



COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA

MEMORIA DE LABORES

JUNIO 2012 - MAYO 2013



ICEPA Te Conecta con el Mundo y con el Futuro, Ahora!

CONTENIDO

CAPÍTULO I

■ ASPECTOS GENERALES

Misión, Visión y Valores	3
Informe de la Presidencia	4
Mensaje de la Gerencia General	7
Junta Directiva de CEPA	8
Administración de CEPA	9
Organigrama Institucional	10

CAPÍTULO II

■ CEPA: Institución pública articuladora de servicios logísticos multimodales	11
Antecedentes y situación al 31 de mayo de 2013	
La Estrategia de Transformación de CEPA, sus Empresas y Zonas Extraportuarias	12

CAPÍTULO III

■ LA TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL: una CEPA moderna, eficiente y solvente	13
Rescate del rol planificador de CEPA	13
Modernización de sus activos estratégicos	15
Fortalecimiento de las capacidades institucionales de CEPA	16
Proyecciones 2013-2014	27
Presupuesto ejecutado	28
Estados financieros	29

CAPÍTULO IV

■ LA MODERNIZACIÓN DE LAS EMPRESAS: modernas, eficientes y competitivas	31
■ AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR (AIES)	32
Objetivos	32
Lineamientos estratégicos	32
Principales logros	33
Desempeño operativo	34
Proyecciones 2013 – 2014	39
Estados financieros	40
■ AEROPUERTO INTERNACIONAL DE ILOPANGO (AILO)	42
Objetivos	42
Lineamientos estratégicos	42
Principales logros	43
Desempeño operativo	44
Proyecciones 2013 – 2014	45
Estados financieros	45

■ SERVICIOS DE APOYO A LA NAVEGACIÓN AÉREA	46
Objetivos	46
Lineamientos estratégicos	46
Principales logros	46
Desempeño operativo	46
Proyecciones 2013- 2014	46
Estados financieros	46
■ PUERTO DE ACAJUTLA	47
Objetivos	47
Lineamientos estratégicos	47
Principales logros	47
Desempeño operativo	48
Proyecciones 2013-2014	53
Estados financieros	54
■ PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA	56
Objetivos	56
Lineamientos estratégicos	56
Principales logros	57
Desempeño operativo	58
Proyecciones 2013-2014	61
Estados financieros	62
■ FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR (FENADESAL)	64
Objetivos	64
Lineamientos estratégicos	64
Principales logros	65
Proyecciones 2013-2014	66
Estados financieros	67
■ LAS ZONAS EXTRAPORTUARIAS Y EL IMPULSO DE NUEVOS POLOS DE DESARROLLO	69

CAPÍTULO V

■ CONSTRUYENDO EL FUTURO: CEPA VISIÓN 2020	72
Oficina Central	72
Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES)	73
Aeropuerto Internacional de Ilopango (AILO)	74
Servicios de Apoyo a la Navegación Aérea	74
Puerto de Acajutla (PA)	74
Puerto de La Unión Centroamericana (PLU)	74
Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL)	75
Zonas extraportuarias y polos de desarrollo	75

CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

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 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

Valores

CALIDAD:

Eficiencia, agilidad y excelencia en el servicio

COMPETITIVIDAD:

Obtener una posición de liderazgo regional

LEALTAD:

Fidelidad y respeto a nuestra empresa y nuestros clientes

PROBIDAD:

Rectitud y honradez para beneficio de nuestros clientes

Informe de la Presidencia



Un año y medio después de asumir la Presidencia de CEPA, informo de la labor realizada de junio 2012 a mayo 2013, caracterizada por la creación de las condiciones técnicas, financieras, institucionales y políticas para la ejecución –en el último año de gestión del Gobierno- de los dos grandes proyectos que nos fueron encomendados por la Presidencia de la República: la modernización y ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador, y la concesión del Puerto de La Unión Centroamericana.

Informo también de aquellos grandes proyectos complementarios que hemos definido en el siguiente nivel de prioridades: 1. Rehabilitar la infraestructura y mejorar el equipamiento del Puerto de Acajutla; 2. Definir la hoja de ruta y crear las condiciones para el impulso de un nuevo ferrocarril moderno para carga y pasajeros; 3. Impulsar el desarrollo de las zonas extraportuarias y de los nuevos polos de desarrollo de los aeropuertos y de los puertos; 4. Acelerar la transformación de la gobernanza institucional de CEPA y de un nuevo modelo de gestión en sus empresas, basada en la eficiencia, transparencia institucional, rentabilidad y competitividad.

Bajo una concepción de gestión anticipatoria, sobresalen la firma del convenio con UNOPS en junio 2012 y con PNUD en octubre 2012, organismos

internacionales que nos acompañarían y complementarían, depurando proyectos, acortando tiempos de adquisiciones y contrataciones y asegurando la transparencia de todo el proceso. En este mismo período, se estructuraron simultáneamente dos fuentes de financiamiento: la titularización de flujos futuros del aeropuerto para financiar el plan de rehabilitación y modernización, y una amplia línea de crédito del BCIE para financiar la inversión en todas las empresas.

Por su importancia, nos referimos a los dos principales proyectos:

I. La modernización y ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador:

1. Se identificaron los proyectos de la Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto

2. Se preparó y depuró la cartera de los proyectos de pre-inversión, a partir de la contratación en junio 2012 de la agencia de Naciones Unidas para Servicios de Operación de Proyectos (UNOPS)

3. Se logró -por unanimidad- la aprobación de la Asamblea Legislativa para que CEPA pudiera titularizar hasta el 20% de sus flujos anuales

4. Se estructuró y ejecutó la titularización de los flujos futuros del Aeropuerto y de CEPA, obteniéndose en febrero de 2013, \$58.3 millones de dólares para financiar los proyectos del Plan de Rehabilitación, Modernización y Optimización

5. Se estructuró y ejecutó con UNOPS el proceso licitatorio de la Política Comercial, resultando ganadora la empresa española INECO, que presentó su diagnóstico e informe preliminar en mayo 2013

6. Se logró la cooperación técnica no reembolsable de la Agencia de Estados Unidos para el Comercio y el Desarrollo (USTDA por sus siglas en inglés) para la elaboración del Plan Maestro para la ampliación del Aeropuerto, resultando ganadora del proceso licitatorio la empresa estadounidense Kimley Horn and Associates, iniciando su trabajo en abril de 2013 y concluirá su propuesta en octubre 2013

7. Se logró la aprobación de la asistencia técnica no reembolsable de la Corporación del Reto del Milenio, para realizar el estudio de valor por dinero para el Asocio Público-Privado (APP) del aeropuerto y para asistir técnicamente a CEPA en la estructuración del asocio y el fortalecimiento institucional para administrarlo

8. Se elaboraron los términos de referencia para las consultorías sobre el desarrollo de las zonas extra-portuarias del aeropuerto y de los puertos y sobre la modernización de la Terminal de Carga

9. Se iniciaron los procesos licitatorios de los proyectos del Plan de Rehabilitación, Modernización y Optimización, por un monto equivalente al 65% del total de los fondos de la Titularización

10. Se inició la planificación de la empresa de servicios de apoyo a la navegación aérea, la cual modernizará, optimizará e integrará los servicios aeronáuticos del Aeropuerto Internacional de El Salvador e Ilopango

II. La Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana

Al inaugurarse el Puerto en enero de 2009 y asumir en junio del mismo año el Gobierno del Presidente Mauricio Funes en junio de ese mismo año, el Puerto no estaba listo para operar ni para ser concesionado, ya que no se concluyó la infraestructura, no se había equipado, ni realizado los estudios técnicos y jurídicos sobre el canal de acceso y las proyecciones de demanda de tráfico de carga que determinan la viabilidad financiera del negocio. Además, no se contaba con una Ley de Concesión y se carecía de servicios de aduana, certificación de Puerto Seguro, pliego tarifario y carta náutica.

En estas condiciones, CEPA aprueba el Plan Contingencial para la operación del Puerto, adquirió equipo especializado, formuló un pliego tarifario y una política comercial. Además, se promocionó el Puerto y se obtuvo la certificación como Puerto Seguro emitida por la Autoridad Marítima Portuaria (AMP). Una vez aprobada la Ley de Concesión en septiembre de 2011:

1. Se concluyeron los estudios sobre las proyecciones de demanda (Nathan and Co.) sobre el canal de acceso (Moffat and Nichols) y sobre los aspectos legales (Rosselló y Rusconi), bajo la coordinación de la Corporación Financiera Internacional (IFC) del Banco Mundial

2. Se realizaron cuatro giras de promoción y de consulta al mercado, de Estados Unidos, Panamá, Sudamérica y Europa

3. Se identificaron, elaboraron, consensuaron y tramitaron reformas a la Ley de Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana

4. Se licitó, adjudicó y elaboró el estudio costo/

beneficio sobre la concesión del Puerto con la asesoría y asistencia técnica de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

5. Se informó, explicó, discutió y se acercaron posiciones con las empresas navieras y transportistas, FUSADES, la Asociación de la Empresa Privada (ANEP), el Consejo para el Crecimiento, Aduanas, y con los sindicatos del Puerto de Acajutla, relativo a la ruta hacia la concesión del Puerto, la especialización portuaria, las reformas a la Ley de Concesión y el proceso de precalificación de las empresas interesadas en participar en la concesión del Puerto de La Unión Centroamericana

6. Se continuó con los estudios de batimetría y análisis del azolvamiento del canal de acceso realizados por las empresas TOPONORT de España, y ECOH de Japón, con la cooperación de JICA

7. Se acordó con la empresa NIPPON KOE del Japón la reubicación de las boyas para asegurar la ruta óptima de navegación marítima

8. Se identificaron los requerimientos de inversión en equipo para viabilizar la concesión y las responsabilidades de CEPA, después de concesionar el Puerto

9. Se elaboraron las bases de precalificación y se prepararon las condiciones para iniciar el proceso de precalificación de las empresas interesadas en participar en la concesión del Puerto de La Unión Centroamericana

10. Se elaboraron versiones preliminares de las bases de licitación y el modelo de contrato de la concesión.

A partir de dichos resultados podemos informar:

1. Que el proceso hacia la transformación integral del Aeropuerto está muy avanzado, concluyendo en este Gobierno buena parte de los seis de sus principales.

2. Que el proceso hacia la concesión del Puerto de La Unión está muy avanzado con el inicio del proceso de precalificación de las empresas que -de confirmar su interés en la concesión- abriría la etapa definitiva que concluiría antes de finalizar el presente Gobierno. Después de cuatro años y medio de haber recibido el puerto, el Gobierno y CEPA han realizado su labor para poder hacer viable su concesión.

Todo lo anterior, después de haber desarrollado una visión de largo plazo y un alto sentido de urgencia para diseñar y ejecutar cada una de las hojas de ruta

y planes de trabajo e inversión en el menor tiempo posible, partiendo de una prolongada situación de abandono y parálisis Institucional y de una gestión de solamente dos años y medio de duración correspondiente a la 2da. mitad de este Gobierno.

Además, la agenda de transformación institucional de CEPA priorizó tres ejes de acción simultáneos: el rescate de su rol planificador, la modernización de sus activos estratégicos y el fortalecimiento de sus capacidades institucionales.

