia a una reducción en la utilización de éstos.

Notas:

- ▶ Durante el año 1999, los muelles fueron administrados por EMPORCHI (Empresa Portuaria de Chile)

- ▶ Entre los años 1977-1999, la economía chilena con alta dependencia del comercio exterior, sufrió la crisis Asiática.

- ▶ Se percibe con claridad el impulso en uso de muelles, que se logra después de la concesión de los frentes de atraque.

El estudio comparativo de este indicador refleja importantes diferencias entre:

- ▶ Puestos que trabajan con diferencias en inversiones de infraestructura: 2 Grúas Gotwald Móviles de 60 toneladas cada una opera en 6 frentes de atraque contra una grúa pórtica que trabaja en un frente de atraque (puerto Limón).

- ▶ Mayor cantidad de días hábiles de operación del puerto en el año.

- ▶ La carga en PORTSAI es variada: refrigerada, en contenedor, comercial entre otros, a diferencia que en puerto Limón-Moín el gran volumen son perecederos (productos perecederos).

5.3.4 INDICADOR: TIEMPO DE ESTADÍA EN ATRACADERO (HORAS)

CUADRO No. 25 PUERTO LIMÓN-MOÍN: TIEMPO DE ESTADÍA EN ATRACADERO (HORAS).

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	6.777	6.298	6.517	4.831	5.075
Frigorífico	16.909	15.126	12.336	11.952	12.774
Portacontenedores	8.175	10.845	9.552	8.128	9.294
Roll-On Roll-Off	2.055	1.675	2.054	2.096	2.258
Granel sólido	944	503	161	291	795
Granel líquido	1.078	1.588	1.536	1.226	1.131
Petrolero	1.810	1.748	1.837	1.704	1.419
Gases	609	743	757	999	1.664
Crucero	897	823	718	894	1.220
Otros	---	394	----	202	----
GENERAL	39.252	39.744	35.467	32.322	35.630

FUENTE: JAPDEVA

CUADRO No.26 PORTSAI. TIEMPO DE ESTADÍA EN ATRACADERO (HORAS).

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	3.200	2.010	3.727	2.858	2.908
Frigorífico	9.954	7.948	6.680	5.696	5.966
Portacontenedores	10.395	9.101	4.485	4.690	5.757
Roll-On Roll-Off	2.155	1.955	1.565	1.350	1.481
Granel sólido	455	447	360	295	288
Granel líquido	----	98	105	----	115
Petrolero	2.105	1.504	1.850	1.615	1.407
Gases	----	----	----	75	85
Crucero	----	----	----	64	65
Otros	----	----	----	----	----
GENERAL	28.264	23.063	18.778	16.643	18.067

FUENTE: PUERTO SAN ANTONIO (PORTSAI)

El tiempo en horas promedio en puerto Limón-Moín, alcanza 36.483 en los últimos períodos; las naves frigoríficas tienen 31.56% en demoras.

El tiempo en atracadero en puerto Limón-Moín, según los años en estudio, tuvo un promedio de 36.483 horas por año.

Este indicador no tiene avances significativos, en especial para naves frigoríficas y portacontenedores.

Aún la actividad de la nueva grúa pórtica en puerto Limón, no influye en la optimización de este indicador, debido a que el gran volumen de carga a la fecha se realiza en puerto Moín, con grúas o maniobras⁷⁶ de las naves.

PORTSAI el tiempo de estadía en atracadero o tiempo efectivo del buque en muelle, nos da una idea directa de la velocidad de manipulación de carga, lo cual depende del número de cuadrillas, la infraestructura del puerto y su gestión operacional administrativa.

Según los años en estudio, PORTSAI tuvo un promedio de 20.963 horas por año entre la espera y el tiempo requerido para cargar los buques.

El tiempo de espera en puerto se define como la diferencia entre tiempo en puerto y tiempo en atracadero. Este factor es uno de aquellos índices con alta incidencia en el indicador IGO (Índice de Gestión Operacional) diseñado en este trabajo de investigación para definir y medir, el IEP (Índice de Eficiencia Portuaria) y así confirmar la hipótesis sobre operación de puertos.

El análisis comparativo entre puertos por este vital indicador nos lleva a inferir lo siguiente:

- La contenedorización es un factor de transformación global en los puertos y se avanza a una desaparición de la carga unitarizada.
- Los tiempos de espera son un indicador que puede ser optimizado en la operación como tal, por la adquisición de nuevas tecnologías y una moderna administración del puerto.
- Mientras PORTSAI tiende a una especialización en sus puertos de atraque y logra altos rendimientos en este indicador, en puerto Limón-Moín aún falta visión comercial para elevar rendimientos.

⁷⁶ **Maniobra:** en el argot marítimo, es la denominación de las grúas del buque.

5.3.5 INDICADOR: TIEMPO DE ESPERA (HORAS)

CUADRO NO.27 LIMÓN-MOÍN: TIEMPO DE ESPERA (HORAS).

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	6.993	6.796	5.443	5.116	3.730
Frigorífico	9.631	6.552	4.424	2.939	5.530
Portacontenedores	4.762	5.172	4.105	3.330	5.346
Roll-On Roll-Off	2.181	1.079	1.974	1.461	2.177
Granel sólido	1.154	670	36	284	556
Granel líquido	916	1.279	1.403	888	1.243
Petrolero	1.595	1.596	1.914	1.515	2.341
Gases	409	335	325	475	2.077
Crucero	91	89	64	76	135
Otros	---	1.938	---	105	---
GENERAL	27.732	25.507	19.688	16.188	23.135

FUENTE: JAPDEVA

CUADRO No.28 PORTSAL. TIEMPO DE ESPERA (HORAS).

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	2.850	2.975	3.506	2.635	2.154
Frigorífico	5.855	4.731	3.550	3.675	3.850
Portacontenedores	6.300	5.827	3.801	3.975	4.150
Roll-On Roll-Off	1.955	1.554	1.004	1.108	1.255
Granel sólido	1.015	695	236	244	257
Granel líquido	---	71	64	---	75
Petrolero	479	515	596	415	1.058
Gases	---	---	---	59	68
Crucero	---	68	---	45	48
Otros	---	---	---	---	---
GENERAL	18.450	16.436	12.757	12.156	12.915

FUENTE: PUERTO SAN ANTONIO (PORTSAI)

Se observa que los tiempos se han reducido; sin embargo, también es importante considerar que entre 1999/2000 se dio una menor ocupación a puestos de atraque y en el año 2002 se observa una recuperación, tanto en carga transferida, como en tiempos de espera menores.

La modalidad de naves convencionales tiende a disminuir y con ello los tiempos de espera.

Entre naves frigoríficas, portacontenedores y Roll On – Roll Off el tiempo de espera en Limón-Moín es 56.42%.

El repunte económico en años 2001/2002 y la proporcionalidad entre cargas y tiempo de espera indicaron una toma de conciencia en la solución de estos indicadores.

A partir del año 2000, en PORTSAI junto al proceso de concesiones, las inversiones en infraestructura crecieron; esto llevó a reducir tiempos de espera y que logra 19% en el último período.

A mayores volúmenes de carga PORTSAI ha reducido de igual manera en otras naves y otros tipos de carga.

Las naves portacontenedores demandan 32,13% del tiempo de espera.

En naves frigoríficas se observa 29,56% de tiempo de espera.

En PORTSAI es mayor la incidencia, debido a que las relaciones de intercambio comercial entre Chile y Asia-Pacífico eran en promedio cercanos al 30%.

En puerto Limón-Moín, en los años 1999/2000 el TRG cae notoriamente; no obstante, mantiene 32% del total de la carga movilizada en naves portacontenedores y 21% en naves frigoríficas, que movilizan carga en bodegas y en contenedores refrigerados.

Se observa un notable aumento en PORTSAI en el año 2000 principalmente, pero TRG en portacontenedores Roll On – Roll Off y naves frigoríficas, debido al inicio operacional, bajo la modalidad de concesiones.

En ambos casos, la carga convencional no observa un crecimiento debido al cambio experimentado por el transporte en contenedores.

En ambos puertos se observa un mercado de crecimiento en el año 1999/2000 del volumen movilizado en el año 1998, lo cual coincide con la recesión global, iniciada a fines del año 1997 (crisis asiática).

5.3.6 INDICADOR: TONELAJE DE REGISTRO BRUTO (TRG)

CUADRO No. 29 LIMÓN-MOÍN: TONELAJE DE REGISTRO BRUTO (TRG)

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	3.017.078	2.449.145	2.343.725	2.055.861	2.226.650
Frigorífico	7.140.970	6.071.647	5.941.038	6.164.104	6.500.535
Portacontenedores	8.526.248	10.959.269	10.947.580	9.568.012	9.860.914
Roll-On Roll-Off	2.535.056	2.450.135	3.814.508	3.831.460	4.070.943
Granel sólido	75.216	49.989	13.598	45.840	55.144
Granel líquido	215.916	315.430	328.237	388.804	345.532
Petrolero	1.452.278	1.524.718	1.354.936	1.299.663	1.067.552
Gases	136.821	145.293	172.368	284.784	647.650
Crucero	2.794.171	2.500.021	2.764.667	3.868.534	6.065.745
Otros		14.376		13.592	
GENERAL	25.893.754	26.480.023	27.680.657	27.520.654	30.840.665

FUENTE: JAPDEVA

CUADRO No.30 PORTSAI: TONELAJE DE REGISTRO BRUTO (TRG)

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	635.125	645.227	1.012.477	1.401.888	1.548.990
Frigorífico	2.250.412	2.208.393	2.505.241	2.644.118	2.955.480
Portacontenedores	4.608.318	5.301.446	7.994.303	8.102.946	8.502.649
Roll-On Roll-Off	1.309.959	650.366	1.104.272	1.996.936	2.494.440
Granel sólido	1.237.495	1.350.287	1.394.665	1.537.260	1.572.760
Granel líquido	----	55.200	114.2616	----	118.561
Petrolero	257.383	145.218	365.425	198.363	650.200
Gases	----	----	----	18.345	22.840
Crucero	----	13.498	----	16.308	15.750
Otros	----	----	----	----	----
GENERAL	10.498.692	10.369.635	14.490.599	15.916.164	17.887.670

FUENTE: PUERTO SAN ANTONIO (PORTSAI)

En puerto Limón-Moín, observamos que TRG en naves concesionadas tiende a disminuir, lo que obedece a la tendencia del transporte marítimo de esta época.

Para el caso de TRG en naves frigoríficas, cuyas cargas determinan la supremacía en exportaciones de Costa Rica, ha representado levemente tratando de igualar a aquellos exportados en 1998.

Para naves portacontenedores existe tendencia a establecer un volumen de carga constante, limitado por las condiciones propias del puerto y los negocios internacionales debido a que este ítem generalmente tiene un crecimiento sostenible en otros puertos.

Existe un crecimiento significativo en TRG o naves de pasajeros lo que habla de un buen desarrollo en el sector turismo.

En otros tipos de naves las variaciones no son sustantivas y su TRG es aleatorio.

Del tonelaje registrado pueden surgir los siguientes deducciones:

1. El puerto de San Antonio de preferencia opera cargas en contenedores y su TRG tiene un crecimiento sostenido que va desde 4% a 7%. Este crecimiento es expuesto por el aumento de la contenedorización en el comercio marítimo mundial.

2. Dadas las condiciones de libre mercado en Chile la importación de automóviles ha mantenido un crecimiento reflejado en TRG de naves Roll On – Roll Off.
3. La existencia de muelles graneleros explican el TRG Obtenido.

5.3.7 INDICADOR: TONELAJE O CARGA TOTAL

El indicador del tonelaje o carga total movilizado en un puerto, tiene gran incidencia, no sólo por la notable información que aporta sobre el crecimiento propio del puerto, sino porque el crecimiento del tráfico marítimo está ligado a otras variables macroeconómicas, como lo son:

- El crecimiento de la población.
- El crecimiento del PIB en un país.
- El crecimiento del comercio exterior.

CUADRO No.31 LIMÓN-MOÍN: TRAFICO DE CARGA TOTAL (toneladas métricas)

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	669.858	599.646	569.555	482.062	463.521
Frigorífico	2.055.625	1.974.864	1.879.146	1.933.817	1.849.623
Portacontenedores	2.048.165	2.631.332	2.381.343	2.304.563	2.475.233
Roll-On Roll-Off	305.541	211.044	292.340	293.956	317.480
Granel sólido	63.311	47.393	11.601	30.646	32.431
Granel líquido	94.111	119.389	122.053	163.583	239.536
Petrolero	1.542.911	1.637.600	1.385.739	1.350.826	1.146.574
Gasero	59.137	75.654	96.697	127.583	508.375
Otros	---	---	---	44.088	---
Crucero (pasajeros a bordo)	71.200	77.551	71.619	93.948	148.935
GENERAL	6.838.659	7.296.922	6.738.474	6.731.124	7.032.935

Fuente: JAPDEVA

CUADRO No. 32 PORTSAI: TRAFICO DE CARGA TOTAL (toneladas métricas)

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional Roll On/ Roll Off			975.352	1.036.593	772.208
Frigorífico			889.593	539.747	630.878
Portacontenedores			3.774.177	4.270.651	4.724.405
Granel sólido			1.957.312	2.735.445	2.831.570
Granel líquido			444.797	269.874	315.439
Petrolero			n.d.	n.d.	n.d.
Gases			n.d.	n.d.	n.d.
Otros			n.d.	n.d.	n.d.
GENERAL	n.d.	n.d.	8.041.231	8.852.310	9.274.509

FUENTE: PUERTO SAN ANTONIO (PORTSAI)

En Limón-Moín, entre 1998 al 2002, se observa un crecimiento del 2.76% y que corresponde a un incremento de 194.114 toneladas. Sin embargo, en este período existió un repunte en 1999 de 6.2%, que corresponde a 458.263 toneladas.

La caída de precio en los principales productos de exportación como banano y café provocan una caída, en los años 2000-2001, que llega a 2%, equivalente a 107.535 toneladas.

Este indicador tiene un comportamiento inestable y guarda relación con la volatilidad de estos mercados y la gran elasticidad de precios para el banano y el café.

En PORTSAI, este indicador confirma el aumento continuo en la contenedorización de los puertos y cuya variación, entre los años 2000 y 2001 alcanza 11% de crecimiento contra la carga convencional (Roll On Roll Off incluido) que se ha reducido en 26%.

En general, este indicador ha experimentado un crecimiento promedio de 5% en los últimos años, lo cual nos entrega una lectura cercana al crecimiento de las exportaciones en Chile, debido a los tratados comerciales suscritos en materia de comercio exterior.

Este índice nos permite ver que sin embargo, puerto Limón-Moín tiene mayores exportaciones que PORTSAI, y que las importaciones de este último inciden en la carga total transferida, de lo que resulta lo siguiente:

- ▲ PORTSAI tiene 24% mayor de tráfico de carga total que puerto Limón-Moín.
- ▲ El crecimiento sostenido de PORTSAI se contrasta con el desarrollo inestable del tráfico de cargas en puerto Limón-Moín.
- ▲ PORTSAI trabaja con cargas de cabotaje, trasbordo y directas de transferencia, contra la exportación directa de puerto-Limón.

5.3.8 INDICADOR: RENDIMIENTO EN MANEJO DE CARGA

El indicador de rendimiento en manejo de carga, medida en hora-nave de estadía en muelle, nos presenta un enfoque sobre productividad, que se obtiene con la manipulación de diferentes tipos de carga que se movilizan en un puerto.

CUADRO No.33 LIMÓN-MOÍN: RENDIMIENTO EN MANEJO DE CARGA (tonelaje por hora nave de estadía en atracadero)

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	99	95	87	100	91
Frigorífico	122	131	152	162	145
Portacontenedores	251	243	249	284	266
Roll-On Roll-Off	149	126	142	140	141
Granel sólido	67	94	72	105	41
Granel líquido	87	75	79	133	212
Petrolero	852	937	754	793	808
Gases	97	102	128	128	306
Crucero	---	---	---	---	---
Otros	---	---	---	---	---
GENERAL	216	226	208	231	251

FUENTE: JAPDEVA

CUADRO No.34 PORTSAI: RENDIMIENTO EN MANEJO DE CARGA (tonelaje por hora nave de estadia en atracadero)

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	92	87	94	96	112
Frigorífico	110	106	195	270	290
Portacontenedores	231	187	316	433	456
Roll-On Roll-Off	151	123	115	107	118
Granel sólido	70	82	106	131	140
Granel líquido	---	70	81	---	95
Petrolero	825	915	879	965	990
Gasero	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Otros	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
GENERAL	263	224	255	334	315

FUENTE: PUERTO SAN ANTONIO (PORTSAI)

En Limón-Moín el segmento de naves frigoríficas y portacontenedores alcanzó su máximo rendimiento en el año 2001 disminuyendo 9% para el año 2002, lo cual debe constituir una preocupación en puerto Limón-Moín, dada su incidencia en los volúmenes de transferencia.

Para el año 2002 presenta un claro aumento en los rendimientos de las modalidades de naves: gasero 58% y granel líquido 37%.

En términos generales, la productividad efectiva de las naves ha mejorado de manera aceptable, sin alcanzar niveles óptimos esperados y se observan inconsistencias para lograr equilibrios por modalidad en el rendimiento de los diferentes tipos de tráfico.

En PORTSAI, para todo tipo de naves, se logran mejores niveles de productividad; una vez concesionado el puerto alcanza su más alto promedio para naves con modalidad portacontenedores, cuyo tráfico evoluciona en forma ascendente.

La competencia entre distintos operadores portuarios ha llevado a que éstos optimicen su productividad como parte de su mercadeo y captura de clientes. Este

indicador puede seguir mejorando en relación directa con la tecnología, el nivel de inversiones y una moderna gestión operacional.

La comparación entre ambos puertos respecto de este indicador evidencia, que en relación a la carga movilizada, el tiempo de estadía en muelle, atracadero o frente de atraque, es visiblemente mejor en PORTSAI. Se reafirma de esta manera, que los conceptos de tecnología de puerto, nivel de inversiones y gestión operacional, constituyen la base de un buen indicador de productividad, como el demostrado en esta investigación.

5.3.9 INDICADOR: TRAFICO DE CARGA EMBARCADA

El indicador de tráfico de carga embarcada, es directamente proporcional a las exportaciones del puerto; por consiguiente, una clara señal del tráfico marítimo y el comercio internacional.

CUADRO No. 35 LIMÓN-MOÍN: TRAFICO DE CARGA EMBARCADA (toneladas métricas)

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	84.430	55.701	74.731	50.826	26.836
Frigorífico	1.870.553	1.740.825	1.605.334	1.654.505	1.552.713
Portacontenedores	1.262.124	1.609.335	1.484.602	1.433.353	1.503.146
Roll-On Roll-Off	11.428	73.918	101.267	93.828	138.803
Granel sólido	18.506	14.742	---	---	2.806
Granel líquido	3.467	---	---	---	0
Petrolero	---	---	---	---	18.000
Gasero	---	---	---	---	---
Crucero	---	---	---	---	---
Otros	---	---	---	---	---
GENERAL	3.354.508	3.494.521	3.265.934	3.232.512	3.242.304

FUENTE: JAPDEVA

CUADRO No. 36 PORTSAI: TRAFICO DE CARGA EMBARCADA(toneladas métricas)

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Frigorífico			245.236	254.100	197.200
Portacontenedores			960.713	2.052.263	2.247.940
Roll-On Roll-Off			182.345	256.300	285.050
Granel sólido			69.304	105.200	102.100
Granel líquido			295.286	135.050	210.075
Petrolero			97.334	66.500	98.150
Gasero			n.d.	n.d.	n.d.
Otros			n.d.	n.d.	n.d.
GENERAL	n.d.	n.d.	1.850.218	2.869.413	3.147.515

FUENTE: PUERTO SAN ANTONIO (PORTSAI)

En puerto Limón-Moín, el indicador de carga embarcada en general, nos señala un cierto repunte el último año, pero no mantiene un aumento sostenido, dado que el país no ha diversificado sus exportaciones y mantiene los productos tradicionales tales como: banano, piñas, melones, café, entre otros (todos percederos).

