



MEMORIA DE LABORES

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma

2011-2012



INDICE

MISION Y VISION	3
MENSAJE DEL PRESIDENTE DE CEPA	4
JUNTA DIRECTIVA.....	6
DIAGNOSTICO INSTITUCIONAL	7
LINEAS ESTRATEGICAS INSTITUCIONALES.....	9
CONDUCCION DEL TALENTO HUMANO	11
OFICINA CENTRAL	14
PRINCIPALES LOGROS DEL PERIODO	15
PUERTO DE ACAJUTLA	16
ESTADISTICAS COMPARATIVAS	17
FORTALECIMIENTO OPERATIVO	22
FORTALECIMIENTO DE SEGURIDAD	23
REHABILITACION DEL PUERTO DE ACAJUTLA.....	24
AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR	25
ESTADISTICAS COMPARATIVAS	26
FORTALECIMIENTO OPERATIVO	30
FORTALECIMIENTO DE SEGURIDAD	34
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE ILOPANGO	35
ANTECEDENTES.....	36
ESTADISTICAS	36
FORTALECIMIENTO OPERATIVO	37
FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR	38
TREN DE PASAJEROS.....	39
PUERTO DE LA UNION CENTROAMERICANA	40
DESCRIPCION GENERAL DEL PUERTO	40
FACILIDADES MARITIMAS DEL NUEVO PUERTO.....	42
ESTADISTICAS COMPARATIVAS	42
CONCESION DEL PUERTO DE LA UNION CENTROAMERICANA	45
PROBLEMATICA	46
HOJA DE RUTA Y LINEAS DE ACCION	47
ESTADOS FINANCIEROS	49

MISIÓN Y VISIÓN

Misión:

Desarrollar la infraestructura de Puertos, Aeropuertos y Ferrocarriles a través de nuevos modelos de gestión, con participación del sector privado, para prestar servicios seguros, eficientes y competitivos regionalmente a nuestros clientes, contribuyendo a convertir a El Salvador en un Centro Logístico de Distribución con Valor Agregado.

Visión:

Ser la institución generadora de polos de desarrollo que planifica y administra la infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria, operando con excelencia a través de diferentes modelos de gestión, articulando iniciativas con entes públicos y privados.

MENSAJE DEL PRESIDENTE DE CEPA



La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), que administra en una sola institución los aeropuertos, los puertos y el ferrocarril de El Salvador, cumplió en Mayo del 2012 sus primeros 60 años de existencia, concluyendo un prolongado ciclo de transformaciones en El Salvador y Centroamérica.

Ahora se prepara para coadyuvar al impulso de las grandes transformaciones de las próximas décadas, con la modernización de la infraestructura portuaria, ferroviaria y logística, con el fortalecimiento de la conectividad nacional y regional, y con el impulso de nuevos polos de desarrollo que desaten la creación de riqueza y un nuevo ciclo sostenido de prosperidad de la pequeña gran nación salvadoreña.

La transformación (rehabilitación y ampliación) del Aeropuerto Internacional El Salvador y la concesión exitosa del Puerto de la Unión Centroamericana constituyen las dos grandes prioridades de nuestra gestión, contando ya con hojas de rutas precisas, cronogramas detallados, asesoría especializada y opciones diversas de financiamiento. En el primer semestre del 2013, será licitado y concesionado el Puerto, y al final de ese mismo año habrá concluido la rehabilitación del Aeropuerto y los principales estudios técnicos, contratos de financiamiento y licitación para aproximadamente iniciar la construcción para su ampliación en el segundo trimestre del 2014.

No obstante la magnitud de ambos desafíos, nos proponemos, complementariamente:

1. Rehabilitar la infraestructura y el equipamiento del puerto de Acajutla, impulsando un nuevo modelo de negocios dentro de un nuevo sistema portuario nacional, después de la concesión del Puerto de La Unión Centroamericana como el primer puerto de contenedores del pacífico centroamericano, sin contar Panamá.

2. Definir la hoja de ruta y crear las condiciones para el impulso de un nuevo ferrocarril moderno de pasajeros y carga, complemento indispensable del desarrollo del nuevo Puerto de La Unión Centroamericana y del nuevo Aeropuerto Internacional en expansión,

en el marco de un nuevo mapa de la conectividad y del desarrollo logístico de Centroamérica.

3. Impulsar en las zonas extraportuarias del aeropuerto y de los puertos, nuevos polos de desarrollo, comenzando con el impulso de planes maestros, estructuración de concesiones y atracción de grandes inversionistas.

Recibimos una institución que en la última década fue descapitalizada en \$180 millones y endeudada en \$140 millones, con considerables deterioros de su infraestructura y equipamiento tecnológico y de sus modelos de gestión y negocios, debiendo invertir y movilizar recursos en sus empresas por –al menos- \$ 400 millones de dólares en los próximos 3-4 años.

Más allá de los enormes problemas heredados y los grandes desafíos de una gestión de dos años y medio que inició el 13 de diciembre del 2011, creemos en el imperativo de la transformación de CEPA y de sus empresas para impulsar un modelo productivo y exportador que inserte al país y a la sub-región más competitiva e inteligentemente en el complejo mundo global del siglo XXI.

La transformación de CEPA y de sus empresas constituye uno de los proyectos modernizadores más importantes de la segunda mitad de la gestión del Gobierno del presidente Mauricio Funes, proyecto de país del mayor interés y futuro nacional.

Alberto Arene
Presidente

JUNTA DIRECTIVA

La Junta Directiva de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), de acuerdo a su Ley Orgánica vigente está integrada por un Presidente y doce Directores, los cuales son nombrados de la siguiente manera:

- El Presidente de la Junta Directiva y a su vez de CEPA, es nombrado por el Presidente de la República.
- Cuatro Directores Propietarios y Cuatro Directores Suplentes, nombrados por el Órgano Ejecutivo en los Ramos de Obras Públicas, Hacienda, Economía y Defensa Nacional.
- Dos Directores Propietarios y Dos Directores Suplentes, nombrados por el Órgano Ejecutivo en el Ramo de Obras Públicas, por los Sectores Agricultores e Industriales y Comerciantes organizados en asociaciones reconocidas legalmente.
- El Gerente General de CEPA funge como Secretario de la Junta Directiva.

La integración de la Junta Directiva de CEPA durante el período del 1 de junio de 2011 a 31 de



mayo de 2012 es la siguiente:

(De pie de izq. a der.) Lic. Ronny Rodríguez, Director Suplente; Ing. Napoleón Guerrero, Director Propietario; Lic. Carlo Giovanni Berti Lungo, Director Propietario; Lic. Roberto Alonso Turcios, Director Suplente; Contralmirante Juan Antonio Calderón González, Director Suplente; Dr. Reynaldo Boulogne Zamora, Director Suplente; Ing. Jorge José Daboub, Director Suplente; Lic. Salvador Villalobos, Secretario de Actas y Dr. Porfirio Díaz Fuentes, Asesor de Junta Directiva.

(Sentados de izq. a der.) Ing. Roberto de Jesús Solórzano, Director Propietario; Licda. Karla Fratti de Vega, Directora Suplente; Lic. Nelson García, Director Propietario; Lic. Alberto Arene, Presidente; Licda. Vilma de Calderón, Directora Propietaria y General Jaime Leonardo Parada González, Director Propietario.

DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL

Uno de los principales retos para El Salvador es la articulación de un modelo económico y social que tenga como resultado un mayor crecimiento vinculado a la mejora constante de los indicadores de desarrollo humano. El lento crecimiento económico y una ajustada situación fiscal, entre otros factores, han impedido que el país dé un salto en sus indicadores más sensibles y esté rezagado, en términos de competitividad y productividad, con respecto a otros países del sur Centroamérica. Los bajos indicadores históricos de los últimos quince años de inversión pública y privada también se reflejan en la infraestructura logística cuyas empresas son administradas y dirigidas por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA).

El caso más evidente de esta falta de inversiones lo constituye el Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES). La inversión de los últimos 10 años en el AIES ha sido de \$19.5 millones para obras de mantenimiento versus \$46.6 millones de depreciación acumulada. Una buena práctica de gestión empresarial para mantener una infraestructura es reinvertir al menos la depreciación. Lo anterior indica que las inversiones han sido insuficientes

CEPA entró en un proceso de descapitalización y alto endeudamiento. La descapitalización se debe a la inversión por parte de CEPA de \$73.9 millones de dólares del 2003 al 2009 para la construcción del Puerto de La Unión, al financiamiento de los reguladores (Autoridad Marítima Portuaria y la Autoridad de Aviación Civil) por un monto de \$26.8 millones; a subsidiar las operaciones del aeropuerto de Ilopango y al pago del 25% de las utilidades después del pago del impuesto de la renta como Retribución Fiscal al Ministerio de Hacienda. Todo lo anterior equivale a un drenaje acumulado de \$181.8 millones en una década.

El endeudamiento está fundamentalmente relacionado con la amortización del préstamo con el Gobierno de Japón para el diseño y construcción del Puerto de La Unión Centroamericana.

Los compromisos financieros desagregados de CEPA al 31 de mayo de 2012 ascendieron a US\$141.4 millones, de los cuales US\$111.4 millones (79.14%) lo constituye el saldo del préstamo con el JICA y el resto del pasivo está compuesto, en su

mayoría, por obligaciones con: BCIE (US\$12.0 millones), KFW (US\$2.6 millones), Ministerio de Hacienda (US\$11.5 millones) y Alcaldía Municipal de La Unión (US\$2.6 millones).

Si bien se constata que la situación financiera es complicada, también las proyecciones demuestran que los ingresos de las empresas mejorarán, sobre todo, si se aceleran los procesos de transformación.

Partiendo de este contexto externo y del diagnóstico institucional, la actual administración de CEPA está formulando una estrategia que dinamice la creación de riqueza, centrado en la modernización de la Logística, Infraestructura y Transporte que transforme desde un círculo virtuoso el crecimiento y el desarrollo de El Salvador.

Esta estrategia se basa en los siguientes ejes:

1. Transformación del AIES en dos Proyectos paralelos: El Proyecto de Rehabilitación, Modernización y Optimización, y el Proyecto de Ampliación.
2. Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana
3. Apoyos estratégicos para el Puerto de Acajutla
4. Desarrollo de las Zonas Extraportuarias en los puertos y el Aeropuerto.
5. Hoja de Ruta para la transformación del Ferrocarril

CEPA ha retomado su rol de planificador y dinamizador del sector, formulando propuestas de desarrollo considerando la participación tripartita de países vecinos del Golfo de Fonseca, desarrollando inteligencia respecto a las iniciativas de inversión en los países vecinos como el Canal Interoceánico de Guatemala, el Canal Seco de Honduras, el Canal Interoceánico de Nicaragua, la concesión del Puerto de Moín en Costa Rica y siguiendo muy de cerca la ampliación del Canal de Panamá con el objeto de encontrar formas de complementación y cooperación.

Asimismo, se trabaja en la actualización de las políticas comerciales de sus empresas para maximizar sus ingresos en un marco competitivo, se definen también estrategias para incorporar biotecnología amigable con el medio ambiente y de forma rentable, a través de la transferencia de conocimiento y asistencia técnica de experiencias exitosas en los países más desarrollados.

LÍNEAS ESTRATÉGICAS INSTITUCIONALES

En el caso del AIES, CEPA impulsa una estrategia de transformación a través de dos ejes principales:

1. La Rehabilitación, Modernización y Optimización
2. La ruta hacia la ampliación del Aeropuerto.

Respecto al proceso hacia una concesión exitosa del Puerto de La Unión Centroamericana la estrategia se concentra en tres pilares que son:

1. Gestionar el proceso de Licitación
2. Mejorar las condiciones operativas del Puerto para aumentar el volumen de tráfico y su atractivo para los potenciales operadores
3. Coordinar el tema de conectividad nacional y regional de infraestructura marítima y terrestre.
4. Diálogo con el mercado internacional de operadores y potenciales inversionistas.

En lo que se refiere al Puerto de Acajutla los esfuerzos se enfocan en:

1. La rehabilitación de la infraestructura
2. La redefinición del rol del Puerto de Acajutla en el marco de un Nuevo Sistema Portuario Nacional

Para FENADESAL se tiene contemplado sentar las bases para la creación del tren del siglo XXI concentrando la atención en:

1. El diagnóstico de la operacionalidad, estructura organizativa y financiera.
2. La creación de un Modelo de Gestión Transitorio para la Administración y Protección de los Bienes.
3. Articulación de una propuesta estratégica para la gestión y el desarrollo del nuevo sistema ferroviario tomando en consideración a los habitantes en los derechos de vía, yendo a su encuentro para buscar soluciones que concilien sus necesidades con el

imperativo de un tren moderno de pasajeros y carga en El Salvador.