En esta perspectiva, se elaboró el Plan Estratégico Institucional de CEPA 2011-2014 y la visión 2020, se diseñaron las estrategias para cada una de las empresas y para el desarrollo de sus zonas extraportuarias, se desarrolló una metodología de indicadores como base para implementar un Sistema de Información Gerencial (SIG CEPA) y se implementó una plataforma tecnológica de última generación, para el manejo en tiempo real de los proyectos y de los indicadores de gestión. Además, se actualizó el proceso de compras y se planteó la reestructuración de la Unidad de Adquisiciones y Compras Institucionales –UACI-.

Como complemento a la modernización de procesos internos, se creó la Unidad de Análisis de Mercado y Competitividad encargada de identificar -en forma anticipada- oportunidades, tendencias y riesgos a nivel global, que afecten a las actividades y el desempeño de CEPA y de cada una de sus empresas.

También, se adoptó un enfoque moderno de recursos humanos, basado en gestión y desarrollo del talento humano. En materia de capacitación, se efectuaron 265 talleres –en aspectos humanos, organizativos, técnicos, operativos, tecnológicos, ambientales y legales- que beneficiaron a los trabajadores de CEPA. Asimismo, se priorizó la relación directa y transparente con los trabajadores y sus representantes sindicales, así como con los liderazgos de las comunidades de la línea férrea, desarrollándose relaciones de trabajo constructivas.

Alberto Arene
Presidente

En materia de transparencia, durante el 2012 se realizaron cuatro rendiciones de cuentas (en Oficina Central, en el Puerto de Acajutla, en el Puerto de La Unión y en el Aeropuerto Internacional de El Salvador) con comentaristas del Gobierno, del sector privado, de la representación sindical, del parlamento y del principal partido de la oposición, así como intelectuales y personalidades diversas. Por su trabajo en esta materia, CEPA comparte el primer lugar en el ranking de la Sub-Secretaría de Transparencia y Anti-corrupción, fortaleciendo su credibilidad y posicionamiento público, que será consolidado con un Plan Integral de Comunicaciones Estratégicas a ejecutarse a partir del tercer trimestre de 2013.

Con esta nueva y compleja agenda portadora de buenas noticias, CEPA ha logrado incorporarse progresivamente a los espacios de opinión pública y a los organismos regionales e internacionales especializados propios a su actividad, desarrollando relaciones con muchas agencias de cooperación y asistencia técnica y financiera internacional. Asimismo, la Comisión ha mantenido una línea permanente de información y diálogo público en los diversos medios de comunicación social.

No obstante la celeridad y calidad de la ejecución de las iniciativas y proyectos en este primer año y medio de gestión, CEPA enfrenta un enorme desafío de ejecución el próximo año y los años subsiguientes, que requerirá acelerar la transformación de la gobernanza institucional y del modelo de gestión de sus empresas.

Estos importantes logros han sido posibles por el apoyo de la Presidencia de la República, de los organismos internacionales de cooperación, de varias entidades públicas y privadas, y, particularmente, por el esfuerzo y entrega de nuestros directores, gerentes, funcionarios y trabajadores que con una visión compartida y trabajo en equipo han hecho la diferencia.

Mensaje de la Gerencia General



En los últimos años, las empresas regionales en el ámbito portuario, aeroportuario y ferroviario están ejecutando ambiciosos proyectos estratégicos, que podrían dejar a El Salvador en una desventaja competitiva, a pesar que sus empresas tienen características únicas en la región.

Por lo que, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) aprovechando la ubicación estratégica de sus negocios, ha establecido nuevas líneas de acción para transformarlos, ejecutando proyectos institucionales que contribuirán a establecer al país en una plataforma logística y de servicios internacionales, que permitan integrar los diferentes nodos de transporte.

Los desafíos han sido significativos, sobre todo por la obsolescencia del marco legal e institucional y los limitados recursos financieros de la Comisión, dificultando inversiones en sus empresas que requieren satisfacer las necesidades de sus clientes, de acuerdo a las demandas del mercado.

Sin embargo, la Comisión empieza a responder a los desafíos de la globalización y a los constantes cambios que se generan a nivel mundial; por lo que en ese contexto, por unanimidad la Honorable Asamblea Legislativa modificó la Ley Orgánica de CEPA a fin de permitir la utilización de una nueva modalidad de financiamiento, a través de la titularización, para ejecutar el Plan de Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES).

Asimismo, la alianza estratégica entre CEPA y el Sistema de Naciones Unidas para la ejecución del Plan de inversión del AIES, y una adecuada estructuración de la oferta titularizadora generó la confianza suficiente en los inversionistas para que la colocación de títulos valores de CEPA por un monto de US\$58.3 Millones fuera -a la fecha- la de mayor plazo y menor tasa en la historia de El Salvador, además que le brindó una opción más rentable a los fondos de pensión de los salvadoreños.

Los éxitos de la Institución han sido logrados gracias a la interacción de CEPA con sus diferentes actores, generando sinergias con entidades públicas y privadas tanto a nivel nacional como internacional. Esto demuestra que un país integrado, sin importar su tamaño, puede contribuir a mejorar su imagen a nivel regional e internacional, a fin de impulsar el desarrollo económico y social.

Asimismo, nuestro equipo de trabajo ha sido un pilar fundamental dentro de los logros alcanzados, convirtiéndose en entes generadores de cambio, modificando la mística de trabajo, a través de la pro actividad y el trabajo en equipo, fortaleciendo así la identidad institucional.

Nuestra visión es transformar a CEPA en una empresa moderna, competitiva y rentable, articuladora en la prestación de servicios logísticos multimodales, ubicando a El Salvador en un liderazgo competitivo a nivel regional. Para ello, nos hemos enfocado en nuestras fortalezas. Seguiremos con optimismo transformando nuestra Institución, viendo los desafíos y dificultades como oportunidades estratégicas para avanzar en las metas que nos hemos trazado.

Salvador Villalobos
Gerente General de CEPA

Junta Directiva de CEPA

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 de CEPA es nombrado por la Presidencia de la República
- Cuatro Directores Propietarios y Cuatro Directores Suplentes, nombrados por el Poder Ejecutivo en los ramos de Obras Públicas, Hacienda, Economía y Defensa Nacional
- Dos Directores Propietarios y Dos Directores Suplentes, nombrados por el Poder Ejecutivo, provenientes de organizaciones no gubernamentales con personería jurídica relacionadas a la temática agropecuaria, industrial y comercial.
- El Gerente General de CEPA funge como Secretario de la Junta Directiva

La miembros de la Junta Directiva de CEPA durante el período del 1 de junio de 2012 al 31 de mayo de 2013, incluyendo al Secretario, son los siguientes:



PRESIDENTE:
SECRETARIO DE JUNTA DIRECTIVA

Alberto Arene
Salvador Villalobos

(De pie de izq. a der.)

Lic. Roberto Alonso Turcios
Lic. Ronny Rodríguez
Don Ricardo Ballesteros
Doctor Reynaldo Boulogne Zamora
Contralmirante Juan Antonio Calderón González
Lic. Nelson García

Ausente
Ing. Emérito Velásquez

(Sentados de izq. a der.)

Lic. Salvador Villalobos
Don José Ricardo Cruz
Ing. Roberto de Jesús Solórzano
Lic. Alberto Arene
General Jaime Leonardo Parada González
Lic. Giovanni Berti Lungo
Ing. Nelson Vanegas

Administración de CEPA

La Administración de la Comisión, está bajo la responsabilidad del Gerente General, quien vela por el funcionamiento eficiente de sus empresas y de su personal, así como del cumplimiento de todas las políticas, resoluciones y decisiones emanadas de la Junta Directiva.



GERENTE GENERAL:

Lic. Salvador Villalobos

(De pie de izq. a der.)

Nombres:

(Gerencias:

Asesor de Presidencia y Gerente de Concesiones
 Gerencia de Seguridad Institucional
 Gerencia Legal
 Gerencia de Sistemas de Información
 Unidad de Adquisiciones y Compras Institucionales
 Unidad de Auditoría Interna
 Unidad de Comunicaciones y Relaciones Públicas
 Departamento Administrativo
 Gerencia de Ingeniería

Lic. Carlos Federico Paredes
 Ing. Luis Flores Hidalgo
 Lic. Carlos Molina
 Ing. René Ventura
 Ing. Edwin Molina
 Lic. Benigno Vásquez
 Lic. Mauricio Tobar
 Lic. Alberto Jiménez
 Arq. Guillermo Rodríguez

(Sentados de Izq. a der.)

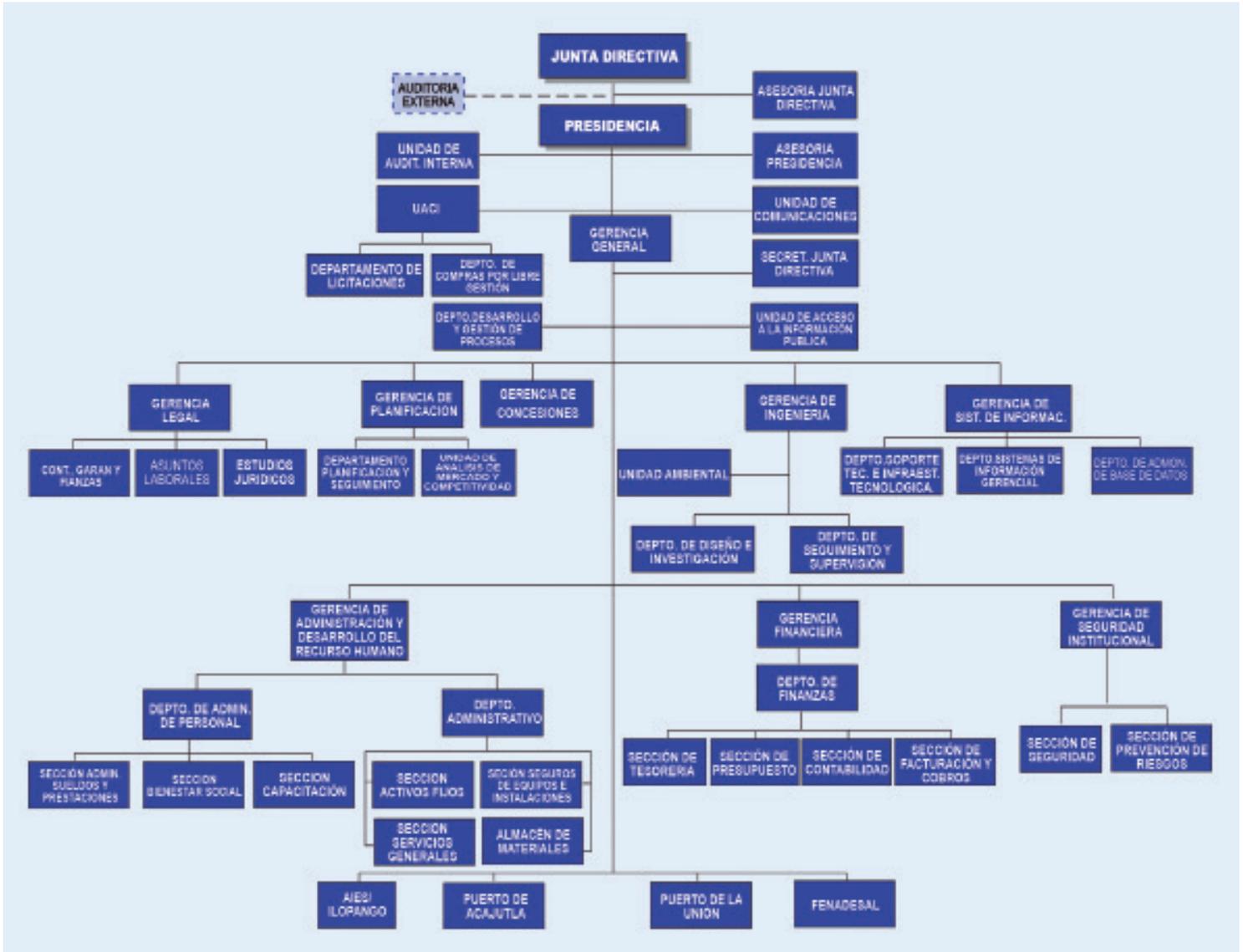
Nombres:

Gerencias:
 Gerencia Financiera
 Gerencia Puerto de Acajutla
 Gerencia Puerto de La Unión Centroamericana
 Gerencia General
 Gerencia Aeropuerto Internacional de El Salvador
 Aeródromo Aeropuerto Internacional de Ilopango
 Gerencia Ferrocarriles Nacionales de El Salvador
 (FENADESAL)

Don Raúl Funes
 Ing. Roberto Mendoza
 Ing. Milton Lacayo
 Lic. Salvador Villalobos
 Ing. Yicsi Rodríguez
 Lic. Nefalí Ramírez
 Ing. Mauricio Castro

Organigrama Institucional

La estructura organizativa de CEPA está conformada por su Oficina Central, dos puertos, dos aeropuertos y una empresa de ferrocarriles. A continuación se presenta el organigrama de la Institución:



CAPÍTULO II

CEPA: institución pública articuladora de servicios logísticos multimodales

Antecedentes y situación de CEPA al 31 de mayo de 2013

La Ley Orgánica de la CEPA le faculta para administrar, explotar, dirigir y ejecutar las operaciones portuarias de todas las instalaciones de los puertos de la República (no sujetos a régimen especial), así como la administración, explotación y dirección del sistema ferroviario nacional, de los aeropuertos y demás instalaciones complementarias a éstas, existentes o futuras. Además, la Comisión tiene el control y dirección de los servicios de apoyo a la navegación aérea, en lo que corresponde a los servicios de tránsito aéreo, información aeronáutica, servicios de meteorología, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas, despacho y control de vuelos, y demás servicios de navegación aérea.

A pesar de esta crucial misión, en el diagnóstico realizado en la Memoria de Labores 2011-2012 se constató un profundo y prolongado abandono institucional y un severo agotamiento de su modelo de gestión, que –junto con el impacto de la crisis mundial– se reflejó en el deterioro de sus indicadores financieros y en considerables pérdidas de competitividad.

Se encontró una Institución sin rumbo, en gran parte debido a una alta rotación de Presidentes en su Junta Directiva (11 Presidentes en los últimos 22 años y 8 en los últimos 8 años) y a la ausencia prolongada de decisiones estratégicas.

En términos de gestión, la falta de una adecuada política financiera obligó a que las empresas rentables subsidiaran a las empresas deficitarias y la ausencia prolongada de una política comercial desactualizó los cánones de arrendamiento y las tarifas, con lo cual no se maximizaron las potencialidades comerciales y financieras de la infraestructura y activos estratégicos de CEPA. Como consecuencia de esta dinámica institucional, sus empresas rentables (Aeropuerto Internacional de El Salvador y Puerto de Acajutla) fueron perdiendo competitividad a nivel regional e internacional.

A nivel laboral, se detectó la baja motivación de sus trabajadores, el déficit en los niveles de calificación de su personal técnico y profesional, así como el deterioro de sus condiciones de trabajo. En materia salarial, prevaleció la discrecionalidad, con importantes distorsiones entre los diferentes puestos de trabajo. El clima laboral interno estuvo marcado por la desconfianza y la falta de una cultura de diálogo y colaboración de los empleados con las jefaturas y de éstos con los diferentes sindicatos.

Esta situación generó un deterioro institucional y un severo agotamiento de la infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria, de su marco jurídico y estructura organizacional, de su modelo de gestión y de su equipamiento tecnológico, así como el desaprovechamiento de sus importantes zonas extraportuarias.

La Estrategia de Transformación de CEPA, sus Empresas y Zonas Extraportuarias

Para responder a los desafíos internos planteados en su misión y las exigencias externas derivadas de la globalización, fue preciso definir la Estrategia de Transformación de CEPA, de cada una de sus empresas y de sus zonas extraportuarias para generar nuevos polos de desarrollo.

Una estrategia de transformación enfocada a rescatar y potenciar sus activos estratégicos para convertir a El Salvador en una Plataforma Regional de Servicios Logísticos, debidamente alineada con los propósitos establecidos en el Plan Quinquenal de Desarrollo 2010-2014.

En dicha estrategia se planteó trabajar a tres niveles simultáneamente:

a) La Transformación Institucional de CEPA

Orientada a rescatar el rol planificador de CEPA, modernizar sus activos estratégicos y fortalecer sus capacidades institucionales, que permita asegurar la ejecutabilidad y sostenibilidad de los proyectos, en cumplimiento de su misión, visión y valores institucionales.

b) La Modernización de sus Empresas

Orientada a detener el deterioro de la infraestructura, definir políticas financiero-comerciales, diseñar procesos y procedimientos más expeditos, identificar fuentes de financiamiento para realizar nuevas inversiones, avanzar

en el equipamiento tecnológico y mejorar la calidad de las relaciones laborales.

c) El desarrollo de sus zonas extraportuarias y la generación de nuevos polos de desarrollo

Orientado a optimizar el uso de grandes extensiones de terreno y áreas desaprovechadas que dispone CEPA a fin de brindar el crecimiento sostenido de valor agregado en las zonas extraportuarias.

Todo ello, con el fin de que las diferentes empresas y trabajadores de CEPA contribuyan de manera decisiva en el proceso de convertir a El Salvador en una Plataforma Regional de Servicios Logísticos, que nos inserte de manera competitiva a los mercados regionales e internacionales.

Con esta estrategia integral, CEPA fortalecerá la conectividad y competitividad nacional, regional e internacional, para contribuir a desatar una onda multiplicadora y expansiva de inversiones, crecimiento y oportunidades que permita asentar las bases para impulsar un nuevo modelo productivo y exportador, sustituyendo el modelo de migraciones y remesas, hoy en franco proceso de agotamiento.

A continuación, detallaremos tanto los logros alcanzados y anunciados en la Memoria de Labores 2011-2012 como aquellos que fueron materializándose en el proceso de implementación de la Estrategia de Transformación de CEPA, sus empresas y zonas extraportuarias.

CAPÍTULO III

LA TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL: una CEPA moderna, eficiente y solvente

Una de las prioridades estratégicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) es convertirse en una Institución moderna, eficiente y solvente, tras décadas de abandono Institucional e inestabilidad financiera. Para avanzar progresivamente en esa dirección, a nivel Corporativo se definió una estrategia integrada por tres ejes de acción simultáneos: el rescate de su rol planificador, la modernización de sus activos estratégicos y el fortalecimiento de sus capacidades institucionales.

Durante el período junio 2012 y mayo 2013, en estos tres ejes se alcanzaron los siguientes logros:

1. Rescate del rol planificador de CEPA

Desde el inicio la gestión del Presidente de CEPA, Alberto Arene, asumió el compromiso de retomar el rol planificador y dinamizador del sector de infraestructura logística. Esta disposición se concretó tanto en la conceptualización de las estrategias para cada una de las empresas como en la definición de proyectos de corto y mediano plazo, acompañados de objetivos específicos y hojas de ruta detalladas para asegurar su operatividad, teniendo como criterios transversales la competitividad, la transparencia, la gestión por resultados, la atención a los usuarios de los servicios prestados y la sostenibilidad de las iniciativas.

En ese sentido, se logró la formulación de las siguientes estrategias:

a) Estrategia Integral de Transformación del AIES, con sus seis ejes: Plan de Rehabilitación, Modernización y Optimización (que incluye: Consultorías, Facilidades al Pasajero y Visitantes, Modernización de Infraestructura de la Terminal de Pasajeros, Modernización de Infraestructura de la Terminal de Carga y Desarrollo Tecnológico), la Ampliación del AIES (que incluye: Nuevo Plan Maestro Aeroportuario y la Estructuración del Modelo de Asocio Público Privado), la Nueva Política Comercial, la Política de Competitividad, el Desarrollo de los Servicios de Navegación Aérea y las Zonas Extraportuarias y Polos de Desarrollo.

b) Estrategia para la Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana, en colaboración con la Gerencia del PLUC, la Gerencia de Concesiones de CEPA y el apoyo de la Corporación Financiera Internacional (IFC) del Banco Mundial, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA)

c) Estrategia para el relanzamiento del nuevo Sistema Ferroviario Nacional, en colaboración con la Gerencia General de FENADESAL y el apoyo de la empresa española TRAMRAIL y de ONU-HABITAT

d) Estrategia para la reconversión del Puerto de Acajutla, con el apoyo de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA)

e) Estrategia para la concesión del AILO, en colaboración con la Gerencia General, Gerencia Legal y Gerencia de Ingeniería de CEPA

f) Estrategia para la creación de la empresa de Servicios de Apoyo a la Navegación Aérea, en coordinación con la Gerencia General, Gerencia Financiera y el apoyo de la Autoridad de Aviación Civil (AAC), Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), Oficina de Asistencia Técnica del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América (OTA) y la Administración Federal de Aviación (FAA)

Además para fortalecer este rol planificador se realizaron las siguientes actividades técnicas y de colaboración intergubernamental:

a) Evaluación de la viabilidad de las zonas extraportuarias, con sus respectivos análisis FODA y sus hojas de ruta, para lo cual se contrató consultoría realizada por el experto Juan Operti y financiada con recursos propios

b) Formulación de una Propuesta de Desarrollo del Golfo de Fonseca, realizada por el experto Alfredo Milian, en seguimiento de la Declaración de Managua de 2007 y su ratificación en la Cumbre Presidencial de El Salvador y Nicaragua en 2012

c) Estrechamiento de relaciones interinstitucionales con aquellos organismos del sector público vinculados con el de infraestructura logística como el MOP, PROESA, MINEC, Ministerio de Hacienda (Aduanas), Ministerio de Justicia y Seguridad (Migración), entre otros, a fin de acercar visiones y articular acciones que apunten el

desarrollo de la infraestructura logística del país

d) Acercamiento con organismos del sector privado, vinculados con la infraestructura logística así como con las navieras y operadoras de El Salvador. En ese sentido, por primera vez en la historia de CEPA se ha institucionalizado una reunión quincenal con miembros de la Asociación de Representantes de Empresas Navieras y Portuarias (ARENEP)

e) Incorporación de CEPA en instancias de toma de decisión vinculadas con la infraestructura logística, tales como: el Consejo para el Crecimiento (que agrupa a los principales representantes del sector público y privado para impulsar iniciativas económicas); el Grupo Tractor (espacio interinstitucional liderado por la Corporación del Reto del Milenio, -MCC por sus siglas en inglés-, creado para diseñar la política de Estado e impulsar el clúster de infraestructura y logística y mejorar la competitividad a nivel nacional y regional); el TIM Multimodal (Proyecto del BID de alcance centroamericano). También participa en la formulación de la Política de Transformación Estructural y Diversificación Productiva (liderada por la Secretaria Técnica de la Presidencia), que busca identificar las principales brechas en infraestructura y en servicios logísticos que afectan el desempeño competitivo de productos de exportación claves en el país

f) Incidencia para la aprobación de leyes necesarias para implementar la Estrategia de Transformación. CEPA desarrolló una activa política de acercamiento con los actores vinculados directa o indirectamente con los proyectos de las empresas, a fin de sensibilizarlos acerca de la importancia de la aprobación de leyes o reformas de leyes tales como la modificación de la Ley Orgánica de CEPA que la autorizó para titularizar y la Ley de Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana. Ello nos indica que es posible llegar a acuerdos suprapartidarios cuando se muestran claramente los beneficios que los proyectos tienen para el país y para su población en el corto, mediano y largo plazo.