Este indicador nos muestra entonces la tendencia a reducir la exportación en naves convencionales y frigoríficas, contra un aumento en la modalidad de transporte en contenedores, por lo general del tipo “refrigerados”.

En el período comprendido entre 1997 y 1999 se presenta un repunte en las exportaciones por puerto Limón-Moín, debido a la implementación de políticas de exportación en productos no tradicionales. Esto generó un aumento de 48% respecto de 1997 o 1.058.441 toneladas adicionales movilizadas.

En PORTSAI no se dispone de información certera sobre períodos anteriores al año 2000 (año en que se inició el proceso de concesiones).

El aumento continuo desde que se llevó a cabo el el proceso de concesiones, tiene a PORTSAI creciendo en 41% el indicador tráfico de carga embarcada, en un período de 3 años.

Es importante señalar que este indicador está fuertemente influenciado por la exportación en contenedores, que ha crecido desde el 2000 a 2002 en 57%.

La comparación de este indicador entre los puertos Limón-Moín y PORTSAI nos aporta las siguientes consideraciones:

- ▀ Puerto Limón-Moín tiene una baja diversificación en las exportaciones. Por muchos años ha manejado como eje de sus exportaciones el banano, café y otros productos perecederos.
- ▀ PORTSAI entrega servicios a las exportaciones de todo tipo de cargas, los cuales se operan principalmente en contenedores.
- ▀ Puerto Limón-Moín cambia lentamente su exportación hacia la modalidad de barcos multipropósitos en contenedores.
- ▀ PORTSAI, tiende a una contenedorización rápida de sus exportaciones.

5.3.10 INDICADOR: OPERACIONAL TIEMPO GENERAL EN PUERTO

El indicador operacional tiempo general en puerto y como parte del indicador presentado en esta investigación IGO (índice de gestión operacional) no entrega una relativa aproximación al conocimiento de problemas de congestión naviera, de planificación eficiente o deficiente en las operaciones y en general, un aporte significativo a la eficiencia de las operaciones portuarias.

CUADRO No. 37 LIMÓN-MOÍN: TIEMPO GENERAL EN PUERTO (HORAS)

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	13.770	13.094	11.960	9.947	8.805
Frigorífico	26.540	21.678	16.760	14.890	18.304
Portacontenedores	12.937	16.017	13.657	11.457	14.640
Roll-On Roll-Off	4.235	2.755	4.028	3.557	4.434
Granel sólido	2.098	1.173	197	575	1.315
Granel líquido	1.994	2.867	2.939	2.114	2.374
Petrolero	3.405	3.344	3.751	3.219	3.760
Gasero	1.018	1.078	1.082	1.473	3.741
Crucero	988	913	782	970	1.355
Otros	---	2.333	---	307	---
GENERAL	66.985	65.251	55.155	48.510	58.728

FUENTE: JAPDEVA

CUADRO No. 38 PORTSAI: TIEMPO GENERAL EN PUERTO (HORAS)

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	2.135	1.222	2.058	2.679	2.534
Frigorífico	7.245	6.069	6.458	6.336	6.426
Portacontenedores	15.290	11.304	14.096	16.795	21.126
Roll-On Roll-Off	1.869	1.716	1.898	2.689	2.649
Granel sólido	120	321	384	522	448
Granel líquido	1.520	1.328	1.575	1.739	1.728
Petrolero	1.829	1.276	2.009	2.338	2.057
Gasero	519	562	1.435	895	828
Otros	266	727	986	969	954
GENERAL	30.793	24.525	30.899	35.142	38.750

FUENTE: PUERTO SAN ANTONIO (PORTSAI)

En Limón-Moín en las naves convencionales, el tiempo general en puerto se ha reducido gradualmente y se ha logrado un 36% si comparamos el año 2002 con 1998, para el promedio de naves atendidas, alcanzándose una mejor eficiencia en los frentes de atraque.

En cuanto a la modalidad de buques frigoríficos, igual reducción comparada (año 1998-2002) no entrega una reducción del 31%; sin embargo, existió una menor cantidad de naves atendidas ese último año.

En lo referente a buques Roll On Roll Off, en el año 1998, respecto del 2002, presenta una leve disminución; este indicador no alcanza a identificar que existiera mayor cantidad de naves atendidas.

En general, el número de horas lleva a este indicador a presentar una reducción promedio de 12%, lo que genera una tendencia que podrá ser optimizada.

PORTSAI, ha tenido año a año un mejoramiento continuo, el cual tiende a optimarse en forma notable, después del proceso de concesiones, de lo que resulta:

- ▲ Frigoríficos en 1998, el rendimiento es de 34.5 naves/hora al 2002 cuyo resultado es de 11.01 naves/hora.
- ▲ Convencional en 1998, el rendimiento es de 32.84 naves/hora comparado con 2002 que fue de 28.15 naves/hora.
- ▲ En naves portacontenedores se aprecian resultados de este desarrollo, que para 1998 fue de 22 naves/hora, en tanto el año 2002 arrojó un rendimiento de 18 naves/hora.
- ▲ En términos generales, ha existido un avance en tiempos de puerto optimizados en 20.53%.

La comparación entre los indicadores de ambos puertos PORTSAI y puerto Limón-Moín entre los años 1998 y 2002 se explica a través del análisis siguiente:

- ▲ Para naves convencionales, en el año 2002 PORTSAI tiene un rendimiento de 28.15 horas/nave contra puerto Limón-Moín que es de 31.8 naves/hora.

▲ En naves frigoríficas esta comparación resultó en:

PORTSAI	: 27.94 naves/hora.
Puerto Limón-Moín	: 30.97 naves/hora.

▲ En naves Portacontenedores, el resultado comparado es el siguiente:

PORTSAI	: 27.94 naves/hora.
Puerto Limón-Moín	: 21.12 naves/hora.

En resumen, la información de este indicador nos entrega la confirmación de que, en tiempos generados en puerto Limón-Moín debe mejorar aún más, para alcanzar rendimientos promedio y nuevos tiempos en cada uno de sus frentes de atraque.

La reducción de tiempos generados en puerto no entregará una mayor disponibilidad de muelles; por lo tanto, puede producir un notable aumento en el IGO y asimismo, en la eficiencia portuaria (IEP).

5.3.11 INDICADOR: TIEMPO EFECTIVO DE TRABAJO POR NAVE

El indicador tiempo efectivo de trabajo por nave es aquel que reporta el tiempo por horas de operación destinados a carga y descarga del buque; no considera tiempos destinados a maniobras de atraque y zarpe, así como aquellos tiempos de inactividad propios de la operación. La unidad de medida de este indicador se denomina HENT u horas-nave efectivas de trabajo.

CUADRO No.39 LIMÓN-MOÍN: TIEMPO EFECTIVO DE TRABAJO POR NAVE (HORAS)

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	4.779	4.300	4.775	3.498	3.663
Frigorífico	12.615	11.182	9.203	8.864	9.467
Portacontenedores	6.483	8.610	7.594	6.487	7.261
Roll-On Roll-Off	1.560	1.221	1.519	1.566	1.677
Granel sólido	707	375	120	183	622
Granel líquido	810	1.100	1.101	919	786
Petrolero	1.351	1.344	1.395	1.340	1.104
Gasero	417	501	556	741	1.170
Crucero				n.d..	
Otros					
GENERAL	28.722	28.634	26.263	23.598	25.750

FUENTE: JAPDEVA

CUADRO No.40 PORTSAI: TIEMPO EFECTIVO DE TRABAJO POR NAVE (HORAS)

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	1.089	725	720	911	887
Frigorífico	4.057	3.521	2.195	2.217	2.121
Portacontenedores	8.409	6.331	5.216	6.382	6.549
Roll-On Roll-Off	1.006	924	741	1.022	954
Granel sólido	897	768	599	609	597
Granel líquido	62	177	139	162	130
Petrolero	842	638	543	609	556
Gasero	263	287	388	224	207
Otros	128	334	306	282	258
GENERAL	16.753	13.705	10.847	12.418	12.259

FUENTE: PUERTO SAN ANTONIO (PORTSAI)

En Limón-Moín, desde 1998, las naves frigoríficas han tenido un descenso, producto del transporte de fruta en contenedores refrigerados; su descenso, desde 1998 a 2002 es 25%. Otra importante razón la constituyen la tecnología de estas naves y el manejo creciente del pallets o paleta, que deja atrás la carga unitarizada que aumenta los rendimientos de embarque.

A pesar de factores climáticos, la falta de un avance tecnológico en equipos adicionales tales como montacargas, maniobras de buque, entre otros, los tiempos efectivos en general han mejorado desde 1998 en 10.35%; existe bastante que optimizar para mejorar este indicador.

PORTSAI, en la modalidad de portacontenedores, frigoríficos y Roll On Roll Off ha incrementado los arribos de naves, por efectos propios de la economía exportadora de Chile y la calidad de servicios en los puertos. Sin embargo, los tiempos efectivos de trabajo por nave se siguen optimizando, desde 1998 a 2002 en 26.82%.

El comportamiento del indicador tiempo efectivo está ligado al volumen de naves atendidas, al incremento del volumen de tráfico y a la necesaria planificación de las operaciones.

Esta variable tiene gran importancia porque define el uso óptimo de los recursos operativos y la excelencia en el manejo de los rendimientos para los diferentes tipos de carga, que desde 1998 hasta el año 2002 en un análisis comparativo de puertos resulta:

- ▶ En PORTSAI, el incremento en arribo de naves fue de 36.71% optimizando el tiempo efectivo en 26.82% o sea 4.494 horas.
- ▶ Para puerto Limón-Moín, existió un descenso en el arribo de naves de 2.327 (1998) a 2.101 (2002); esto equivale a 9.7%. Sin embargo, los tiempos efectivos se optimizaron en 9% proporcional a naves atendidas.

5.3.12 INDICADOR: NUMERO MEDIO DE CUADRILLAS

El indicador del número medio de cuadrillas es un índice operacional que se define como la razón entre el tiempo efectivo de trabajo por cuadrillas y el tiempo efectivo de trabajo por nave.

CUADRO No.41 LIMÓN-MOÍN: NUMERO MEDIO DE CUADRILLAS

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	1.6	1.8	1.7	1.9	1.8
Frigorífico	2.6	2.5	2.6	2.5	2.4
Portacontenedores	2.0	2.0	2.1	2.2	2.0
Roll-On Roll-Off	1.4	1.3	1.3	1.3	1.4
Grael sólido	1.4	1.5	1.8	1.5	2.0
Grael líquido	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Petrolero	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Gasero	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Crucero					
Otros				n.d.	
GENERAL	2.1	2.1	2.1	2.1	2.0

FUENTE: JAPDEVA

CUADRO No. 42 PORTSAI: NUMERO MEDIO DE CUADRILLAS

Modalidad	1998	1999	2000	2001	2002
Convencional	2.1	1.9	1.6	1.5	1.5
Frigorífico	2.4	1.7	1.5	1.6	1.7
Portacontenedores	2.3	1.8	1.5	1.5	1.6
Roll-On Roll-Off	1.5	1.5	1.2	1.2	1.3
Grael sólido	1.5	1.5	1.0	1.2	1.3
Grael líquido	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Petrolero	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Gasero					
Otros					
GENERAL	1.7	1.5	1.3	1.3	1.3

FUENTE: PUERTO SAN ANTONIO (PORTSAI)

En puerto Limón-Moín, este indicador no informa que la tendencia al decrecimiento es notoria en la modalidad de naves portacontenedores, lo cual es explicable por el avance en lo tecnológico de construcción naval, diseño de grúas pórticas, velocidad de trabajo en diferentes elementos de carga y descarga, entre otros (nuevos equipos).

De igual forma sucede en PORTSAI, donde la inversión privada, luego de la concesión portuaria permite adquirir grúas pórticas móviles, que atienden todos los frentes

de atraque, reduce la mano de obra y optimizan las maniobras de embarque y desembarque de todo tipo de cargas.

La comparación entre ambos puertos permite que el resultado de este indicador nos demuestre una operación de puerto Limón-Moín más intensiva en mano de obra, con una clara diferencia de tecnologías.

5.4 ANÁLISIS COMPARATIVO DE INDICADORES PIB/TEU'S.

Esta investigación ha querido desarrollar un indicador global, que relacione el Producto Interno Bruto PIB, de ciertos países exportadores (que tienen un representativo sistema portuario a nivel mundial) y su transferencia de carga expresada en TEUS-contenedores de veinte pies.

Este indicador PIB/TEUS nos entrega una explicación gráfica de la orientación de los países hacia las exportaciones y su incidencia en el PIB. Además, viene a ratificar lo expresado en el Marco Teórico de esta investigación, acerca de la necesaria determinación de las economías emergentes, en mantener y fortalecer las exportaciones, la transferencia de carga y el eficiente manejo de sus puestos.

La figura está expresada en un gráfico de dispersión y pretende establecer un indicador adicional al desarrollo de las economías, en función de su comercio internacional.

CUADRO No. 43 CUADRO DE PIB Y TEUS POR PUERTO

País	Siglas	PIB/ BILL \$	TEUS
Holanda	Hol	369.50	6.28
Hong Kong	Hon	162.80	18.10
Bélgica	Bel	245.13	4.08
Corea del Sur	CoS	427.20	7.54
Estados Unidos	USA	9.80	12.49
México	Mex	580.80	0.96
Argentina	Arg	284.30	1.13
Chile	Chi	75.50	0.71
Panamá	Pan	11.90	1.35
Venezuela	Ven	121.30	0.81
Costa Rica	CoR	16.00	0.57
Brasil	Bra	601.00	1.31
Taiwán	Tai	0.00	7.43
Francia	Fra	1.30	0.00
Jamaica	Jam	7.70	0.00

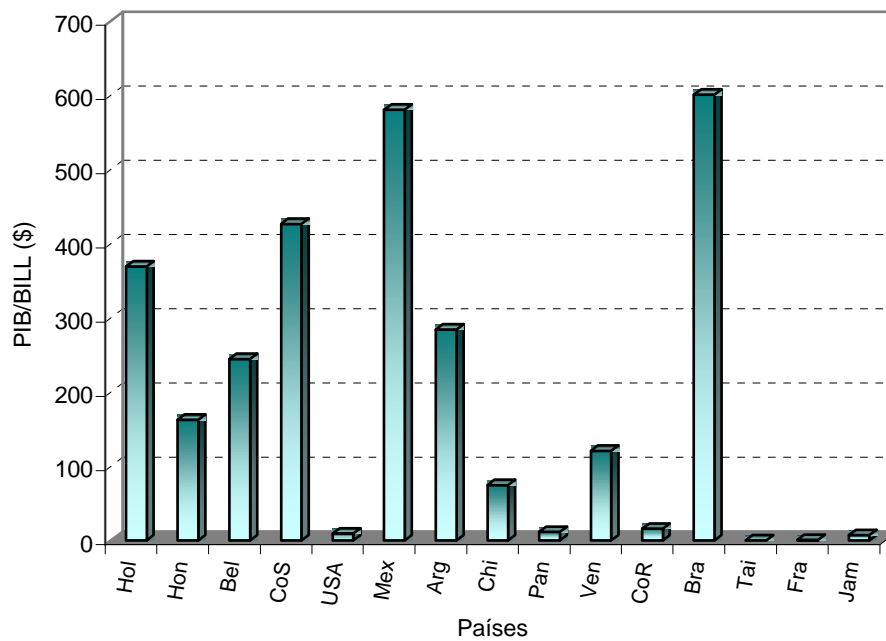


Figura 2. Análisis del PIB (billones de dólares) por país.

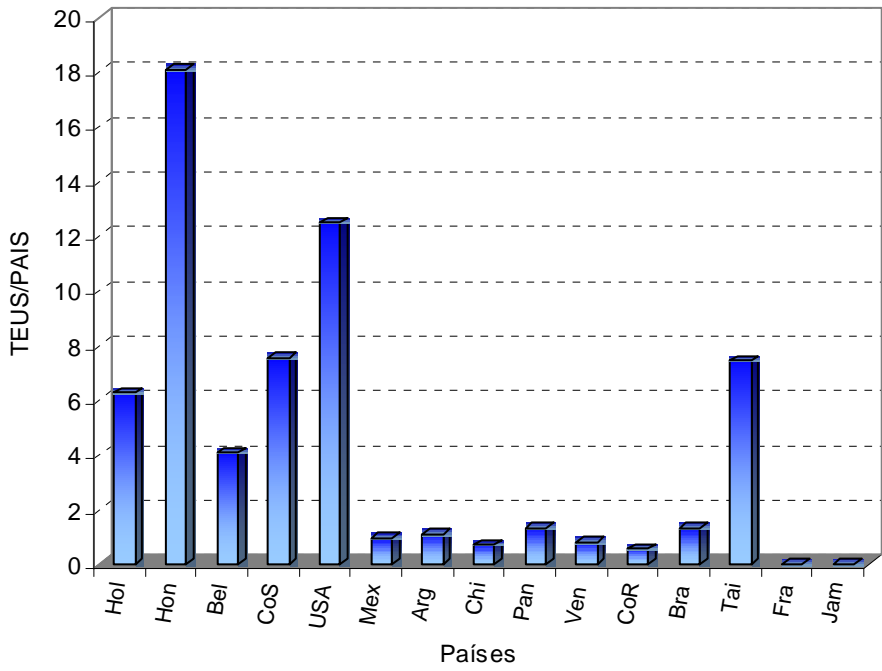


Figura 3. Análisis de TEUS por país.

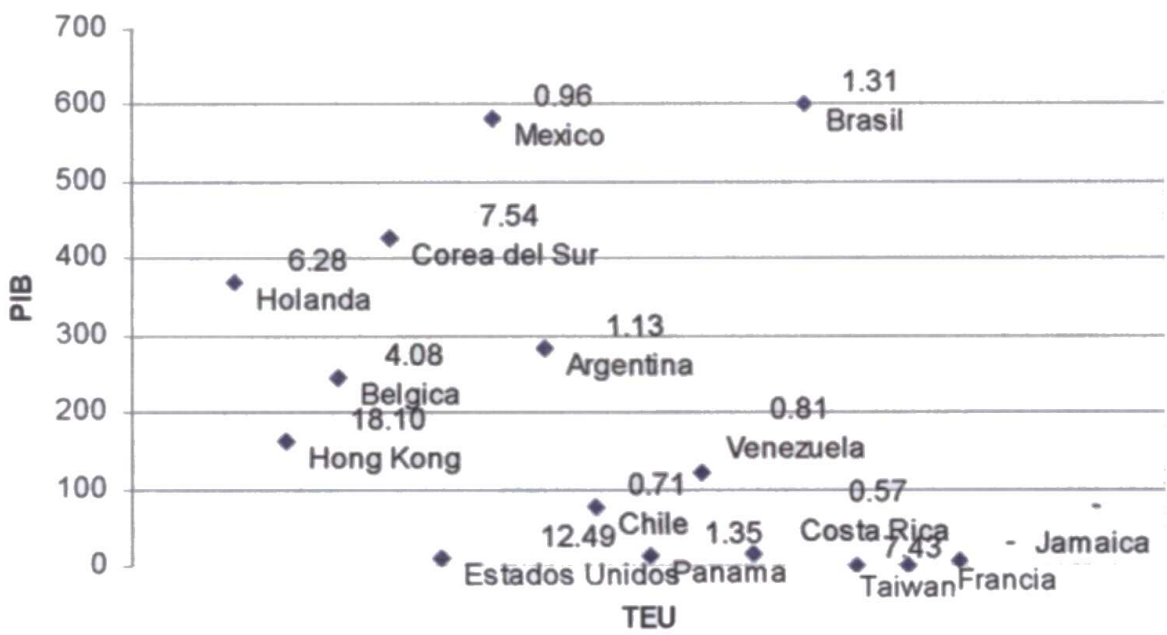


Figura 4. Análisis de PIB/TEUS por país (gráfico de dispersión).