En cada una de estas infraestructuras estratégicas, CEPA contempla el desarrollo de las Zonas Extraportuarias y de actividades logísticas para contribuir a dinamizar la actividad económica del país a través de la participación de inversiones del sector privado tanto nacional como internacional, fomentadas por iniciativas en el marco de Asocios Público Privados.

Para el desarrollo de la ejecución de estos lineamientos, CEPA cuenta con el asesoramiento de organismos internacionales de primer nivel, como son el Departamento de Comercio (USTDA), la Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial (IFC), la Oficina de Servicio de Proyectos de Naciones Unidas (UNOPS) y la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), La Agencia de Cooperación Internacional de Japón(JIICA); así como consultores especializados en las disciplinas propias de cada una de las empresas y en materia de medio ambiente.

Estos lineamientos se operativizan sobre la base de principios de transparencia, agilidad en la ejecución, buenas prácticas laborales y comunicación estratégica, todo dentro de un marco de sostenibilidad financiera.

A este respecto, la situación financiera vulnerable en la que se encuentra CEPA, ha provocado que la institución diseñe planes de optimización de sus recursos, lo cual implica esfuerzos para la generación de nuevos ingresos y reducción de gastos. Se ha contemplado iniciativas para generar nuevos ingresos:

Para el AIES:

1. Una nueva política comercial y de maximización de ingresos
2. La construcción nuevos locales comerciales y de una plaza de comidas (food court)
3. El desarrollo de un centro consolidador y generador de carga

Para reducir gastos se implementarán proyectos de generación y ahorro de energía en todas las empresas y el Puerto de La Unión será otorgado en concesión.

Tomando en cuenta lo anterior y los planes de inversión necesarios para la rehabilitación, modernización y optimización de sus empresas, la institución está analizando opciones de financiamiento como: créditos bancarios con la banca local e internacional, banca multilateral, la titularización de flujos futuros y Asocios Público Privados.

CONDUCCION DEL TALENTO HUMANO

Desde el 15 de diciembre, se inició un proceso que da continuidad a la política del actual Gobierno de respeto a los derechos laborales, de promoción del diálogo laboral y de modernización de la función pública.

Afianzar la nueva visión de CEPA pasa por definir un nuevo enfoque de relaciones laborales en la gestión del capital humano; esto es parte del proceso de reorganización funcional que se lleva a cabo e implica la mejora de la situación de los trabajadores/as, en un plazo de 3 años, que permita la mayor motivación y compromiso humano con el desarrollo de los servicios portuarios y aeroportuarios. El trabajo realizado en estos 6 meses está orientado por ese ideario.

Principales acciones impulsadas por la Alta Administración de CEPA

1. Iniciar un proceso de modernización de la política de recursos humanos centrado en:
 - Institucionalizar las mesas de relaciones laborales con participación de los sindicatos en cada empresa
 - Realizar reuniones periódicas entre la Presidencia de CEPA y las gerencias de empresas con dirigentes sindicales
 - Adopción y promoción interna en CEPA del Instructivo de Relaciones Laborales, como parte de la gestión de recursos humanos, el instructivo aborda los siguientes temas:
 - Proceso de Reclutamiento y Selección de Personal
 - Condiciones de trabajo
 - Derecho al trabajo, estabilidad laboral y respeto de garantías
 - Compatibilidad de responsabilidades con obligaciones familiares
 - Libertades sindicales
 - Prevención y sanción del acoso sexual y laboral

- Diálogo participativo y concertación
- Impulso del proyecto de modernización de la función pública, con apoyo de la Sub-Secretaría de Gobernabilidad y Modernización del Estado.
- Se está en la fase final del levantamiento de puestos, para formular un nuevo manual de CEPA, que permitirá una gestión eficiente y moderna del empleo con base a procesos e indicadores que permitan la gestión del rendimiento laboral y una política de remuneración acorde con ese rendimiento y el tipo de puesto que cada empleado/a desempeñen, sustentado en planes de carrera que aseguran programas de desarrollo humano, acordes a las necesidades de cada trabajador o trabajadora en función de los objetivos estratégicos de CEPA
- Evaluación y adopción progresiva del cumplimiento de jornadas ordinarias de trabajo conforme a ley
- Estudio de mejoras a la política de gestión del capital humano en:
 - Política de Relaciones Laborales que fomente un clima laboral positivo, desarrolle el dialogo laboral y los procesos participativos de mejora continua de los procesos y la innovación
 - Política salarial en CEPA, que establezca los ingresos y premie el rendimiento colectivo e individual
 - Capacitación y Desarrollo, que permita atender los requerimiento de las personas para mejorar sus competencias en cada puesto de trabajo
 - Análisis de desvinculación laboral de empleados y empleadas que ya están pensionadas o cumplieron su edad de retiro
 - Análisis de mejoras laborales a trabajadores de CEPA, con base a economías salariales de desvinculación laboral
 - Adopción de la Norma de Responsabilidad Social RS-8000, de tal forma que sea CEPA una empresa modelo capaz de generar cadena de valor social con la comunidad, de forma directa y a través de sus proveedores
 - Inclusión de un Cláusula Laboral en los Contratos de Sub-Contratación, que asegure el respeto y cumplimiento efectivo a los derechos laborales
 - Promover la innovación y la mejora continua, a través de proyectos de mejora
 - Atención de las demandas colectivas y de grupos
 - Negociación del Contrato Colectivo con el sindicato SITIAIES, actualmente en la etapa de trato directo, con una oferta que no impacte negativamente las finanzas de CEPA
 - Solución de la demanda de los trabajadores de Acajutla, a través de

ASTCEPA, de pago de horas extras y cumplimiento de jornada laboral de 8 horas

- Atención de las propuestas de mejora a las bases de licitación para asegurar el respeto a derechos y cumplimiento de obligaciones laborales, así como mejorar las condiciones de trabajo y provisión de insumos y materiales
- Acompañamiento en la gestión de solución de conflictos laborales en empresas que tienen negocios en el AIES,
- Estudio de mejoras a personal con menores salarios, por solicitud de secretarías, motoristas, personal de cafetería.

Otras medidas:

- Gestión de seguro médico más amplio, medida de la cual se estudia su impacto financiero.
- Estudio de necesidades de financiamiento para los trabajadores y búsqueda de alternativa de crédito en condiciones favorables con la banca privada.
- Proyectos de mejora de centros de recreo en las empresas.

OFICINA CENTRAL

GERENCIA GENERAL

El Gerente General es nombrado por la Junta Directiva. Tiene a su cargo la dirección de las operaciones administrativas de la Comisión. Es responsable ante la Junta Directiva del funcionamiento correcto y eficaz de la CEPA y de que, en todas sus dependencias, se cumplan todas las políticas emanadas de ésta.



(De pie de izq. a der.) Lic. Alberto Jiménez, Jefe del Dpto Administrativo y Responsable Interino de Recursos Humanos; Ing. Luis Flores, Gerente de Seguridad Institucional; Ing. Edwin Molina, Jefe de UACI; Lic. Mauricio Tobar, Jefe Unidad de Comunicaciones y Relaciones Públicas y Lic. Benigno Vásquez, Jefe Unidad Auditoría Interna

(Sentados de izq. a der.) Lic. Carlos Molina, Gerente Legal; Don Raúl Funes, Gerente Financiero; Lic. Salvador Villalobos, Gerente General; Ing. Marcos Vásquez, Gerente de Ingeniería e Ing. René Ventura, Gerente de Sistemas de Información. Ausente: Lic. Rolando Díaz Benavides, Gerente de Concesiones y Planificación.

PRINCIPALES LOGROS DEL PERÍODO

Durante el Período Junio 2011 y Mayo 2012 CEPA a través de sus empresas encaminó sus esfuerzos a cumplir con sus objetivos que le marca su Ley Orgánica como facilitador del comercio exterior de El Salvador; destacándose lo siguiente:

- En el Puerto de Acajutla se destaca el sensible crecimiento en cuanto al manejo de TEU's (Unidades igual a un Contenedor de 20 pies), ya que en este año se alcanzó un record histórico de **160,069 TEU's**, que si lo comparamos con el mismo período del año 2010 significó un incremento del 10%.
- En el Aeropuerto Internacional El Salvador (AIES) la CEPA actualmente está impulsando una estrategia integral para transformarlo por medio de su rehabilitación, optimización y modernización por lo que ejecuta entre otras una serie de inversiones para renovar los sistemas de aire acondicionado, eléctricos, aeronáuticos y de seguridad.
- En el Aeropuerto Internacional de Ilopango (AILO) se destacan inversiones por **US \$1,5 millones** en Obras de Mitigación, FASE I, las cuales consisten en rehabilitar las socavaciones existentes en los taludes perimetrales ubicados al costado oriente de la pista principal del aeropuerto.
- En Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL) se continuó brindando el Servicio de Tren de Pasajeros a bajo costo; más de **126 mil personas** hicieron uso de este servicio durante el 2011.
- Durante el 2011, se aprobó por parte de la Asamblea Legislativa el Decreto de Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase 1, del Puerto de La Unión Centroamericana. El decreto establece las condiciones, el plazo, el monto de las inversiones y demás requisitos exigibles para el proceso de concesión; además faculta a la CEPA a elaborar y promover las bases de licitación pública internacional para seleccionar al concesionario, que deberá ser un operador portuario de clase mundial especializado en el manejo de contenedores

PUERTO DE ACAJUTLA

Ing. Roberto Mendoza

Gerente Portuario



(De izq. a der.); Samuel Ortega, Jefe de Informática; José Luis Acosta, Jefe de Seguridad Portuaria; Ing. Roberto Mendoza, Gerente Puerto de Acajutla; Ing. Mauricio Rivera, Jefe Dpto. Recursos Humanos; Lic. Marco Tulio Castillo, Jefe Dpto. Administrativo e Ing. Salvador Maya, Jefe Dpto. Operaciones. Ausente: Ing. David Polanco, Jefe de Dpto. de Mantenimiento.

OBJETIVOS DE LA GERENCIA PORTUARIA

GENERAL

- Implementar un modelo sostenible de gestión portuaria con base a la calidad de los servicios, la sanidad financiera y la armonía laboral, a fin de brindar servicios eficaces y eficientes.

ESPECIFICOS

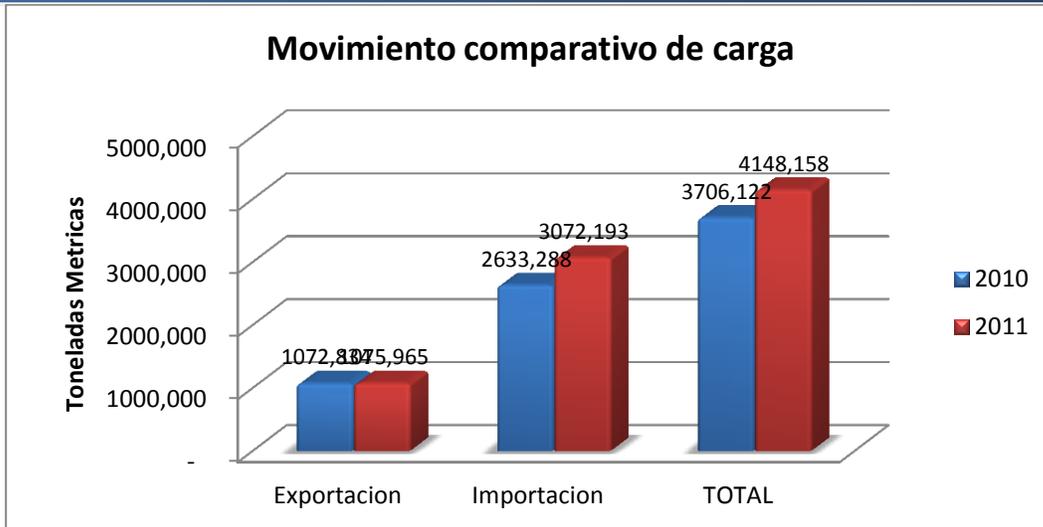
- Desarrollar políticas de personal y planes de carreras hacia sus trabajadores como una oportunidad para motivarlos a superarse personal e intelectualmente, e involucrarlos en la vida de la institución.
- Fortalecer las relaciones con los sindicatos de trabajadores a fin de crear una relación armoniosa basada en la mutua actuación de respeto y responsabilidad.
- Orientar la gestión portuaria al servicio al cliente.
- Mantener tarifas competitivas y transparentes.

