

Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.



TABLA CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN.	2
UBICACIÓN.	4
INDUSTRIA.	7
MERCADO DE CRUCEROS.	8
NUESTRA MARINA.	9
RUTAS DE CONEXIÓN.	10
ATRACTIVO.	13
ÁREA.	15
PLAN MAESTRO	16
TERMINAL DE CRUCEROS.	18
DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.	19
FASES DEL PROYECTO.	20
BENEFICIOS ECONÓMICOS Y SOCIALES.	21
COSTOS DE INVERSIÓN.	23
ESTRUCTURA DE GOBERNANZA.	26
TABLA DE ANEXOS.	27

Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.



CONSTRUCCIÓN DE LA MARINA DE LIMÓN Y TERMINAL DE CRUCEROS EN PUERTO LIMÓN, COSTA RICA

Transformar la Terminal Portuaria de Limón en una terminal turística de cruceros y marina de clase mundial aproveche las características diversas de la costa caribeña de Costa Rica.

Su objetivo es promover el desarrollo socioeconómico de la región Caribe y reactivación económica que depende de la industria del turismo.

"Si lo puedes ver, lo puedes creer"











El Caribe sobresale por su riqueza natural y cultural, hace evidente su potencial en turismo ecológico. Entre sus principales atractivos naturales destacan a nivel internacional los Canales de Tortuguero, la Reserva de Vida Silvestre Gandoca – Manzanillo, el Parque Nacional Cahuita, Puerto Viejo, el Parque Nacional Braulio Carrillo y la gran variedad de playas y zonas protegidas. Además, la influencia de las costumbres afrocaribeñas ha marcado de finitivamente la cultura, la gastronomía y la música.

La ubicación del país favorece un clima bastante estable y agradable casi todo el año. Lo que gracias a la cercanía y las conexiones con los principalesmercados turísticos del mundo lo colocan como uno de los destinos más codiciados actualmente.

La provincia es reconocida por su pesca, especialmente la que se refiere al Sábalo Real y al Róbalo que se pescan a orillas de la costa y hasta unas 3 millas. Se sabe que por la zona se encuentran Marlins, Vela, wahoo, entre otros.



El área de influencia de Limón, se caracteriza por contar con numerosos parques naturales y reservas de vida silvestre. Debido a su fortaleza ecológica, el Parque Nacional Tortuguero para la observación de fauna y flora así como el avistamiento de diversidad de tortugas y aves hacen de este sitio un punto ecológico clave del país. Otros parques como Cahuita, Manzanillo y la Amistad son un gran atractivo de la zona. Se destacan las reservas y refugios naturales de Hitoy Cerere.

Los principales ecosistemas marinos también se encuentran en esta zona, en particular en Punta Uva y Gandoca-Manzanillo. En el sistema hidrográfico principal se destacan los ríos Reventazón y Parismina donde se realizan actividades de rafting.

El proyecto de la Terminal de Cruceros y Marina representa una gran oportunidad para el desarrollo de la infraestructura turística de clase mundial que impacte en la reactivación económica del Caribe Costarricense.

DESARROLLO POLO TURÍSTICO

CARIBE COSTARRICENSE

El potencial turístico de Puerto Limón es significativo y ha sido reconocido como una oportunidad para el desarrollo económico y social de la zona. El respaldo del Gobierno de Costa Rica está presente en el proyecto de la Construcción de la Marina de Limón y Terminal de Cruceros en Puerto Limón, para impulsar el crecimiento de la Región Caribe y su pueblo.

El objetivo es promover el caribe costarricense como un destino turístico de clase mundial respaldado por la diversidad cultural, la belleza natural y la creciente inversión en perspectiva con un enfoque claro en el desarrollo sostenible, la promoción efectiva y la mejora de la infraestructura. Puerto Limón tiene la capacidad de transformarse en un destino turístico mundialmente reconocido, por lo que la colaboración entre el sector público y privado es esencial para maximizar el potencial turístico. El Gobierno de Costa Rica lleva a cabo las siguientes acciones:



Aeropuerto Internacional de Limón



Plan Regional de Desarrollo Costero



Desarrollo de Parques Industriales



Tren Eléctrico de Carga



Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.