En CEPA, existen diversos mecanismos que posibilitan la institucionalización de las estrategias, políticas y enfoques antes descritas. En primer lugar, está la Junta Directiva, como instancia para la toma de decisiones y seguimiento de las mismas, que tiene como base de actuación la Ley Orgánica de la Institución. En segundo lugar, está el Plan Estratégico Institucional, que se ha acompañado de la sistematización tanto del diagnóstico de la situación encontrada, la descripción de los principales proyectos con sus hojas de ruta, los planes para el 2013-2014 así como las proyecciones

al 2020. En tercer lugar, se ha institucionalizado una reunión quincenal a nivel gerencial, espacio utilizado para compartir decisiones de Junta Directiva, definir prioridades de manera conjunta así como organizar el apoyo administrativo-financiero requerido en la gestión de cada una de las empresas de CEPA.

Con esta nueva dinámica, CEPA ha asumido activamente el rol de liderazgo que le corresponde como administrador y desarrollador de los activos estratégicos que –junto a otras iniciativas del sector público y privado– contribuirán a convertir a El Salvador en una Plataforma Regional de Servicios Logísticos.

2. Modernización de sus activos estratégicos

En este segundo eje, se incluye la firma de convenios con organismos del sector público y privado, nacional e internacional que han apoyado el proceso de modernización de CEPA, sus empresas y el desarrollo de sus zonas extraportuarias.

En primer lugar, destacamos la firma de un Convenio Marco de Cooperación entre CEPA y la Oficina de Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS por sus siglas en inglés), que se llevó a cabo el 17 de junio de 2012 entre el Presidente de CEPA, Alberto Arene y el Director Regional Adjunto para América Latina y el Caribe de UNOPS, Giuseppe Mancinelli, con el objeto de preparar la cartera de proyectos de pre-inversión para la fase de rehabilitación, modernización y optimización del Aeropuerto Internacional El Salvador (AIES).

UNOPS, como agencia especializada en la administración de proyectos, licitaciones y contratos ha permitido a CEPA generar ahorros y aprovechar economías de escala. Además, se facilitó el acceso a financiamiento no reembolsable con 35 Agencias Especializadas del Sistema de Naciones Unidas.

Por otra parte, CEPA firmó un Convenio con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) para ejecutar el Programa de Modernización y Gestión de los Activos Estratégicos de CEPA, por un monto de US\$103 Millones, para proyectos de inversión del Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES), Puerto de Acajutla y Puerto de La Unión (PLU). Es considerado como uno de los proyectos de mayor importancia de las Naciones Unidas en Latinoamérica.

Este convenio contempla el apoyo para la rehabilitación, modernización y optimización del AIES, la modernización del Puerto de Acajutla y la generación de nuevos polos de desarrollo.

Como valor agregado, este convenio ha permitido a CEPA incrementar su capacidad de respuesta para formular, procesar y adjudicar proyectos prioritarios, transferir conocimientos y fortalecimiento de capacidades a su personal, generar ahorros, incrementar la eficiencia y transparencia en procesos, aumentar su poder de convocatoria y crear mayor confianza ante inversionistas y socios potenciales con una visión de nación a mediano y largo plazo.



(De izq. a der.) Roberto Valent, Representante Residente del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y Alberto Arene, Presidente de CEPA.

Asimismo, el 26 de febrero de 2013 CEPA firmó convenio con TRAMRAIL de España, para asistencia técnica e intercambio de información relacionada con el Sistema Ferroviario Nacional. El convenio fue firmado por el Sr. José Antonio Sebastián Ruiz, de la empresa Española TRAMRAIL y el Presidente de CEPA, Alberto Arene.

Finalmente, se logró que el Ministerio de Economía nos facilitara la Plataforma del Sistema de Inteligencia para el Desarrollo (SID). Este sistema agrupa en un datawarehouse electrónico la información a nivel microeconómico, sectorial y empresarial del país, la cual es generada por diferentes Instituciones Gubernamentales, tales como: Banco Central de Reserva (BCR), Dirección General de Aduanas, Dirección General de Estadísticas y Censos, y el Instituto Salvadoreño de Seguro Social (ISSS).

Dicho sistema permite agrupar la información en series estadísticas que facilitan el análisis económico y de mercado para la formulación de políticas públicas inteligentes y el diseño de estrategias sectoriales, con base en datos oficiales y/o confiables generadas por las autoridades competentes.

3. Fortalecimiento de las capacidades institucionales de CEPA

Para asegurar la ejecutabilidad y sostenibilidad de los importantes proyectos que forman parte de la Estrategia de Transformación, CEPA avanzó en la creación de condiciones para convertirse en un holding moderno y eficiente, garante de los activos estratégicos que le fueron confiados y que forman parte del patrimonio nacional.

A continuación, se presentan los hitos más importantes alcanzados en la gestión junio 2012 a mayo 2013:

a) Diagnóstico Organizacional, Clima Laboral y Plan Estratégico Institucional de CEPA 2012-2014

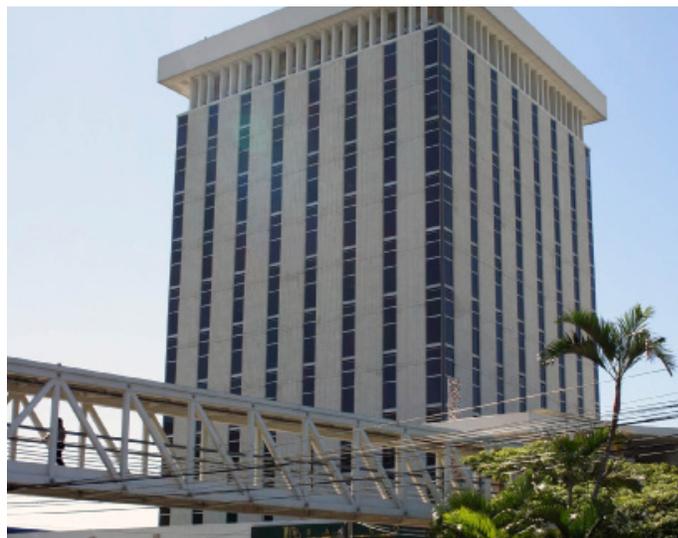
Se culminó esta labor a través de la Consultoría del Lic. Rafael Parada, quien a través de una metodología participativa, permitió constatar la situación en que fue encontrada la Institución, identificar las competencias medulares y las nuevas líneas estratégicas así como un nuevo modelo de negocio y de gestión para CEPA y sus empresas. Hacer realidad esta nueva visión requerirá una profunda transformación institucional y una readecuación de su Ley Orgánica, ya que implicará diseñar una nueva estructura organizada por procesos y actualizar el nivel de calificación de su personal, que permitirá dar un salto cualitativo para convertirla en una organización competitiva y creadora de riqueza, a través de la óptima articulación de sus activos estratégicos, humanos y tecnológicos.

La ejecución de los resultados de este diagnóstico está prevista para el tercer trimestre del 2013.

b) Memoria histórica de CEPA y sus empresas

Se consideró necesario realizar este estudio para identificar y documentar las causas y los procesos que generaron el estado de abandono en el que el Gobierno recibió la institución y sus empresas, que le dificultaba el cumplimiento de su misión y de los desafíos planteados en el Plan Quinquenal de Desarrollo del Presidente Mauricio Funes.

En base a esta información, fue posible constatar que CEPA -en sus primeros treinta años- tuvo una fase ascendente de desarrollo de su misión, legando al país una adecuada infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria. Sin embargo, este impulso fue decreciendo progresivamente en los siguientes treinta años, hasta llegar al abandono institucional, el



La nueva visión de CEPA requerirá una profunda transformación institucional y una readecuación de su Ley Orgánica.

agotamiento de su modelo de gestión y a la acumulación de problemas en sus empresas que están siendo enfrentados con la Estrategia de Transformación en marcha.

Asimismo, se consolidó la gestión de CEPA 2009-2012, se proyectaron las actividades al 2013-14 y se desarrolló la visión hacia el 2020, fecha en la que se habrán cumplido la mayoría de los proyectos definidos en la Estrategia de Transformación. Esta sistematización detallada de la trayectoria de la gestión de CEPA y sus empresas será objeto de una publicación que -por primera vez- recogerá la memoria histórica de la Institución.

c) Estrategia financiera y comercial

Para alcanzar y hacer sostenible la Estrategia de Transformación, el pilar financiero ha sido primordial. Para ello, CEPA se propuso generar nuevos ingresos, contener y reducir gastos para equilibrar la situación financiera y aumentar la rentabilidad de sus empresas en el corto y mediano plazo.

En cuanto a la generación de nuevos ingresos, se identificó y gestionó diversas fuentes de financiamiento para las inversiones identificadas como prioritarias. Para ello, CEPA analizó modalidades tanto tradicionales como novedosas, entre las cuales se consideró usar instrumentos financieros garantizados por el mercado de valores y otras modernas figuras de financiamiento.

En este sentido, el 14 de septiembre de 2012 la Asamblea Legislativa aprobó por unanimidad el Decreto Legislativo que permitió a CEPA desarrollar el proceso de titularización para obtener recursos que financiarían la

rehabilitación, modernización y optimización del AIES.

La titularización se concretó el 18 de febrero de 2013, hecho que fue calificado como "histórico", considerando que por primera vez una Institución Autónoma se financia por este medio (algo habitual en países desarrollados), con un plazo de 15 años y un interés promedio del 5.9% logrando colocar en tiempo récord de 2 minutos US\$58.3 millones, los cuales fueron adquiridos por las AFP Crecer y Confía, beneficiando a la población salvadoreña, que podrá obtener un mejor rendimiento por sus ahorros en los Fondos de Pensiones.



(De izq. a der. Alberto Arene, presidente de CEPA; Rolando Duarte, presidente de la Bolsa de Valores y Raúl Henríquez, presidente de Hencorp.