5.5 COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

A continuación, se vuelven a listar las hipótesis, presentadas en el Capítulo I, con el fin de relacionar estas raíces con la investigación realizada a través de fuentes primarias y los sujetos de información. Cada una de ellas va seguida por comentarios que muestran la ubicación de los elementos que hacen sustentables cada raíz de hipótesis.

5.5.1 Los puertos de Costa Rica que están en manos del estado pueden ser más eficientes si permiten la participación del sector privado en su gestión y administración.

5.5.1.1 El carácter inevitable del desarrollo de otros puertos en la región, ha llevado a cuestionar el modelo de desarrollo y administración que Costa Rica presenta hoy en sus puertos. Esta investigación, ha explicado de manera esquemática e histórica el devenir de ciertos casos emblemáticos, en materia de puertos en Latinoamérica. Coincidente con lo afirmado en nuestra hipótesis, el cambio de todos estos ejemplos comenzó cuando las administraciones estatales, entendieron que el desarrollo de cada país estaba plenamente ligado a un manejo comercial de sus operaciones portuarias.

5.5.1.2 A la fecha, las principales entidades que administran los puertos de Costa Rica son INCOP y JAPDEVA, quienes paulatinamente han delegado a manos privadas algunos servicios del puerto. Este proceso comenzó durante la administración del presidente Figueres Olsen (1995), en cuyo gobierno se generó la apertura y privatizaron los servicios de estiba de JAPDEVA, después de una larga y compleja historia entre los sindicatos portuarios y autoridades de Gobierno. Luego de diez años de funcionamiento, el balance en materia de estiba resulta un proceso que aporta valor a los puertos del Atlántico, Limón y Moín.

Durante el año 2003 se licitaron en INCOP los siguientes servicios:

- Servicio de remolcadores.
- Operación de graneles.
- Operación de contenedores.

➤ Servicio de practicaaje.

Aunque todavía faltan aprobaciones de tipo legal y políticas para implementar esta concesión, se considera un paso enorme en el proceso de optimización de servicios en los puertos del Pacífico y un excelente ejemplo a seguir por otros puertos de Costa Rica.

Este incipiente proceso de cambios en ambas administraciones refleja que existe una alta probabilidad de éxito ante un futuro de cambios o modernización portuaria en Costa Rica, situación que lleva a ratificar la hipótesis planteada.

5.5.2 El modelo de concesión portuaria es un proceso con resultado exitoso en otros países el cual puede ser aplicado a la realidad de Costa Rica para optimizar el comercio internacional.

5.5.2.1 Con respecto a esta afirmación y ante los estudios presentados en el trabajo de investigación, tanto de campo como teórico, nos llevan a ratificar los tres parámetros con que se definió nuestra variable dependiente: Eficiencia Portuaria (IEP):

- Una infraestructura adecuada y acorde con las tendencias del Comercio Internacional, la industria naviera (cuanto a especialización, tamaño de naves) y la seguridad marítima (que involucra tripulaciones, trabajadores, puertos y carga.).
- Una eficiencia operacional o productividad, determinada por indicadores que evalúen rendimientos crecientes o economías de escala, incluirá una actuación permanente sobre la demanda agregada de servicios.
- Una gestión eficaz de los sistemas de administración, que simplifiquen los procedimientos y faciliten los procesos de Comercio Exterior, y que convoque a

las instituciones partícipes tales como aduanas, servicios fitosanitarios, entre otros.

5.5.2.2 Los países latinoamericanos son, por naturaleza, “tomadores de precios” y por ende, dependientes de su comercio exterior y de sus exportaciones; estos paradigmas nos llevan a implementar modelos de logística “pull out”, en donde la demanda genera necesidades de competencia, y provoca altos volúmenes de producción, a costos cada vez menores.

En el nuevo orden internacional que comenzó con la caída del muro de Berlín; luego la democratización de la Unión Soviética; la globalización de los mercados; hoy nos enfrenta a clientes con mayores exigencias, con gran poder de información y alto posicionamiento de sus demandas.

En la cadena logística de valor o cadena de suministros, se conoce que los intermediarios finales, son hoy las grandes cadenas de supermercados (llamados en inglés “retailers”) tales como Wal-Mart (EEUU) o Tesco (Gran Bretaña); son aquellos que dominan el mercado antes del consumidor final y quienes regulan o exigen calidades, precios, volúmenes, tiempos de entrega, entre otros.

Los presentes y futuros acuerdos económicos que Costa Rica ha implementado en estos últimos años, establece un cambio en las relaciones de intercambio y transferencia en el país o sea, un cambio permanente y creciente de su economía; por ende, la ratificación de la hipótesis planteada al ser los puertos instrumentos necesarios en este cambio.

5.5.2.3 A través de la extensa reseña sobre historia y desarrollo de puertos en Latinoamérica (cabe destacar que existe mayor información para investigar, sobre puertos de Sudamérica en comparación con aquellos de América Central y del Caribe), se pudo inferir una tendencia a establecer las concesiones portuarias, en las cuales el Estado mantiene activa participación, de estos instrumentos de desarrollo como son los puertos, sin perder los lazos vinculares con su soberanía costera;

aspectos de alta importancia, en especial para algunos estados con mayor militarismo.

La privatización total de los frentes de atraque en que operan puertos emblemáticos del desarrollo marítimo tales como en Amberes o Róterdam, está aún lejana y sólo puede ser factible en aquellos países que requieren alta inversión y ofrezcan cierta rentabilidad a tal envergadura de proyectos.

En la actualidad, los modelos de concesiones son muy versátiles y se han aplicado muchas variantes. Este proceso de modernización ha adoptado diversas formas y métodos de aplicación. En Argentina, el modelo está orientado a contar con diversas concesiones, que en algunos segmentos de carga compiten entre sí (Ej. Contenedores y graneles) y en otros están bajo control del Estado. En Chile existen, sin embargo, Mono-operadores portuarios, en que una compañía regula todos los servicios que el puerto brinda a sus clientes, controlado y regulado por organizaciones portuarias estatales.

Entonces, las concesiones portuarias hoy predominan sobre las privatizaciones en América Latina y se constituyen en una tendencia predominante y de la cual se sustenta la hipótesis planteada en esta investigación.

5.5.2.4 Los procesos de modernización no son recetas para aplicar en cualquier realidad; más bien, deben respetar la idiosincrasia, la cultura, la historia social y política de los pueblos. Basándose en estos antecedentes, la velocidad del proceso de cambios que esta hipótesis intenta explicar está en su extensión confirmada, por las exigencias internacionales del comercio; sin embargo, la respuesta puede obedecer a un modelo hipotético costarricense.

5.5.3. El crecimiento que pueden experimentar los puertos de Costa Rica tiene como destino último, la transformación y progreso de sus habitantes.

5.5.3.1 Esta investigación por sus resultados propone dar un nuevo impulso a las regiones costeras, - históricamente postergadas del resto del país- y así crear

polos de desarrollo a largo plazo para mejorar la calidad de vida tan necesaria en esos lugares.

5.5.3.2 Los puertos de Costa Rica son parte de una soberanía necesaria y su desarrollo tiene que ver con el progreso de sus habitantes, en particular de aquellos que viven en zonas aledañas y cuya fuente de trabajo y sobrevivencia convive con éstos; de ahí que esta hipótesis se ratifica en forma implícita. Sin embargo, es potenciada en las propuestas de esta investigación.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CAPITULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

*"...Sin embargo, no todos los barcos están en condiciones de navegar.
Y cuanto mayor es la extensión de navegación libre, más
se polariza la suerte de los marineros y mayor es el abismo entre los polos...
" (La Globalización - Consecuencias Humanas, Zygmunt Bauman,
Fondo de Cultura Económica, México, 2003)*

Estas conclusiones son presentadas a continuación sin jerarquía de prioridades, en párrafos independientes y excluidos de alguna numeración clasificadora que determine niveles de importancia. Esta forma de presentar las conclusiones y recomendaciones permite agregar a todas ellas valor conceptual igualitario

6.1 Esta investigación permite inferir que desde el transporte marítimo se han producido grandes cambios en la organización y la tecnología. Estos cambios permitieron desarrollar el Multimodalismo, como un eslabón base de las cadenas de suministro. Estas últimas continuaron desarrollando nuevos actores, entre ellos el más notable es el Operador de Transporte Multimodal (OTM), quien hoy coordina dirige y constituye parte importante de la elección, el control y el diseño de las cadenas de transporte. Sin embargo, el cambio fundamental del siglo pasado fue la implementación del contenedor (1956) como unidad básica de transporte, que revolucionó la ingeniería naval por el cambio acelerado en los tamaños (capacidad) y tecnologías (velocidades, maquinarias) de las naves. En tamaño hoy se alcanza a buques de séptima generación (o desde 7000 Teu's – cada generación implica 1000 Teu's) y en velocidad se ha mejorado optimizando la relación cantidad de carga, consumo de combustible y velocidad entre 18 y 25 nudos. Este gigantismo que se ha producido en la transferencia de contenedores ha producido cambios estructurales y transformaciones profundas en el sistema portuario internacional.

- 6.2** Costa Rica debe tener por objetivo al alcanzar la categoría de puerto de trasbordo o también llamados “pivotes”, “hubs” o “concentradores de carga”, que de manera implícita significa aumento de volumen de carga, crecimiento de las flotas navieras que arriban al país. La experiencia de la transformación de puertos normales o secundarios en trasbordo, fueron la génesis de la concentración del transporte marítimo, hoy implementado a través de consorcios o alianzas. La concentración de carga requiere un puerto principal o de trasbordo (ejemplo: Limón-Moín), y una red de puertos secundarios o intermedios (ejemplo: puertos del istmo centroamericano). Estos últimos conforman una estructura de provisión de carga al puerto de trasbordo, en forma organizada y sistemática, que posibilita la existencia y viabilidad de grandes buques y grandes puertos. Estas ideas aplicadas a Costa Rica y su transporte marítimo apuntan a la participación en las redes.
- 6.3** Las grandes alianzas son la respuesta comercial del transporte marítimo a la desregulación creciente del sector y a las demandas de producción globalizada. Hoy se puede verificar esta tendencia en las líneas regulares, quienes necesariamente pertenecen a una o más conferencias de transporte (o alianzas), sean éstas regionales o globales. Estas alianzas se caracterizan por abarcar todos los continentes y ejes de transporte marítimo, comparten espacios de carga y paulatinamente se proyectan para distribuir rutas geográficas de alimentación de cargas (llamadas Feeders). En estas rutas globales, tanto armadores marítimos como operadores multimodales (OTM), están estableciendo cadenas de suministros desde los puertos a centros de consumo, operados en conjunto y obtienen como resultado final, la consolidación del Intermodalismo Global.
- 6.4** Los puertos de trasbordo, también llamados “pivotes”, “hub”, o “concentradores de carga”, son el resultado del crecimiento en los diseños y tamaños de los buques, por ende, en los volúmenes de carga. Estos puertos fueron la génesis de la concentración del transporte marítimo, hoy implementado a través de consorcios o alianzas. La concentración de la carga requiere un puerto principal o de trasbordo y una red de puertos secundarios o intermedios. Estos últimos conforman una

estructura de provisión de carga al puerto de trasbordo, organizada y sistemática, que posibilita la existencia y viabilidad de grandes buques y grandes puertos. Este nuevo concepto en el transporte marítimo apunta a la creación de redes globales de puertos y excluye a aquellos puertos que no cumplan con los parámetros básicos de integración: gestión, infraestructura y operación. A lo más, los puertos excluidos podrán optar por rutas indirectas o menores, para servir o alimentar a puertos de trasbordo.

- 6.5** La posición geográfica de Costa Rica en Latinoamérica y el mundo es excepcional. Cuenta con acceso a todos los mercados desarrollados que hoy tienen alta incidencia en la economía mundial y cercanía con importantes rutas de transporte marítimo: Canal de Panamá, Caribe e Istmo Centroamericano, Océano Pacífico, Asia – Pacífico, Europa, Sur y Norte América. Esta ubicación estratégica está complementada con la frontera común de dos naciones de Centroamérica tales como Nicaragua y Costa Rica. En el caso de Nicaragua o frontera norte de Costa Rica, está unido por las provincias de Limón, Alajuela y Guanacaste. La frontera sur con Panamá la unen las provincias de Puntarenas y Limón.
- 6.6** Las provincias de Limón y Puntarenas tienen los principales puertos de Costa Rica: Limón, Moín, Caldera, Golfito, Puntarenas y Punta Morales. Estas áreas costeras presentan un histórico abandono, cívico social y cultural. Los puertos están asociados en su historia primera al desembarco de conquistadores y colonizadores, quienes sólo empleaban éstos como lugares de tránsito hacia el Valle Central, en donde se desarrollaban los grandes asentamientos rurales y urbanos.
- 6.7** Para el caso del Caribe (Puerto Limón y Moín), y con el advenimiento de las plantaciones cacaoteras del siglo XVII, comienzan los primeros ciclos económicos de la región y la colonización para las fincas. En el siglo XVIII y XIX el comercio marítimo y la producción cafetalera conectan los puertos con Estados Unidos y Europa. La concesión y construcción del ferrocarril, sumado a la gran cesión de tierras aledañas a esta obra, provocaron grandes cambios en los puertos del Caribe.

El más importante tuvo que ver con la inmigración de Italianos, chinos y antillanos que inicialmente trabajaron en el montaje del ferrocarril para luego integrarse a la naciente industria de comercialización agrícola para banano y cacao. Este desarrollo fue fugaz y no aportó crecimiento a la vertiente Atlántica.

- 6.8** La creación de Puerto Caldera se produce durante la administración del presidente Alberto Monge, (en la década de los ochenta). Este puerto se construye en zonas no aptas, según características de ingeniería portuaria. Las técnicas para la selección de sitios para puertos aconsejan buscar la ausencia de aportes de “azolves” o sedimentación proveniente de tierra, lo que se consigue en sitios costeros fuera de los cauces de ríos y de lagunas, en donde se registren arrastres litorales de menor cuantía posible y que faciliten la construcción de obras necesarias para su control. El seguir estas consideraciones de diseño minimizará las inversiones, para mantener sus profundidades. En Caldera la sedimentación es considerable y requiere de una constante inversión en el dragado de su fondo marino.
- 6.9** Los puertos de Costa Rica en la actualidad, son administrados en forma centralizada; tanto JAPDEVA como INCOP, deben seguir las directrices del Poder Ejecutivo. En sus leyes orgánicas, se indica que son entes autónomos, por lo que disponen de patrimonio propio, personería jurídica y por tanto, están facultados para planear y construir en coordinación con el MOPT las obras portuarias que el país requiera; ambas administraciones portuarias poseen autonomía administrativa, de acuerdo con cláusulas de organización en juntas directivas. Sin embargo, están obligadas a proponer al MOPT las tarifas para servicios portuarios y en coordinación con éste efectuar las negociaciones pertinentes.
- 6.10** La Ley de Concesiones Publica y de manera específica, la figura de Concesión de Servicios Portuarios, permite a las Autoridades portuarias (INCOP y JAPDEVA) concesionar los servicios portuarios, tanto en instalaciones nuevas como en las existentes. Sin embargo, el Estado debe promover un renovado marco institucional,

conforme al cual modifiquen asignaciones en funciones operacionales, administrativas y de planificación, entre los organismos del sector público y las empresas privadas, con clara orientación al mercado. A la vez, es importante para la aplicación de regímenes de inversión, que los inversionistas privados tengan plena libertad para invertir, transferir capital y distribuir ingresos, según leyes, reglamentos y políticas que conforman las estructuras comerciales y competitivas. En resumen, esto es necesario para diseñar un marco institucional de mayor participación del sector privado.

6.11 Las administraciones de los puertos de Costa Rica, hoy administrados por el sector público, ceden con facilidad a las demandas de los grupos de presión, que se traducen en intensificar la mano de obra en la manipulación de cargas portuarias, por lo que se aumentan costos, tarifas de puerto y se retrasa el uso de tecnologías de conformidad con acuerdos laborales. Este modelo de trabajo lleva a un aislamiento de los puertos de Costa Rica con el comercio internacional y está paulatinamente creando un efecto inverso en la productividad, los costos y las relaciones laborales, ausentando de la discusión los beneficios del mercado en la toma de decisiones.

6.12 Los mecanismos de defensa en los grupos de presión y que impiden la intervención privada en los puertos de Costa Rica, son distorsionados por los siguientes paradigmas:

- La situación de privilegio que alcanzará la empresa privada.
- La privatización de los puertos tenderá a exigir rentas de monopolio.
- La administración privada distorsionará la asignación eficaz de los recursos.

Sin embargo, la situación actual es que los organismos estatales han transformado una industria competitiva como la marítima – portuaria, en un monopolio.

6.13 Los efectos de la modernización portuaria en los intereses de los trabajadores y su relación con las cúpulas sindicales, quedan plenamente demostrados en un discurso efectuado en “La Comisión Interamericana de Puertos” (Guatemala 1999), por el Secretario General del gremio de la estiba de ITF (International Transport Federation), miembro de OIT, Mr. Kees Marges, quien dijo:

“Para que no haya dudas: el papel de los sindicatos no es velar por los intereses nacionales o los intereses de los empresarios, los empleadores, o la alta gerencia. Todos los trabajadores tienen o deben tener su propia organización, que defienda sus intereses”...

En esa misma reunión el dirigente mencionado describió con detalle los intereses de los trabajadores resumiéndolos en:

- Trabajo estable y satisfactorio.
- Un ingreso adecuado para satisfacer las necesidades básicas.
- Un horario de trabajo razonable.
- Condiciones de trabajo seguras, sanas y ambientalmente aceptables.
- Protección social.
- Capacitación profesional y vocacional para obtener idoneidad necesaria.
- Igualdad en el trabajo entre el hombre y la mujer y
- libertades contra la discriminación y la corrupción.

Como podemos observar que en el discurso de este alto dirigente de los trabajadores marítimos – portuarios, existe un loable interés en los derechos laborales de los trabajadores. Sin embargo, también refleja un sesgo en aspectos relacionados con la eficiencia portuaria en un contexto comercial, que otorga cierta relatividad a la propia existencia del trabajo, al omitir las fuentes productivas, las señales del mercado y la enorme capacidad creadora del ser humano.

El notable interés de excluir los intereses de los trabajadores de los temas relacionados con el comportamiento de los mercados contiene en sí una contradicción, cual es separar a los trabajadores y sus organizaciones de una realidad mundial inminente, que apresura situaciones de pobreza por el localismo al cual están condenados esos sistemas.

Estas situaciones se traducen en:

- Reducciones masivas del empleo y oportunidades a mediano plazo.
- Pérdida de calidad en las condiciones de trabajo.
- Inestabilidad laboral.
- Pérdida de objetivos nacionales para responder a demandas de sectores, zonas productivas o provincias en particular.