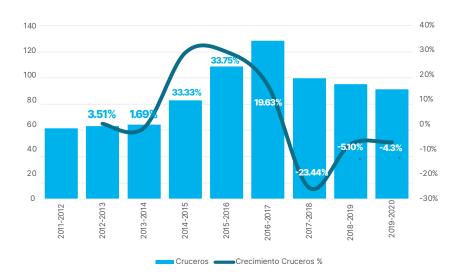




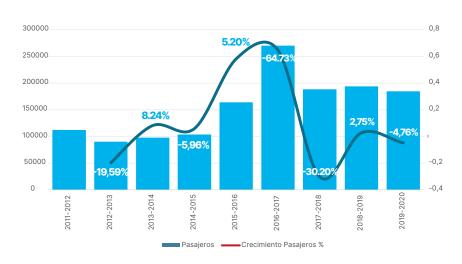
El mercado del Caribe tiene el despliegue de la industria de cruceros más amplia y moderna. Entre 2018 y 2019, la región recibió entre el 36% y el 39% a nivel mundial de todos los buques y camas. La región tiene un número importante de pasajeros norteamericanos, los cuales supusieron en 2018 y 2019 alrededor del 70% de la capacidad de los cruceros desplegados en la zona.

Durante la última década la capacidad desplegada en número total de pasajeros ha crecido en el Caribe de manera progresiva.

Llegada de cruceros a Puerto Limón



Llegada de pasajeros a Puerto Limón





MERCADO CRUCEROS



La región del Caribe no es un único mercado de cruceros, está compuesto por tres zonas principales fuertemente ligadas a sus principales "home-ports": Caribe Oeste, Caribe Este y Caribe Sur. Los puertos principales están ubicados en Florida, Texas, Puerto Rico, Panamá y Barbados. Dentro de la región, se observan seis principales tipologías de cruceros o de itinerarios.(Ver Anexo 4.)



NUESTRA MARINA

El mercado de marinas en Costa Rica se ha desarrollado en su totalidad en el pacífico, el cual ha presentado un crecimiento positivo durante los últimos años, pasando de 330 embarcaciones promedio mensual atendidas en 2011 a 539 embarcaciones mensuales en 2019, indicando un crecimiento anual compuesto de 6,3 %. El período de 2011 a 2015 presenta tasas de crecimiento

anual de hasta 11%, mientras que desde 2015, las tasas siguen siendo positivas pero inferiores a 6%.

Dicho mercado es predominante extranjero, con el 65% de embarcaciones siendo extranjeras mientras que el nacional corresponde al 35 %.



RUTAS DE CONEXION EN EL MAR CARIBE

La posición de Limón al ser un potencial punto común entre marinas de la zona del Caribe resulta este sur beneficiosa para las perspectivas de desarrollo del mercado de marinas en la zona. Si bien es cierto que la costa caribe costarricense no tiene tránsito de yates, veleros y demás tipos de embarcaciones, el establecimiento de Limón puede conllevar a una mejora del tránsito de turismo transeúnte en la zona.

Las conexiones R3 y R4 son de gran interés para Limón dado que son rutas que al conectar con las Marinas de Bocas del Toro y Red Frog en la Costa Caribe Panameña y un poco más allá con Colón y Cartagena, éstas tienen el potencial de posicionar a Limón como una nueva parada de interés que se pueda conectar con las Islas de San Andrés, Providencia e Islas Caimán para generar un itinerario turístico atractivo para el navegante.

Costa Rica y la costa caribe reúnen muchas condiciones para atraer a navegantes que tienen interés en la zona por su amplia oferta turística relacionada con naturaleza y diversidad cultural. (Ver Anexo 4.)