- Desarrollar infraestructura e incorporar tecnología y equipamiento idóneos para crear todas las facilidades necesarias para una moderna gestión portuaria.
- Actualizar dinámicamente todos los procesos y procedimientos de la gestión portuaria con base a una armoniosa interacción de la facilitación de los servicios y el cumplimiento de la legislación aplicable.
- Sistematizar todo el manejo de la información asociada a la gestión portuaria, tanto en términos de procesos y procedimientos como de datos.
- Mantener vigente la certificación de Puerto Seguro (Security), según el código PBIP
- Consolidar un puerto libre de accidentes a través de la celosa implementación del Programa de Seguridad Industrial e Higiene Ocupacional (Safety)
- Integrar a todas las instituciones relacionadas con la actividad portuaria respetando el marco normativo de cada una de ellas.

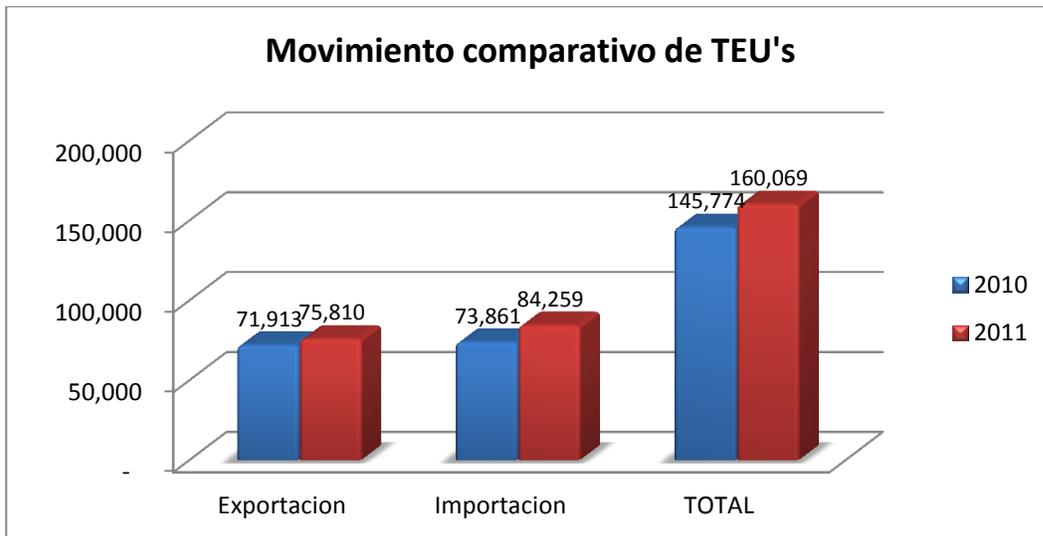
ESTADÍSTICAS COMPARATIVAS

De acuerdo a estadísticas portuarias, el movimiento de carga en el Puerto de Acajutla obtuvo volúmenes favorables durante el 2011 si comparamos con el 2010, ya que en el año recién finalizado se reportan significativos incrementos en la movilización de Carga General, Carga a Granel, Carga a Granel Sólida y Carga en Contenedores. Uno de los indicadores que más impacto tuvo fue el movimiento de TEU's (Unidades igual a un contenedor de 20 pies) que experimentó un incremento del 10%, con la movilización de 160, 069 TEU's.

En total, de enero a diciembre de 2011 se movilaron 4,149,159 toneladas métricas (TM) de carga que, comparadas con las 3,853,211 TM del 2010 representó un incremento del 12%, donde la Carga de Importación fue la que tuvo un repunte considerable de 341,287.98 TM, mientras que la de exportación incrementó solo 4,131 TM como lo demuestra el siguiente cuadro estadístico:



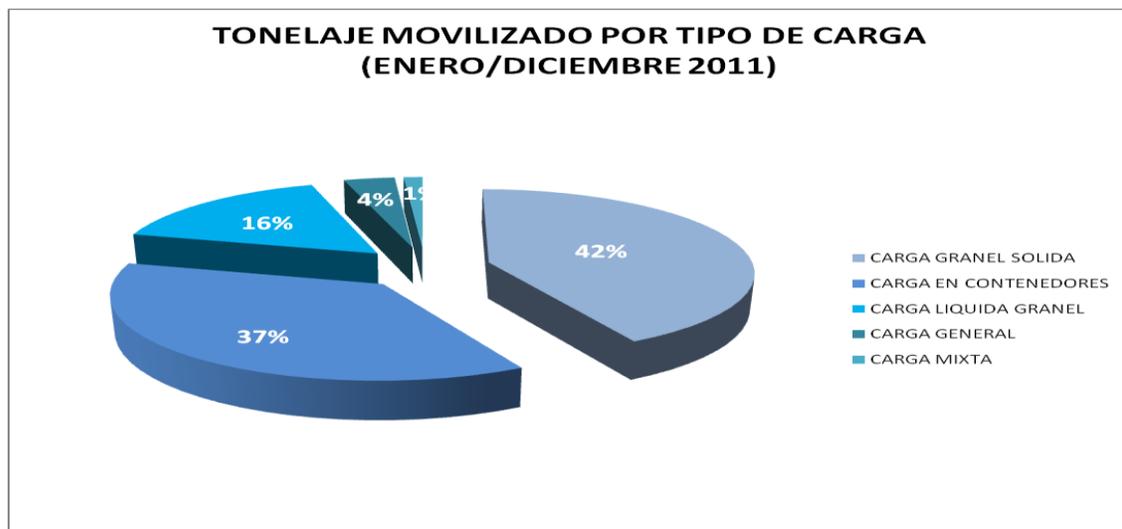
De igual forma el movimiento de Contenedores experimentó un significativo incremento en este 2011, pues de enero a diciembre se movilizaron un total de 160,069 TEU's, comparados con los 145,774 TEU's manejados durante el mismo periodo del año 2010, ha significado un incremento del 10% tal como se muestra en el siguiente gráfico:



MEMORIA DE LABORES 2011/2012

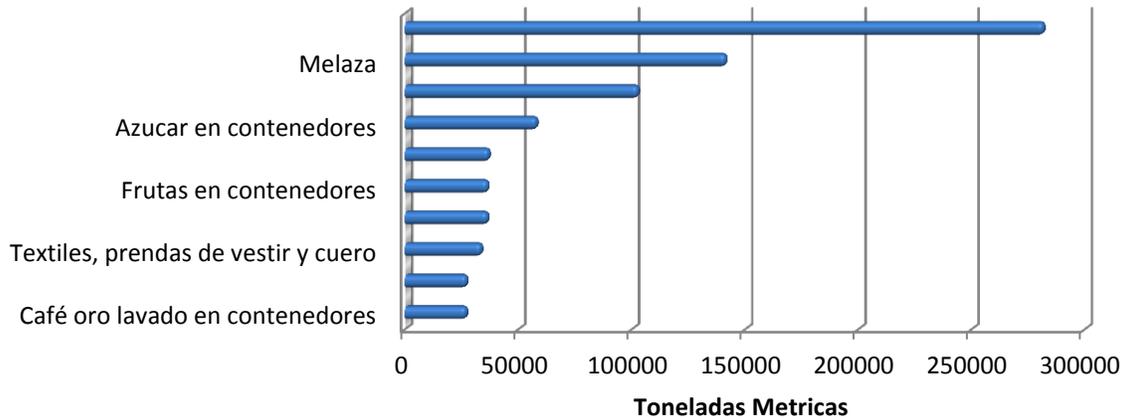
Es importante destacar que el movimiento comparativo de TEU's ha sobrepasado en un 2.4% a los TEU's movilizados en el año 2008, año que se toma de referencia para medir los rendimientos portuarios, ya que fue cuando más unidades se movilizaron: 156, 323 TEU's.

El tonelaje movilizado por tipo de carga tuvo la siguiente participación: la carga a granel sólida fue la que más se movilizó con 42% (1,747,044 TM) de participación, seguido de la carga en contenedores con el 37% (1,530,893 TM), la carga líquida a granel se ubicó en tercer lugar con el 16% (671, 775 TM), la Carga General obtuvo un 4% (145, 764 TM) y la Carga Mixta con 1% (53,919 TM).



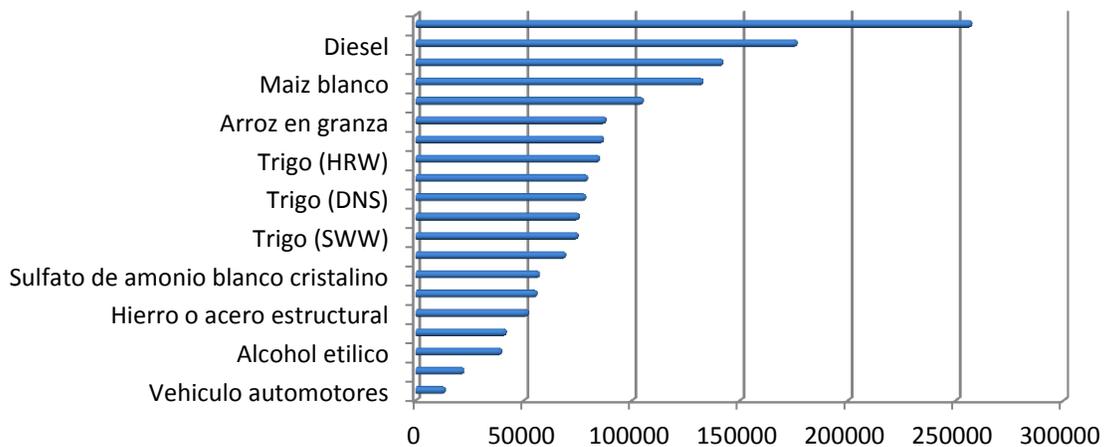
Entre los productos más relevantes que se exportaron por clase de carga durante el año 2011 a través de Puerto de Acajutla se destacan el azúcar a granel con 281,764 TM, la melaza con 141,361 TM, chatarra en pacas con 102,696 toneladas métricas (TM), el azúcar en contenedores con 58,032 TM y las frutas en contenedores con 36, 408 TM, entre otros que contribuyeron a que la carga exportada creciera en 4,131 TM, comparada con el año 2010.

Trafico de exportación según clase de carga 2011



Hubo un incremento en un 16% en la carga importada de la cual los productos que más se movilizaron fueron el Maíz amarillo con 257,409 TM, el Diesel con 176,390 TM, la Harina de soya con 141,997 TM, entre otros.

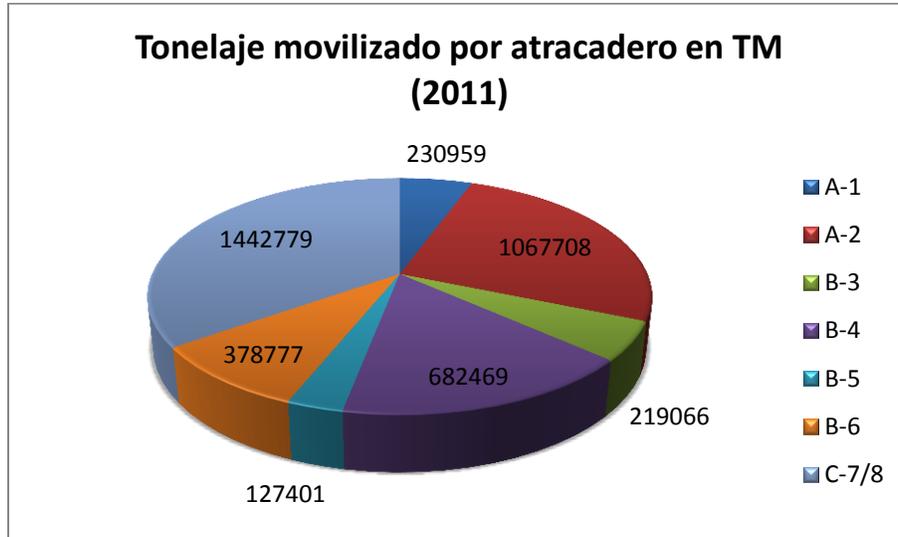
Trafico de importación según clase de carga (TM)



El tonelaje movilizado por atracadero y por tipo de carga se comportó de la siguiente manera, el atracadero del Muelle C 7/8 fue el que más carga movilizó con 1,442, 779 TM, donde la mayor representación la tuvo la carga a granel sólido con 666,307 TM, le sigue la carga en contenedores con 486, 024 TM, en tercer lugar la carga mixta 38, 949 TM y finalmente la carga general con 29, 945 TM.

MEMORIA DE LABORES 2011/2012

El Atracadero del Muelle A 2 ocupó el segundo lugar de importancia pues fue donde se movilizaron 1, 067, 708 TM de carga, donde la Carga en Contenedores fue la de mayor relevancia con 680, 790 TM, seguido de la Carga a Granel Líquido con 269, 930 TM, entre otros.



En el puerto recalán importantes líneas navieras de contenedores, las cuales se presentan a continuación, con su porcentaje de participación durante el año 2011.