6.14 Se puede concluir y resumir brevemente la experiencia de algunos países emblemáticos de Latinoamérica en cambios marítimo–portuarios y su impacto social



ARGENTINA

Los procesos de reforma de los puertos en Argentina venían tomando forma desde 1979, cuando se discutía la importancia de los puertos sólo desde su óptica geopolítica; eran tiempos de posguerra (Guerra de Malvinas) y de dictaduras militares. Sin embargo, la inevitable importancia de sus exportaciones, en especial de granos (ubicando a Argentina como “el granero del mundo”), fue configurando un panorama de privatización que conforme al centralismo poblacional e industrial del país, se inició en los puertos de Buenos Aires (Exdolgan. Buenos Aires entre otros)

Curiosamente, la forma segregada y altamente creativa de abordar estos cambios significa crear una mayor fuente de empleos, con mayores expectativas ante la alicaída empresa estatal Argentina. Los cambios tuvieron menor impacto social y

fueron rápidamente absorbidos por las oportunidades que las nuevas inversiones crearon en nuevos puertos o en la optimización de los frentes de atraque antiguos.



CHILE

El proceso de cambios se inició en 1981, con la presencia del gobierno de facto Augusto Pinochet U. Desde sus inicios no consideró un esquema de reconversión laboral y dejó a gran parte de los trabajadores marítimos portuarios sin protección social, lo cual trajo períodos de gran pobreza e inestabilidad en este sector productivo.

Entre los grandes desaciertos que tuvo este proceso en el país sudamericano, fue aquel de crear un marco legal que sólo cubriese al sector portuario estatal y no a aquellos privados, que trabajaban eventualmente en los puertos o en otras tareas complementarias.

El proyecto de reestructuración portuaria tuvo un costo social alto, que en aquellos años de dictadura no pudo ser ampliamente debatido, pero éste ha logrado articularse hasta nuestros días. El marco regulatorio legal logró ser perfeccionado y el proceso de conversión eliminó las presiones políticas

Hoy resulta indiscutible, desde la competitividad de los productos chilenos, que el modelo portuario existente aporta importantes beneficios a los trabajadores del sector y a otros relacionados con el modelo exportador que el país ha determinado.



PERÚ

La operación de modernización se inicia a mediados de los ochenta en Callao, e involucra a todos los puertos del Perú, en un corto período desde Paita a Tacna. Sin embargo, los procesos de licitaciones estuvieron profundamente desconectados con el mundo de los trabajadores, lo cual queda de manifiesto en varias publicaciones de las

organizaciones sindicales del Perú, donde afirmaban que en sus orígenes, la privatización de los puertos se efectuó a espaldas del mundo laboral.

Tal vez por esto Perú recientemente (año 2000) ha retomado con fuerza estos procesos, de manera que su reconversión resulte en una importante respuesta a la sociedad peruana, que tiene un despertar económico interesante.

6.15 Los cambios en el marco regulatorio legal de Costa Rica deben necesariamente incluir un plan de reconversión laboral, que incluya a todos los sectores productivos marítimos - portuarios, sean éstos estatales y privados.

6.16 Los modelos de reestructuración que fuesen articulados en Costa Rica, no sólo deben demostrar cuantiosas reducciones en costos operacionales de empresas ligadas al sector marítimo-portuario, sino también logros que se extiendan a los sectores exportadores y a la economía nacional, como un sistema indivisible.

6.17 El marco legal de la reestructuración portuaria de Costa Rica, puede basarse en países del área donde estos procesos hoy funcionan con éxito; especial acento debe existir en las relaciones laborales: gobierno, concesionarios y trabajadores.

6.18 La racionalización en la existencia y uso de la fuerza laboral en los puertos de Costa Rica, es un hecho real que afectará favorablemente los costos operacionales, pero que necesariamente incluirá desocupación y cesantía.

6.19 Una de las soluciones que el Estado y los entes privados deben privilegiar en Costa Rica, es la CAPACITACIÓN, como la herramienta de reconversión laboral por excelencia. Esta capacitación de la mano de obra portuaria debe apuntar a la calificación en todos las áreas relacionadas:

- higiene y seguridad industrial.
- destrezas y conocimientos técnicos.
- Nuevas tendencias: containerización, estibas entre otras.

- calificación técnico profesional.

- 6.20** Que los requerimientos de calificación profesional y técnicos para los trabajadores de empresas privadas y estatales estén debidamente regulados por organismos académicos, quienes tienen la obligación de posicionar a Costa Rica y sus recursos humanos en buen nivel de demanda a los procesos de privatización del sector.
- 6.21** Para aquellos trabajadores costarricenses que se integren al trabajo portuario o permanezcan en él (según lo demanden las actividades comerciales del puerto en cuestión), se debe asegurar que los parámetros que definen el costo social en el sector, tales como rentas promedio hombre/turno, beneficios adicionales (salud vivienda) o indemnizaciones, actúen bajo estándares internacionales.
- 6.22** El estudio sistemático de la variable dependiente, Indicador de Eficiencia Portuaria (modelo propuesto: $IEP = IGA + IEI + IGO$), respuesta del modelo diseñado para evaluar técnicamente un proceso de concesiones, revela importantes conclusiones a través de su análisis comparativo y descriptivo; entre éstas están:
- 6.23** Para IGA o Indicador de Gestión Económica cuya evaluación se realizó al comparar los principales índices financieros de dos modelos de administración portuaria, uno de ellos los del complejo portuario Limón-Moín en Costa Rica y su contraparte es puerto San Antonio en Chile concesionado a fines de la década del noventa. Según este análisis, se concluyó lo siguiente:
- 6.24** Las estructuras financieras de JAPDEVA durante el año 2002 presentaron una baja respecto del año 2001. Aún así, mantiene un adecuado equilibrio en el uso de las fuentes y armonía de los niveles de liquidez empleos, debido a que se observa una concordancia y de las inversiones con el carácter de exigible de las fuentes de recursos. Es decir, las inversiones poco liquidas son financiadas con fuentes de baja

exigibilidad y los empleos de alta liquidez se cubren con fuentes más exigibles. En la medida en que las inversiones líquidas se financien, en proporciones significativas, con fuentes poco exigibles, se fortalece la solidez de la estructura del balance general. En consecuencia, JAPDEVA presenta una estructura financiera razonable. Lo anterior obedece a un respaldo adecuado del activo fijo (100%), cuya baja liquidez se encuentra en equilibrio con la poca exigibilidad de su fuente de financiamiento (patrimonio). En tanto el activo circulante está cubierto por deuda a largo plazo (59.5%) y el pasivo circulante (100%).

6.25 La solidez expresada en términos de activo fijo implica a la vez una falta de inversión a corto y largo plazo la cual tiene un bajo activo circulante o liquidez. El puerto, en términos financieros, se va deteriorando y sus niveles de gestión, infraestructura y operaciones comienzan a presentar estándares de ineficiencia para el comercio internacional y la competitividad de las cadenas de transporte.

6.26 Para IEI o Indicador de Eficiencia en Infraestructura, el cual fue investigado mediante el estudio de un modelo matemático que explica la importancia de la infraestructura en los puertos, caracterizado y medido por variables linealmente dependientes, tales como velocidad de manipulación de cargas, tiempos de espera en los puertos, el resultado de la sensibilización del modelo en la aplicación de una flota mercante hipotética nos confirma que un puerto, con una pobre infraestructura, obtendrá bajos rendimientos en las transferencias de cargas y por ende, será un puerto poco atractivo a las líneas navieras, operadores multimodales y a las cadenas de suministros internacionales.. Opuesto será el caso si se alcanzan niveles de puerto con clase mundial, cuyo horizonte puede convertirse en un puerto de trasbordo regional o continental.

6.27 Para IGO o Indicador de Gestión Operacional, compuesto por innumerables indicadores de eficiencia, tiempos de espera, número de naves atendidas, tiempos en muelle, tiempos en bahía, operaciones de remolcadores, entre otros, es notable el aumento en los niveles de eficiencia una vez manejado el puerto bajo premisas

comerciales. Un mayor rendimiento de puerto en la transferencia de cargas y servicios genera atractivos que van más allá de los ingresos y compromete a ciudades y patrimonios de éstas.

6.28 La posición Este – Oeste de Costa Rica en el transporte mundial, es una importante fortaleza, si consideramos que más del 65% de las cargas se mueven entre polos de desarrollo creados en Asia y Europa y en forma complementaria sabemos que más del 85% de las cargas transportadas en el mundo se realizan por vía marítima. Sin embargo, en el mundo actual, las distancias económicas tienen mayor relevancia que las distancias geográficas; no es suficiente contar con una ubicación geográfica de privilegio para ser competitivos. La geografía económica está determinada por los costos de tiempo y movimiento de los bienes y servicios, desde su producción a los centros de consumo o mercados de destino. Entonces, se debe preparar el marco adecuado para que el potencial que ofrecen los puertos costarricense materialice en proveedores de bienes y servicios de clase mundial y así competir con éxito en el mercado global.

6.29 La fortaleza biomecánica de Costa Rica constituye una ventaja geopolítica, y el acceso a dos océanos - Atlántico y Pacífico - con casi doscientos cincuenta kilómetros de frente costero y una distancia entre costas de doscientos ochenta y cinco kilómetros, que permite pensar en el desarrollo de un canal seco o al menos, explotar las ventajas de la integración multimodal entre océanos; no obstante las ventajas competitivas de hoy, no provienen de los recursos sino de la capacidad de emplearlos de forma productiva, por tanto, los puertos costarricenses de ambos océanos deben integrar en sus crecimientos procesos de gestión eficaz.

6.30 La producción de Costa Rica asegura por si sola condiciones iniciales de exportación. Desde un siglo atrás, el banano sostiene a la Zona Atlántica y lidera la exportación en volumen de productos perecibles; sin embargo, en los últimos años se han sumado otros de gran volumen y con mayor valor agregado, tal es el caso de la piña, el melón (estacional) y otras frutas tropicales. Para la industria de manufactura, el

establecimiento de grandes industrias tales como Intel, Procter & Gamble, Firestone entre otras, sostienen la balanza comercial. Para que se establezcan más y más empresas de clase mundial, se requiere que los factores asociados al transporte (puertos, carreteras e infraestructura en general) tengan una promoción necesaria de cambios estructurales, orientadas al comercio internacional.

- 6.31** Ante las nuevas regulaciones de seguridad establecidas por los mercados de consumo en la Comunidad Europea y los Estados Unidos de América en materias de Bio-terrorismo, transporte e informática, han involucrado a los puertos del mundo que exportan hacia esos mercados y en la actualidad deben cumplir con la norma ISPS que comienza a operar en julio del año 2004. Los puertos de Costa Rica deben clasificar sus instalaciones para operar antes de la fecha señalada: otro desafío para la modernización de éstos.

GLOSARIO

ANEXOS GLOSARIO DE TÉRMINOS

Actividades portuarias: Construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias en general, así como la prestación de servicios portuarios.

Administrador portuario privado: Es el administrador privado de una terminal portuaria de dominio público o privado, que presta servicios portuarios para uso público.

Agente naviero: Persona jurídica, que por delegación de los armadores, propietarios u operadores de las embarcaciones, ejerce la representación de los intereses comerciales de éstos en el puerto, debidamente inscrito en el Registro Administrativo de la Dirección General de Transporte Marítimo, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y acreditado como tal ante la autoridad portuaria.

Área portuaria: Son todas las áreas de fondeo en la dársena, canales de acceso, los muelles, los almacenes patios, destinados para el desembarque y embarque de mercancías y pasajeros.

Áreas de desarrollo portuario: Son los espacios terrestres, marítimos, lacustres y fluviales, calificados a través de los mecanismos establecidos por Ley como de reserva general para el desarrollo de los puertos y, en general, los aptos para ser usados para tal fin, definidos como:

- a) en la costa marítima y de influencia marítima, desde la línea de la más alta marea
- b) en las riveras fluviales y lacustres desde la línea de más alta crecida ordinaria
- c) áreas en bahía protegidas y aptas para construcciones permanentes.

Áreas de reserva general para el desarrollo portuario: Son los espacios terrestres, marítimos, lacustres y fluviales efectivamente especificados en la planificación del sistema portuario, acorde con la planificación del territorio, o por los proyectos y contratos que para su aplicación se establecieron para el desarrollo de proyectos portuarios y de transporte conexos con los puertos.

Autorización de operador portuario: A los efectos que una Ley explica por tal el acto administrativo mediante el cual se confiere a una persona jurídica de derecho privado, de las contempladas en la Ley General de Sociedades, que cumpla con las condiciones de idoneidad e inversión que establezca la reglamentación, la calificación como Operador Portuario habilitándole para prestar los servicios para los que se le autoriza, en uno o más puertos de un país.

Bulto: Carga que se transporta mediante cualquier caja, canasta, barril, saco, bolsa, atado u otro tipo de embalaje, en que se coloque la mercancía, con el propósito de transportarla, almacenada, consignada, fletada, importarla o exportarla.

Carga de exportación: Toda carga nacional que sale del país con destino a otro, y que cumple con los trámites correspondientes.

Carga de importación: Toda aquella carga que procede del extranjero y es nacionalizada en el país, o que también proceda de la Zona Franca; perfeccionamiento activo o por medio de otras modalidades contempladas en la Ley General de Aduanas y su Reglamento.

Carga en tránsito vía marítima: Toda aquella carga que llega al puerto, para que posteriormente sea reembarcada con destino a otro país.

Carga en tránsito vía terrestre: Toda aquella carga que llega o sale del puerto por vía terrestre hacia otro país.

Carga especial: Carga que por su valor, embalaje, tamaño o peso, es susceptible de saqueo o daño, por lo cual requiere de cuidado y manipulación especial.

Carga marítima internacional: Toda aquella carga que va o viene del exterior, por vía marítima.

Carga o mercancía: Todos los materiales de cualquier naturaleza, efectos o bienes que se movilizan para su exportación o importación en el puerto.

Carga peligrosa: Aquella carga calificada como tal, según el Código Marítimo Internacional de Mercaderías Peligrosas (IMDG), de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Carga refrigerada: Mercadería que se moviliza en el puerto, empacada, envasada o embalada, y que necesita de temperatura controlada para su conservación.

Carga transitoria: Toda carga que es descargada provisionalmente a tierra y cargada nuevamente a la misma nave o a otra, mientras dure la permanencia de la primera en el puerto.

Clientes: Son todas las personas físicas o jurídicas, que utilizan los servicios que presta la autoridad portuaria.

Concesión portuaria: Acto jurídico por el cual el Estado, otorga a personas jurídicas nacionales y/o extranjeras, el derecho a ejecutar y/o explotar determinadas obras de infraestructura portuaria por la prestación de servicios portuarios públicos, de conformidad con la legislación de la materia. Supone la explotación de algún tipo de infraestructura portuaria de titularidad estatal, por parte de la entidad prestadora, sujeta a que la misma sea objeto de mejoras, ampliaciones o similares, en las condiciones, plazos y términos establecidos en el contrato y en el Programa de Inversiones.

Contenedor: Toda unidad transportable que se ajusta a las normas ISO (iniciales en inglés de International Standardization Organization), o a cualquier otra clasificación, incluyendo contenedores, tanques, contenedores abiertos, refrigerados y otros. Los furgones que se transportan en naves Roll-On Roll-Off, para efectos de cobro, se consideran como contenedores.

Cuando hay mercancía peligrosa se requiere que el manifiesto exprese dicha condición, y que indique el número de unidades, clase de mercancía y medidas de seguridad que deben tomarse en el embarque.

Declaración de la nave: Es el documento que será entregado a la Autoridad Portuaria, firmado y fechado por el Capitán o su sustituto, con la misma capacidad legal del primero, una vez que se hayan estipulado todas las generalidades referentes del viaje al puerto de destino. Este documento también podrá hacerse llegar por vía electrónica, previo arribo del buque.

Dominio público portuario: Conjunto de bienes del Estado, es decir de titularidad pública, formado por las áreas de desarrollo portuario; las infraestructuras y la instalaciones, incluyendo los equipamientos especiales afectados a su funcionamiento, en el Sistema Portuario Público.

Embarcaciones: Vehículo de madera, hierro u otra materia que flota, y que impulsado y dirigido por un artificio adecuado, puede transportar por el agua a personas, animales o cosas.

Embarcadero: Instalación en la costa marítima o riberas fluviales o lacustres, sin infraestructuras de defensa o abrigo, destinada al atraque y atención de embarcaciones menores.

Entidad prestadora: Empresas o grupos de empresas que realizan actividades de explotación de infraestructura portuaria de uso público Pueden ser entidades prestadoras:

- a) Las personas jurídicas que exploten una infraestructura portuaria debidamente habilitada para prestar servicios portuarios públicos, de conformidad con lo previsto en la presente Ley y su Reglamento.
- b) Las sociedades concesionarias que hayan suscrito un contrato de concesión portuaria.
- c) Las empresas locales portuarias.

Equipamiento portuario: Bienes muebles destinados al mobiliario urbano e industrial de los puertos y a las actividades y servicios portuarios.

Eslora: Es la longitud máxima total de la nave, medida entre la proa y la popa (eslora externa de la nave) LOA (Lenght Over All).

FEU: Iniciales en Inglés de "Forty Equivalent Unit (Contenedores equivalentes de 40 pies).

Frente de atraque: Infraestructura de un puerto que corresponde a un módulo operacionalmente independiente, con uno o varios sitios y sus correspondientes áreas de respaldo, cuya finalidad es el atraque de buques, esencialmente para operaciones de transferencia de carga o descarga de mercaderías u otras actividades de naturaleza portuaria.

Habilitación portuaria: Acto administrativo por medio del cual se califica una infraestructura portuaria existente como apta para prestar servicios portuarios, atendiendo a las facilidades con que cuenta, así como a la infraestructura de acceso acuático y terrestre.

Infraestructura portuaria: Obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal. Está constituida por:

- a) **Acceso acuático:** canales, zonas de aproximación, obras de abrigo o defensa, tales como rompeolas y esclusas y señalizaciones náuticas;
- b) **Zonas de transferencia de carga y tránsito de pasajeros:** muelles, diques, dársenas, áreas de almacenamiento, boyas de amarre, tuberías subacuáticas, ductos, plataformas y muelles flotantes;
- c) **Acceso terrestre:** Vías interiores de circulación y líneas férreas, que permitan la interconexión directa e inmediata con el sistema nacional de circulación vial.

Instalaciones portuarias: Obras de infraestructura y edificaciones, construidas dentro del área de desarrollo portuario o fuera de ella, destinadas a la atención de embarcaciones, prestación de servicios portuarios o construcción y reparación de embarcaciones.

Instalaciones: Todas las edificaciones, muelles, atracaderos, oficinas, talleres patios, rompeolas, en general, toda la construcción levantada con el fin de cumplir los fines portuarios.

Land Lord Port: Es la definición de un tipo o clase de puesto en que el titular del puerto actúa como dueño del suelo, desarrolla la infraestructura básica, y define la estrategia global de desarrollo, siendo agentes privados los que operan las terminales y prestan los servicios portuarios.

LCL y FCL: LCL varios consignatarios de las cargas, y FCL un solo consignatario de la carga (LCL: Less Container Loading) (FCL: Full Container Loading)

Licencia de obras portuarias: Acto administrativo mediante el cual la Dirección Nacional de Puertos de un país permite al Promotor o Administrador de un puerto o terminal, el inicio de obras de construcción o ampliación de infraestructura portuaria que afecten a bienes del dominio público, de acuerdo con leyes y reglamentación del país en cuestión.

Manifiesto de carga: Es el documento extendido por la Compañía Naviera (porteador), o el agente naviero en el puerto o puertos de carga, el cual será entregado a la Autoridad Portuaria y que contiene un resumen de la información de los conocimientos del embarque.

Marinas: Conjunto de instalaciones portuarias y embarcaderos, sus zonas acuáticas y terrenos ribereños, en las que se realizan exclusivamente actividades de turismo, recreación y deportivas, organizadas para la prestación de servicios portuarios o construcción y reparación de embarcaciones menores.

