



- TITULAR DEL MOPT DESMINTIÓ QUE PROCESO HAYA SIDO ATROPELLADO , INCONSULTO O PROMUEVA EL MONOPOLIO

## “TRANSPARENCIA HA SIDO LA TÓNICA EN PROCESO PARA CONCESIONAR TERMINAL DE CONTENEDORES DE MOÍN”

En forma enfática el Ministro de Obras Públicas y Transportes Francisco Jiménez desmintió los cuestionamientos hechos por los partidos de oposición al proceso que promueve la presente Administración para concesionar el diseño, financiamiento, construcción y operación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Moín.

Insistió en que la Administración será sumamente cuidadosa en el análisis técnico de la oferta económica presentada, particularmente en lo relativo a las tarifas, para garantizar total transparencia en este tema y reconoció el apoyo dado a lo largo de cuatro años por parte de las cámaras empresariales al proceso de modernización del Complejo Portuario Limón-Moín.

### **PROCESO SERIO Y FUNDAMENTADO**

Jiménez defendió la seriedad con la cual la firma consultora Royal Haskoning, una de las mejor calificadas a nivel mundial en materia de desarrollo portuario había desarrollado, en un lapso de 18 meses, el proceso que culminó con el planteamiento de un Plan Maestro sobre el que se fundamentó la concesión de la Terminal de Contenedores de Moín.

Indicó en ese sentido que los estudios realizados desde el año 2007 por la citada empresa consultora, determinaron las necesidades reales de infraestructura, servicios y desarrollo portuario que llevaron al posterior planteamiento de un Plan Maestro para los puertos del Atlántico, con un horizonte de 30 años.

Agregó el titular del MOPT que la dinámica empleada por Royal Haskoning había contemplado no sólo la consulta sino además el desarrollo de talleres con cámaras y con muchos sectores de la sociedad civil toda vez que se trataba de un proyecto amplio. “Consta en bitácoras y actas, las reuniones realizadas a lo largo de varios meses con ese objeto, pues no se trataba únicamente de una investigación de consultor sino de presentar el tema y promover una verdadera discusión en el seno de la sociedad civil, empresarios y gobierno”, subrayó de manera enfática el Ministro Francisco Jiménez.

Insistió en que el Plan Maestro había sido presentado y divulgado ante distintas instancias del sector público y privado, inclusive del mismo sector sindical, lo mismo que el proceso licitatorio que, señaló “ tuvo una amplia divulgación a nivel nacional e internacional... inclusive las primeras

objeciones al cartel fueron tratadas en audiencia pública por parte de la Contraloría General de la República y dieron pie a las modificaciones y mejoras del cartel... las distintas objeciones supusieron una revisión integral del mismo por parte del ente contralor, aspecto que es obligante de acuerdo a lo establecido en la Ley de Concesión”, dijo el titular del MOPT y agregó: “No pueden entonces pretender los señores diputados de oposición descalificar este proceso tildándolo de atropellado e inconsulto”.

### **SIN GARANTÍAS LEONINAS**

Descartó asimismo la supuesta desproporción en las proyecciones de volumen de carga así como el compromiso de garantía leonino que aseguraría al concesionario el equilibrio financiero. Sobre este particular explicó que el volumen de carga no lo garantiza el Estado y es un riesgo del concesionario. El volumen se ajustó, por ejemplo el Plan Maestro estimaba tener 2,5 millones de TEUs en el año 2030, con el ajuste realizado esta cantidad de contenedores se alcanzará en el año 2046, esto debido a la afectación provocada por la crisis. Tampoco, dijo el Ministro Francisco Jiménez, estamos garantizando el tráfico de carga, “la única garantía es el trato justo ante la constatación de desequilibrios que puedan darse en la ecuación financiera, un aspecto que ha sido señalado por la Sala Constitucional.

### **TARIFA 300% MÁS BARATA**

Respecto al aumento desproporcionado en las tarifas por movimientos de contenedores, denunciado por los diputados de oposición aclaró que para el cálculo tarifario se utilizó un marco de referencia amplio y que sin analizar la oferta en su contenido técnico, legal y desde luego económico, cualquier apreciación vertida sobre esta materia es especulación. “Estamos seguros de que la tarifa es al menos un 300% más barata de lo hoy le cuesta a un exportador sacar un contenedor por Limón o Moín... no es válido entonces comparar tarifas que actualmente se cobran, con un sistema ineficiente con las que corresponde pagar por un puerto moderno, sostuvo el Ministro de Obras Públicas Francisco Jiménez.

Subrayó al respecto que Moín es hoy la terminal más cara de América Latina por todos los costos en que incurren los exportadores, operadores y en general usuarios, producto de las ineficiencias portuarias y las grandes demoras que sufren los barcos que llegan al puerto.

### **NO HAY MONOPOLIO**

Finalmente, descartó que la concesión promueva un monopolio privado que asumiría tanto la nueva terminal como el actual complejo portuario Limón-Moín toda vez que la Administración tiene claridad de que se trata de procesos independientes y deben ser operadores diferentes. “El cartel para la Terminal de Contenedores de Moín es para este proyecto en particular y no garantiza nada en las instalaciones actuales, que se licitarán en su oportunidad, lo que se busca es una especialización de las terminales del complejo portuario. “Se tiene claro desde un inicio que deben ser operadores diferentes para generar una sana competencia”, concluyó el Ministro de Obras Públicas y Transportes, Francisco Jiménez Reyes.