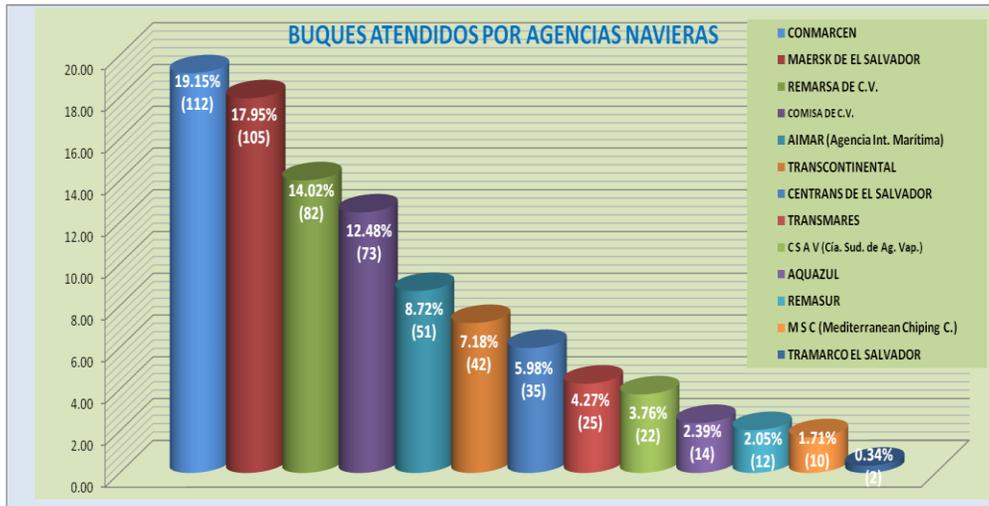
LÍNEA NAVIERA	REPRESENTANTE LOCAL	%
MAERSK	MAERSK EL SALVADOR	32.47%
APL	AIMAR, S.A.	19.37%
NYK	COMISA	19.36%
CMA-CGM	TRANSCONTINENTAL	8.66%
MSC	MSC EL SALVADOR	7.33%
CSAV	SERMARSA	6.13%
HAPAG LLOYD	TRANSMARES	4.62%
CHINA SHIPPING	REMAR S.A.	1.67%
HAMBURG SUD	HAMBURG SUD	0.39%
EVERGREEN	GLOBAL CARGO LOGISTIC	Inicio Op. el 15-01-2012

FUENTE: Estadísticas Portuarias – % de TEUS movilizados en el año 2011

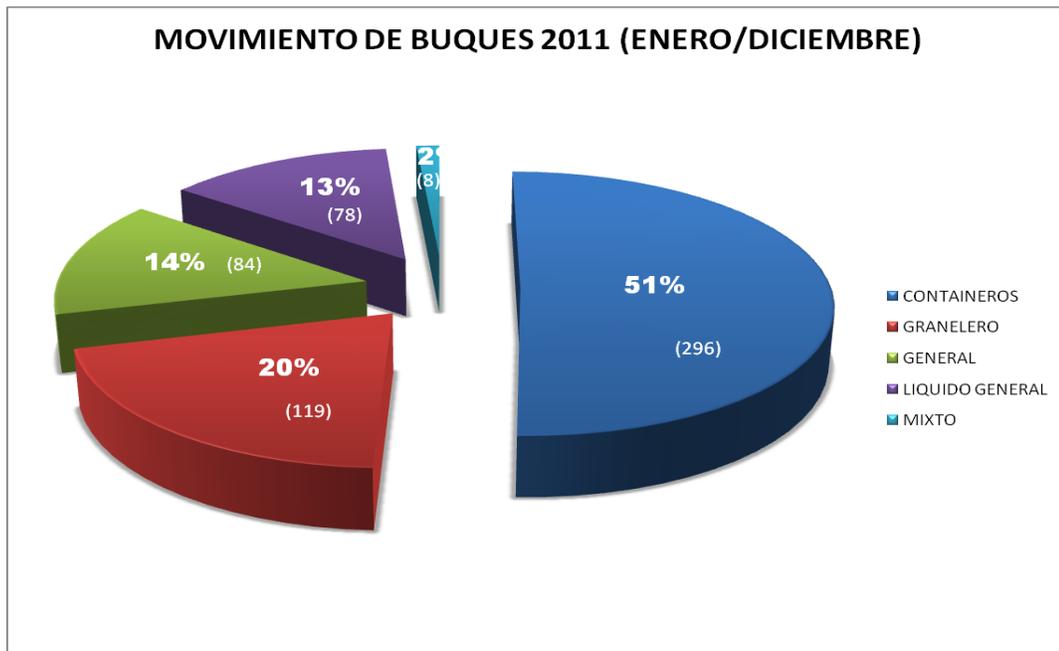
Tres de las agencias navieras que utilizan los servicios del Puerto de Acajutla, conforman más del 51% de los buques atendidos en 2011. La que tiene mayor presencia es CONMARCEN con 112 buques (19.15%), MAERSK EL SALVADOR con 105

MEMORIA DE LABORES 2011/2012

(17.95%) y REMARSA DE C.V. con 82 (17.26%)



Finalmente, el movimiento de buques durante el año 2011 reportó el atraque de 585 embarcaciones, de las cuales 296 fueron de contenedores, 119 de graneles, 84 de carga general, 78 de carga líquida a granel y 8 mixtos.



FORTALECIMIENTO OPERATIVO

En el marco del Fortalecimiento y Mantenimiento de la infraestructura del Puerto de Acajutla, se realizaron las siguientes inversiones:

Rehabilitación de las Losas de Concreto del Pavimento de Acceso a los Muelles

MEMORIA DE LABORES 2011/2012

El proyecto consistió en dotar al Puerto de Acajutla de una mejor calle de acceso a los muelles, en un tramo de aproximadamente 150 metros de una superficie nivelada y con suficiente capacidad de carga que garantice un traslado eficiente de toda la mercadería que ingresa y sale de los muelles A, B y C, movilizada por medio de transporte terrestre. El monto total del proyecto ascendió a **US \$ 321,788.57**.



FORTALECIMIENTO DE SEGURIDAD

El Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) establece un marco internacional que regula los aspectos relacionados con la seguridad de los buques e instalaciones portuarias, utilizadas por el comercio marítimo internacional para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo.

La CEPA continúa ejecutando planes y programas de fortalecimiento de la seguridad en el Puerto de Acajutla, basados en la Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria (EPIP) y el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP), con el propósito de mantener la certificación de la terminal. Los proyectos más importantes realizados:

1. Suministro, instalación y puesta en operación de un sistema de vigilancia con tecnología IP, en el área de bodegas con una inversión de US \$ 80,419.33

MEMORIA DE LABORES 2011/2012

2. Sustitución de un tramo del cerco perimetral en la Zona Extraportuaria: Cementerio Municipal, Residencial 1 y Sección Eléctrica. En este proyecto la Comisión realizó una inversión de US \$ 59,997.35.

REHABILITACION DEL PUERTO DE ACAJUTLA

Diferentes análisis indican que la mayor debilidad del Puerto de Acajutla es la falta de inversión en infraestructura y equipamiento. Desde hace más de una década se ejecutan proyectos pequeños, que con excepción de la reparación de las estructuras de concreto de los muelles, no han sido suficientes para mejorar el servicio a los usuarios. El Puerto de Acajutla trabaja en un plan de inversiones que en los próximos cinco años permitirá aumentar significativamente los niveles de rendimientos alcanzados hasta el 2011 y aumentar también los niveles de seguridad. Actualmente el Puerto de Acajutla cuenta con la certificación de Puerto Seguro.

El plan de inversión referido, que estará orientado a fortalecer nuestra vocación de puerto multipropósito se resume como sigue:

<i>RUBRO DE INVERSION</i>	<i>MONTO TOTAL US\$</i>
<i>CONTENEDORES</i>	<i>3,786,000.00</i>
<i>FACILIDADES GENERALES EN MUELLES</i>	<i>6,517,195.00</i>
<i>FACILIDADES MARINAS</i>	<i>8,550,000.00</i>
<i>FACILIDADES GENERALES EN TIERRA</i>	<i>6,775,000.00</i>
<i>FACILIDADES GENERALES TIERRA / MUELLES</i>	<i>1,600,000.00</i>
<i>GESTION</i>	<i>750,000.00</i>
<i>GRANELES SOLIDOS</i>	<i>1,204,500.00</i>
<i>TOTALES</i>	<i>29,182,695.00</i>

AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR (AIES)

Ing. Yicsi Rodríguez
Gerente Aeropuerto



(De izq. a der.) Ing. Mauricio Ávila, Jefe Dpto. Operaciones; Ing. Xenia Henríquez, Jefe Dpto. de Mantenimiento; Ing. Yicsi Rodríguez, Gerente Aeroportuario; Lic. Dilsie González, Jefe de Seguridad; Lic. Taurino Pérez, Jefe Dpto. de Recursos Humanos y Lic. Mauricio Herrera, Jefe Dpto. Administrativo.

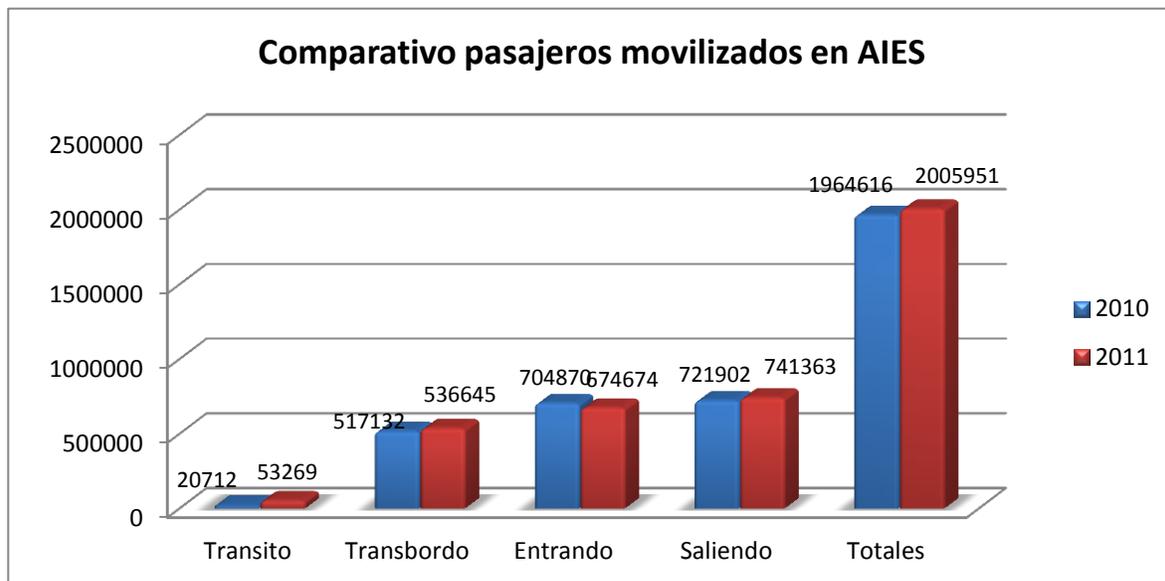
Objetivos de la Gerencia Aeroportuaria

Operar, dirigir, controlar y desarrollar las actividades operativas y administrativas, a fin de elevar la seguridad, eficiencia y rentabilidad en las operaciones aéreas, servicios aeronáuticos, atención al cliente y, operaciones comerciales que brindamos en el Aeropuerto Internacional El Salvador (AIES).

ESTADÍSTICAS

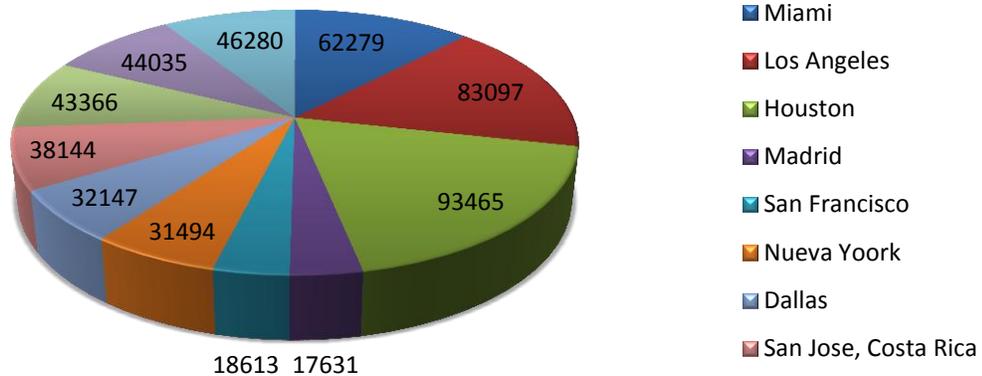
De acuerdo a estadísticas aeroportuarias de enero a diciembre del año 2011, en el Aeropuerto Internacional El Salvador se obtuvieron variaciones favorables en el tráfico de pasajeros saliendo, pasajeros en tránsito y pasajeros transbordo, carga de exportación y correo de exportación e importación. Comparados con el año 2010 los pasajeros saliendo crecieron un 3%, los de transbordo un 4%, los de tránsito un 157%, mientras que la carga de exportación se incrementó en un 11% y el correo de importación y exportación creció un 23%.