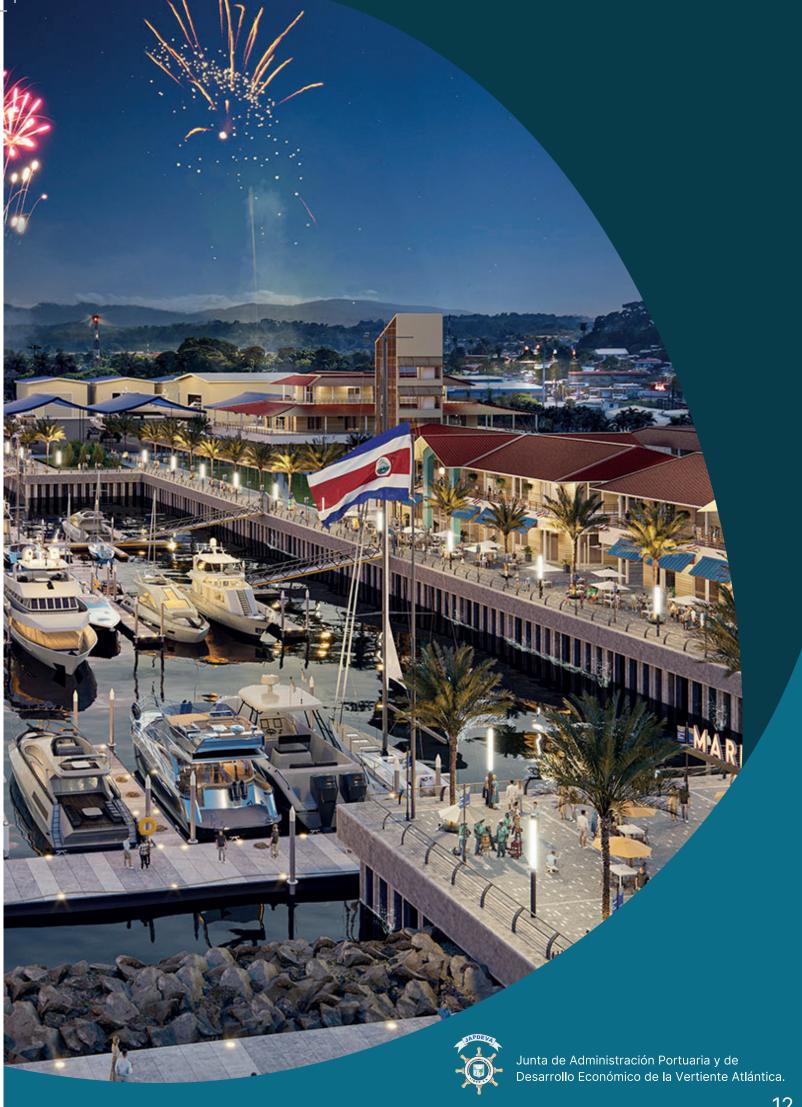




3. EXPLANADA FRENTE AL MAR-OESTE						
3A	HOTEL BOUTIQUE MARINA	 Lobby del hotel; locales comerciales en la parte posterior Hotel Hotel; Restaurante/Comidas y Bebidas 				
3B	COMERCIAL Y OTROS USOS MIXTOS	 Vestíbulo, locales comerciales en la parte posterior Locales Comerciales ; Restaurante/Comidas y Bebidas 				
3C	OFICINA Y OTROS USOS MIXTOS	 Vestíbulo, locales comerciales en la parte posterior Oficinas; Restaurante/Comidas y Bebidas 				
3D	OFICINA Y OTROS USOS MIXTOS	 Vestíbulo, locales comerciales en la parte posterior Oficinas; Restaurante/Comidas y Bebidas 				
3E	SEDE DE LA MARINA/ EDIFICIO PRINCIPAL DE LOS MUELLES	 Vestíbulo, locales comerciales en la parte posterior Oficinas; Restaurante/Comidas y Bebidas Oficina 				

4 PATIO TE	4 PATIO TÉCNICO DE LA MARINA/ ESPACIO AL AIRE LIBRE PARA ALMACENAMIENTO DE YATES				
4A	EDIFICIO PARA YATES #1	 Patio de servicio/instalaciones para el almacenamiento de botes. Servicios de mantenimiento, reparación y revisión 			
4B	EDIFICIO PARA YATES #2	Patio de servicio/instalaciones para el almacenamiento de botes. Servicios de mantenimiento, reparación y revisión			
4C	OFICINAS PATIO TÉCNICO MARINA	Vestíbulo, oficina en la parte posteriorOficina			
4D	EDIFICIO PARA YATES #3	Patio de servicio/instalaciones para el almacenamiento de botes. Servicios de mantenimiento, reparación y revisión			







La inversión continua en la infraestructura de viajes y ocio de Costa Rica y Limón trae consigo a los consumidores y la exposición al mercado de las actividades de cruceros regionales.

Se espera que el crecimiento de la industria de cruceros continúe a nivel mundial y caribeño, creando oportunidades para la región y Limón. Las nuevas instalaciones del puerto base en Panamá (Fort Amador) prestan a esta ubicación un mejor conductor del tráfico de cruceros a

las costas este y oeste de Costa Rica, y específicamente a Limón.