Mercadería a granel: Carga que se transporta en forma líquida o sólida y que no permite ser manipulada por piezas, paquetes o bultos, sino que se embarca y desembarca con equipo especial, como bandas transportadoras, almejas, equipo de bombeo y otros.

Mercadería general: Carga que se moviliza en el puerto empacada, envasada, embalada, en atados o en piezas y granel es, que se estiban de manera convencional dentro de las bodegas de una embarcación.

Movimiento de contenedor: Es el ciclo de movilización de un contenedor, desde su enganche, hasta su desenganche, por una grúa, carretilla pórtica, cabezal o montacargas, en cada etapa operacional.

Movimiento: Se entiende como movimiento el manejo de un contenedor, furgón, chasis, plataforma u otra unidad de carga de un lugar a otro, dentro del recinto portuario y en un solo sentido.

Operaciones portuarias: Son las actividades o servicios relacionados con la atención a la nave y a la carga.

Propietario en relación con la mercadería o carga: Es el exportador, importador, consignatario, embarcador o agente para la venta, embarque o desembarque de la mercancía o carga que indique el manifiesto. Para los efectos de responsabilidad ante la autoridad portuaria, el o los responsables serán la o las personas físicas o jurídicas que soliciten los servicios para dicha mercadería.

Puerto seco: Zona primaria extra portuaria, donde se brindan servicios portuarios de preparación de la carga, agregación de valor previa, posterior o durante el proceso de traslado de mercancías de un lugar de origen a otro de destino.

Puerto: Conjunto de espacios terrestres y acuáticos, naturales y/o artificiales, que reúnen las condiciones para desarrollar actividades y prestar servicios portuarios.

Recinto aduanero portuario: Zona primaria aduanera en el área de tráfico internacional de un puerto, en la que se habilita para el mismo un régimen determinado aplicable a la recepción, expedición, almacenamiento y tránsito de mercancías. Será delimitada, para cada puerto en que sea de aplicación.

Recinto portuario: Son las superficies marítimas y terrestres delimitadas por puntos reconocidos en el mar y en tierra, donde el país tenga jurisdicción.

Remolcador: Es la nave que autorizada por autoridad portuaria y equipada para estos propósitos, asiste a las embarcaciones en las maniobras de atraque y desatraque o en la prestación de otros servicios.

Responsable de la nave: El propietario o dueño debidamente identificado, apoderado legal, representante, capitán de la nave, armador o fletador de la nave.

Reunión de planificación: Es la reunión de representantes del Área Operativa del Terminal, clientes y usuarios, para resolver los problemas operativos que se presentan como consecuencia de cambios imprevistos, posteriores a la planificación previa de las operaciones portuarias y programar las operaciones del puerto para las próximas 24 horas, atendiendo las sugerencias, consultas o pedidos de los clientes y usuarios.

Servicios portuarios: Son aquellos que se prestan en puertos, terminales e instalaciones portuarias, para atender a las naves, y los necesarios para la transferencia de carga de éstas a tierra u otros medios de transporte y viceversa, y/o el embarque y desembarque de personas, que incluye los servicios que prestan las marinas a embarcaciones menores.

Tarifas marítimo-portuarias: Es la retribución económica exigida por la administración estatal de un puerto público, por el uso de infraestructuras, instalaciones o suministros por parte de las naves, las cargas o los operadores portuarios o por los servicios portuarios prestados por el Estado en régimen de prestación subsidiaria

Terminal de almacenamiento: Es una zona primaria aduanera organizada y equipada por el puerto, para proporcionar a las cargas, servicios de almacenamiento, distribución y otros.

Terminal portuario: Es una unidad operativa, delimitada dentro de un puerto. habilitada para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios; incluye la infraestructura, las áreas de almacenamiento y su acceso.

TEU: Iniciales en inglés de "Twenty Feet Equivalent Unit". Significa un contenedor ISO de 20 pies de longitud. Contenedores ISO de 35, 40 o más pies de longitud se tomarán como de 2 TEUs.

Tiempo de almacenaje: Tiempo durante el cual la mercancía permanece en custodia de la autoridad portuaria.

Tonelada métrica (T.M.): Es la unidad usada para la aplicación de las tarifas. Equivalente a mil kilogramos.

Tonelaje de registro bruto (T.R.B): Es el tonelaje especificado en el Certificado Internacional de Arqueo, confeccionado de acuerdo con el Convenio Internacional de Arqueo de 1969 de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Tonelaje de registro neto (T.R.N.): Se llama T.R.N., a la parte del T.R.B., que se usa efectivamente para transportar carga.

Tool Port (puerto herramienta): Es la definición de un tipo o clase de puerto en que la infraestructura básica, es puesta a disposición de agentes privados, quienes se involucran en

la planificación y desarrollo de la misma, en la modernización del puerto, en la explotación y en la prestación de los servicios portuarios.

Usuario del puerto: Quien, en forma directa o indirecta, utiliza sus infraestructuras o instalaciones o recibe suministros o servicios portuarios.

Vehículos: Se consideran como tales, todo automóvil, carreta, carruaje, camión de carga, camión cisterna, autobuses, trenes, embarcaciones o todo aparato automotor o equipo rodante, que se use en el transporte de pasajeros y carga.

Vía directa: Modalidad de la operación portuaria, que comprende el traslado de la carga de o hacia las embarcaciones, directamente del o al medio de transporte terrestre utilizado, sin que permanezca dentro del área portuaria.

Vía indirecta: Modalidad ordinaria de la operación portuaria para el despacho o recepción de la carga; comprende la carga o descarga, su transferencia en muelle y patios y su almacenaje o desalmacenaje.

ZAL: Zonas de apoyo logístico. Son aquellas áreas destinadas a actividades logísticas portuarias y constituyen nuevos modelos de gestión asociados a la mercancía marítima.

Zona de almacenamiento: A los efectos de esta Ley, es el área en el interior de un recinto aduanero portuario, organizada y equipada para servicios logísticos a las cargas.

Zona de valor agregado: Área de la terminal portuaria habilitada con fines de transformación, maquila, inspección, preparación, entre otros, de las mercancías para el acceso a los mercados.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- Anuario Portuario y Marítimo 2000, XIX Ed, Buenos Aires.
- ASONAVE. (1998) Memoria y Balance. Página 8. Valparaíso, Chile.
- Biblioteca del Congreso Nacional Ley 19542. (1998). Modernización Portuaria en Chile. IV Tomos. Chile.
- Burkhalter, L. (1999) Privatización Portuaria, Bases, Alternativas y Consecuencias. CEPAL. Santiago, Chile.
- Cáceres Zapata, Rubén E. (2002) Ministerio de transportes, Comunicaciones, Viviendas y Construcción, Dirección General, Oficina de Presupuesto y planificación, "Diagnostico de Puertos".
- Carlos Araya Pochet, (2000), "Métodos y Técnicas de Investigación en Ciencias Sociales", Costa Rica
- CEPAL (1998): "El proceso de concentración del transporte marítimo de líneas regulares". Boletín FAL N°147.
- CEPAL (1998): "Modernización portuaria: una pirámide de desafíos entrelazados", Unidad de Transporte, División de Comercio Internacional, Transporte y Financiamiento de la CEPAL.
- CEPAL (2001). Perfil Marítimo de Latinoamérica y el Caribe. Santiago, Chile.
- Complejo Portuario de Limón. (2001). Sistema de Información Portuaria. Limón, Costa Rica.
- Cuevas, F. y Meoño, J. (2001), Plan Estratégico de JAPDEVA, 2001-2009. BOSE S.A. Empresa Consultora. Limón, Costa Rica.
- Department of Justice and Federal Trade Commission (1997): "1992 Horizontal Merger Guidelines".
- Dictamen de Concentración Económica de la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia (2001). "MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A., TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. S/NOTIFICACION ART. 8° LEY 25.156".
- División Financiera, JAPDEVA (2000). Estados Financieros Del 1ero de enero al 31 de diciembre 1999. Limón, Costa Rica.

- Documento CEPAL, (1992), División de Transporte y Telecomunicaciones, Modernización Portuaria para América Latina y el Caribe. Santiago, Chile.
- EMPORVAL (2000). Plan maestro puerto Valparaíso. Páginas 12, 13, y 14. Valparaíso, Chile.
- Empresa Portuaria de Valparaíso (1998), Memoria Anual. Valparaíso, Chile.
- Empresa Portuaria de Valparaíso (1999), Memoria Anual. Valparaíso, Chile.
- Estache, A. (2001): "Efficiency gains from Port Reform and the Potential for Yardstick Competition: lessons from Mexico".
- Estache, A. y Carbajo, J. (1996): "Competing Private Ports - Lessons from Argentina", Public Policy for the Private Sector, Note N° 100, The World Bank Group.
- European Commission (1997): "Commission Notice on the definition of the relevant market for the purposes of Community Competition Law".
- Fernández, J.E. et. al. (1999): "Port privatization in development countries: the case of container terminals", International Journal of Transport Economics, vol XXVI, N°2.
- Foxley, J. Y Mardones, J. L. (2000): "Port Concessions in Chile", Public Policy for the Private Sector, Note N°223, The World Bank Group.
- García, R. (1999). Estudio sobre la Reestructuración Portuaria - Impacto Social. Puerto de Valparaíso, OIT, SAP 3.1 / WP 132, Chile.
- Gaviria, J. (1998): "Port Privatization and competition in Colombia", Public Policy for the Private Sector, Note N° 167, The World Bank Group.
- Gobierno de Costa Rica. (2000). Limón hacia el Siglo XXI. "Potencialidades y Oportunidades para el Desarrollo Humano. Plan de Desarrollo Regional, Provincia de Limón 1999-2004/2009. Limón, Costa Rica.
- Hoffinan, J. (1999): "After the Latin American port privatizations: the emergence of a Latin American Model", Fourth Pdl World Port Privatization Conference.
- JAPDEVA. (2000). Estados Financieros del 1 de enero al 31 de diciembre de 1999. Limón, Costa Rica.
- JAPDEVA. (2000). Memoria Anual. Limón, Costa Rica.

- Juhel, Marc H. (2000): "Globalization and partnerships in ports: trends for the 21 st century", World Bank, Singaport 2000, Challenges in the dot.com era.
- Julio Gavarrete & Maria I. Fernández, (2001) , Estudio Centroamericano de Transporte ECAT, "Plan Maestro de Desarrollo Puertos y Transporte Marítimo", Informe Final.
- Kauss Schwab & Jeffrey D. Sachs, World Economic Forum , Geneva , Switzerland 2001, "The Latin American Competitiveness Report 2001/2002".
- Maria Cristina Briggs, Diego Petrecola y Verónica Valles (2001), Centros de Estudios Económicos de la Regulación, Universidad Argentina de la Empresa, Buenos Aires Argentina, "Efectos de la Regulación en las condiciones de Competencia de Puerto Nuevo en Buenos Aires".
- Molina ,O. (1999). El Pasado, el presente y la proyección futura de la economía en el Litoral Caribeño de Costa Rica. Tesis para optar al grado de Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales (PROLACE). Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología. San José, Costa Rica.
- Musso, E. et. al. (1999): "On the global optimum size of port terminals", International Journal of Transport Economics, Vol. XXVI, N°3.
- Oficina de Estadística. (Agosto, 2001) Sistema de Información Portuario. Panorama Portuario en Cifras. San José, Costa Rica.
- Patrick Fourgeaud (2000), The World Bank Publication , "Measuring Port Performance"
- Seldeca S. A. (2001). Tarifa a Aplicar en Operación en Contenedor. Limón, Costa Rica.
- SIECA. (2001). Centroamérica, Balanza de Comercio del Resto del Mundo. Boletín Informativo, 21-VI.
- STD 3. Chisari, Ornar y Antonio Estache: The Needs of the Poor in Infrastructure Privatization: The Role of Universal Service Obligations. The Case of Argentina (marzo 1999)
- STD 8. Balzarotti, Nora: La política de competencia internacional (septiembre 1999)
- Terminal Portuaria Valparaíso. (1999). El Proceso de Concesiones y la Empresa Portuaria de Valparaíso. Valparaíso, Chile.

Trujillo, L. y Estache, A. (2001): "Surfing a Wave of Fine Tuning Reforms in Argentina's Ports".

UNCTAD (1998): "Guidelines for Port Authorities and Governments on the privatization of port facilities".

UNCTAD. (1993). Planificación Estratégica para las Actividades Portuarias. Ginebra, Suiza. P.35.

Universidad del Mar. (1994). Análisis y desarrollo de Ciudad-Puerto. Pág. 1 y 2. Valparaíso, Chile.

ARTÍCULOS PERIODÍSTICOS Y REVISTAS

Badilla, M. (2001). Panorama Portuario. JAPDEVA – Limón.

Camacho, A. (2001). Servicio de Calidad Mundial. En: El Financiero. 14-20 V. P 14. San José, Costa Rica.

En: Diplomacia Proceso de Apertura de Chile al Asia-Pacífico. N° 79, XIX. (2001).

Gobierno de Costa Rica. (2001) Pliego Tarifario Complejo Portuario Limón-Moín. En: Diario Oficial La Gaceta, 30-III. pp. 40-41. San José, Costa Rica.

Grubbs, J. (2001), Panamá should take advantage of changes in Maritime Sector. En: El Universal. Mundo Marítimo, 6-VI, p. 5. Panamá.

Guillén , M. (2001), Panamá y los cambios en el sector Marítimo. En: El Universal, Mundo Marítimo, 6- Vi, p .21. Panamá.

Hoffman, J. (2001). Boletín FAL, año XXIV Edición 168. UNCTAD - CEPAL

Hoffman, J. (2001), International Journal Of Maritime Economics - Eclac, "Latin American Ports: Results and Determinants of Private Sector Participation"

JAPDEVA INFORMATIVO Arrancó Modernización. Limón, Costa Rica. Edición Junio. (2001).

JAPDEVA INFORMATIVO. Grúa Pórtica en Limón. Costa Rica. Edición Junio. (2001).

Latin Trade El Canal de los Mil Millones. p 52-55 (Junio 2001).

Oviedo, E. (2001). Apertura mixta en Puertos. En: La República, 4-1 V. P 4. San José, Costa Rica.

Oviedo, E. (2001). Empresas contra Concesión Portuaria. En: La República. 11- VI, p.8ª. San José, Costa Rica.

Rivera, J. (2000), Memoria Anual, 1999-2000. JAPDEVA.

Royo, A. (2001). Concesión Portuaria leva anclas. En: El Financiero, 14-20 V. P 15. San José, Costa Rica.

Ruiz, G. (2001). Integración Hemisférica Portuaria. En: La República. 30- IX, p. 11A. San José, Costa Rica.

Sánchez, J. (2001). Canal se prepara para demanda futura del Tráfico Marítimo. En : El Universal. 6-VI, p. 1. Panamá.

DIRECCIONES ELECTRÓNICAS CONSULTADAS

www.cargohandling.net

www.comitemaritime.org

www.directemar.cl

www.europeshippers.com

www.harbourmaster.org

www.iclogistics.com

www.infoport.com.mx

www.inmta.org

www.intermodal.com.br

www.kingstonharves.com

www.linershipping.net

www.miami.diningguide.net

www.nacion.co.cr

www.portskillsandsafety.co.uk

www.trainmar.com

www.udelmar.cl

www.umaritima.cl

www.unece.org

www.vap.cl

www.wmar.mx

ANEXOS

ANEXO

LEY GENERAL DE CONCESIÓN DE OBRAS PÚBLICAS CON SERVICIOS PÚBLICOS DE COSTA RICA

Ley No. 7762, 14 abril 1998

Publicado en Alcance No. 17 a la Gaceta 98, de 22 mayo, 1998

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No.7762.

Artículo 1.-Conceptos

Artículo 1.- Conceptos

- 1) Esta ley regula los contratos de concesión de obras públicas y de obras con servicios públicos.
- 2) Para los efectos de esta ley se definen los -siguientes conceptos:
 - a) **Concesión de obra pública:** contrato administrativo por el cual la Administración concedente encarga a un tercero, el cual puede ser persona pública, privada o mixta, el diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, la conservación, ampliación o reparación de cualquier bien inmueble público, a cambio de contra prestaciones cobradas a los usuarios de la obra o a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la Administración concedente.
 - b) **Concesión de obra con servicio público:** contrato administrativo por el cual la Administración encarga a un tercero, el cual puede ser persona pública, privada o mixta, el diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, conservación, ampliación o reparación de cualquier bien inmueble público, así como su explotación, prestando los servicios previstos en el contrato a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra o a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la Administración concedente.

Artículo 2.- Cobertura

1. Toda obra y su explotación son susceptibles de concesión cuando existan razones de interés público, que deberán constar en el expediente mediante acto razonado. Se exceptúan de la aplicación de esta ley las telecomunicaciones y la electricidad.
2. Los ferrocarriles, las ferrovías, los muelles y los aeropuertos internacionales, tanto nuevos como existentes, así como los servicios que ahí se presten, únicamente podrán ser otorgados en concesión mediante los procedimientos dispuestos en esta ley.
3. En el caso de los muelles de Limón, Moín, Caldera y Puntarenas, por esta ley, únicamente podrán ser concesionadas las obras nuevas o las ampliaciones que ahí se realicen y no las existentes. ,

El setenta por ciento (700/0) de lo que la Administración obtenga por lo dispuesto en el artículo 42.1 a) de esta ley, en razón de las obras nuevas o ampliaciones que se concesionen en los citados muelles, será girado a la Junta de la Administración Portuaria de la Vertiente Atlántica y el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, según corresponda, para ser destinado exclusivamente a inversiones en obras de las respectivas provincias, sin que pueda utilizarse para cubrir gastos administrativos.

Transcurrido el plazo de estas concesiones, dichas obras pasarán a la titularidad de los entes mencionados, según corresponda.

Artículo 3.- Titularidad del derecho de propiedad

1. En todas las concesiones reguladas por esta ley, se considerarán propiedad de la respectiva Administración concedente las obras que se construyan y las que se incorporen al inmueble, conforme avance la construcción. En el reglamento de la ley y

el cartel que regule cada concesión en particular, se determinarán los bienes y derechos incorporados por el concesionario, que no sean propiedad de la Administración concedente y se requieran para la prestación del servicio; asimismo, su eventual transferencia a esta.

2. Los bienes y derechos que el concesionario adquiriera, por cualquier título y queden incorporados a la concesión, no podrán ser enajenados separadamente de ella, hipotecados ni sometidos a gravámenes de ninguna especie, sin el consentimiento de la Administración concedente y pasarán a su dominio al extinguirse la concesión, excepto cuando el contrato estipule otra cosa. El cartel de licitación determinará, para cada contrato, cuáles bienes y derechos quedarán incorporados a la concesión para los efectos señalados en este punto.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No.7762.

Artículo 4.-Normas aplicadas

Artículo 4.- Normas aplicables

1. Las concesiones referidas en esta ley se registrarán por lo siguiente:
 - a) La presente ley y su reglamento.
 - b) El cartel de la licitación y sus circulares aclaratorias.
 - c) La oferta del adjudicatario, aprobada en el proceso de evaluación.
 - d) El contrato de concesión.
2. La legislación costarricense será aplicable a toda relación jurídica originada con fundamento en la presente ley. Asimismo, los tribunales nacionales serán los únicos competentes para conocer de las situaciones jurídicas derivadas de las concesiones y dirimir los conflictos que puedan surgir durante la vigencia de los contratos. El cartel del concurso deberá autorizar la vía del arbitraje como solución alterna a los tribunales de justicia.