En la misma línea de identificar recursos para los proyectos, el 25 de octubre de 2012 se obtuvo una línea de crédito con el BCIE hasta por US\$92 millones para financiar el Programa de Desarrollo y Sostenimiento Aéreo Marítimo Portuario, y a través del USTDA se logró un financiamiento no reembolsable para iniciar el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de El Salvador, para su posterior ampliación.

Asimismo, se inició la formulación de una nueva política comercial, que contempla la revalorización -a precios competitivos- de contratos por la venta y prestación de servicios de las empresas de CEPA y se organizó el proceso licitatorio que condujo a la selección de la empresa española -INECO- para proponer una nueva política comercial, que se comenzará a aplicar en el segundo semestre del 2013. Además, se prevé el establecimiento de nuevos locales comerciales y de una plaza de comidas en un moderno centro comercial en la actual terminal aérea remozada.

De igual forma, con la Secretaría Técnica de la

Presidencia y la Corporación del Reto del Milenio -MCC- se definieron los componentes y montos de financiamiento para la asistencia técnica no reembolsable requerida para la estructuración de un asocio público-privado para la concesión del AIES y el fortalecimiento institucional de CEPA para administrarla.

Por otra parte, en FENADESAL se identificaron recursos propios derivados de la venta de los rieles por un monto de US\$8 millones y se preparó solicitud de crédito no reembolsable con el BCIE por el orden de los US\$ 6.5 millones para realizar los estudios de factibilidad del tren de pasajeros y del tren de carga así como el Plan Maestro del sistema ferroviario nacional.

Con respecto al AILO, se continuó el proceso de recuperación de mora de arrendatarios de hangares por un monto de US\$70,000.

En relación con el Puerto de La Unión Centroamericana, se finalizó la inscripción en el Centro Nacional de Registro de los inmuebles donde se encuentra construido el Puerto. Dichos activos ingresaron al patrimonio de CEPA y ascienden a US\$91.7 millones.

En términos de contención y reducción de gastos, a mayo de 2013 CEPA ha ahorrado US\$3,026,447.95 y estima ahorrar US\$6 millones adicionales en el proyecto de recarpeteo de la pista del AIES, todo ellos como parte de los beneficios del convenio firmado con UNOPS, organismo que se ha encargado de preparar la cartera de proyectos de pre-inversión para la fase de rehabilitación, modernización y optimización del Aeropuerto Internacional El Salvador (AIES).

Por otra parte, para reducir hasta el 70% en la factura de energía eléctrica se levantaron los requerimientos técnicos necesarios para la instalación de Redes Sensoriales de Iluminación (RSI) en el AIES y en el Puerto de Acajutla.

En su conjunto, de una pérdida de US\$11.7 millones en el ejercicio 2011, en el ejercicio 2012 se obtuvo una ganancia de US\$14.6 millones antes de impuestos, resultado principalmente de la devaluación del yen con respecto al dólar, un aumento del 4% de los ingresos de operación y una disminución del 9.6% del total de gastos.

d) Apoyo de la cooperación internacional y de países amigos.

Además de los convenios antes descritos, se

establecieron y desarrollaron relaciones significativas con organismos internacionales de primer nivel, como el Departamento de Comercio (USTDA), el Departamento del Tesoro de Estados Unidos (OTA), la Corporación del Reto del Milenio (MCC), la Corporación Financiera Internacional (IFC) del Banco Mundial, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA); el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), para el apoyo en proyectos con componentes de materia ambiental y con ONU-HABITAT para un proyecto piloto orientado a identificar soluciones habitacionales con las comunidades de las vías férreas y con el BCIE para el desarrollo de los estudios de factibilidad del tren de pasajeros y de carga y del Plan Maestro del sistema ferroviario nacional y centroamericano.

e) Plataforma Tecnológica y Sistema de Información Gerencial

Como elemento central de la transformación, se elaboró el diagnóstico de situación de los sistemas informáticos institucionales de CEPA, a partir del cual se diseñó un plan de mejoras y la hoja de ruta para su implementación en el corto, mediano y largo plazo.

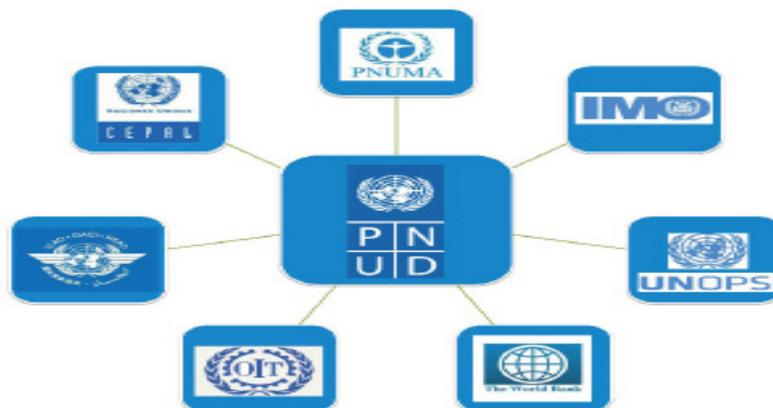
Asimismo, se desarrolló una metodología de indicadores como base para implementar un Sistema de Información Gerencial (SIG CEPA), que permitirá a las autoridades disponer en una forma sencilla y en tiempo real del control de los procesos de la estrategia de transformación de CEPA. El diseño del Sistema de Información Gerencial (SIG CEPA) está soportado por herramientas de inteligencia de negocios (BI) que provee acceso a información de las áreas operativas y administrativas a los mandos intermedios y a las áreas de análisis estratégico de las gerencias y empresas de CEPA.

De igual forma, se desarrolló una Metodología para el control y seguimiento de proyectos, y se implementó una plataforma tecnológica de última generación, para el manejo en tiempo real de los proyectos y de los indicadores de gestión. Esta plataforma tecnológica está basada en Project Server 2013, que opera sobre un Portal WEB, lo cual garantiza una disponibilidad 24/365 desde cualquier punto con acceso a internet.

Esta herramienta ha hecho posible la integración dentro del SIG CEPA de todos los componentes antes descritos y está contribuyendo a liberar a las áreas operativas de una serie de reprocesos, ocasionados por actividades e informes que se han

COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Convenio CEPA / Sistema de Naciones Unidas



Agencias de Estados Unidos



Agencias Aeronáuticas



venido obteniendo en forma semi manual. Por otro lado, dicha plataforma está empoderando a los mandos altos e intermedios, simplificando así las tareas y permitiendo un trabajo más eficiente y eficaz, orientada a mejorar la productividad de CEPA. En la actualidad, se está finalizando la primera fase de este sistema y se continuará en el año en curso para aumentar el potencial de la Plataforma Tecnológica. CEPA se convierte así en la primera institución del país en instalar dicha herramienta. En la región, sólo Costa Rica cuenta con una similar.

f) Actualización del proceso de compras

Para revisar y actualizar el proceso de compras, se conformó un Comité de Mejoras y se contrató una consultoría que determinó que existía poca tecnificación y bajo conocimiento legal de los actores involucrados en el proceso de compras en todas sus fases. En base a este diagnóstico, se identificaron las acciones requeridas para su superación, tales como: simplificación de procedimientos y definición de políticas formación continua a los participantes del proceso, desarrollo de nuevas funcionalidades en el sistema informático, establecimientos de filtros de revisión (checklist) y reestructuración de la Unidad de Adquisiciones y Compras Institucionales (UACI).

Para el primer semestre de 2013 se ha completado en un 60% este proceso, que se espera concluir a final del año. Todo ello, en apego a lo definido por las leyes y convenios que se aplican a los procesos de adquisición de bienes, servicios y obras en el sector público (Constitución, LACAP, DR-CAFTA, Acuerdo de Asociación Unión Europea, etc.).

g) Análisis de Mercado y Competitividad

Como complemento a la modernización de procesos internos, en noviembre de 2012 se creó la Unidad de Análisis de Mercado y Competitividad bajo la Gerencia de Planificación, encargada de identificar -en forma anticipada- oportunidades, tendencias y riesgos a nivel global, que afecten a las actividades y el desempeño de CEPA y de cada una de sus empresas.

Entre los principales logros de la Unidad de Análisis de Mercado y Competitividad se encuentran:

- Diseño e implementación de un Sistema de Monitoreo y Notialertas, sobre los temas claves que podrían afectar su desempeño y objetivos estratégicos. La información más relevante se ha documentado en los Boletines de Noticias

Internacionales sobre Infraestructura, Logística y Transporte, que se difunde de manera quincenal o mensual a los tomadores de decisión y otros actores claves

- Acceso a la Plataforma del Sistema de Inteligencia para el Desarrollo (SID) del Ministerio de Economía y CEPA

- Diseño e implementación de un Sistema de Indicadores de Competitividad Logística, que permite evaluar la posición competitiva internacional de El Salvador en temas relacionados con la calidad de su infraestructura, el desempeño logístico, el grado de conectividad marítima y aérea y facilidades para hacer negocios, entre otros. Al tal efecto, se han utilizado los principales indicadores y mejores prácticas identificados por organismos internacionales (Banco Mundial, BID, UCTAD, Foro Económico Mundial, etc.)

- En apoyo a la Gerencia de Concesiones, se elaboró un Sondeo de Mercado entre los Usuarios Potenciales del Puerto de La Unión (principales navieras y agentes navieros en el país) con el fin de identificar el grado de disposición y las principales atribuciones que debería reunir la terminal para hacer más atractivo de proceso de concesión

- Análisis de Referencia de Puerto Quetzal y Puerto de Acajutla. Con apoyo del personal técnico del Puerto de Acajutla, se diseñó un modelo de análisis de referencia que permitirá a CEPA evaluar las principales brechas competitivas entre puertos rivales en la región. Para diseñar este modelo, se identificó las principales fuentes de información estadística disponibles (COCATRAM, UNCTAD, BID), se seleccionaron los principales indicadores a evaluar (capacidad instalada, productividad, atención al usuario, financieros, macroeconómicos) y, finalmente se determinaron los métodos de análisis estratégico, entre ellos el modelo de las cinco fuerzas de Michael Porter. Este modelo se ha formulado para aplicarlo con el resto de los activos estratégicos de CEPA

- Estudio sobre Tendencias en el Transporte de Carga Aérea y Potencialidades para El Salvador, que presenta las principales tendencias en esta industria a nivel latinoamericano, la posición competitiva del Aeropuerto Internacional de El Salvador, la importancia de la infraestructura aeroportuaria como catalizador de riqueza y el desarrollo sostenible y las oportunidades que se vislumbran para el país en este sector en pleno desarrollo.

- **Eventos de Divulgación – Red de Expertos.** Con el objetivo de ir creando una red de conocimiento dentro del personal de CEPA, se organizaron tres seminarios dictados por expertos en temas de interés estratégico. A la fecha, se organizaron tres eventos: i) Política de Transformación Estructural y Diversificación Productiva, impartida por el Dr. Oscar Cabrera, Gerente de Estudios Económicos del Banco Central de Reserva; ii) Reformas a las Leyes de Inversiones en El Salvador, impartida por el Lic. Oscar Hernández, Ministerio de Economía; y, iii) Ley de Zonas Francas y Ley de Servicios Internacionales, impartida por la Dirección de Comercio e Inversión del Ministerio de Economía.