Capacidad para crear experiencias únicas personalizadas V cruceros y otros huéspedes debido a disponibilidad de terrenos, esencialmente una pizarra limpia para los inversores del sitio y las líneas de Las experiencias cruceros. personalizables de los huéspedes están en línea con el deseo continuo de crear experiencias privadas y personalizadas.





ÁREA

La infraestructura abarcará 27 hectáreas donde se construirá un edificio para atender a los cruceristas, comercios locales, restaurantes, mercado de artesanías, hoteles, estacionamientos y zonas de integración urbanística.

Se proyecta como la primera zona de inversión que estará enfocada en los cruceros y las inversiones en tierra relacionadas, teniendo como eje central un Muelle de Cruceros mejorado y ampliado para albergar dos grandes cruceros simultáneamente, lo que

representa de 8.000 a 10.000 pasajeros de cruceros en un día pico.

Según lo requieran las condiciones del cualquiera mercado, de las dos posiciones de atraque también se podrá utilizar para respaldar las operaciones de ingreso puerto (intra-port), al permitiendo el acceso de un pequeño grupo de pasajeros que inicien su crucero en Limón y que fuesen aceptados por un barco que atraque en sus instalaciones, así como para operaciones similares a las de un puerto base de cruceros (homeport).



PLAN MAESTRO





La zona de la Marina Turística se concibe como un nuevo foco de actividades náuticas recreativas y de yates, así como de la industria de servicios comerciales marítimos relacionados.

La Marina se origanizará alrededor de una dársena principal para embarcaciones, que albergará muelles para yates y embarcaciones deportivas de diferentes tamaños; un muelle para el abastecimiento de combustible; elevador de embarcaciones; patios de servicio y almacenamiento de embarcaciones en tierra; artículos y establecimientos comerciales diversos relacionados con la sembarcaciones; puntos de venta de comida y bebidas.

La dársena de la marina tendrá una capacidad de 80-120 posiciones de atraque(slips). El distrito Marina también incluirá un exclusivo club de yates y un lugar VIP en el borde sureste de la dársena.

Los patios técnicos de la marina y de almacenamiento en tierra estarán ubicados en el lado oeste del distrito, y utilizarán en la mayor medida posible los edificios de almacenamiento existentes y alguna otra infraestructura del sitio.







TERMINAL DE CRUCEROS

El centro de la Terminal de Cruceros estará organizado en torno a una plaza de llegadas emblemática, ubicada en la intersección de la primera fase del paseo marítimo y el boulevar principal, que conectará el distrito con el puerto histórico de la ciudad de Limón. Estos espacios públicos enmarcarán un desarrollo escalado de estructuras de uno a dos pisos.

Los edificios albergarán una combinación de espacios comerciales, mercados al aire libre, mercados gastronómicos, culturales y otros espacios activos. La concentración de los edificios está de acuerdo con la escala actual de la ciudad de Limón y reflejará aspectos del patrimonio histórico de la zona.

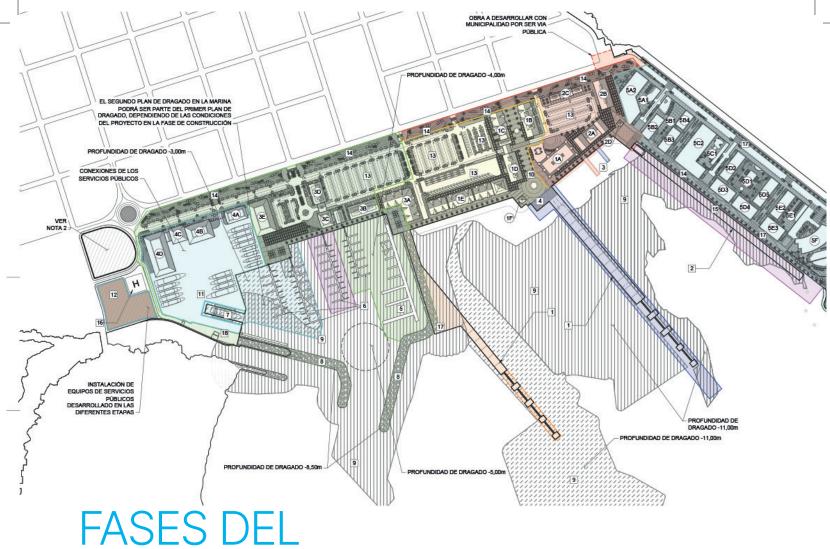
Una zona de arribos y salidas de tours acuáticos estará ubicada en el centro, al este del Muelle de Cruceros. Las áreas de transporte terrestre que apoyan los recorridos terrestres se encuentran detrás de los edificios comerciales. Estas áreas estarán localizadas estratégicamente para reducir, en la mayor medida posible, las distancias a pie de los pasajeros de los cruceros.