Artículo 5.- Definición y actuación:

1. Para los efectos de esta ley, se entiende por Administración concedente el Poder Ejecutivo, las empresas públicas y el sector descentralizado territorial e institucional.
2. El Poder Ejecutivo actuará por medio del Consejo Nacional de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
3. Cuando el objeto de la concesión se encuentre dentro del ámbito de competencia del sector descentralizado o las empresas públicas, tales entes públicos mediante convenio suscrito con el Consejo Nacional de Concesiones, podrán convenir con este órgano el procedimiento de selección del concesionario y la ejecución del contrato de concesión.
4. Corresponde exclusivamente al Poder Ejecutivo, considerado en los términos del artículo 21.2 de la Ley General de la Administración Pública, adjudicar y suscribir los contratos de concesión de los ferrocarriles, las ferrovías, los muelles y los aeropuertos internacionales, tanto nuevos como existentes.

Los muelles de Moín, Limón, Puntarenas y Caldera estarán sometidos a lo que dispone el artículo 2.3 de la presente ley.

5. Los casos en que el sector descentralizado o las empresas públicas concesionen directamente, se registrarán por esta ley.

Artículo 6.- Creación e integración

1. Se crea el Consejo Nacional de Concesiones, en adelante el Consejo, órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Estará integrado de la siguiente manera:
 - a) El Ministro de Obras Públicas y _Transportes, quien lo presidirá.
 - b) El Ministro de Hacienda.
 - c) El Ministro de Planificación y Política Económica.
 - d) El Presidente Ejecutivo del Banco Central.
 - e) Un miembro escogido de las ternas presentadas por las cámaras empresariales.
 - f) Un miembro designado de las temas presentadas por las confederaciones sindicales, organizaciones solidaristas y cooperativas.
 - g) Un miembro seleccionado de las ternas presentadas por la Federación de Colegios Profesionales.
2. Las cámaras y organizaciones mencionadas en el punto anterior, deberán remitir sus ternas al Consejo de Gobierno dentro de los quince días hábiles siguientes a la publicación de la convocatoria en La Gaceta y dos diarios de circulación nacional. Transcurrido el plazo sin recibir las ternas de alguno de los grupos señalados, el Consejo de Gobierno quedará en libertad de designar a las personas necesarias para integrar el órgano.
3. Los miembros referidos en los incisos e), f) y g) serán nombrados por períodos de cuatro años.
4. Los miembros indicados en los incisos a), b), c) y d) no podrán delegar en ninguna otra persona el ejercicio de las atribuciones que esta ley les confiere.

5. Por concepto de dietas, los miembros del Consejo recibirán una remuneración equivalente a la fijada para los miembros de la Junta Directiva del Banco Central. Se remunerará un máximo de siete sesiones por mes, entre ordinarias y extraordinarias. Los miembros citados en los incisos a), b), c) y d) no percibirán dietas.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo II. Estructura Institucional

Sección II. Consejo Nacional de Concesiones

Artículo 7. - Personalidad jurídica instrumental

Artículo 7.- Personalidad jurídica instrumental (*)

1. El Consejo tendrá personalidad jurídica instrumental para los efectos de administrar el Fondo de Concesiones, así como para concertar los convenios y contratos necesarios para cumplir sus funciones. En las contrataciones se aplicarán los principios enunciados en la Ley de la Contratación Administrativa, pero no sus procedimientos, los cuales se establecerán en el reglamento de esta ley.
2. En las contrataciones que realice el Consejo Nacional de Concesiones se aplicará el régimen de prohibiciones, previsto en el capítulo V de la Ley de Contratación Administrativa.
3. La adquisición de los recursos materiales necesarios para el cumplimiento de las funciones de la Secretaría, se regirá por los procedimientos estatuidos en la Ley de la Contratación Administrativa.

(*) La constitucionalidad de los numerales 1 y 2 ha sido cuestionada mediante Acción de Inconstitucionalidad No. 03-009259-0007-CO. BJ# 204 de 23 de octubre del 2003

Artículo 8.- Atribuciones del Consejo (*)

El Consejo, en el ejercicio de su competencia, tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Velar por la transparencia, oportunidad y legalidad de los actos y procedimientos administrativos que realice la Secretaría Técnica del Consejo.
- b) Aprobar, rechazar o modificar el cartel de licitación de las concesiones.
- c) Adjudicar la concesión y suscribir el contrato, en nombre de la Administración concedente, cuando le corresponda.
- d) Velar porque la Secretaría Técnica ejerza las funciones de inspección y control de las concesiones otorgadas.
- e) Designar al Secretario Técnico responsable de la Secretaría Técnica del Consejo.
- f) Conocer y aprobar el informe de labores que el Secretario Técnico deberá presentar semestralmente.
- g) Conocer los informes de auditoría emitidos respecto del manejo y la operación del Fondo de Concesiones.
- h) Autorizar las contrataciones que realice la Secretaría Técnica.
- i) Aprobar el presupuesto de gastos del Consejo, que deberá ser sometido a la autorización de la Contraloría General de la República.

(*) La constitucionalidad de los literales b y c ha sido cuestionada mediante Acción de Inconstitucionalidad No. 03-009259-0007-CO. BJ# 204 de 23 de octubre del 2003

Artículo 9.- Secretaría Técnica

1. El Consejo Nacional de Concesiones contará con una Secretaría Técnica responsable de las siguientes actividades:
 - a) Contratar los estudios técnicos requeridos para acreditar la factibilidad de los proyectos de concesión.
 - b) Ejecutar los actos preparatorios pertinentes para otorgar una concesión.
 - c) Confeccionar la propuesta de cartel.
 - d) Vigilar que el concesionario cumpla sus obligaciones; para esto, tendrá la facultad de efectuar las inspecciones que considere oportunas en cualquier fase de la ejecución contractual.
 - e) Promover y divulgar los proyectos por concesionar.
 - f) Imponer las sanciones y multas referidas en los artículos 49 y siguientes de esta ley.
2. La Secretaría Técnica contará con el personal necesario para el cumplimiento de sus funciones.

Artículo 10.- Secretario Técnico

1. El superior administrativo de la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones será el Secretario Técnico, nombrado por el Consejo mediante concurso de antecedentes, realizado por el procedimiento definido en el reglamento de esta ley. Será un funcionario excluido del régimen del Servicio Civil.

2. Podrá asistir a las sesiones del Consejo, con voz pero sin derecho a voto.

3. La remoción del cargo de Secretario Técnico deberá efectuarse por resolución razonada.

Artículo 11.- Requisitos

Quien sea designado Secretario Técnico deberá reunir los siguientes requisitos:

- a) Reconocida solvencia moral.

- b) Título profesional.

- c) Amplia experiencia profesional.

- d) Nacionalidad costarricense.

- e) Mayor de treinta años.

- f) Incorporado a su Colegio Profesional.

Artículo 12.-Prohibiciones

Quienes hayan sido miembros del Consejo Nacional de Concesiones así como el Secretario Técnico, durante los tres años siguientes a la conclusión del contrato de trabajo por cualquier causa, no podrán ser designados miembros de la Junta de Intervención referida en el artículo 61 de esta ley. Tampoco podrán ser contratados por las empresas oferentes para trabajar asesorando en el procedimiento de una licitación de concesión, en cuyos actos preparatorios hayan participado. El incumplimiento de esta prohibición implicará para el oferente su exclusión inmediata del concurso.

Artículo 13.-Creación

Créase el Fondo Nacional de Concesiones como instrumento de financiamiento del Consejo Nacional de Concesiones. Los recursos de este Fondo, únicamente podrán utilizarse para cumplir los objetivos de la presente ley.

Artículo 14.-Fuentes de financiamiento

1. El Fondo tendrá las siguientes fuentes de financiamiento:
 - a) La suma que el concesionario debe pagar por la inspección y el control que ejerce la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones. La forma de fijar el monto se basará en criterios de servicio al costo, según los parámetros que para tal efecto establezca la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

- b) Las donaciones nacionales e internacionales.
 - c) Las partidas presupuestarias contenidas en la Ley de Presupuesto Nacional y las transferencias que realicen las Administraciones concedentes para los efectos de esta ley.
 - d) Las multas y garantías cobradas o ejecutadas a los concesionarios.
 - e) El reembolso de los estudios realizados por la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones, los que podrán ser exigidos al adjudicatario de la concesión, según se disponga en el cartel.
2. El Fondo estará bajo la supervisión de la Contraloría General de la República, sin perjuicio de los mecanismos de control interno que disponga el reglamento de esta ley o acuerde el Consejo Nacional de Concesiones.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo III. Derechos y obligaciones de las partes

Sección 1. Administración concedente

Artículo 15.-Derechos

Artículo 15.-Derechos (*)

Son derechos de la Administración concedente:

- a) Modificar, por razones de interés público, las características de las obras concesionadas y los servicios de la concesión.
- b) Acordar, respetando las reglas del debido proceso, el rescate de la concesión cuando así lo impongan razones de interés público. En los casos de los incisos b), c) y d) del artículo 60.1, antes de entrar en posesión de la concesión rescatada, la Administración concedente deberá indemnizar al concesionario por los daños y perjuicios causados, los cuales se determinarán conforme a la cláusula arbitral citada en el artículo 39 de esta ley.

- c) Los demás derechos comprendidos en esta ley o derivados del contrato de concesión.

(*) La constitucionalidad del presente artículo ha sido cuestionada mediante Acción No. 01-1940-7-CO BJ #76 de 20 de abril del 2001

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo III. Derechos y obligaciones de las partes

Sección 1. Administración concedente

Artículo 16.- Obligaciones

Artículo 16.- Obligaciones

Son obligaciones de la Administración concedente:

- a) Fiscalizar, permanentemente, toda construcción y explotación de obras y servicios concesionados, de acuerdo con el programa de construcción y mantenimiento de las obras o el reglamento del servicio.
- b) Realizar los avalúos y tasaciones pertinentes, para comprobar los perjuicios causados al concesionario, en caso de imposibilidad de cumplimiento de la Administración concedente.
- c) Recomendar al Ministerio de Hacienda el otorgamiento de los beneficios tributarios referidos en el artículo 44 de esta ley, cuan el concesionario los solicite.
- d) Conceder una ampliación del plazo para la terminación de las obras, en situaciones debidamente comprobadas por casos fortuitos, fuerza mayor o incumplimiento de las propias obligaciones.
- e) Las demás obligaciones determinadas por esta ley o derivadas del contrato de concesión.

Artículo 17.-Derechos

El concesionario tendrá los siguientes derechos:

- a) Contar con la ejecución plena del contrato y la colaboración de la Administración concedente, para cumplir los objetivos del contrato.
- b) Ser resarcido íntegramente por la lesión patrimonial causada a la obra o el servicio como consecuencia de la modificación impuesta por la Administración concedente, por razones de interés público.
- c) Solicitar ante la Administración concedente, la modificación de los términos del contrato cuando, por razones ajenas a sus obligaciones se afecte el equilibrio económico y financiero previsto en él para restablecerlo.
- d) Plantear ante la Administración concedente el reclamo pertinente cuando se encuentre en un caso de imposibilidad de cumplimiento por medidas generales o económicas adoptadas por los poderes del Estado con posterioridad al contrato; para ello se estará sujeto a que disponga en la cláusula arbitral del contrato de concesión. En esos casos, el concesionario estará obligado a demostrar, a la Administración concedente, la verdad real de la causa que imposibilita el cumplimiento. Mientras tanto, deberá continuar brindando el servicio público. La Administración concedente tendrá un plazo improrrogable de quince días hábiles para resolver; comprobada la causa, estará obligada a acordar el rescate de la concesión.
- e) Solicitar un reajuste en las tarifas de conformidad con las reglas o condiciones del cartel de licitación y el contrato.

- f) Acogerse a los beneficios tributarios que se fijan en el artículo 44 de esta ley.
- g) Recibir la ampliación del plazo para terminar las obras, cuando ocurra alguno de los supuestos previstos en el inciso b) del artículo 16 de esta ley.
- h) Los demás derechos que esta ley le otorgue o los derivados del contrato de concesión.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo III. Derechos y obligaciones de las partes

Sección II. Concesionario

Artículo 18. - Obligaciones generales

Artículo 18.- Obligaciones generales

Son obligaciones generales del concesionario:

- a) Cuidar, reparar y mantener la obra y todos los bienes de la concesión, así como prestar el servicio público, conforme a esta ley, su "reglamento y el contrato de concesión. En caso de incumplimiento, se impondrán las sanciones y multas determinadas en el cartel de licitación.
- b) Permitir y facilitar, a la Administración Pública, la prestación de los servicios públicos que brinde directamente.
- c) Adquirir los bienes inmuebles o los derechos que, según el cartel, se necesiten para cumplir el objeto de la concesión. Cuando sea imposible por razones no imputables al concesionario, la Administración concedente procederá al trámite de expropiación, por el procedimiento estatuido en la Ley de Expropiaciones, No. 7495. El pago de las indemnizaciones que correspondan deberá ser depositado, en favor de la Administración concedente, cuando se le requiera al concesionario. El incumplimiento del depósito se considerará falta grave.
- d) Acatar las disposiciones de la Administración concedente, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan a su favor.

- e) Indemnizar por los daños y perjuicios que se ocasionen a terceros como consecuencia de la ejecución de la concesión.
- f) Cumplir los compromisos financieros contraídos con la Administración concedente y derivados del otorgamiento de concesión.
- g) Las demás obligaciones determinadas en esta ley o derivadas del contrato de concesión.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo III. Derechos y obligaciones de las partes

Sección III. Usuarios

Artículo 19.-Derechos

Artículo 19.-Derechos

Los usuarios tendrán los siguientes derechos:

- a) Disfrutar de las obras y los servicios concesionados, de acuerdo con los principios generales de la concesión establecidos en el inciso b) del artículo 37 de esta ley.
- b) Presentar denuncias, peticiones o quejas ante la Administración concedente o las instancias administrativas correspondientes, con el objeto de que sus derechos e intereses sean tutelados con motivo de la concesión o prestación del servicio.

Ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, serán presentadas las denuncias por cobros irregulares de tarifas efectuados por los concesionarios, así como por la prestación del servicio que no se ajuste a los principios de calidad y continuidad. Para resolver, la Autoridad podrá inspeccionar técnicamente propiedades, plantas, obras y equipos destinados a brindar tales servicios. Si se comprobare la veracidad de la denuncia, la Autoridad Reguladora sancionará al concesionario infractor con una multa de cien salarios base mínimo fijados en el presupuesto ordinario de la República, de acuerdo con la Ley No. 7337, de 5 de mayo de 1993, que ingresará a la caja única del Estado.

La Administración concedente deberá cancelar un canon a la Autoridad Reguladora de los Servicios, por el costo en que incurra por concepto de lo dispuesto en el párrafo anterior. La Contraloría General de la República aprobará este canon tomando en cuenta el principio de servicio al costo.

- c) Que los cobros por utilizar obras o servicios concesionados se rijan por esta ley.
- d) Los demás derechos que estipula esta ley o los derivados del contrato de concesión.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo IV. Licitación y adjudicación de la concesión

Sección 1. Actuaciones preparatorias

Artículo 20.- Proyectos de iniciativa privada

Artículo 20.- Proyectos de iniciativa privada

1. Los particulares podrán presentar a la respectiva Administración concedente, sus propuestas de nuevas concesiones, las cuales para ser concesionadas requerirán:
 - a) Estar investidas de interés público.
 - b) Estar acompañadas de estudios de factibilidad técnica, ambiental y económica, y de un plan de construcción y explotación, según el caso.
2. La Administración concedente examinará las propuestas de concesión y, de considerarlas factibles y de interés público, procederá a su licitación dentro del plazo de un año, según se dispone en esta ley.
3. El proponente privado de una idea de concesión participará en la licitación en los mismos términos y condiciones que otros particulares y será admitido de pleno derecho, cuando se efectúe la precalificación.

Artículo 21.-Trámite

1. Corresponderá a la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones realizar las actividades y los estudios necesarios para preparar la licitación de la concesión. Dentro de los estudios deberá incluirse el de impacto ambiental; para ello se dará audiencia por cinco días hábiles al Ministerio del Ambiente y Energía, a fin de que determine el tipo de estudio por realizar. Terminado el estudio, se dará nueva audiencia a este Ministerio, que dispondrá de un plazo improrrogable de quince días hábiles para pronunciarse y su criterio será vinculante. Transcurrido este plazo sin recibir ninguna respuesta, se interpretará que el Ministerio no tiene objeciones.
2. La Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones deberá consultar, a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, la estructura tarifaria y los parámetros de ajuste que se incorporarán en el cartel de licitación; asimismo, los parámetros que se utilizarán para evaluar la calidad del servicio. Esta Autoridad dispondrá de diez días hábiles para rendir su criterio, el cual será vinculante. Transcurrido este plazo sin recibir respuesta, se interpretará que la Autoridad no tiene objeciones.
3. Realizados los estudios y demostrada la factibilidad del proyecto, la Secretaría Técnica procederá a elaborar el cartel de licitación, que será sometido a la aprobación del Consejo Nacional de Concesiones.
4. Cuando la Administración concedente sea un ente del sector descentralizado, territorial e institucional, o una empresa pública y no haya convenido en que el Consejo Nacional de Concesiones realice el procedimiento de selección del concesionario y la ejecución del contrato de concesión, corresponderá al respectivo ente público realizar los estudios y actividades necesarios para preparar la licitación de la concesión, siguiendo los parámetros establecidos en esta ley y su reglamento, para la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones.

5. Una vez aprobado el cartel por el Consejo Nacional de Concesiones o el jerarca de la Administración concedente, deberá publicarse un resumen de él en La Gaceta, con lo cual se entenderá iniciado el proceso de licitación. El resumen deberá publicarse, además, en dos diarios de mayor circulación nacional.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo IV. Licitación y adjudicación de la concesión

Sección 1. Actuaciones preparatorias

Artículo 22.-Pago de los estudios

Artículo 22.-Pago de los estudios

La Secretaría Técnica o la Administración concedente, según corresponda, podrá cobrar el costo de los estudios que realice. En tal caso, deberá indicarse en el cartel respectivo y el adjudicatario de la concesión estará obligado a cancelar el costo de dichos estudios, juntamente con la garantía de cumplimiento. En caso de incumplimiento de esta obligación, el contrato se considerará resuelto y la Administración concedente podrá readjudicar la licitación.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762 Capítulo IV. Licitación y adjudicación de la concesión

Sección n. Procedimiento concursal

Artículo 23.-Adjudicación por licitación

Artículo 23.-Adjudicación por licitación

Previo proceso de licitación pública, los proyectos de concesión serán adjudicados según el procedimiento que disponga el reglamento de esta ley. En todo caso, los principios rectores de esta licitación son los de eficiencia, publicidad, igualdad y libre competencia.

Artículo 24.- Contenido del cartel

El cartel de licitación deberá establecer:

- a) La identificación de la Administración concedente.
- b) La descripción de las obras y los servicios, incluso las especificaciones y requerimientos técnicos mínimos para el diseño, la ejecución, conservación y explotación de la obra y los servicios, según corresponda.
- c) La forma, fecha, hora y el lugar de presentación de las ofertas, requisitos que habrán de cumplir los licitantes; además, los antecedentes que deberán entregarse con las ofertas técnicas y económicas.
- d) Las garantías que deberán constituirse con indicación de los montos y plazos.
- e) Los plazos para consultas y aclaraciones del cartel.
- f) Los requisitos financieros, técnicos y legales que se valorarán en la calificación de las ofertas y la metodología que se empleará.
- g) Las condiciones económicas y la estructura tarifaria de la explotación de la concesión.
- h) Las multas y sanciones por incumplimiento del contrato de concesión.
- i) El proyecto de contrato que se suscribirá con el concesionario.