Durante el año 2011 se movilizó un total de 2, 005, 951 millones de pasajeros ya sea entrando, saliendo, tránsito y transbordo, los que comparados con los 1, 964, 616 del año 2010, significaron un incremento en términos generales del 2%. Uno de los rubros que tuvo mayor impacto fue el de pasajeros en tránsito los que se incrementaron en un 157% y los de transbordo en un 4%.



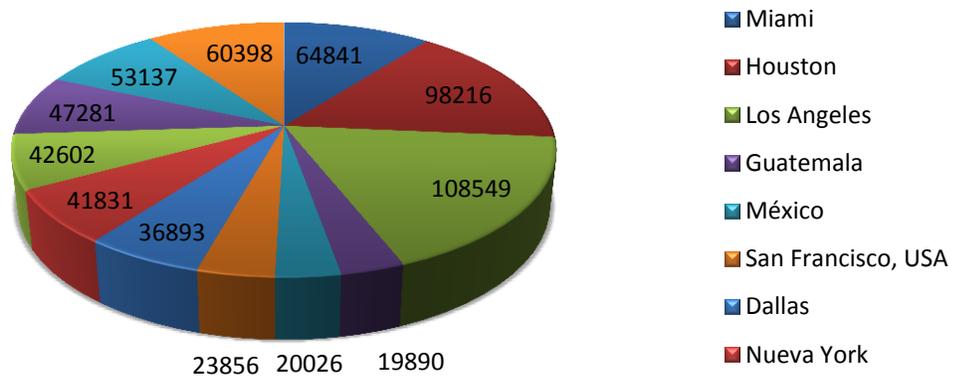
En cuanto al ingreso de pasajeros, durante el 2011 un total de 674, 674 pasajeros ingresaron a El Salvador, de los cuales el 17% procedían del Aeropuerto KIAH de Houston, Texas; el 15% KLAX de Los Ángeles, California; el 12% del KMIA de Miami, Florida, entre otros.

Entrada de pasajeros por lugar y origen 2011

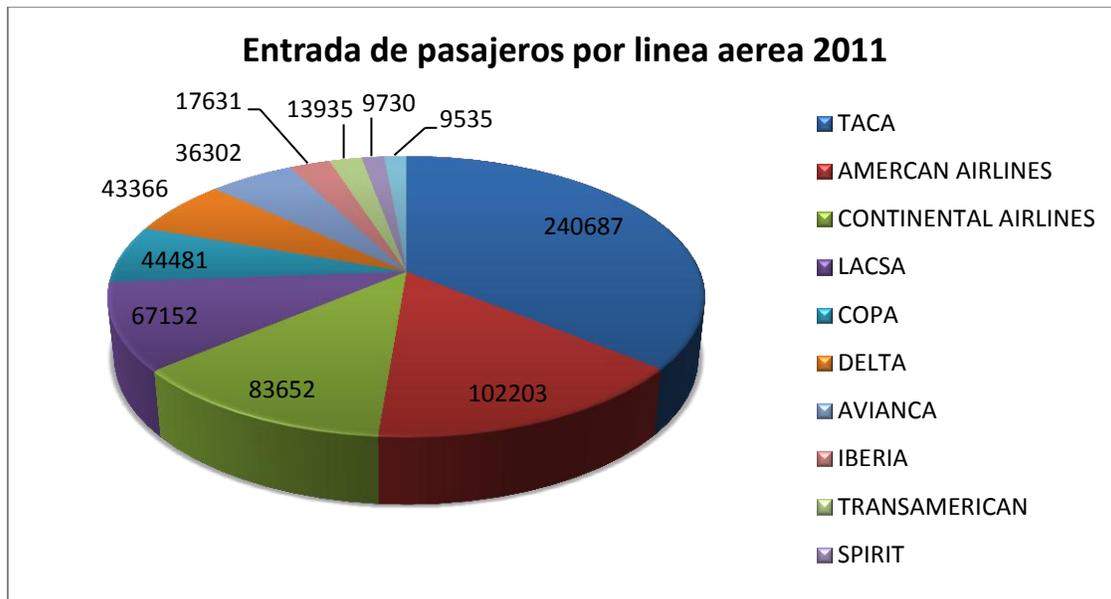


Mientras tanto los **pasajeros** que **salieron** del país por el AIES ascendieron a 741,363, de los cuales el 18% tuvo como destino el Aeropuerto KLAX de Los Ángeles, California; el 16% el KIAH de Houston, Texas; el 11% hacia el KMIA de Miami, Florida; entre otros.

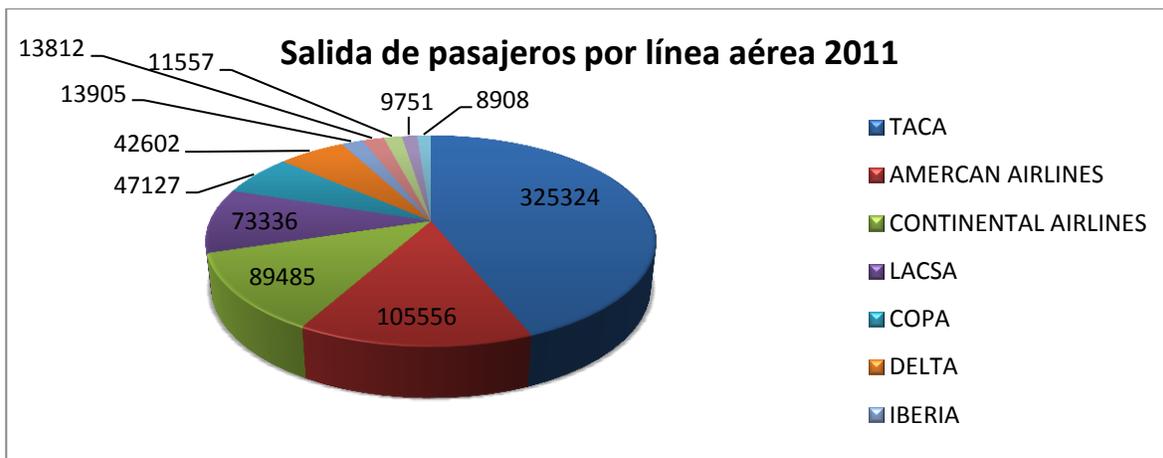
Salida de pasajeros por lugar y destino 2011



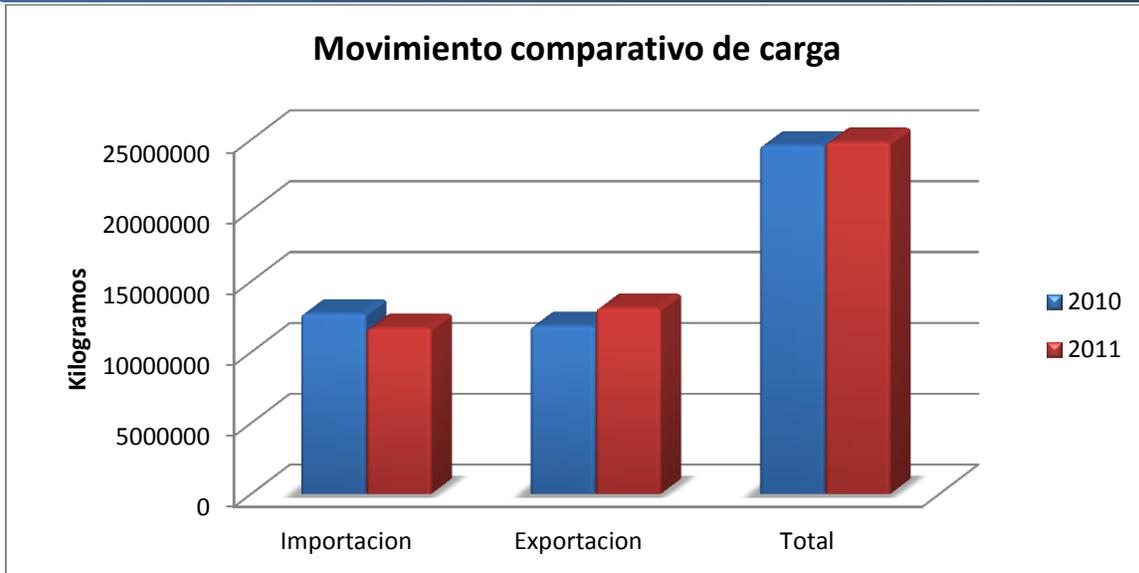
Por otra parte, en cuanto al **ingreso** de **pasajeros** por **línea aérea** la lideran la compañía AVIANCA/TACA que movilizó el 36% de pasajeros, seguido de American Airlines con el 15%, en tercer lugar se encuentra Continental Airlines con el 13%, entre otros.



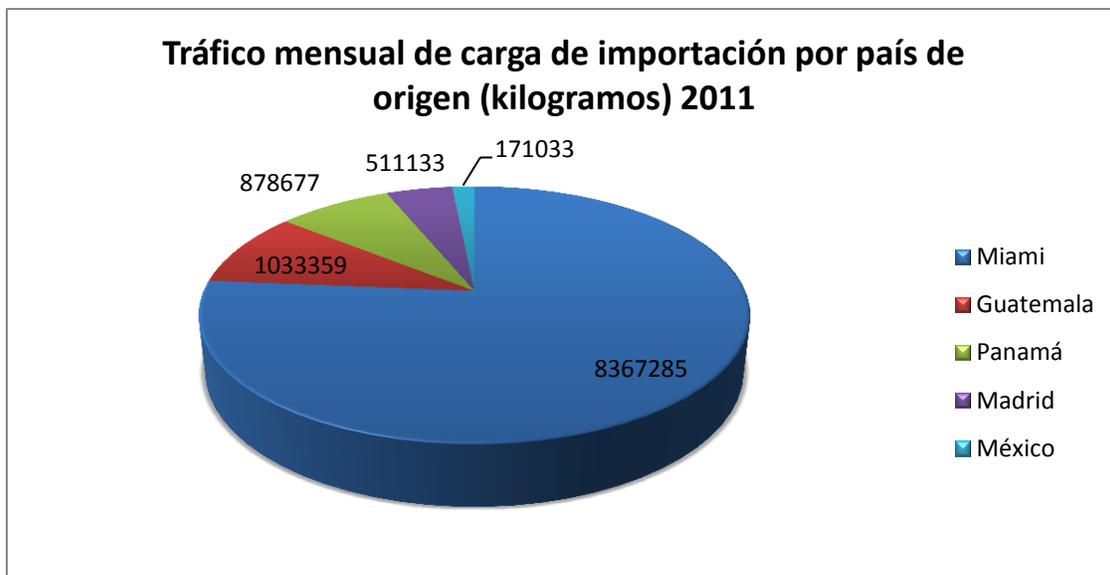
La salida de pasajeros por línea aérea el comportamiento es casi similar al de pasajeros que ingresan a El Salvador, pues es la compañía AVIANCA/TACA que se ubica nuevamente en el primer lugar con el 44% de pasajeros transportados, en segundo lugar se ubica American Airlines con el 14%, seguido de Continental Airlines con el 12%, entre otros, tal como se refleja en el siguiente gráfico:



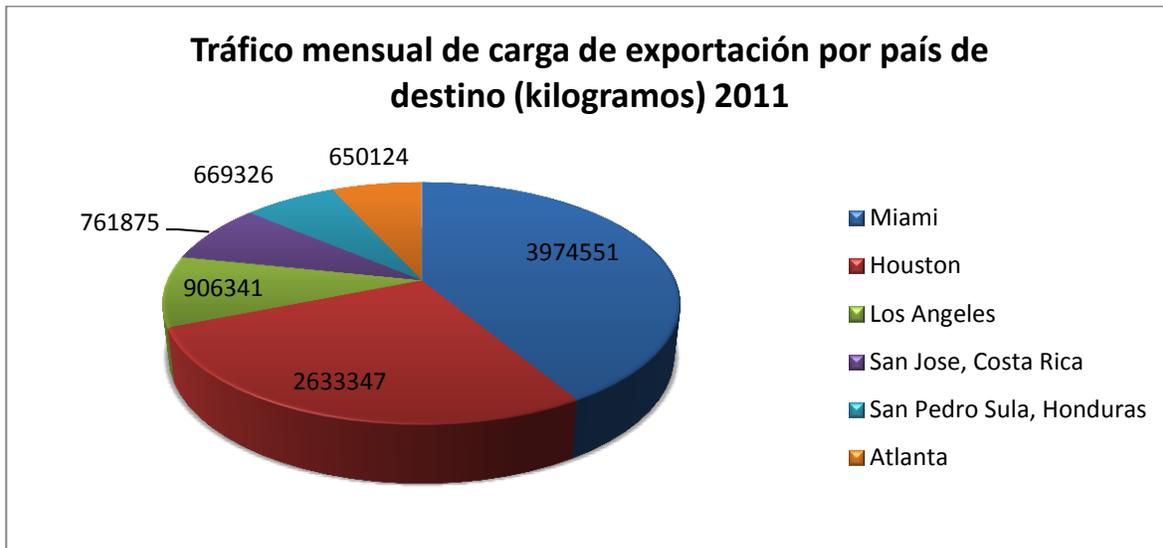
Por otra parte, el movimiento de carga por vía aérea durante el 2011 se incrementó en un 1% comparado con el año 2010, con la movilización de 24, 833,915 millones de kilogramos de carga exportación e importación, tal como se demuestra en el siguiente cuadro comparativo entre ambos ejercicios:



Con respecto a la **carga** de importación por país de origen, un 76% procedía de Miami, el 9% de Guatemala, el 8% de Panamá, el 5% de España, entre otros.