- **Participación de CEPA en la formulación de la Política Nacional de Movilidad, Transformación Estructural y Diversificación Productiva.** A solicitud de la Secretaria Técnica de la Presidencia, la Unidad de Análisis de Mercado y Competitividad de CEPA se encuentra apoyando la identificación de las principales brechas en infraestructura y en servicios logísticos que afectan el desempeño competitivo de algunos productos de exportación claves en el país.

- **Participación de CEPA en la formulación de la Política Integral de Movilidad, Logística, Transporte y Puertos de El Salvador,** coordinada por el Ministerio de Obras Públicas, participando tanto el sector público (AMP, AAC, CEPA, PROESA, MINEC, entre otros) como el privado (FUSADES). En la actualidad, se está elaborando el Mapa Estratégico de las Zonas Extraportuarias de CEPA.

- **Estudio sobre Análisis de la Demanda – Flujos Comerciales Regionales y Nacionales,** se trata de un informe que refleja periódicamente el comportamiento de las exportaciones e importaciones en valores, volúmenes, tipo de carga, modos de transporte, origen y destino, así como un análisis de los principales puertos de entrada y salida de los bienes transables, con el fin de ir acoplado la oferta de infraestructura logística a la demanda; así como ir identificando oportunidades de desarrollo.

h) Recursos Humanos y Relaciones Laborales

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) impulsa un proceso para mejorar las condiciones laborales de sus empleados que trasciende el enfoque tradicional de administración de personal a un enfoque moderno de recursos humanos, basado en la gestión y desarrollo del talento de su personal, mediante la capacitación y formación profesional, la salud y seguridad en el trabajo, el fomento de un clima

laboral positivo y procesos participativos de diálogo laboral para la mejora continua e innovación, que incrementen la productividad y aseguren una mejor calidad en los servicios.

A la fecha, CEPA cuenta con 935 colaboradores: 490 están en el Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES); 191 en el Puerto de Acajutla; 55 en el Puerto de La Unión, 51 en Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL) y 148 en Oficina Central.

En 2012, se realizaron talleres de motivación al cambio para sensibilizar al personal a la nueva dinámica que vive la organización. Además, se ha impulsado durante este tiempo la adopción y promoción interna del Instructivo de Relaciones Laborales emitido por el Órgano Ejecutivo, el cual se sustenta en el proceso de reclutamiento y selección de personal con base al mérito profesional, la mejora permanente de las condiciones de trabajo, el derecho al trabajo, la estabilidad laboral y respeto de garantías, así como la compatibilidad de responsabilidades con obligaciones familiares y la promoción y respeto de las libertades sindicales.



La capacitación y formación profesional, la salud y seguridad en el trabajo, el fomento de un buen clima laboral son una de las prioridades de CEPA.

En ese contexto, en el mes de julio de 2012, a todos los trabajadores del Puerto de Acajutla se les canceló los salarios por trabajo extraordinario, acumulado desde agosto de 2011 a julio 2012. Se cumplió también con el pago de salarios por trabajo extraordinario adeudados a personal del Puerto de La Unión Centroamericana, lo que ha significado un beneficio económico para los trabajadores portuarios.

Mientras que el 24 de septiembre de 2012 se suscribió en el AIES el contrato colectivo con el Sindicato de Trabajadores por Establecimiento del Aeropuerto Internacional de El Salvador (SITEAIES),

mejorando diversas prestaciones. Entre ellas, se otorgó un bono único de doscientos cincuenta dólares y un incremento mensual de veinticinco dólares a los 476 trabajadores con salarios menores a \$1,700. Además, se incrementó cien dólares a los salarios de aquellos trabajadores que han prestado sus servicios a CEPA por varios años a través de otras modalidades de contratación, y que ingresaron a la empresa el 1 de Junio del 2010.

Se incluyeron mejoras de las condiciones sociolaborales en los contratos para el personal bajo modalidades de sub-contratación, en las diferentes áreas de las empresas. Y se impulsó un proceso de monitoreo para asegurar que las diferentes empresas subcontratadas cumplan con todas sus obligaciones laborales.

Asimismo, se ha avanzado en el proceso de levantamiento y valoración de puestos para poder implementar una política salarial, que corresponda con el nivel de complejidad y responsabilidad de cada puesto de trabajo; evaluar el desempeño laboral con base en los objetivos y metas establecidas en los planes de trabajo; fortalecer el crecimiento de las competencias laborales de los empleados y empleadas en CEPA, mediante planes de carrera. Esto permitirá la implementación de un nuevo sistema de relaciones laborales, que promueva el trabajo en equipo, el diálogo laboral para la mejora continua, asegure el crecimiento de la productividad y competitividad de la fuerza laboral de CEPA.

También CEPA ha intercedido ante la banca privada para facilitar a los trabajadores la obtención de créditos para consolidar deudas a tasas preferenciales, lográndose un monto acumulado de US\$ 2 millones.

i) Seguridad y Salud Ocupacional

Desde junio de 2012, CEPA se encuentra en la evaluación y adopción progresiva de una política de seguridad, para convertirse en una empresa cero accidentes, asegurando el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Prevención de Riesgos en los Centros de Trabajo y adoptó la Norma de Responsabilidad Social RS-8000.

A partir de la entrada en vigencia de la Ley, se inició el proceso de divulgación y la conformación de los Comités de Seguridad y Salud Ocupacional en Oficina Central y en las empresas Puerto de Acajutla, Puerto de La Unión Centroamericana, Aeropuerto Internacional de El Salvador y FENADESAL, y se desarrollaron las actividades siguientes:

- Selección de la representación laboral para integrar el Comité de Seguridad y Salud Ocupacional (junio 2012)
- Acreditación de Miembros del Comité de Seguridad y Salud Ocupacional (agosto 2012)
- Elaboración del Manual de Organización y Funcionamiento (agosto 2012)
- Capacitación sobre combate contra incendios (julio 2012)
- Medición de iluminación en Oficina Central (septiembre 2012)
- Consulta y participación para formular la política institucional de seguridad y salud ocupacional (13 de septiembre de 2012)
- Capacitación sobre la Ley General de Prevención de Riesgos en los lugares de trabajo y sus reglamentos (26 octubre 2012)
- Campaña de concientización en casos de sismos (noviembre 2012)
- Elaboración del Plan de Emergencia y Evacuación (octubre 2012)
- Capacitación de los Comités de seguridad y salud ocupacional para la identificación, evaluación, control y seguimiento de riesgos laborales (26 de noviembre de 2012)
- Charlas de seguridad a personal del área de servicios generales y Oficina Central (15 y 16 de noviembre de 2012)
- Implementación de carteleros para la adecuada difusión y promoción de las actividades preventivas (Noviembre 2012).

En materia de salud ocupacional, se llevaron a cabo las siguientes actividades: evaluación del agua embotellada para consumo de los empleados; jornadas de combate contra el dengue (mayo y agosto 2012); capacitaciones sobre salud ocupacional; estilo de vida saludable (VIH con enfoque de género, vacunación contra la influenza, relaciones humanas y salud mental, drogadicción y violencia intrafamiliar, vacunación para la prevención de tétano, toma de presión peso y talla).

j) Comunicaciones y eventos institucionales relevantes:

La Unidad de Comunicaciones y Relaciones Públicas como eje transversal dentro de la Institución tiene por misión mantener e incrementar la buena imagen de la Comisión, a través de una adecuada presencia pública de sus autoridades, la óptima organización de sus eventos así como una relación estrecha y cordial con los medios de comunicación social, para dar a conocer la Estrategia de Transformación y sus principales logros. En ese sentido, se encuentra a disposición de la Oficina Central y las diferentes empresas de CEPA, prestando el apoyo requerido para el buen funcionamiento de sus actividades diarias.

A continuación, mostramos una reseña de las principales actividades cubiertas por dicha Unidad en el período analizado:

CEPA y OEA se unen en Programa de Protección Marítima en Puerto de Acajutla

El Presidente Alberto Arene y el Embajador de la Organización de Estados Americanos (OEA) en El Salvador, Ronald Ochaeta, realizaron el lanzamiento del Programa de Protección Marítima y del Proyecto de Evaluación para la Protección Portuaria y Entrenamiento en el Puerto de Acajutla.

Ambas iniciativas formaron parte de una asistencia técnica no reembolsable de la OEA y del Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE). Este evento se llevó a cabo el 8 de junio de 2012.

CEPA desarrolla Estrategia Integral para la Transformación del Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES)

El 27 de junio de 2012 el Presidente de CEPA, Alberto Arene informó que la institución desarrolla una estrategia integral para transformar el Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES). A esa fecha, esta estrategia priorizaba el proyecto de rehabilitación, modernización y optimización. Posteriormente, se identificaron cinco ejes adicionales.

Presidente de CEPA diserta en la XXXIV REPICA

Durante la XXXIV Reunión Portuaria del Istmo Centroamericano (REPICA), el Presidente de CEPA Alberto Arene, realizó la presentación del "Proceso de Concesión Portuaria en el marco de la modernización de la infraestructura y la logística para promover la creación de riqueza en El Salvador". Esta actividad se

llevó a cabo el 29 de junio de 2012.

CEPA y COCESNA adquieren Moderno Centro de Control Radar

El 11 de julio de 2012, el presidente de CEPA Alberto Arene y el presidente ejecutivo de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), Ing. Bayardo Pagoada Figueroa, suscribieron un convenio de asistencia técnica para el suministro, instalación y puesta en operación de un moderno Centro de Control Radar para el Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES) el cual sustituirá al actual.

Presentación de iniciativa de Ley a Comisión de Hacienda de Asamblea Legislativa para Titularizar

El 16 de julio de 2012, el presidente de CEPA Alberto Arene presentó a los diputados y diputadas de la Comisión de Hacienda y Especial del Presupuesto las reformas a Ley Orgánica de CEPA, con el objetivo de llevar a cabo procesos de titularización que aporten recursos financieros para realizar inversiones en la fase de Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES) y en el Puerto de Acajutla, sin aumentar la deuda soberana del Estado. La iniciativa fue aprobada por unanimidad el 14 de septiembre de 2012.

Firma convenio CEPA y UNOPS para dinamizar proceso de Rehabilitación, Modernización y Optimización del AIES

El 17 de julio de 2012, el Presidente de CEPA Alberto Arene y el Director Regional Adjunto para América Latina y el Caribe de la Oficina de Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS) Giuseppe Mancinelli, anunciaron el Convenio Marco de Cooperación cuyo objetivo es preparar la cartera de proyectos que componen la fase de rehabilitación, modernización y optimización del Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES).

Charla sobre la ética en las relaciones Público/Privadas

El 27 de julio de 2012, el conferencista puertorriqueño, Lic. Hiram Morales, desarrolló una charla sobre la "Ética en las Relaciones Público Privadas", la cual fue posible gracias a la cooperación de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID por sus siglas en inglés). La misma fue dirigida a todo el personal de Oficina Central.

CEPA y PNUD firman documento de proyecto para desarrollar Programa de Modernización de la Autónoma

El 31 de octubre de 2012, el Presidente CEPA y el Coordinador Residente del Sistema de Naciones Unidas en El Salvador y Representante Residente del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) Roberto Valent, firmaron un Documento de Proyecto denominado "Programa de Modernización y Gestión de los Activos Estratégicos de CEPA", cuyo objetivo es contribuir a la transformación de CEPA y sus empresas.