DESCRIPCIÓN PROYECTO





FASES DEL PROYECTO

FASE 1: ESTUDIO DE MERCADO 2022:

- Etapa 1A (Rojo): Edificio de la Terminal de Cruceros / Desarrollo comercial y Reparaciones del muelle alemán para el atraque.
- Etapa 1B (azul): Rehabilitación del muelle de cruceros para dos posiciones de atraque.
- Etapa 2 (verde): Desarrollo de la Marina
- Etapa 3 (Amarillo): Desarrollo urbano, Infraestructura Comercial y Hotel Boutique.
- Etapa 4 (Magenta): Desarrollo de la marina (Muelle adicional en la dársena y muelle flotante junto al muelle alemán)

FASE 2: PLAN DE MÁXIMA CAPACIDAD DE UTILIZACIÓN:

- Etapa 5: Nuevo muelle de cruceros junto a la marina
- Etapa 6: Ampliación de la marina, desarrollo inmobiliario y hotelero en el muelle alemán.

(Ver Anexo 5.)





BENEFICIOS ECONÓMICOS Y SOCIALES CRECIENTES

La terminal de cruceros y marina en Limón potenciará el turismo en la zona y permitirá a comercios locales ampliar sus ingresos. Dado que ya existe un negocio de cruceros en Limón, se considera que la nueva terminal permitirá el crecimiento de los turistas por encima de los visitantes promedio de las tres últimas temporadas (188.931 pasajeros).

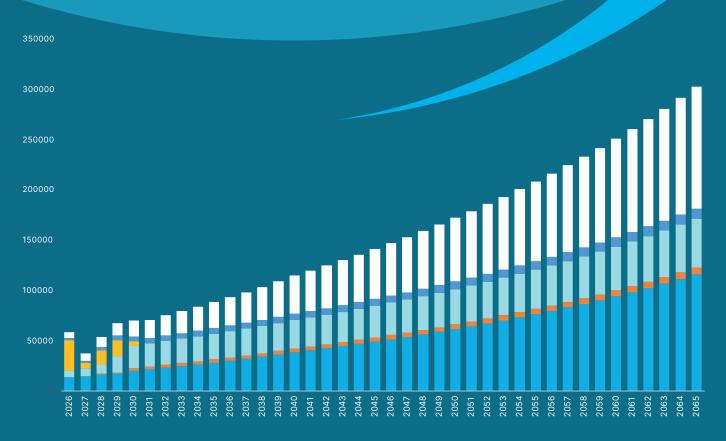
Es decir, para el año 2027 en el cual se han proyectado 286.900 pasajeros, se considera que 97.969 son turistas adicionales para los cuales se cuantifica su gasto diario en la terminal como un beneficio tangible. Con base en la

información del Instituto Costarricense de Turismo (ICT), el gasto promedio por pasajero de crucero durante la visita a Puerto Limón se estima en 70 USD/día.

Del mismo modo, se cuantifican los visitantes para la marina. En este caso se considera el número de slips de la marina, su ocupación promedio y dos visitantes por embarcación para estimar el número de visitantes adicionales. Con base en la información del Instituto Costarricense de Turismo (ICT), el gasto promedio por visitante extranjero se estima en 114 USD/día.



BENEFICIOSECONÓMICOS Y SOCIALES CRECIENTES



- Ingreso de cruceros
- Beneficio social: empleos en construccion
- Ingreso hotelero y comercial
- Ingresos adicionales para empresas locales
- Ingreso de marina
- Beneficio social: empleos en operacion

COSTOS DE INVERSIÓN

Estimación del costo de las inversiones (CAPEX Clase IV correspondiente a la Ingeniería Básica) en la cual se hizo una valoración de los activos físicos requeridos en términos de obras marítimas, obras terrestres, equipos y demás activos. La construcción y adquisición de tales elementos se basa en las etapas de construcción previamente señaladas y se muestran separadas por las obras marítimas y obras en tierra. (Ver Anexo 5.)

CAPEX OBRAS DE MAR - ESTUDIO DE FACTIBILIDAD.