Finalmente la carga de exportación por país de destino registró el siguiente comportamiento, con el 41% de la carga con destino a Miami, el 27% a Houston, el 9% a Los Ángeles, el 8% a Costa Rica, entre otros, tal como se refleja en el siguiente gráfico:



FORTALECIMIENTO OPERATIVO

En el marco del fortalecimiento y Mantenimiento de la infraestructura del Aeropuerto Internacional El Salvador, CEPA se encuentra ejecutando el Plan de Rehabilitación, Modernización y Optimización y el Plan para la Ampliación del Aeropuerto; que incluye la actualización del Plan Maestro que tiene por objetivo desarrollar las inversiones básicas mandatorias que no se han desarrollado en los últimos 10 años; asimismo, permitirá elevar su competitividad. Este plan ha sido conformado por 29 proyectos iniciales, que en compañía de la actualización del plan maestro aeroportuario sentarán las bases para la inversión eficiente y oportuna de una próxima fase de ampliación de la infraestructura aeroportuaria.

Entre esos 29 proyectos se considera la facilitación al pasajero, proyectos autofinanciables, de mantenimiento, de rehabilitación entre otros. Para el acompañamiento ágil y transparente de la inversión que permita a CEPA ejecutar alrededor de US\$75 millones de dólares en dieciocho meses, se ha firmado un convenio

con la Oficina de Servicio de Proyectos de Naciones Unidas (UNOPS) que depurará la carpeta de preinversión hasta llevarla a proyectos bancables y que posteriormente ejecutará en un esquema de total transparencia. El Plan de Rehabilitación, Modernización y Optimización incluye otros proyectos que se encuentran en marcha como la construcción de gradas de concreto y suministro e instalación y puesta en funcionamiento de un ascensor adecuado para todo el público y para personas con capacidades especiales, la remodelación y equipamiento de servicios sanitarios, y la instalación de nuevo sistema de aire acondicionado.

La elaboración e implementación de una política comercial que permita una mejor y más transparente asignación de espacios comerciales, que defina vocación específica del uso de locales, sectorizar espacios que atiendan la necesidad del pasajero y además una generación de aumento de ingresos.

Asimismo, se plantea que para la inversión eficiente en lo que respecta a la ampliación de la infraestructura aeroportuaria, debe realizarse una actualización del Plan Maestro Aeroportuario; el cual actualizará la tendencia del mercado aeronáutico a nivel mundial que incide directamente sobre la infraestructura aeroportuaria de nuestro país; desarrollando a su vez el respectivo Plan de Negocios y precisando los años en los cuales deben realizarse las ampliaciones y el número de pasajeros que le permitirá manejar.

Dentro de esta primera fase, CEPA invertirá aproximadamente \$ 75 millones desarrollando los siguientes proyectos:

MEMORIA DE LABORES 2011/2012

N°	PROYECTO	N°	PROYECTO
1	Rehabilitación del pavimento asfáltico del ancho de rodaje y hombros de la pista principal del AIES	16	Rehabilitación de calles de rodaje
2	Consultoría para la revisión y propuesta tarifaria del AIES	17	Suministro e instalación de cerco sur pista 07/25 para la protección de las operaciones aeronáuticas
3	Revisión de las Bases del proyecto "Sistema de Gestión Aeroportuaria"	18	Rehabilitación del pavimento asfáltico de calle perimetral entre SEI y acceso 6 del AIES (Fase II)
4	Esterilización de salas de espera del ETP del AIES	19	Sustitución de sistemas de comunicaciones aeronáuticas (radios, repetidoras, UPS's, Shelters y radio enlaces)
5	Cabeza control radar	20	Suministro de planta de emergencia de 2500 kw
6	11 puentes de abordaje	21	Aerobuses
7	Construcción y equipamiento de puerta N°18	22	Suministro e instalación de 2 tanques de filtrado en planta de agua potable
8	Suministro e instalación para el cambio de chiller 3, bk1, bk4	23	Consultoría para la revisión de los avances en la elaboración e implementación de políticas de slot para la optimización de las operaciones aeroportuarias
9	Suministro e instalación para el cambio de chiller 101 y 102, 201 y 202	24	Plan maestro / plan de negocios AILOP
10	Ahorro energético utilizando puertas automáticas	25	Proyectos de modernización de la terminal de carga (reingeniería de procesos, automatización de sistemas, compra de equipo)
11	Rehabilitación pavimento terminal de carga	26	Construcción de 2 bodegas refrigeradas
12	Construcción de Plaza de Comidas en Terraza de Observación	27	Consultoría de experto de seguridad para analizar la segregación de flujos de pasajeros.

MEMORIA DE LABORES 2011/2012

13	Desarrollo de locales comerciales en pasillo sala 8 – 10 del AIES	28	Remodelación Punto de Inspección Principal y número 2
14	Remodelación y equipamiento de los servicios sanitarios del ETP del AIES (fase II)	29	2 Equipos de rayos x para equipaje y 2 Equipos de escaneo corporal de pasajeros en chequeo.
15	Rehabilitación de 4500 metros de calle perimetral al sur del AIES		

FORTALECIMIENTO DE SEGURIDAD

Durante el año 2011 la Gerencia de Seguridad Institucional de CEPA ha realizado esfuerzos para cumplir con las exigencias de seguridad emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con base al Convenio de Chicago y específicamente del Anexo 17 y Manual de Seguridad 8973, y con el propósito de mantener la Categoría 1 en Materia de Seguridad del Aeropuerto Internacional El Salvador, se desarrollaron diversas actividades encaminadas a fortalecer la seguridad de la aviación, entre las cuales se encuentran las siguientes:

- Capacitación de personal de seguridad Aeroportuario, lo que ha permitido fortalecer las destrezas para detectar y decomisar cantidades significativas de drogas, dinero ilegal, entre otros.

- Fortalecimiento de los sistemas de seguridad del Edificio Terminal de Pasajeros, Edificio Terminal de Carga con la adquisición de Equipo de Rayos "X", Equipo para escaneo de Equipaje de Mano, 3 Pórticos Detectores de Metales para inspección de pasajeros. Este equipo corresponde a adquisiciones que se realizaron en el marco del cumplimiento a observaciones realizadas al sistema de seguridad del aeropuerto en una auditoría del año 2009, que en conjunto se han realizado inversiones por el orden de los US \$328,000.00.

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE ILOPANGO

Lic. Neftali Ramírez

Jefe del Aeródromo de Ilopango



(De izq. a der.) Lic. José Antonio Vigil, Jefe de Seguridad y Lic. Neftalí Ramírez, Jefe de Aeródromo de Ilopango.

OBJETIVO GENERAL

Promover la rehabilitación del Aeropuerto Internacional de Ilopango proporcionando las facilidades de protección a la navegación aérea para la operación de la aviación Civil y Militar, tanto en vuelos locales como internacionales.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Prestar servicios y facilidades, para las aeronaves, pasajeros y usuarios en general, velando que los mismos mantengan los niveles de calidad, seguridad, regularidad y eficiencia establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- Asegurar y proteger las operaciones de la aviación civil,

salvaguardando a los pasajeros, las tripulaciones, el personal en general, las aeronaves y las instalaciones del aeropuerto contra actos de interferencia ilícita ya sea en tierra o en vuelo.

- Mantener las operaciones, el mantenimiento y la mitigación del aeropuerto con los recursos mínimos necesarios.
- Apoyar a las unidades pertinentes que se propongan incrementar los ingresos actuales ya sea a través de una propuesta tarifaria o con la búsqueda y captación de clientes en el nicho de mercado del Aeropuerto de Ilopango.
- Apoyar a las unidades encargadas de habilitar instalaciones para el embarque, desembarque de pasajeros, parqueo de vehículos y estacionamiento de aeronaves en vuelos internacionales, una vez delimitadas las áreas y terrenos que correspondan a la CEPA, Fuerza Aérea y a la Autoridad de Aviación Civil (AAC).

ANTECEDENTES

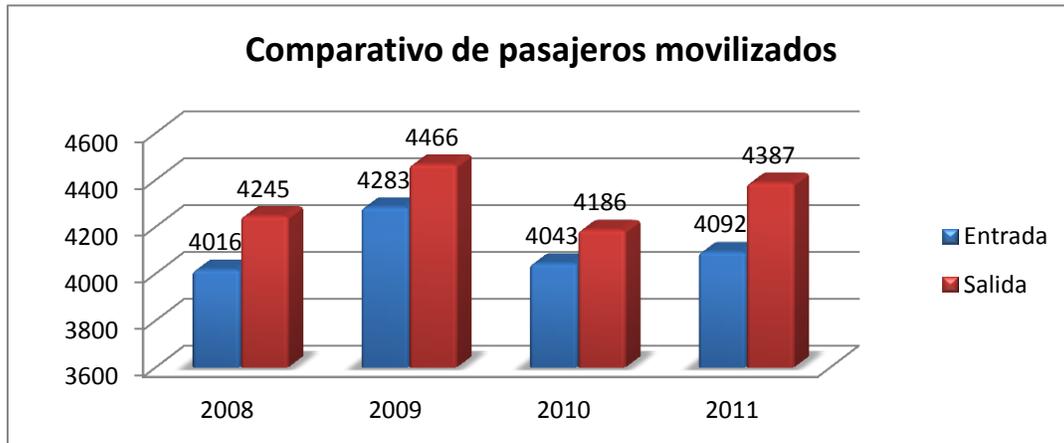
El 27 de octubre de 2001 y de conformidad al decreto 582, entró en vigencia la Ley Orgánica de la Aviación Civil, donde en el artículo 46 de la Ley delega a la CEPA el control y dirección de los servicios de apoyo a la navegación aérea. A partir de febrero del 2002 CEPA inició la prestación de servicios de Control de Tránsito Aéreo y de Información Aeronáutica.

El 12 de Mayo de 2004, en la Sesión No. 42, de reunión de Consejo de Ministros se acordó transferir a CEPA la administración y posesión de los inmuebles e instalaciones físicas del Aeropuerto Internacional de Ilopango. También se acordó rehabilitar el Aeropuerto una vez delimitadas las áreas y terrenos que corresponden a la CEPA, la Fuerza Aérea y a la Autoridad de Aviación Civil

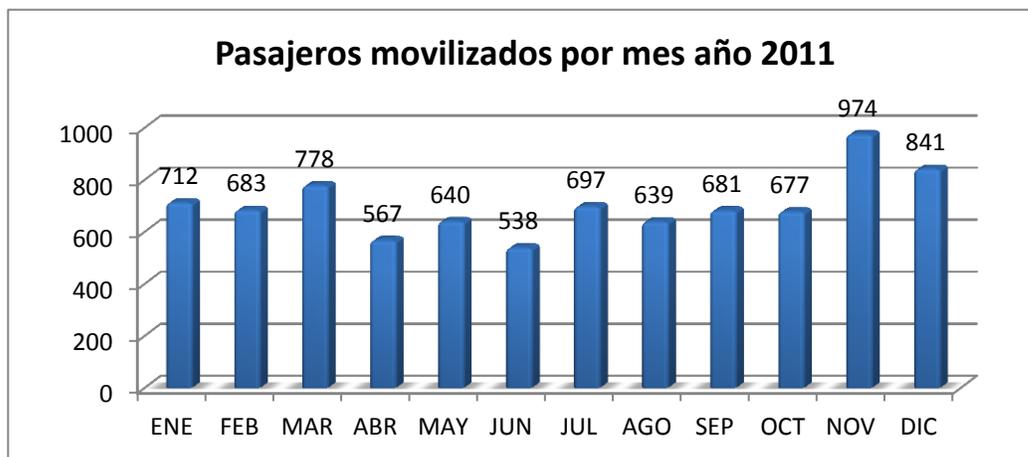
ESTADISTICAS

Durante el 2011, el Aeropuerto Internacional de Ilopango movilizó un total de 8,479 pasajeros en vuelos internacionales, lo que significó un leve incremento de un 3% si lo comparamos con el mismo período del año 2010, donde se movilizaron un total de 8,222 pasajeros. En el siguiente cuadro estadístico se presenta el

comportamiento de los últimos años en el Aeropuerto Internacional de Ilopingo:



En el siguiente cuadro estadístico se muestra el comportamiento de pasajeros movilizados cada mes durante todo el año 2011:



FORTALECIMIENTO OPERATIVO

En el marco del fortalecimiento operativo en el Aeropuerto Internacional de Ilopingo se realizaron Obras de Mitigación FASE I, las cuales consisten en rehabilitar las socavaciones existentes producidas por las lluvias en los taludes perimetrales ubicados al costado oriente de la Pista Principal, con la finalidad de recuperar la infraestructura de dichas instalaciones para garantizar la seguridad en las operaciones de las aeronaves que utilizan la pista activa 15-33 del Aeropuerto Internacional de Ilopingo. El proyecto tuvo un costo total de **US \$1, 5 millones**.

FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR (FENADESAL)

Ing. Salvador Sanabria
Gerente FENADESAL



(De izq. a derecha) Ing. Julio Pineda, Encargado del Proyecto Tren de Pasajeros; Lic. Elizabeth de Paz, Encargada del Dpto. Administrativo; Ing. Salvador Sanabria, Gerente; Ing. Antonio Abdala Hasbún, Jefe del Departamento de Mantenimiento; Sr. Salvador Aguilar, Encargado de Servicios Generales. Ausente Lic. Wilfredo Ciudad Real, Jefe de Dpto. de Operaciones

OBJETIVOS DE LA GERENCIA FERROVIARIA

- Mantener la infraestructura del Sistema Ferroviario Nacional de manera tal que permita ofrecer servicios seguros, integrándose en un futuro al sistema logístico multimodal de la región.
- Promover y colaborar en las gestiones necesarias que realice la institución con el fin de rehabilitar el sistema ferroviario salvadoreño, para integrarse a las modalidades de transporte que conecten en un futuro con el nuevo Puerto de La Unión Centroamericana.

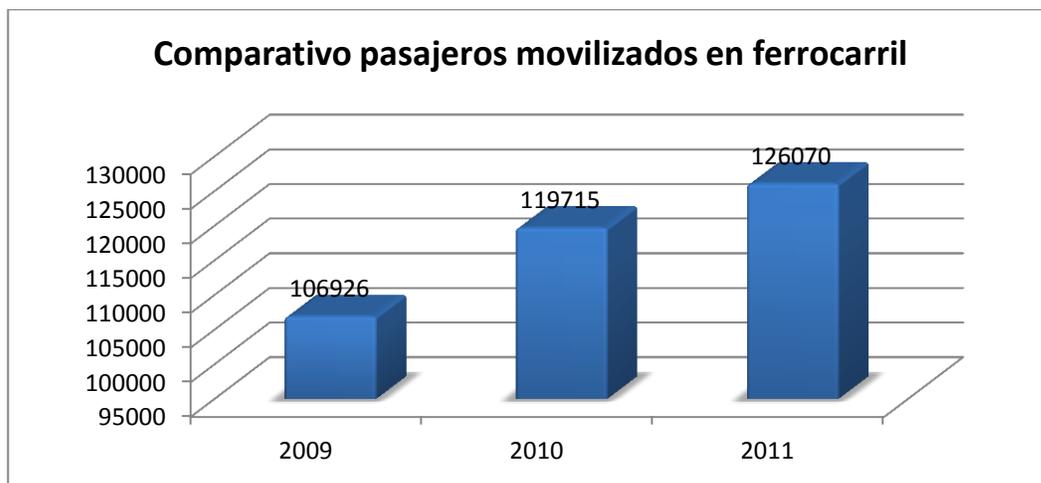
- Incorporar al sector privado en el desarrollo, operación y explotación del negocio de transporte ferroviario, aprovechando el nuevo marco legal que dará la ley de Asocios Públicos-Privados (APP).

TREN DE PASAJEROS

Con el objetivo de ofrecer a la población capitalina una alternativa de transporte público a bajo costo, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) a través de Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL) brinda desde hace cinco años el servicio de Tren de Pasajeros, el cual realiza recorridos desde San Salvador, pasando por Ciudad Delgado hasta llegar al municipio de Apopa.



En total el Tren realiza 2 viajes, el primero sale de la estación de FENADESAL a las 6:00 a.m. y de Apopa hacia San Salvador a las 6:50 a.m.; el segundo parte de FENADESAL a las 4:30 p.m. y de Apopa a las 5:20 p.m. Durante el 2011, se movilizaron un total de 126,070 pasajeros, que comparados con los 119,715 del 2010 significó un incremento del 5.3%, con la movilización de 6,355 pasajeros más que el período anterior:



PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA

Ing. Milton Lacayo

Gerente Puerto de la Unión



(De izq. a derecha); Cap. Guillermo Jiménez Vásquez, Jefe de Seguridad Institucional; Teniente Miguel Ángel Pérez Argueta, Jefe de Sección de Buques y Muelles; Ricardo Chávez, Encargado de Sección de Contabilidad; Licda. Hazel Castrillo, Encargada de la Sección de Recursos Humanos; Ing. Milton Lacayo, Gerente Portuario; Rolando Antonio del Cid, Encargado de la Sección de Facturación; Ing. Amilto Orellana, Jefe del Dpto. Administrativo Financiero e Ing. Osman Montoya, Encargado de Sección de Informática. Ausentes: Ing. Mario Orantes, Jefe de Sección Ayudas a la Navegación; Lic. Oscar Tomás Rosales Santillana, Jefe de Sección de Atraque y Desatraque; Ing. Carlos Reynaldo Cornejo, Jefe de Sección de Obras Civiles.

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PUERTO

El Puerto de La Unión es considerado el motor que impulsará el desarrollo de la región oriental del país, permitiendo el manejo de carga nacional y regional, desde y hacia toda América y otros continentes.

Muy pocos puertos en la costa pacífica tienen las características y facilidades del Puerto de La Unión, volviéndose un atractivo para que las compañías navieras lo escojan como un Centro Regional de Operaciones, lo que generará mejores oportunidades de empleo y desarrollo para las familias salvadoreñas.

En el Puerto de La Unión Centroamericana pueden atracar barcos de gran tamaño y capacidad: Barcos tipo Panamax (que pueden atravesar el Canal de Panamá) que movilizan hasta 4,600 TEU's (Twenty Equivalent Unit, por sus siglas en inglés) y Barcos-Post Panamax, que pueden transportar hasta 6,500 TEU's.

El Puerto de La Unión es Multipropósito pero con facilidades especializadas para el manejo de contenedores y dispone de muelles de tipo marginal. Está localizado en la zona oriental del país, a una distancia de 185 kms. de la capital y en esta fase inicial, que llamamos Fase I, cuenta con las siguientes facilidades:

- Un Frente de Atraque de aproximadamente 560 mts lineales, de los cuales 220 mts tienen una profundidad de diseño de 14 metros y 340 mts con una profundidad de diseño de 15 mts.
- Un Frente de atraque lateral de aproximadamente 340 mts lineales, de los cuales:
 - 100 metros tienen una profundidad de diseño de 6 mts y 240 mts tienen una profundidad de diseño de 9.5 mts.
- Un área de terminal con una extensión superficial de aproximadamente 346,578.33 metros cuadrados dentro de la cual están comprendidas las siguientes facilidades:
 - Una Plataforma de muelle con una extensión superficial de aproximadamente 32,064.05 mts cuadrados.

- Un Patio de Contenedores pavimentado con una extensión superficial de aproximadamente 94,137.83 mts. cuadrados, para el manejo de carga contenedorizada, con sus correspondientes facilidades para el almacenamiento de contenedores refrigerados.
- Un área no pavimentada de uso multipropósito para manejo de todo tipo de carga, con una extensión superficial de aproximadamente 220,376.45 mts cuadrados.

Adicionalmente, el Puerto en esta Fase I cuenta con un área de 15.47 hectáreas, en la que se encuentra ubicado un Edificio Administrativo de 6 niveles y otro Edificio auxiliar de dos niveles; así como también dos subestaciones eléctricas, una bodega para consolidación y desconsolidación de carga, una estación de gasolina y facilidades para el tratamiento y suministro de agua potable y una Planta para el tratamiento de aguas negras, entre otros.

Por su parte las Fases II y III proporcionarán al puerto una extensión superficial adicional de 50 hectáreas cada una.

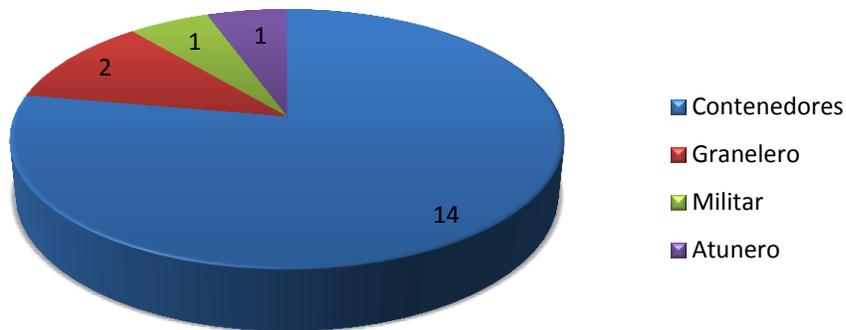
FACILIDADES MARÍTIMAS DEL NUEVO PUERTO

- Canal de Acceso de 22 Km., compuesto por un canal interior con una profundidad de diseño de -14.0 m. y un ancho de 140 m. y un canal exterior con una profundidad de diseño de -14.5 m. y un ancho de 140 m.
-
- Ayudas a la navegación: 16 boyas luminosas, 1 faro y 3 luces beacon de referencia en puerto
-
- Dársena de maniobras de 600 mil metros cuadrados y -14 m. de profundidad

ESTADÍSTICAS COMPARATIVAS

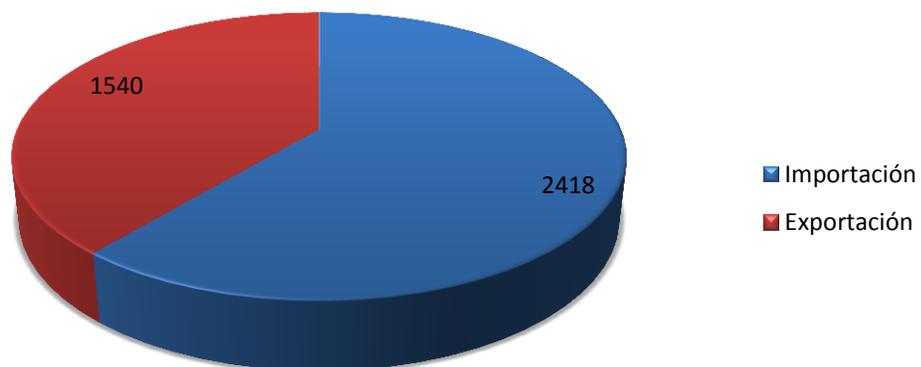
En el Puerto de La Unión Centroamericana se movilizaron un total de 18 buques durante el 2011, de los cuales 2 fueron de fertilizantes, 14 de contenedores, 1 de tipo militar y 1 atunero, tal como se muestra en el siguiente gráfico:

Atraque por tipo de buque 2011

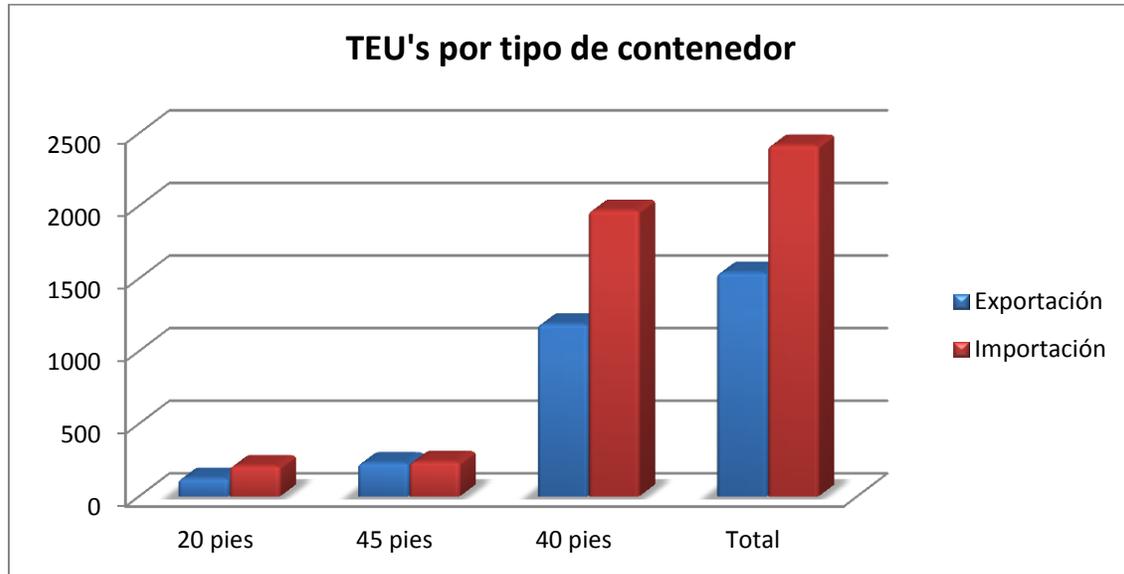


Por otra parte la cantidad de carga movilizada ascendió a 40, 014 Toneladas Métricas (TM), gracias a la participación de dos importantes Líneas Navieras como lo son American President Line (APL) y Hamburg Süd. Mientras que la cantidad de TEU's movilizados ascendió a 3,958, de los cuales 2,418 fueron de Importación y 1,540 de Exportación.

