

Kenneth Waugh, director general de APM
Terminals Costa Rica.



RC: ¿Es una ampliación del puerto antiguo o una obra nueva?

KV: Es una terminal totalmente nueva. Se estudió la posibilidad de hacer unos cambios a las instalaciones existentes, pero eso iba a generar muchas limitaciones ya que, al haber estado desactualizado tanto tiempo, la inversión necesaria para poder modificar todo y tener una obra eficiente iba a ser muy elevada. La misma está a la par de la costa y con una montaña atrás, lo cual hacía difícil darle el tamaño necesario para que pudiera operar correctamente. Por eso, se tomó la decisión de hacer una isla artificial lo cual nos permitía dimensionarla de la mejor manera para tener excelentes oportunidades de operación.

RC: ¿Está dividida por etapas?

KV: Sí. Existe una primera etapa de 40 ha, la de más alta inversión, que incluye todo lo que es el cosway de acceso, es decir la conexión con una autopista de tránsito hacia la terminal. Esta apuesta inicial, que corresponde a un 50% del área operativa, tiene una inversión estimada de US\$ 700 millones. Posteriormente se ejecutarán dos fases que demandarán 20 ha cada una y alrededor de US\$ 300 millones en conjunto. La obra completa posee 1,500 m de largo y un rompeolas de 3,050 m, además contará con 39 grúas de contenedores eléctricos y 9 grúas pórtico Super-Post Panamax. También dispondrá de edificios administrativos, área para manejo de contenedores secos y refrigerados, así como talleres y equipos complementarios, entre otros detalles.

RC: ¿Qué metodología constructiva están empleando?

KV: Como es la primera isla artificial de Costa Rica que servirá de terminal portuario, buscamos a contratistas especializados en este tipo de trabajos, entre ellos holandeses, los cuales trajeron su vasta experiencia en esta clase de obras y lo último en tecnología en dicho campo.

La construcción se hace dragando arena del suelo marino, la que se combina con diferentes materiales que se localizan en canteras terrestres para armar una especie de galleta en diferentes etapas. Esto se remata o redondea, luego, con piedra basáltica, que hace la base del rompeolas y del contorno. Del lado de la plataforma se ingresan tabla estacas y pilotes metálicos rellenos de concreto, con los cuales vamos armando las diferentes estructuras del puerto, dándole la consistencia, la compactación y la forma.

Los equipos usados para la ejecución fueron pedidos con los últimos avances en tecnología, incluyendo la asistencia computarizada para los operarios. Esta compensa condiciones de viento y de movimiento, permitiéndoles a los trabajadores ser mucho más rápidos y eficientes en su labor. Estas unidades, que llegan totalmente ensambladas, se trasladan a la plataforma portuaria, lo cual nos permite tener un cronograma más acelerado de construcción y puesta en funcionamiento.

RC: ¿Cuánto se ha avanzado?

KV: Ya tenemos la isla, nos falta colocar poco más de 300 m de pilotes que servirán de base para montar la plataforma del puerto. Esperamos tener todo concluido el próximo año.

RC: ¿Qué tipo de equipos tendrá la primera fase de la terminal?

KV: Contará con seis grúas pórtico para contenedores súper post panamax, que básicamente tienen, cada una, 90 m de alto, lo cual permite la atención a buques más grandes. Cabe destacar que en la primera fase estaríamos operando con naves de 8,000 a 10,000 TEUS, en la segunda de 14,000 TEUS y en la tercera, dependiendo de las condiciones de mercado, de 18,000 o 20,000 TEUS.

RC: ¿Qué profundidad tendrá el muelle?

KV: Emplearemos con 14.5 m de calado, en una segunda etapa tendríamos 16.5 m en el canal de atraque y 18 m en el canal de acceso.

RC: ¿Cuándo se tiene proyectado terminar la primera etapa?

KV: Estamos planeando, de acuerdo al cronograma, que la obra empiece a funcionar en el primer trimestre del 2018.

RC: ¿Y la segunda fase?

KV: Con las curvas de proyección de demanda y el potencial de crecimiento de la utilización de la terminal, pensamos que se iniciaría aproximadamente en unos cinco o seis años. La tercera fase, que nos llevaría a recibir hasta 2,000'500,000 TEUS, iniciaría su ejecución en unos 20 años.

RC: ¿Cómo se ha manejado la obra desde el punto de vista medio ambiental?

KV: La viabilidad ambiental nos fue otorgada en diciembre de 2014, iniciando la construcción en el 2015. El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) presentado por nosotros detalla un plan de gestión socio ambiental de protección, compensación y mitigación ante la construcción. Este fue elaborado por 18 expertos del Centro Científico Tropical de Costa Rica.

La terminal, además, propone contar con la certificación de empresa carbono neutral desde antes de que inicie su operación, en apoyo al compromiso internacional y local "Costa Rica Carbono Neutral Programa País 2007".