	OBRAS DE MAR	cos	COSTO ESTIMADO USD		
		FASE 1 DE DESARROLLO	FASE 2 DE DESARROLLO		
	ETAPA 1				
1	OBRAS DE LÍNEA DE COSTA	USD	2.035.433		
2	ROMPEOLAS	USD	39.752.403		
3	DRAGADO Y AYUDASA LA NAVEGACIÓN	USD	16.106.000		
4	MUELLES DE CRUCEROS	USD	21.133.200		
	ETAPA 2				
1	OBRAS DE LÍNEA DE COSTA	USD	2.296.588		
5	MARINA	USD	7.476.091		
	ETAPA 3				
1	DRAGADO Y AYUDASA LA NAVEGACIÓN	USD	1.212.598		
	ETAPA 4				
5	MARINA	USD	13.503.134		
	ETAPA 5				
3	DRAGADO Y AYUDASA LA NAVEGACIÓN	USD	8.350.000		
4	MUELLES DE CRUCEROS	USD	46.169.400		
	ETAPA 6				
1	OBRAS DE LÍNEA DE COSTA		USD 2.119.423		
5	MARINA		USD 3.320.238		
	SUB TOTAL (OBRAS PRINCIPALES EN MAR)	USD 103.515.4	447 USD 59.959.061		
	MOVILIZACIÓN (20%)	USD 20.703.0	089 USD 11.991.812		
	CONTINGENCIA (30%)	USD 31.054.6	334 USD 17.987.718		
	COSTO PROBABLE CONSTRUCCIÓN OBRAS DE	MAR USD 155.280.	000 USD 89.940.000		

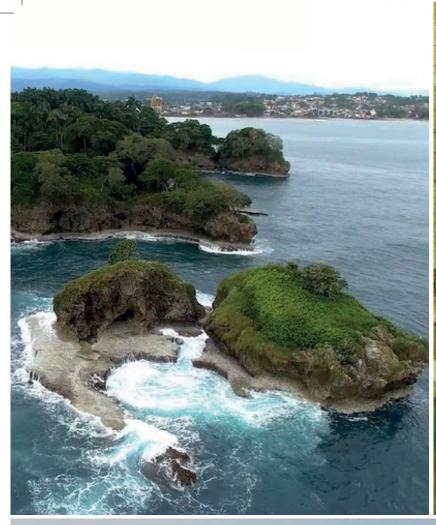


COSTOS DE INVERSIÓN

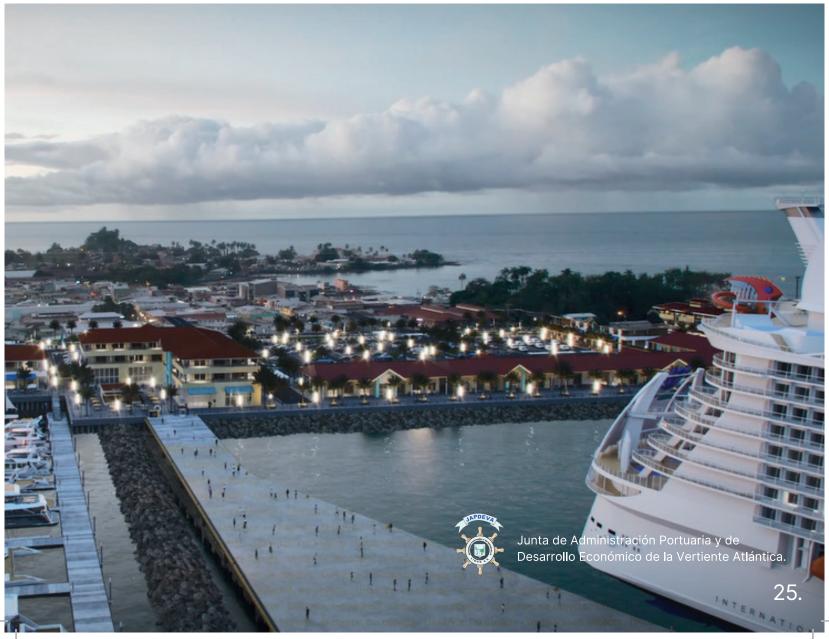
CAPEX OBRAS TIERRA - ESTUDIO DE FACTIBILIDAD.