Artículo 25.- Consultas y aclaraciones

1. La Administración concedente podrá solicitar a los oferentes y recibir de ellos proposiciones y observaciones escritas sobre el texto final del cartel de licitación y deberá realizar una sesión formal para tratar sobre las versiones finales de los documentos. Sin embargo, la Administración licitante tendrá la decisión final sobre los asuntos tratados.
2. Si como consecuencia de esa sesión formal se produjeran modificaciones del cartel, estas deberán ser publicadas en La Gaceta, al menos diez días hábiles antes de la fecha de recepción de las ofertas.

Artículo 26.-Presentación de ofertas

1. Las ofertas se presentarán conforme a los términos establecidos en el cartel, en dos sobres sellados, uno para los asuntos técnicos y otro para los económicos. Solamente se abrirá el sobre que contiene la oferta económica, en los casos en que la oferta técnica haya sido admitida conforme a las reglas del concurso.
2. Las ofertas que técnicamente no califiquen se tendrán por excluidas para todos los efectos.
3. La presentación de la oferta implica el sometimiento pleno del oferente tanto al ordenamiento jurídico costarricense como a las reglas generales y particulares de la licitación.

Artículo 27.-Ofertas en consorcio

1. En los procedimientos de concesión podrán participar dos o más empresas reunidas en acuerdo de consorcio. Para tal efecto deberán acreditar, ante la Administración, la existencia de un acuerdo de consorcio, en el cual se regulen, al menos, las obligaciones de las partes y otros asuntos que el cartel pueda requerir.
2. La conformación del consorcio no implica la creación de una persona jurídica independiente. No obstante, de resultar adjudicatario, una vez firme la adjudicación, deberá constituir la sociedad nacional referida en el artículo 31 de esta ley.
3. Las partes en consorcio responderán, en forma solidaria, ante la Administración concedente, por todas las consecuencias derivadas de su participación en el consorcio y de este en el contrato.

Artículo 28.-Selección del concesionario

1. El concesionario será seleccionado de entre las ofertas elegibles, conforme a las reglas del cartel y, según el sistema establecido en las bases de la licitación, atendiendo a uno o más de los siguientes factores:
 - a) El valor presente de los ingresos de la concesión.
 - b) La tarifa.
 - c) El plazo de concesión.

- d) El monto del subsidio estatal requerido por el oferente.
 - e) Los pagos ofrecidos por el oferente al Estado.
 - f) Los ingresos mínimos que el Estado garantizará.
 - g) El puntaje obtenido en la calificación técnica.
 - h) La propuesta de reducción de tarifas al usuario, reducción del plazo de la concesión o de los pagos extraordinarios al Estado, cuando la rentabilidad sobre el patrimonio o los activos, definida en la forma que dispongan las bases de la licitación o el oferente, exceda de un porcentaje máximo predefinido. Esta variable únicamente podrá aplicarse en concursos donde se garantice un mínimo de ingresos para el concesionario, conforme al punto f) anterior.
2. La aplicación de estos factores y su forma de calificación serán definidos en el cartel de licitación, en el cual podrán considerar uno o más de los factores señalados.
3. En caso de empate en los parámetros de selección conforme a las reglas del cartel, la oferta costarricense ganará la licitación sobre la extranjera. Cuando el empate se produzca entre nacionales, ganará quien haya presentado primero la oferta.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo IV. Licitación y adjudicación de la concesión

Sección III. Adjudicación

Artículo 29.-Adjudicación del contrato

Artículo 29.-Adjudicación del contrato

El contrato se adjudicará obligatoriamente al licitante que formule la mejor oferta económica de entre las declaradas técnicamente aceptables, según la fórmula definida en el cartel; sin perjuicio de la facultad de la Administración concedente para desestimar todas las ofertas por no convenir al interés público.

Artículo 30.-Suscripción del contrato

El contrato se suscribirá una vez firme el acto de adjudicación y constituida la sociedad anónima nacional referida en el artículo 31 de esta ley. Deberá ser refrendado por la Contraloría General de la República.

Artículo 31.- Constitución de la sociedad anónima nacional

1. El adjudicatario queda obligado a constituir, en un plazo máximo de noventa días naturales contados a partir de la firmeza del acto de adjudicación, una sociedad anónima con la cual será celebrado el contrato de concesión. Asimismo, será responsable solidariamente con esta sociedad anónima.
2. Esta sociedad tendrá como objeto único y exclusivo la ejecución del contrato de concesión y le serán aplicables las normas del Código de Comercio. La sociedad deberá ser disuelta, una vez terminada la concesión y comprobada la inexistencia de pasivos contingentes a cargo de ella.
3. El capital social inicial será determinado en el cartel de la licitación sobre un porcentaje del gasto total proyectado para la construcción de la obra y, una vez concluida, para la explotación del servicio. La Administración concedente deberá definir cada año las variaciones del gasto total proyectado, con el propósito de que en el capital social se efectúen los ajustes correspondientes. El concesionario dispondrá de treinta días hábiles para ajustar el capital.

4. En ningún caso, el adjudicatario podrá tener una participación inferior al cincuenta y uno por ciento (51%) del capital social.
5. La inscripción de la sociedad anónima estará exenta del pago de los impuestos y derechos de registro. Los honorarios serán negociados por las partes y no podrán exceder del veinticinco por ciento (25%) de los porcentajes fijados en la tabla de cobro de honorarios.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo IV. Licitación y adjudicación de la concesión

Sección IV. Formalización del contrato

Artículo 32.- Procedimiento en caso de incumplimiento

Artículo 32.- Procedimiento en caso de incumplimiento

El incumplimiento de la obligación de suscribir el contrato o constituir la sociedad anónima dejará sin efecto la adjudicación de la concesión. En tal supuesto, la Administración concedente llamará a los demás oferentes que se presentaron a la licitación realizada, para que mantengan o mejoren sus ofertas en un plazo de quince días naturales y adjudicarla a la mejor oferta. El procedimiento que la Administración concedente seguirá para tal efecto, será regulado en el reglamento de esta ley.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo IV. Licitación y adjudicación de la concesión

Sección IV. Formalización del contrato

Artículo 33.- Régimen de Garantías

Artículo 33.- Régimen de Garantías

1. El oferente y el concesionario deberán constituir, según corresponda, las garantías de participación, construcción, explotación y ambientales, con las formas, los montos, los plazos y las demás condiciones que el reglamento y los carteles respectivos establezcan. Las garantías referidas en esta ley siempre deberán ser suficientes para garantizar el interés tutelado en cada fase de la licitación y el contrato de concesión, y serán irrevocables.

2. Para participar en la licitación pública, será necesario que cada oferente garantice su participación. La subsanación de los defectos en el cumplimiento de esta garantía se regulará en el reglamento de la ley. El incumplimiento en la constitución de la garantía, las formas y los plazos establecidos inhabilitará la oferta.
3. El adjudicatario deberá prorrogar la vigencia de la garantía de participación por todo el período necesario hasta el inicio de la etapa de construcción. La falta de prórroga oportuna de la garantía será causal de resolución del contrato.
4. Antes de suscribir el contrato, el concesionario deberá constituir la garantía correspondiente a la fase de construcción, así como las ambientales, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica del Ambiente, No. 7554, de 4 de octubre de 1995.
5. El concesionario deberá constituir la garantía de explotación antes de la entrada en servicio de la obra pública.
6. En caso de incumplimiento en la etapa de ejecución contractual, las garantías se ejecutarán hasta por el monto requerido para resarcir a la Administración concedente, por los daños y perjuicios imputables al concesionario. Esta Administración podrá perseguir al concesionario por los daños y perjuicios que no alcancen a cubrir las garantías.
7. De existir cláusula penal por cumplimiento tardío en la ejecución imputable al concesionario, no podrá ejecutarse la garantía de construcción, a no ser que él se niegue a cancelar los montos correspondientes por concepto de cláusula penal.
8. Cuando la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones haya realizado el proceso de licitación y adjudicación, el monto de las garantías ingresará al Fondo Nacional de Concesiones; en los otros casos, ingresará al presupuesto de la Administración concedente.

Artículo 34.- Objeción del cartel

1. Contra el cartel de licitación pública podrá interponerse recurso de objeción, dentro del primer tercio del plazo para presentar ofertas. El recurso, debidamente fundado, se presentará ante la Contraloría General de la República.
2. Todo oferente potencial o su representante, podrá interponer el recurso de objeción cuando considere que ha habido vicios de procedimiento, se ha incurrido en alguna violación de los principios fundamentales de la contratación o se ha quebrantado, en alguna forma, el ordenamiento regulador de la materia.
3. El recurso de objeción deberá resolverse dentro de los treinta días naturales siguientes a su presentación. Si no se resolviere dentro de este plazo, la objeción se tendrá por acogida favorablemente, en los términos indicados por el recurrente en la fundamentación del recurso.
4. Quien habiendo podido recurrir no lo hiciere, o no alegare las violaciones o quebrantos a que tuviere derecho, no podrá utilizar estos argumentos en el recurso de apelación en contra del acto de adjudicación.

Artículo 35.- Apelación de la adjudicación

1. Contra el acto de adjudicación podrá interponerse recurso de apelación, dentro de los diez días hábiles siguientes a la publicación del acuerdo en La Gaceta. El recurso, debidamente fundamentado, se presentará ante la Contraloría General de la República.
2. El recurrente deberá demostrar que está legitimado para resultar readjudicatario y

que las ofertas con calificación mejor que la suya carece de legitimación para ser adjudicatarias.

3. El recurso de apelación deberá resolverse dentro de los cuarenta días hábiles siguientes al auto inicial de traslado. Este plazo podrá prorrogarse mediante resolución motivada hasta por otros quince días hábiles, en casos muy calificados, cuando se necesite recabar prueba pericial especialmente importante para resolver el recurso, y que por la complejidad no pueda ser rendida dentro del plazo normal de resolución. Vencido el plazo para resolver o su prórroga sin dictarse la resolución final, automáticamente se tendrá por confirmado el acto de adjudicación recurrido.
4. La readjudicación también podrá ser recurrida cuando las causas de la inconformidad hayan surgido del motivo que fundamentó el acto de readjudicación.
5. La resolución final o el auto que ponga término al recurso dará por agotada la vía administrativa. Dentro de los tres días hábiles posteriores a la comunicación, el interesado podrá impugnar el acto final sin efectos suspensivos, ante el Tribunal Superior Contencioso-Administrativo, por medio del proceso especial dispuesto, en los artículos 89 y 90 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso - Administrativa.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo V. Etapas del contrato y régimen aplicable

Artículo 36. - Etapa de construcción

Artículo 36.- Etapa de construcción

Durante la etapa de construcción de la obra, el régimen de la concesión estará sujeto a las siguientes disposiciones:

- a) Las obras se ejecutarán a riesgo del concesionario; por eso le corresponde enfrentar los desembolsos necesarios hasta terminarlas, ya provengan de caso fortuito o fuerza mayor, salvo que en el contrato de concesión se haya dispuesto que la Administración concedente participe en estos gastos.
- b) Cuando el retraso en el cumplimiento de los plazos sea imputable a la Administración concedente, el concesionario gozará de una prórroga igual al

período de entorpecimiento o paralización, sin perjuicio de las compensaciones que procedan.

- c) Las aguas y los minerales u otros materiales que aparezcan a consecuencia de la ejecución de las obras, no se entenderán incluidos en la concesión, y su empleo por parte del concesionario o terceros, se regirá de acuerdo con las leyes correspondientes.
- d) La construcción de la obra no podrá interrumpir el tránsito por caminos existentes. En el evento de que la interrupción sea imprescindible, el concesionario estará obligado a habilitar un tránsito provisional adecuado.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo V. Etapas del contrato y régimen aplicable

Artículo 37.- Etapa de explotación

Artículo 37.- Etapa de explotación

La etapa de explotación se iniciará con la autorización para poner en servicio, total o parcialmente, la obra contratada, según se disponga en el contrato de concesión. Durante la fase de explotación de la concesión, el concesionario tendrá las siguientes obligaciones:

- a) Conservar en condiciones normales de utilización y funcionamiento las obras, sus accesos, señalización y servicios.
- b) Prestar el servicio con apego a los principios de continuidad, regularidad, uniformidad, igualdad y generalidad, lo cual lo obliga, especialmente a prestarlo en las siguientes condiciones:
 - i. Sin interrupciones, suspensiones ni alteraciones indebidas que puedan afectar la continuidad en la prestación, sin perjuicio de las condiciones u horarios que defina el reglamento interno o el cartel de licitación. La paralización o suspensión voluntaria en la prestación del servicio constituirá falta grave en la ejecución contractual.

- ii. En condiciones de absoluta normalidad, de acuerdo con la reglamentación o normas contractuales aplicables, eliminando toda causa de molestias, incomodidades o inconvenientes a los usuarios, salvo razones de seguridad o mantenimiento.
 - iii. En igualdad de condiciones a todos los usuarios de la misma categoría.
 - iv. A la totalidad de los usuarios a que está destinado conforme a los términos del contrato.
- c) No destinar el inmueble ni las obras, en todo ni en parte, a actividades distintas de las autorizadas; tampoco instalar o habilitar otros servicios no contemplados en el contrato de concesión sin la autorización de la Administración concedente.
- d) Acatar cualquier otra disposición establecida en el cartel de licitación y en el contrato de concesión.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo V. Etapas del contrato y régimen aplicable

Artículo 38.- Régimen aplicable a las relaciones del concesionario

Artículo 38.- Régimen aplicable a las relaciones del concesionario

En lo referente a derechos y deberes con terceros, el concesionario se regirá por las normas del Derecho Privado. Será responsable ante la Administración concedente por los daños y perjuicios que puedan derivarse de cualquier subcontratación.

Artículo 39.- Cláusula arbitral

En el contrato podrán fijarse cláusulas de resolución alterna de conflictos para resolver controversias o diferencias producidas con motivo de la interpretación o aplicación del contrato de concesión o surgidas de su ejecución. Esta cláusula se regirá por la legislación vigente sobre la materia.

Artículo 40.- Contraprestación

Como contraprestación por las obras que realice y los servicios que preste, el concesionario, sin estar obligado a conceder exenciones en favor de ningún usuario, percibirá el precio, la tarifa o el aporte convenidos, así como los otros beneficios expresamente estipulados por el cartel.

Artículo 41.- Tarifa, modificaciones y reajuste

1. La tarifa podrá ser expresada en moneda nacional o extranjera, y será la que resulte del contrato de concesión, con sus correspondientes reajustes.
2. Las tarifas resultantes del contrato se entenderán como máximas, por lo que el concesionario podrá reducirlas, salvo que el cartel lo haya prohibido expresamente. El concesionario podrá definir las políticas comerciales, ya sea mediante descuentos por pago pronto, cantidad, uso frecuente u otras consideraciones, siempre que no sean discriminatorias para los usuarios.

3. Los reajustes de las tarifas y sus metodologías de revisión serán fijados en el cartel.
4. En caso de discrepancia entre el concesionario y la Administración concedente, respecto de los resultados obtenidos por la aplicación de las metodologías de revisión consignadas en el contrato, el concesionario podrá apelar la decisión de la Administración concedente, dentro de los tres días hábiles siguientes a la notificación. Esta Administración trasladará la apelación, junto con el expediente del contrato de concesión, a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos para que resuelva en definitiva, en un plazo máximo de cinco días hábiles. La resolución de la Autoridad Reguladora agotará la vía administrativa.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo VI. Régimen Económico del Contrato

Artículo 42.- Ingresos de la Administración concedente

Artículo 42.- Ingresos de la Administración concedente

1. En la forma determinada en el cartel de licitación o la oferta del concesionario, podrán fijarse en el contrato los siguientes pagos a favor de la Administración concedente:
 - a) Un canon por la explotación de la concesión, el cual no podrá ser superior al cinco por ciento (5%) de los ingresos brutos generados por la concesión otorgada. El porcentaje, el plazo y la entrega del cobro serán estipulados en el cartel de licitación.
 - b) Los que se originen en la entrega de bienes que se utilizarán en la concesión.
 - c) Un pago por concepto de inspección y control del contrato de concesión. La forma de fijar el monto de este pago se basará en criterios de servicio al costo.
2. Cuando el Consejo Nacional de Concesiones haya realizado el proceso de concesión, los pagos mencionados en el punto anterior ingresarán a la Tesorería Nacional, excepto el pago por concepto de inspección y control, que ingresará al Fondo Nacional de Concesiones. En caso contrario, ingresarán al presupuesto de la respectiva Administración concedente.

Cuando el Consejo Nacional de Concesiones actúe en los casos previstos en el artículo 5.3 de esta ley, el destino de los pagos a) y b) del punto anterior se fijará en el convenio que se suscriba.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762
Capítulo VI. Régimen Económico del Contrato
Artículo 43.- Aportes y contrapartidas otorgadas por la Administración concedente

Artículo 43.- Aportes V contrapartidas otorgadas por la Administración concedente

El contrato de concesión podrá prever aportes y contrapartidas de la Administración concedente para construir y explotar las obras en concesión, tales como:

- a) Aportes en dinero, los cuales podrán ser entregados en la etapa de construcción o la de explotación, según se determine en el cartel respectivo.
- b) Aportes en bienes en calidad de usufructo, para ser explotados por el concesionario, aun cuando no tengan relación directa con la concesión.
- c) Deuda subordinada.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762
Capítulo VI. Régimen Económico del Contrato
Artículo 44.-Beneficios tributarios (*)

Artículo 44.- Beneficios tributarios (*)

1. El concesionario tendrá el derecho de acogerse a los beneficios tributarios dispuestos en este artículo, los cuales solo podrán referirse a hechos generadores de impuestos relacionados directamente con la concesión que se otorgue.
2. En el cartel se fijará el plazo de duración de los beneficios tributarios, sin que pueda ser superior al período de la concesión.
3. El plazo de duración empezará a computarse desde la firmeza del acto de adjudicación.

4. El concesionario estará exonerado del pago de los siguientes impuestos:

- a) Derechos arancelarios de importación, selectivo de consumo y cualquier otro impuesto tanto para compras locales como para la importación de los bienes necesarios para ejecutar la concesión, siempre que queden incorporados a la obra o sean directamente necesarios para prestar los servicios, conforme a las previsiones del cartel. Cuando se presenten condiciones nacionales de igualdad de precio, calidad y oportunidad de abastecimiento, a los bienes antes descritos no se les otorgarán exoneraciones de impuestos de importación.
- b) Derechos arancelarios de importación, selectivo de consumo y cualquier otro impuesto sobre los equipos directamente requeridos para la construcción de la obra, su mantenimiento o la prestación del servicio público. Los equipos serán introducidos al país bajo régimen de importación temporal y para gozar de este beneficio, deberán permanecer en el país únicamente mientras dure la construcción de la obra, su mantenimiento o la prestación del servicio público, según el caso.

Para estos efectos, los concesionarios deberán rendir garantía ante la Administración Aduanera, por medio de prendas aduaneras exentas del pago de derechos de inscripción y cualquier otro impuesto.

- c) Los bienes internados bajo la modalidad de importación temporal, una vez finalizada la etapa de construcción de la obra, su mantenimiento o la prestación del servicio objeto de la concesión, según el caso, deberán ser reexportados o nacionalizados, previo pago de los impuestos y aranceles correspondientes.
- d) Los bienes, equipos y materiales importados o comprados localmente con exoneración, solamente podrán ser empleados en la concesión. El incumplimiento de esta limitación dará lugar a la aplicación de una multa equivalente a una suma de una a diez veces los impuestos exonerados o a la resolución del contrato, de acuerdo con la gravedad del hecho.

5. Para todo trámite de exoneración, el Ministerio de Hacienda requerirá de previo la recomendación de la Administración concedente, conforme a los requisitos que deberán establecerse en el reglamento de la presente ley.