Foro de "Infraestructura logística para la competitividad y desarrollo sostenible"

El 12 de diciembre de 2012 se llevó a cabo el foro "Infraestructura logística para la competitividad y desarrollo sostenible", con el objetivo de insertar a El Salvador de manera más competitiva en la economía y logística global del siglo XXI. El Presidente de CEPA Alberto Arene participó como ponente en dicho evento.

CEPA obtiene \$58.3 millones a través de la titularización para transformación del Aeropuerto Internacional El Salvador

El 18 de febrero de 2013, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) realizó la primera titularización como Institución del Gobierno Central por US\$58.3 millones, siendo la de mayor valor y plazo, la mejor calificada, con el menor costo financiero registrado hasta la fecha, y con un tiempo récord de colocación de tan solo 2 minutos una vez iniciada la sesión de la Bolsa de Valores. Este monto representa la primera colocación de un total de US\$77.7 millones autorizado por la Superintendencia del Sistema Financiero.

CEPA propone nuevo sistema ferroviario para el país y firma convenio con TRAMRAIL

El 26 de febrero de 2013, durante el evento denominado "Lanzamiento del Sistema Ferroviario de El Salvador", el Presidente de CEPA, Alberto Arene, firmó un importante convenio con el Director de Desarrollo Estratégico e Internacional de TRAMRAIL, José Antonio Sebastián. TRAMRAIL es una empresa española especializada en apoyar los desarrollos ferroviarios en América Latina y en el mundo.

Como testigos de honor de la firma de este acuerdo



(De izq. a der.) Alberto Arene, Presidente de CEPA; Gerson Martínez, Ministro de Obras Públicas, Edgardo Suárez, Embajador de España y José Antonio Sebastián, de TRAMRAIL.

de colaboración estuvieron presentes el Ministro de Obras Públicas, Gerson Martínez, el Coordinador Residente del Sistema de Naciones Unidas, Roberto Valent y el Embajador de España, Edgardo Suárez.

A un mes de la titularización, CEPA lanza licitación para obras de pavimentos del Aeropuerto Internacional de El Salvador

El día 20 de marzo de 2013, se llevó a cabo el anuncio del lanzamiento de la licitación para "Rehabilitación del pavimento asfáltico de pista, calles de rodaje y calles perimetrales", el cual le permitirá seguir manteniendo altos estándares en materia de seguridad operacional. Este importante proyecto forma parte de la rehabilitación, modernización y optimización del Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES).

Presidente de CEPA diserta en Foro de Modelos de Administración de Aeropuertos

El 12 de abril de 2013, en el marco del Día de la Industria de la Aviación en Centroamérica, el presidente de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), Alberto Arene, tuvo una participación en el Foro sobre Modelos de Administración de Aeropuertos, que se llevó a cabo en un hotel capitalino.

Realizan taller para fortalecer capacidad de respuesta de aeropuertos en caso de desastres naturales

Del 23 al 26 de abril de 2013, el Presidente Alberto Arene participó en el taller de entrenamiento "Preparar los Aeropuertos para desastres naturales", el cual se llevó a cabo con el objetivo de fortalecer la capacidad de respuesta del Aeropuerto Internacional de El Salvador y de Ilopango en caso de ocurrir un evento de esta naturaleza. La actividad fue organizada por el Programa de Naciones Unidas

para el Desarrollo (PNUD), con la colaboración de la empresa internacional Deutsche Post DHL.

Simultáneamente a este trabajo de apoyo a las actividades Institucionales, se finalizó el diseño de un Plan Integral de Comunicaciones Estratégicas que tiene por objetivos:

-Difundir la ejecución de los proyectos estratégicos de CEPA y sus empresas entre los actores claves y la población en general, asegurando que cada acción de la Comisión tenga su soporte comunicacional, a lo interno y externo de la organización

-Mantener informado al personal de forma oportuna, institucionalizada, eficaz y transparente, sobre los planes, programas y proyectos que ejecuta CEPA y sus empresas, con el apoyo de sus autoridades, con canales de retroalimentación que permita recibir opiniones y recomendaciones sobre el Proyecto de Transformación en marcha

-Consolidar las relaciones interinstitucionales a favor de CEPA y sus empresas con los actores locales, empresas públicas y privadas relacionadas con su actividad, medios de comunicación y actores nacionales e internacionales.

Dicho Plan de Comunicaciones Estratégicas será ejecutado a partir del tercer trimestre de 2013.

k) Impulso de la capacitación

En el período junio 2012 a mayo 2013, se efectuaron 265 talleres que beneficiaron a los trabajadores de CEPA y sus empresas, versus 142 talleres del año anterior, lo cual representa un incremento del 275% respecto a junio 2011 - mayo 2012.

Estos talleres cubrieron una gran variedad de importantes temas, destinados a fortalecer las capacidades humanas (liderazgo para la gestión del cambio, formación en seguridad y salud ocupacional, relaciones humanas, motivación y autoestima para el servicio al cliente, estigma y discriminación asociados con el VIH,); organizativo (planificación estratégica, control de calidad, auditoría ambiental, bases esenciales para la productividad); técnicas (comercio exterior y logística internacional, control portuario para control de sustancias químicas y drogas ilícitas, desarrollo portuario sostenible); operativas (diseño, construcción y control de calidad de pavimentos flexibles, tecnologías de asfalto y emulsiones asfálticas, elaboración de planos de taller), tecnológicas (Autocad 2012 en 2D; sistema operativo Windows, Microsoft Excel avanzado, MS Project 2013, auditoría de tecnologías de información); legales (proyectos de ley para atraer inversiones, proceso de compras, capacitación sobre la LACAP y otras leyes relacionadas).

Número de Talleres de capacitación realizados por empresa

EMPRESA	N° de eventos 2011	N° de eventos 2012	N° de participantes 2011	N° de participantes 2012
Oficina Central	31	37	105	392
AIES	50	111	371	1365
Puerto de Acajutla	47	92	744	1425
PLU	8	25	31	295
FENADESAL	6	-	12	-
TOTAL	142	265	1263	3477

I) Transparencia y Rendición de Cuentas.

La Comisión, en cumplimiento a la Ley de Acceso a la Información Pública (LAIP) y Transparencia Institucional creó la Unidad de Acceso a la Información Pública (UAIP) que comenzó a funcionar desde el 8 de mayo del 2012, a través de la cual los ciudadanos tienen el derecho a conocer la información referente a CEPA y sus empresas, teniendo éstas la obligación de responder a sus inquietudes de forma clara y en menos de 10 días.

En cumplimiento a este mandato, durante el 2012 se realizaron cuatro rendiciones de cuentas (en Oficina Central, Puerto de Acajutla, Puerto de La Unión y AIES) con comentariastas del Gobierno, del sector privado, de la representación sindical, del Parlamento y del principal partido de oposición, así como instituciones y personalidades diversas.

Los informes en las diferentes empresas estuvieron enfocados en aspectos señalados a continuación:

Informe de Rendición de Cuentas de CEPA

La presentación del informe de Rendición de Cuentas (RC) de CEPA fue asumida por el Presidente Alberto Arene, quien explicó la situación financiera, el estado de los ingresos, la ejecución presupuestaria, la gestión de adquisición de bienes y servicios, los indicadores de endeudamiento y las principales necesidades de capital de cara a las inversiones más inmediatas a llevar a cabo en las empresas de la Autónoma. En esta rendición participaron como comentaristas el Sr. Robert Valet, Coordinador Residente del Sistema de Naciones Unidas y Representante Residente del PNUD, el Arq. Albert Harth, Coordinador de la Mesa Logística de FUSADES y la Lic. Sandra de Barraza, Directora de Proyección Social de la Universidad José Matías Delgado.



Por su trabajo en esta materia, CEPA comparte el primer lugar en el ranking de la Sub-Secretaría de Transparencia y Anti-corrupción, manteniendo así su credibilidad y posicionamiento público.

Informe de Rendición de Cuentas del Puerto de Acajutla

Por primera vez, CEPA realizó el informe de Rendición de Cuentas del Puerto de Acajutla en sus instalaciones portuarias. El acto se llevó a cabo el 12 de septiembre de 2012 y contó con la participación de Sr. Omar Ramírez, Gerente en Puerto de Maersk Line; Lic. Rafael Pacheco, Presidente de FUNDACAJUTLA y el Lic. José Ricardo Cruz, Presidente de la Asociación de Representantes de Empresas Navieras y Portuarias (ARENPE).

Informe de Rendición de Cuentas del Puerto de La Unión Centroamericana

En el Puerto de La Unión Centroamericana, el presidente Alberto Arene presentó el informe de Rendición de Cuentas, que contó con la participación del Ministro de Obras Públicas, Sr. Gerson Martínez y la Diputada de la Asamblea Legislativa, Lic. Ana Vilma de Escobar, quienes realizaron sus valoraciones sobre la actualidad y el futuro de la terminal marítima. El evento se realizó el 19 de septiembre de 2012.

Informe de Rendición de Cuentas del Aeropuerto Internacional de El Salvador

El 26 de septiembre de 2012 se llevó a cabo el evento de Rendición de Cuentas del Aeropuerto Internacional de El Salvador, donde se presentaron los resultados operativos, estadísticas, balances financieros, proyectos más relevantes desarrollados y todas las actividades que contribuirán en el corto plazo a la rehabilitación, modernización y optimización de la terminal aérea.

Entre ellas se destacan: la sustitución de los equipos de aire acondicionado, la modernización de los servicios sanitarios, la construcción de las gradas de concreto y un nuevo ascensor. También se informó sobre las principales necesidades de inversión de cara a la ampliación del AIES. Como comentaristas, estuvieron presentes: Lic. Dina Sosa, Gerente General de Attenza Duty Free; Sr. Mauricio Edgardo Paniagua, Secretario General del Sindicato de Trabajadores por establecimiento del Aeropuerto Internacional El Salvador (SITEAIES), Lic. René Díaz, Gerente Regional de AVIANCA-TACA y el Dr. Fidel Chávez Mena, Vicepresidente y Representante Legal de AVIANCA-TACA, siendo moderador el Lic. Carlos Federico Paredes, Asesor de Presidencia y Gerente Interino de Concesiones de CEPA.

Además en el período analizado, y con el apoyo de USAID, CEPA capacitó en temas de transparencia y rendición de cuentas a un total de 586 empleados, lo cual ha permitido brindar un servicio eficiente a la ciudadanía. De hecho, las respuestas a las solicitudes de información toman en promedio de 5 días hábiles, versus los diez días establecidos por Ley. El tema más consultado por los interesados ha sido el relacionado con la información contable de CEPA.