	OBRAS EN TIERRA	COSTO ESTIMADO USD			
		FASE 1 DE DESARE	ROLLO FAS	FASE 2 DE DESARROLLO	
	ETAPA 1				
1	CONEXIONES Y RED GENERAL DE SERVICIOS PÚBI	LICOS EQUIPOS		USD	9.624.500
2	DEMOLICIÓN Y ADECUACIÓN DE TERRENOS			USD	1.150.000
3	EDIFICIO INTERPORTUARIO, RESTAURANTE Y HOT	EL		USD	14.720.738
4	ZONAS COMERCIALES Y RESTAURANTES			USD	10.242.690
5	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS			USD	3.678.036
6	MERCADO AL AIRE LIBRE				1.101.510
7	ESPACIOS ABIERTOS (URBANISMO, PAISAJISMO, PLAZ	ZAS Y VÍAS INTERNAS	5)	USD	2.231.840
1	ETAPA 2 CONEXIONES Y RED GENERAL DE SERVICIOS EQU			USD	6.975.000
2	DEMOLICIÓN Y ADECUACIÓN DE TERRENOS	IPOS POBLICOS		USD	700.000
3	ZONAS COMERCIALES Y RESTAURANTES			USD	15.206.884
4	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS			USD	4.761.132
5	ESPACIOS ABIERTOS (URBANISMO, PAISAJISMO, PLAZ	ZAS Y VÍAS INTERNAS	5)	USD	7.490.790
6	OBRA MEP MUELLES		,	USD	405.000
	ETAPA 3				
1	CONEXIONES Y RED GENERAL DE SERVICIOS EQU	IPOS PÚBLICOS		USD	5.806.000
2	DEMOLICIÓN Y ADECUACIÓN DE TERRENOS			USD	330.000
3					5.270.253
4	ZONAS COMERCIALES Y RESTAURANTES				22.959.870
5	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS				5.403.730
6	MERCADO AL AIRE LIBRE			USD	51.120
7	ESPACIOS ABIERTOS (URBANISMO, PAISAJISMO, PLAZ	ZAS Y VÍAS INTERNAS	5)	USD	5.327.210
	ETAPA 4				
1	OBRA MEP MUELLES			USD	243.000
1	OBRA MEP MUELLES			USD	162.000
	ETAPA 6				
1	CONEXIONES Y RED GENERAL DE SERVICIOS EQU	IPOS PÚBLICOS		USD	8.378.000
2	DEMOLICIÓN Y ADECUACIÓN DE TERRENOS			USD	450.000
3	EDIFICIO HOTEL PRINCIPALZONA COMERCIAL PRIN	MER NIVEL		USD	27.571.574
4	ZONAS RESIDENCIALES Y CONDOMINIOS (COMER	CIO PRIMER NIVEL))	USD	115.399.141
5	ZONAS COMERCIALES Y RESTAURANTES			USD	37.595.808
6	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS			USD	2.377.470
7	BODEGAS DE ALMACENAMIENTO Y TALLER DE LA	MARINA		USD	8.946.100
8	ESPACIOS ABIERTOS (URBANISMO, PAISAJISMO, PLAZ	ZAS Y VÍAS INTERNAS	5)	USD	7.120.240
	SUB TOTAL (OBRAS PRINCIPALES EN TIERRA)	USD	123.679.303	USD	208.000.333











ESTRUCTURA DE GOBERNANZA **ALIANZA ESTRATÉGICA**

La modalidad de Alianza Estratégica (Ver Anexo 3.) permite que JAPDEVA y un socio estratégico desarrollen un proyecto de manera conjunta para satisfacer objetivos individuales que no se logran de igual manera sin la acción mancomunada, en la que la partes pongan al servicio de proyecto sus capacidades y aportaciones, compartan riesgos y decisiones, así como los resultados del emprendimiento.

Bajo esta premisa y según el alcance del proyecto, en el documento Anexo 2. Solicitud de expresiones de interés para estudio de mercado de la Alianza Estratégica se plantea el esquema inicial de gobernanza, aportes y prestaciones principales de las partes.



TABLA DE ANEXOS

- Anexo 1. Caso Inicial de Negocio para estudio de mercado de la Alianza Estratégica
- Anexo 2. Solicitud de expresiones de interés para estudio de mercado de la Alianza Estratégica
- Anexo 3. Reglamento de Alianzas Estratégicas promovidas por JAPDEVA
- Anexo 4. Estudio de Factibilidad Análisis de Mercado
- Anexo 5. Estudio de Factibilidad Análisis Técnico





TERMINAL DE CRUCEROS YMARINA



Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.