TEU's movilizados en el Puerto de La Unión 2011



Los Contenedores de 40 pies fueron los de mayor relevancia con 1,578 contenedores (3,156 TEU's), en segundo lugar los de 45 pies con 234 contenedores (468 TEU's) y finalmente los de 20 pies con 334 contenedores (334 TEU's), tal como se muestra en el siguiente gráfico:



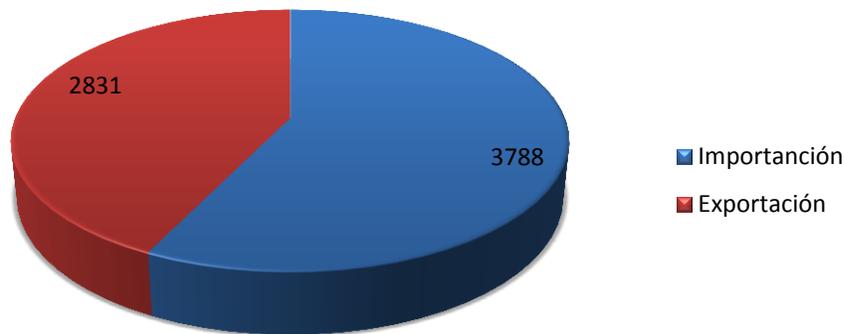
Estadísticas 2012

En el período acumulado al 15 de mayo del 2012 se han atendido un total de 20 buques, de los cuales 2 han sido de fertilizantes, 17 de Contenedores, y 1 Atunero, como se muestra en el siguiente gráfico:



En cuanto a la cantidad de TEU's movilizados para el mismo período, se tiene un acumulado de 6,619, de los cuales 3,788 corresponden a importación y 2,831 a exportación, como se muestra a continuación:

TEU's movilizados al 15 de mayo del 2012



CONCESIÓN DEL PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA

Por medio del Decreto Legislativo No. 834 del 8 de Septiembre de 2011, la Asamblea Legislativa aprobó la Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase 1, del Puerto de La Unión Centroamericana, la cual establece el marco general, las condiciones, el plazo, el monto de las inversiones y demás requisitos exigibles para llevar a cabo la selección de un operador internacional especializado, a través de un proceso transparente y competitivo que ofrezca las mejores condiciones para El Salvador.



Actualmente CEPA ha contratado a la International Finance Corporation (IFC) a fin de que le brinde servicios de asesoría, consultoría y acompañamiento político-técnico, para la estructuración e implementación del modelo de gestión portuaria que mejor contribuya al logro exitoso de la concesión del Puerto de La Unión; y para estos fines, dicha Corporación con el acompañamiento de las firmas Moffatt & Nichol y Estudio Rosselló-Rusconi y Asociados, están llevando a cabo los estudios de ingeniería, operativos y legales, para la elaboración de las bases

de licitación y contrato de concesión.

PROBLEMÁTICA

CEPA tiene claro el objetivo, que para el éxito de la concesión, ésta deberá enmarcarse dentro de una estrategia que fomente el desarrollo de la inversión y la logística en el área de influencia de los países colindantes con el Golfo de Fonseca (El Salvador, Honduras y Nicaragua), por lo tanto es de absoluta prioridad para el país.

No obstante lo anterior, el Puerto de La Unión enfrenta problemas que condicionan el proceso de concesión, tales como:

- Azolvamiento en el canal de acceso con amplio nivel de incertidumbre para determinar su costo.
- Bajo nivel actual de demanda de la región CA-3.
- Débil conectividad regional.
- Equipamiento limitado en el Puerto de La Unión.

Adicionalmente, después de diversas investigaciones y en la medida que se ha ido avanzado en los estudios realizados por la IFC, se ha profundizado en sistematizar información destacándose lo siguiente:

1. La firma Moffatt & Nichol recomienda un dragado de prueba combinado con un programa de monitoreo y modelaje de la sedimentación, para cuantificar la tasa de azolvamiento a ser esperada en el futuro; por lo tanto, es importante que durante esta fase se tenga un incremento de tráfico de buques que recalen en el puerto, para conocer el impacto que la navegación a través del canal de acceso, va a generar en la tasa de azolvamiento.
2. Durante el segundo semestre del 2012, se llevarán a cabo al menos cinco licitaciones de procesos de concesión de puertos en América Latina, cuyos volúmenes de carga son superiores a los 250,000 TEU's que tienen prioridad para los operadores.
3. Actualmente el Gobierno está ejecutando proyectos de desarrollo de infraestructura vial que potenciará la conectividad del Puerto de La Unión, sin embargo,

aún no se cuenta con fechas de finalización.

HOJA DE RUTA – LÍNEAS DE ACCIÓN

Al considerar el contexto planteado, las acciones que se recomiendan para minimizar los riesgos y costos identificados, son las siguientes:

1. Iniciar pruebas de dragado con el rastrillo marino, concentrándose en puntos específicos hasta alcanzar -9 metros con posibilidad de llegar a -10 metros.
2. Incrementar el tráfico portuario en La Unión para generar un mayor volumen de carga y tráfico de buques.
3. Avanzar en los proyectos de conectividad nacional y facilitación aduanera y pasos fronterizos.
4. Revisar Ley de Concesión del Puerto de La Unión y la Ley General Marítimo Portuaria y sus Reglamentos Técnicos de Operación.
5. Gestionar con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) el acompañamiento en la concesión del Puerto de La Unión, para reforzar la asesoría que está brindado la IFC.
6. Elaborar un Plan Maestro de las Zonas Extraportuarias para su explotación.
7. Formular un Plan Estratégico de Desarrollo Portuario de El Salvador, definiendo el rol del Puerto de Acajutla.
8. Diseñar e implementar una estrategia y plan comunicacional, y posteriormente hacerlo público a los diferentes grupos de interés.

9. Cuantificar los beneficios económicos y sociales del Puerto de la Unión en el marco de la estrategia global de desarrollo de la zona oriental.

Paralelamente a las actividades mencionadas, CEPA avanzará con el proceso de licitación de la concesión del Puerto de La Unión, encaminado a recibir ofertas a más tardar en 2013, de cara a la adjudicación y toma de posesión e inicio de operaciones por parte del concesionario en 2014.

MEMORIA DE LABORES 2011/2012

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA

Estado de Situación Financiera

Valores Expresados en US\$

	<u>Al 31 de mayo 2012</u>	<u>Al 31 de dic/ 2011</u>
RECURSOS		
Fondos	12,412,343	68,202,107
Disponibilidades	7,417,119	3,976,308
Anticipo de fondos	2,366,372	61,488,703
Deudores Monetarios	2,628,852	2,737,096
Inversiones financieras	1,448,595	1,600,650
Inversiones temporales	-	1,000,000
Deudores financieros	11,612	6,159
Inversiones intangibles	1,436,983	594,490
Inversiones en Existencia	4,037,460	4,448,158
Inversiones en Bienes de uso	344,997,720	351,052,316
Inversiones en Proyectos y Programas	2,026,553	2,026,553
Total recursos	<u>364,922,670</u>	<u>427,329,783</u>
OBLIGACIONES		
Deuda corriente	6,333,008	78,657,116
Financiamiento de terceros	145,146,732	140,692,715
Patrimonio estatal	207,997,402	219,717,578
Resultado del ejercicio a la fecha (antes de impuesto)	5,445,527	(11,737,626)
Total obligaciones	<u>364,922,670</u>	<u>427,329,783</u>

Alberto Arene
Presidente

Sandra de Medrano
Contador General

MEMORIA DE LABORES 2011/2012

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA

Estado de Rendimiento Económico

Valores expresados en US\$

	<u>01 enero al 31 mayo 2012</u>	<u>01 enero al 31 dic 2011</u>
INGRESOS TOTALES	30,940,375	65,766,148
Servicios aeroportuarios	14,286,873	31,765,035
Servicios portuarios	12,459,520	28,694,927
Rentabilidad Inversiones Financieras	1,723	21,801
Arrendamientos	1,910,549	4,620,746
Transferencias Corrientes Recibidas	64,814	155,727
Rentabilidad de Cuentas Bancarias	10,869	71,177
Diferencias por tipo de cambio	1,941,710	-
Ingresos no de operación	264,319	436,735
GASTOS TOTALES	25,494,848	77,503,774
Gastos en personal	6,425,266	14,893,177
Gastos en bienes de consumo y servicios	8,734,897	26,580,295
Gastos en bienes capitalizables	21,529	219,618
Gastos financieros y otros	2,085,120	8,324,322
Gastos en transferencias otorgadas	1,642,530	3,803,046
Costos de ventas y cargos calculados	6,541,908	16,547,403
Diferencias por tipo de cambio	-	6,080,485
Gastos de actualizaciones y ajustes	43,597	1,055,429
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y RETRIBUCIÓN FISCAL	<u>5,445,527</u>	<u>(11,737,626)</u>

Alberto Arene
Presidente

Sandra de Medrano
Contador General

MEMORIA DE LABORES 2011/2012

FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR

Estado de Situación Financiera

Valores Expresados en US\$

	<u>Al 31 de mayo 2012</u>	<u>Al 31 de dic/ 2011</u>
RECURSOS		
Fondos	289,509	268,783
Disponibilidades	250,716	234,963
Anticipo de fondos	17,060	16,199
Deudores Monetarios	21,732	17,622
Inversiones financieras	867,885	871,804
Inversiones temporales	685,000	685,000
Deudores financieros	175,814	186,804
Inversiones intangibles	7,071	-
Inversiones en Existencia	527,166	520,680
Inversiones en Bienes de uso	2,110,555	2,214,147
Total recursos	<u>3,795,115</u>	<u>3,875,414</u>
OBLIGACIONES		
Deuda corriente	76,738	90,936
Financiamiento de terceros	72,674	47,279
Patrimonio estatal	3,737,199	3,992,960
Resultado del ejercicio a la fecha (antes de impuestc	(91,497)	(255,761)
Total obligaciones	<u>3,795,115</u>	<u>3,875,414</u>

Alberto Arene

Elizabeth Noemí Romero De Paz

Presidente

Contador

MEMORIA DE LABORES 2011/2012

FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR

Estado de Rendimiento Económico

Valores expresados en US\$

	<u>01 enero al 31 mayo 2012</u>	<u>01 enero al 31 dic 2011</u>
INGRESOS TOTALES	335,396	905,316
Servicios Ferroviarios	7,612	16,686
Rentabilidad Inversiones Financieras	5,805	14,074
Arrendamientos	145,007	457,231
Transferencias Corrientes Recibidas	167,365	401,680
Rentabilidad de Cuentas Bancarias	621	969
Ingresos no de operación	8,987	14,677
GASTOS TOTALES	426,894	1,161,077
Gastos en personal	230,389	581,691
Gastos en bienes de consumo y servicios	83,738	246,597
Gastos en bienes capitalizables	606	2,198
Gastos financieros y otros	5,515	16,260
Costos de ventas y cargos calculados	106,611	284,834
Gastos de actualizaciones y ajustes	34	29,497
RESULTADO DEL EJERCICIO (DÉFICIT)	<u>(91,497)</u>	<u>(255,761)</u>

Alberto Arene

Elizabeth Noemí Romero De Paz

Presidente

Contador