(*) El presente artículo ha sido derogado en relación con las exenciones del impuesto sobre la Renta mediante Ley No. 8114 de 4 de julio del 2001. Alcance No. 53 a LG#131 de 9 de julio del 2001

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo VI. Régimen Económico del Contrato

Artículo 45.- Tratamiento tributario de las inversiones

Artículo 45.- Tratamiento tributario de las inversiones

Las inversiones que el concesionario lleve a cabo efectivamente, para trabajos de construcción de obra nueva o de rehabilitación, ampliación, mejoramiento, restauración de obras preexistentes o nuevas, podrán ser contabilizadas para efectos tributarios, mediante la aplicación de una depreciación lineal, durante el término del contrato de concesión o por depreciación acelerada, que podrá efectuarse en un tercio del plazo de explotación. Asimismo, el concesionario podrá reevaluar anualmente estos activos. Para tales efectos, deberá utilizar los índices de precios elaborados por la Cámara Costarricense de la Construcción.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo VI. Régimen Económico del Contrato

Artículo 46.- Financiamiento por capitalización durante la etapa de construcción

Artículo 46.- Financiamiento por capitalización durante la etapa de construcción

1. Durante la etapa de construcción, cuando el concesionario decida financiarse por emisión accionaria, podrá ofrecer hasta un cuarenta y nueve por ciento (49%) del total del capital de la sociedad efectivamente suscrito y pagado.
2. El concesionario deberá comunicar a la Administración concedente cualquier modificación del capital social y permanentemente tendrá a disposición de ella y la Contraloría General de la República, el libro de accionistas al día.

Artículo 47.- Financiamiento por endeudamiento

1. El concesionario podrá realizar cualquier operación financiera sin necesidad de autorización de la Administración concedente, con las excepciones estipuladas en esta ley y el contrato de concesión.
2. El concesionario podrá fideicometer, gravar de cualquier manera o dar en garantía los ingresos que resulten de la explotación de la concesión, así como toda cotraprestación económica ofrecida por la Administración concedente bajo los términos y las condiciones establecidos en el contrato de concesión, todo para garantizar las obligaciones derivadas de las operaciones financieras necesarias para ejecutar el contrato de concesión.
3. El endeudamiento máximo al que podrá recurrir el concesionario se fijará en el cartel de la licitación respectivo.
4. Cuando el concesionario vaya a realizar una operación de endeudamiento, en cualquiera de sus formas, deberá comunicarlo previamente a la Administración concedente. La omisión de esta comunicación se considerará falta grave.

Artículo 48.- Nuevas inversiones

1. Por acuerdo entre el concesionario y la Administración concedente o decisión unilateral de esta, motivada en razones de interés público, podrán modificarse las características de las obras y los servicios contratados; se compensará al concesionario con las indemnizaciones necesarias en caso de perjuicio. Previa aprobación de la Contraloría General de la República, las indemnizaciones 'Serán fijadas por acuerdo mutuo entre las

partes y, a falta de acuerdo, se recurrirá a la cláusula arbitral prevista en el contrato. La indemnización podrá expresarse en el plazo de la concesión, las tarifas, los aportes de la Administración concedente o cualquier otro régimen económico de la concesión, para lo cual podrán utilizarse uno o más factores a la vez.

2. El cartel fijará el monto máximo de la inversión que el concesionario puede estar obligado a realizar la virtud de lo dispuesto en el párrafo precedente; asimismo, el plazo máximo dentro del cual la Administración concedente podrá ordenar la modificación de las obras. En ningún caso, las modificaciones podrán exceder del veinticinco por ciento (25%) del monto total de la inversión inicial del concesionario según el contrato de concesión.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo VII. Régimen Sancionatorio

Artículo 49.- Procedimiento de sanción

Artículo 49.- Procedimiento de sanción

Las sanciones comprendidas en este capítulo podrán imponerse previo procedimiento con garantía de defensa para el concesionario.

De no existir un procedimiento establecido que permita la debida defensa, se aplicarán las disposiciones relativas al procedimiento ordinario, contenidas en el libro II de la Ley General de la Administración Pública.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo VII. Régimen Sancionatorio

Artículo 50.- Infracciones

Artículo 50.- Infracciones

La Administración concedente sancionará con una multa de ciento cincuenta salarios base mínimo, fijados en el presupuesto ordinario de la República, de acuerdo con la ley No.7337 del 5 de mayo de 1993, a quien incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

- a) Utilice las aguas, los minerales u otros materiales que aparezcan como consecuencia de la ejecución de las obras, sin la autorización de la respectiva Administración.
- b) Incumpla la obligación de habilitar una vía de tránsito provisional, cuando la interrupción de los caminos existentes sea imprescindible.
- c) No conserve las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de empleo y funcionamiento, según lo previsto en el contrato de concesión.
- d) Destine total o parcialmente el inmueble o las obras, a actividades distintas de las autorizadas, instale o habilite otros servicios diferentes de los contemplados en el contrato de concesión, sin la autorización de la Administración concedente ni la aprobación de la Contraloría General de la República.
- e) Inicie la etapa de explotación sin la autorización de la Administración concedente.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo VII. Régimen Sancionatorio

Artículo 51.- Multa por mora

Artículo 51.- Multa por mora

En caso de que el concesionario no cancele alguno de los cánones o pagos establecidos en la presente ley, se impondrá una multa del quince por ciento (15%) mensual sobre el monto del canon o pago adeudado. El retraso prolongado por más de tres meses, se interpretará como falta grave y dará lugar a la resolución del contrato de concesión.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo VII. Régimen Sancionatorio

Artículo 52.- Pago de multas

Artículo 52.- Pago de multas

Cuando la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones haya realizado el proceso de licitación y adjudicación, el valor de las multas ingresará al Fondo Nacional

de Concesiones. En los otros casos, ingresará al presupuesto de la Administración concedente. Por ningún concepto, este monto podrá considerarse costo de operación.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo VII. Régimen Sancionatorio

Artículo 53.- Cláusula penal

Artículo 53.- Cláusula penal

La Administración concedente deberá definir en el cartel una cláusula penal por cumplimiento tardío de la ejecución, por causas imputables al concesionario.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo VII. Régimen Sancionatorio

Artículo 54.- Ejecución de garantías

Artículo 54.- Ejecución de garantías

Procederá ejecutar las garantías referidas en el artículo 33 de esta ley, cuando se incumplan las formas, los montos, los plazos y las demás condiciones para las cuales fueron establecidas.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo VII. Régimen Sancionatorio

Artículo 55.- Cobro judicial

Artículo 55.- Cobro judicial

Los débitos constituidos en razón de las sanciones previstas en este capítulo, que no sean cancelados en sede administrativa, se cobrarán judicialmente. Para ello, constituirá título ejecutivo la certificación expedida por la autoridad competente de la respectiva Administración concedente.

Artículo 56.- Plazo de la concesión

1. El plazo de toda concesión será determinado en función de los estudios técnicos que sustenten el cartel de licitación, sin que en ningún caso pueda ser superior a cincuenta años.
2. El plazo de la concesión se computará a partir de la fecha de inicio indicada en el contrato de concesión. El plazo de la concesión siempre incluirá el período de la etapa de construcción.
3. Una vez concluido el plazo de concesión, la Administración concedente podrá licitar de nuevo la concesión con las variantes que estime pertinente. La licitación correspondiente deberá efectuarse con la anticipación necesaria para que no exista solución de continuidad entre ambas concesiones.

Artículo 57.- Prórroga de la concesión (*)

1. De existir interés público demostrado, con sustento en estudios técnicos, el plazo de la concesión podrá prorrogarse durante el último tercio anterior a su vencimiento. Para tal efecto, la Administración concedente deberá obtener la autorización de la Contraloría General de la República.
2. La suma del plazo original más las prórrogas aprobadas no podrá exceder del plazo máximo establecido para toda concesión en el primer párrafo del artículo 56.

(*) La constitucionalidad del presente artículo ha sido cuestionada mediante Acción No.01-1940-7-CO BJ #76 de 20 de abril del 2001

Artículo 58.- Suspensión temporal

1. La explotación de la concesión solo podrá suspenderse en las siguientes situaciones:
 - a) Por caso fortuito o fuerza mayor que impidan prestar servicio.
 - b) Por las causas citadas en el contrato de concesión.
2. Dentro de las doce horas siguientes al momento en que ocurrió la situación considerada causa o motivo de la suspensión, el concesionario estará obligado a comunicarlo a la Administración concedente, la cual dispondrá hasta de veinticuatro horas, contadas a partir de la notificación, para determinar la verdad real de la causa o situación alegada por el concesionario.
3. Comprobada la verdad real de la causa o situación invocada por el concesionario para suspender la explotación de la concesión, la Administración concedente, para reanudar la explotación del servicio, procederá a evaluar los daños, si existieren, y a determinar en qué forma concurrirán las partes a subsanarlos; además, otorgará al concesionario un plazo para realizar las acciones pertinentes.
4. Si, por el contrario, la Administración concedente determinare la inexistencia de la causa o situación alegada por el concesionario, le ordenará retomar la explotación de la concesión en forma inmediata e iniciará el proceso requerido para establecer las sanciones correspondientes.

Artículo 59.- Resolución de la concesión

1. La resolución del contrato de concesión procede por las siguientes causas:
 - a) La falta de constitución o la reconstitución de las garantías dispuestas en el contrato de concesión.
 - b) Cualquier incumplimiento grave en las obligaciones del concesionario derivados del contrato.
2. La declaratoria de resolución del contrato estará precedida por un proceso administrativo, que respetará las reglas del debido proceso.
3. La Administración concedente podrá hacer efectivas las garantías de que disponga, una vez firme la declaratoria de resolución.

Artículo 60.- Extinción de la concesión

1. La concesión se extingue por las siguientes causales:
 - a) El vencimiento del plazo pactado.
 - b) La imposibilidad de cumplimiento como consecuencia de medidas adoptadas por los Poderes del Estado.
 - c) El rescate por causa de interés público.

- d) El acuerdo mutuo de la Administración concedente y el concesionario, para lo cual este deberá contar con la aceptación previa de los acreedores, si los hubiere.
 - e) La resolución por incumplimiento grave así señalado en el cartel y en el contrato de obligaciones del concesionario.
 - f) Otras que se estipulen en el contrato de concesión.
2. De vencerse el plazo, la Administración concedente recibirá los derechos y bienes objeto de la concesión en buen estado y funcionamiento, libres de gravámenes y sin costo alguno.
 3. Cuando la extinción se produzca por causas ajenas al concesionario, quedará a salvo su derecho a percibir las indemnizaciones que correspondan según esta ley y el contrato de concesión.

Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

Capítulo VIII. Plazo, suspensión y extinción de la concesión

Artículo 61. - Suspensión de pagos y quiebra del concesionario

Artículo 61.- Suspensión de pagos y quiebra del concesionario

1. Como acto previo a la solicitud de declaratoria de quiebra, el concesionario que no pueda cubrir sus obligaciones tendrá la facultad de apersonarse ante el juez civil de su domicilio, para solicitarle una suspensión de pagos por un plazo máximo de tres meses, contados a partir de la resolución que autoriza la suspensión, con el objeto de que, durante el primer mes de este período, presente una proposición de convenio para el pago de los acreedores.
2. El concesionario deberá acompañar su solicitud de suspensión de pagos, con los siguientes documentos:
 - a) Un estado de sus obligaciones con el nombre completo y domicilio de cada uno de los acreedores, el monto de la deuda, el plazo, los intereses convenidos y la fecha en que cesó el pago.

- b) Una exposición clara y detallada de las causas determinantes del estado de cesación de pagos.
- c) El estado general de la explotación de la concesión, junto con un cuadro demostrativo de gastos e ingresos.
- d) La contabilidad de todos los libros, comprobantes y facturas.

El juzgado no dará trámite a la solicitud de suspensión pedida por el concesionario, si no aportare los documentos mencionados. Cualquier información falsa o dato inexacto de los requeridos en este punto, además de la responsabilidad penal que implica, será motivo suficiente para que el juez declare la quiebra.

- 3. Presentada la solicitud de suspensión, acompañada de los documentos requeridos, el juez autorizará la suspensión de pagos, para lo cual dispondrá de cinco días hábiles, contados a partir de la solicitud. La resolución del juez paralizará todo trámite ejecutivo contra el concesionario.
- 4. Para aprobar el convenio, una vez presentada la propuesta será indispensable publicar, en La Gaceta y dos diarios de circulación nacional, un edicto que convoque a los acreedores para que acudan a adherirse a la proposición del convenio o acuerden modificarla, en el término de los dos meses restantes del plazo referido en el punto 1.
- 5. Si se alcanzare la mayoría de dos terceras partes de los acreedores, el juez aprobará el convenio que será obligatorio para todos los interesados. Si, por el contrario, fuere imposible alcanzar esta mayoría o si se incumpliere el convenio, se declarará la quiebra de la sociedad concesionara.
- 6. También procede la declaratoria de quiebra, a instancia de la Administración concedente o algún acreedor cuando el concesionario abandone, de hecho o de derecho, la explotación de la concesión o se resuelva el contrato de concesión. En tales casos, para verificar el abandono, la Administración concedente dispondrá hasta de veinticuatro horas contadas a partir del momento en que tenga conocimiento del hecho o adquiera firmeza el acto que resuelve el contrato de concesión. Una vez verificado, la

Administración concedente procederá a nombrar un interventor, quien asumirá la administración y explotación temporal de la concesión hasta la integración de la Junta de Intervención referida en el punto siguiente.

El interventor temporal estará obligado a depositar judicialmente los ingresos provenientes de la explotación de la concesión, una vez deducidos y pagados los gastos de administración y explotación. Asimismo, deberá proceder a depositar los recursos en efectivo o los valores que tenga el concesionario en el momento de la intervención, y a exhibir los libros y documentos pertenecientes a la sociedad, cuando proceda, y el juez lo autorice a instancia de parte.

7. Declarada la quiebra por el juez, y firme, la resolución, se le notificará a la Administración concedente, que, dentro de los cinco días hábiles siguientes, procederá a integrar una Junta de Intervención, compuesta por tres miembros designados por esta Administración de la siguiente manera:

- a) Un representante de la Administración concedente, quien presidirá la Junta.
- b) Uno escogido de una terna presentada por la masa de acreedores.
- c) Un representante del Consejo Nacional de Concesiones.

A los miembros de la Junta de Intervención se les remunerará de conformidad con lo que, para el efecto, disponga el reglamento de esta ley.

8. La Junta de Intervención tendrá las obligaciones, facultades, atribuciones y responsabilidades señaladas en el Código de Comercio para el curador en un proceso normal de quiebra.

9. Dentro de los seis meses siguientes a la firmeza de la resolución que declara la quiebra del concesionario y conforme a las reglas que se determinan en el artículo siguiente, se procederá a rematar el derecho a la explotación del conjunto de bienes objeto de la concesión, por el plazo que reste para el vencimiento.

10.- En lo no previsto en este artículo, se aplicará supletoriamente el Código de Comercio.

Artículo 62.- Reglas sobre el remate

1. El remate referido en el artículo 61.9 de esta ley, se regirá por las siguientes reglas:
 - a) Solo podrán ser rematarios las empresas o los consorcios empresariales que cumplan con los requisitos indicados en el cartel de la concesión respectiva para ser concesionario. Para este efecto, la Administración concedente dispondrá de treinta días naturales contados a partir del remate, para determinar si el rematario cumple o incumple los requisitos.
 - b) En el primer remate, la base será igual al ciento por ciento (100%) de la suma total de los créditos legalizados. De no existir posturas o, cuando existan pero el rematario incumpla las condiciones para ser concesionario, se procederá al segundo remate, con disminución del veinticinco por ciento (25%) de la base del primer remate. De requerirse un tercer remate, se efectuará sin sujeción a la base.
 - c) En caso de que no existan postores idóneos en el tercer remate, la Administración concedente asumirá directamente la explotación, sin ninguna responsabilidad con respecto a los saldos insolutos. Podrá promover un nuevo concurso para dar en concesión la obra o el servicio público, si así lo estimare pertinente.
2. El monto obtenido del remate se destinará al pago de los créditos debidamente legalizados, en la alícuota que corresponda. El excedente, si lo hubiere, corresponderá a la Administración concedente.
3. El nuevo concesionario adquirirá el derecho de explotación libre de todo gravamen.

Artículo 63.- Indemnización por extinción

1. En las indemnizaciones que procedan, solo se tomarán en cuenta los gastos efectivamente realizados, una utilidad hasta del cincuenta por ciento (500/0) del lucro cesante, así como el estado actual de los bienes y las pérdidas que puedan haberse ocasionado.
2. La liquidación respectiva requerirá la aprobación de la Contraloría General de la República.

Artículo 64.- Disposiciones finales

1. El Consejo Nacional de Concesiones no estará sujeto a ninguna de las siguientes disposiciones legales:
 - a) Los artículos 90. y 10 de la Ley de Planificación Nacional, No. 5525 del 2 de mayo de 1974.
 - b) El artículo 20 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, No. 7428 del 7 de septiembre de 1994.
2. Salvo por lo dispuesto en esta ley, a las concesiones que se otorguen no les será aplicable la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, No. 7593, de 9 de agosto de 1996.
3. En lo no previsto por esta ley, se aplicarán supletoriamente la Ley General de la Administración Pública, No. 6227 del 2 de mayo de 1978, y la Ley de la Contratación Administrativa, No. 7494 del 2 de mayo 1995.

Artículo 65.- Autorización-a la Contraloría General de la República

La Contraloría General de la República podrá contratar con terceros especializados en la materia, los asesoramientos, estudios e investigaciones que estime pertinentes para el cumplimiento de sus labores de fiscalización derivadas de esta ley.

Artículo 66.- Régimen salarial de los trabajadores portuarios

El Consejo Nacional de Salarios fijará el régimen de salario mínimo de los trabajadores portuarios que regirá para las ampliaciones de los muelles existentes y de los nuevos que se concesionen. Dicha fijación no podrá ser inferior a la que se encuentre vigente para los trabajadores portuarios del país en la zona respectiva al momento de iniciar la explotación de la concesión.

Artículo 67.- Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los noventa días siguientes a su promulgación.

Artículo 68.- Derogaciones

Derogase la Ley General de Concesión de Obra Pública, No. 7404, del 3 de mayo de 1994.

Transitorio I.

Dentro de los treinta días hábiles siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, mediante publicación en La Gaceta y dos diarios de circulación nacional, el Consejo de Gobierno convocará a las cámaras y organizaciones mencionadas en el artículo 6.2, para que presenten sus ternas y se proceda a instalar el Consejo Nacional de Concesiones.

Transitorio II.

El Poder Ejecutivo dispondrá las medidas presupuestarias que correspondan, con el propósito de dotar al Fondo Nacional de Concesiones, de los recursos económicos necesarios para iniciar sus operaciones.

Transitorio III

Autorízase al sector descentralizado territorial e institucional y las empresas públicas, para contribuir económicamente al Fondo Nacional de Concesiones y dotarlo de un patrimonio suficiente para su funcionamiento.

Rige a partir de su publicación.

Comunicase al Poder Ejecutivo.

Asamblea Legislativa.-San José, a los dos días del mes de abril de mil novecientos noventa y ocho.-Saúl Weisleder Weisleder, Presidente.-Mario Álvarez González, Primer Secretario.-José Luis Velásquez Acuña, Segundo Secretario.

Dado en la Presidencia de la República.-San José, a los catorce días del mes de abril de mil novecientos noventa y ocho.

Ejecútese y publíquese.

JOSÉ MARÍA FIGUERES OLSEN.-Los Ministros de Obras Públicas y Transportes, Ing. Rodolfo Silva Vargas y el de la Presidencia, Marco A. Vargas D.-1 vez.-C-135600.-(25497).