Proyecciones junio 2013 - mayo 2014

Para el próximo período, a nivel institucional se han proyectado las siguientes actividades:

1. Concluir Plan Estratégico de CEPA 2012-2016, que incluye el nuevo modelo de negocios de la Institución y permitirá rediseñar su estructura organizativa, orientada al logro de resultados y el servicio al cliente
2. Analizar y generar propuesta de reforma de la Ley Orgánica de CEPA
3. Finalizar actualización del proceso de compras de CEPA
4. Implementar la metodología de administración institucional de proyectos en CEPA, con su respectiva plataforma tecnológica que proporcione las herramientas informáticas de software especializado en administración de proyectos
5. Ejecutar el Plan Integral de Comunicaciones Estratégicas
6. Diseñar Política integral de Gestión del Recurso Humano, para mejorar condiciones laborales y relaciones sindicales de CEPA y sus empresas
7. En coordinación con el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Asentamientos Humanos se definirá el Plan Nacional de Puertos, Aeropuertos, Ferrocarriles y Logística e identificará oportunidades en el mercado regional e internacional
8. Suscribir convenios con operadores logísticos de clase mundial del bloque económico de Asia
9. Publicar libro sobre la memoria histórica de CEPA y sus empresas

10. Empoderar a la alta gerencia de CEPA y sus empresas en el uso de las herramientas analíticas e insumos estratégicos generados por la Unidad de Análisis de Mercado

11. Celebrar el Contrato Colectivo del Puerto de Acajutla para el período

12. Efectuar la Rendición de Cuentas en CEPA y sus empresas en la gestión respectiva

13. Diseñar sistema de capacitación continua para formar y especializar a su personal, a partir del establecimiento de alianzas con Universidades a nivel nacional e internacional, especializadas en temas de infraestructura logística, comercio internacional, socios públicos privados, nuevas tecnologías relacionados a la infraestructura y supraestructura, navegación y equipamiento, entre otros

14. Contribuir con la concreción de la Iniciativa Ciudad Puerto prevista dentro del desarrollo de la Franja Costero Marina, que busca definir un nuevo modelo de participación institucional para priorizar programas de intervención orientados a fortalecer capacidades humanas y la tecnificación del tejido socio productivo en la zona oriental del país. Esta Iniciativa incluye municipios colindantes al Golfo de Fonseca y otros ubicado en el área de influencia del Puerto de La Unión Centroamericana

15. Aprovechar la modernización de los activos de CEPA para incorporar los estándares internacionales más estrictos de responsabilidad ambiental y social, a fin de construir el Sistema Logístico Sostenible de El Salvador, uno de los primeros en el mundo, en el que se integran y conectan sus 2 puertos, 2 aeropuertos, sus zonas extraportuarias y extraaeropuertos, su ferrocarril y las opciones de transporte que los conectan.

Presupuesto ejecutado en el 2012

Cada año, CEPA hace su presupuesto de ingresos y egresos anuales. En este apartado, recogemos el comportamiento para el año 2012, quedando el comportamiento del primer semestre de 2013 para la rendición de cuentas del año 2014.

Para el 2012, se estimó un presupuesto equilibrado por el orden de \$82,303,395 tanto para los ingresos como para los gastos. A final del período se obtuvo ingresos por el orden de \$77,997,574, que representa \$4,305,820.53 menos de lo proyectado. En cuanto a los egresos, CEPA gastó \$79,463,068, que representa 2,840,327 menos de lo estimado.

Lo anterior, debido al comportamiento de cada una de sus empresas, que detallamos a continuación:

AIES: tenía proyectado dos proyectos claves para incrementar los ingresos tales como el Sistema AMS CUTE (Airport Managment System) y los nuevos locales comerciales en la terraza de observación, los cuales no se lograron ejecutar. Por el lado de los egresos, se obtuvo un ahorro (principalmente debido a procesos de contrataciones por debajo de lo presupuestado)

Puerto de Acajutla: las proyecciones de ingresos no se alcanzaron debido principalmente a la disminución en la carga granel sólida de importación (en los rubros

de maíz, arroz y trigo), y en la carga en contenedores, (en los rubros de hierro, acero, textiles, prendas de vestir, cuero, café, madera, productos farmacéuticos y polipropileno). Por el lado de los egresos, el ahorro se debió a que no se lograron concluir algunos procesos de compras y hubo ahorro en el pago de intereses por préstamos.

Oficina Central: los ingresos por US\$1,000,000.00 son producto de la recuperación de inversiones en títulos valores. Con respecto a los egresos, el diferencial se debe a saldos que no se ejecutaron en el plan de compras y ahorros en otros rubros.

Puerto de La Unión Centroamericana: la variación de ingresos se debe a que durante el período se presupuestó recibir 3 buques de gráneles. Sin embargo, se recibió un total de 4 buques con carga a granel y 48 buques con carga contenedorizada. En relación a los gastos, se logró obtener un gasto ligeramente inferior al presupuestado como consecuencia de la optimización en el uso de recursos.

FENADESAL: con respecto a los ingresos hubo dos factores: la eliminación de las operaciones del tren de pasajeros y la disminución de franjas de terreno rentadas a compañías que brindaban servicios de telefonía y cable. Con respecto a los gastos, hubo disminución debido a que el tren dejó de operar en agosto y hubo ahorro en combustibles y durmientes.

EMPRESAS	Ingresos (US\$)				Egresos (US\$)			
	Presupuesto	Devengado	Variación	% ejecutado	Presupuesto	Devengado	Variación	% ejecutado
Oficina Central	0	1,000,000	1,000,000	100%	5,142,539.73	5,041,124.15	101,415.58	98%
AIES	44,727,560	40,427,680.13	(4,299,879.87)	90%	33,803,183.40	32,313,944.98	1,489,238.42	96%
Puerto de Acajutla	30,342,170	33,689,348.02	(2,642,621.98)	93%	28,239,277.87	27,384,466.30	674,811.37	98%
Puerto de la Unión	260,210	1,945,040.06	1,684,830.06	747%	14,124,939	13,565,469.81	559,469.19	96%
FENADESAL	973,455	923,306.26	-48,148.74	95%	973,455	958,062.18	15,392.82	98%
Ejecución Presupuestaria	82,303,395	77,997,574	(4,305,820.53)	95%	82,303,395	79,463,068	2,840,327	97%
Presup. - Deveng.	Se obtuvo 4,305,820.53 menos de lo presupuestado				Se obtuvo un ahorro de 2,840,327			
Devengado					(1,465,493)			

Situación Financiera

En este apartado, se presenta la situación financiera de CEPA a nivel institucional, consolidando los activos y pasivos de sus empresas a dos fechas: al 31 de diciembre 2012 y al 31 de mayo 2013.

Al 31 de mayo 2013, CEPA cuenta con activos totales por un monto de US\$504,147,013, mientras que al cierre del ejercicio 2012 era de US\$449,520,392.

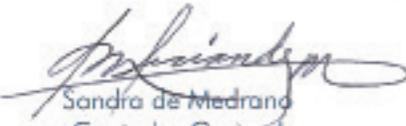
COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA
CONSOLIDADO

Estado de Situación Financiera
Valores Expresados en US\$

RECURSOS	Al 31 de mayo 2013	Al 31 de diciembre 2012
Fondos	19,744,545	9,259,341
Disponibilidades	13,441,818	3,665,173
Anticipo de fondos	3,412,994	3,121,245
Deudores monetarios	2,889,733	2,472,922
Inversiones financieras	50,818,553	299,748
Inversiones temporales	42,528,305	-
Inversiones permanentes	7,309,661	-
Deudores financieros	45,335	-
Inversiones intangibles	935,251	3,497
Inversiones en existencia	4,577,475	296,250
Inversiones en bienes de uso	419,472,698	4,395,630
Inversiones en proyectos y programas	9,533,742	425,390,351
Total recursos	504,147,013	449,520,392
OBLIGACIONES		
Deuda corriente	64,305,153	19,513,569
Financiamiento de terceros	113,517,762	123,036,525
Patrimonio estatal	306,970,314	292,347,321
Resultado del ejercicio a la fecha (antes de impuesto)	19,353,784	14,622,976
Total Obligaciones	504,147,013	449,520,392


Alberto Arene
Presidente




Sandra de Medrano
Contador General



Resultados del Período

Los Estados de Rendimiento Económico que se presentan a continuación reflejan los ingresos y gastos acumulados en dos periodos: de junio-diciembre 2012 y de enero-mayo 2013.

En relación al periodo comprendido de enero-mayo 2013 los ingresos fueron de US\$46,738,227 y los gastos totales fueron de US\$27,384,443, obteniendo así una utilidad antes de impuesto de US\$19,353,784.

Mientras para el periodo junio-diciembre 2012, los ingresos fueron de US\$52,216,366 y los gastos de US\$43,038,917, obteniéndose así una utilidad antes de impuestos de US\$9,117,449.

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA
CONSOLIDADO

Estado de Rendimiento Económico

Valores Expresados en US\$

	1 ene al 31 de may 2013	1 jun 31 dic 2012
INGRESOS TOTALES	46,738,227	52,216,366
Servicios aeroportuarios	14,220,306	19,903,150
Servicios portuarios	13,772,418	16,887,248
Rentabilidad inversiones financieras	583,556	1,551
Arrendamientos	2,726,630	2,383,246
Transferencias corrientes recibidas	94,561	205,956
Rentabilidad de cuentas bancarias	11,301	33,897
Diferencias por tipo de cambio	14,740,516	12,337,596
Ingresos no de operación	588,938	463,722
GASTOS TOTALES	27,384,443	43,038,917
Gastos en personal	6,656,391	9,712,902
Gastos en bienes de consumo y servicios	9,772,979	14,134,556
Gastos en bienes capitalizables	29,272	103,120
Gastos financieros y otros	2,527,471	3,757,969
Gastos en transferencias otorgadas	1,784,132	2,367,009
Costos de ventas y cargos calculados	6,384,586	8,976,193
Diferencias por tipo de cambio	159,880	3,913,069
Gastos de actualizaciones y ajustes	69,732	74,098
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y RETRIBUCIÓN FISCAL	19,353,784	9,177,449


Alberto Arene
Presidente




Sandra de Medrano
Contador General



CAPÍTULO IV

LA MODERNIZACIÓN DE LAS EMPRESAS: modernas, eficientes y competitivas.

La estrategia hacia las empresas igualmente estuvo orientada a detener el deterioro de la infraestructura, definir políticas financiero-comerciales, diseñar procesos y procedimientos más expeditos, identificar fuentes de financiamiento para realizar nuevas inversiones, avanzar en el equipamiento tecnológico y mejorar la calidad de las relaciones laborales de las empresas de CEPA. Todo ello, con el fin de mejorar el clima organizacional, incrementar la calidad del servicio y atraer y mantener nuevos inversionistas.

A continuación, describiremos los principales logros alcanzados para cada empresa.

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR (AIES)



GERENTE
AEROPUERTO INTERNACIONAL
DE EL SALVADOR

Ing. Yicsi Rodríguez

(Sentados de izq. a der.)

Ing. Xenia Henríquez
Ing. Yicsi Rodríguez
Lic. Dilsie González
Lic. Dina Saca

(De pie de izq. a der.)

Ing. Danilo Ramirez
Lic. Daniel Sibrián
Lic. Antonio Castellanos
Ing. Otto Interiano

Objetivo

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 brinda el Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES).

Lineamientos estratégicos

La transformación del AIES es un concepto integral que incluye seis ejes estratégicos: Plan de Rehabilitación,

Modernización y Optimización (que incluye: Consultorías, Facilidades al Pasajero y Visitantes, Modernización de Infraestructura de la Terminal de Pasajeros, Modernización de Infraestructura de la Terminal de Carga y Desarrollo Tecnológico), la Ampliación del AIES (que incluye: Nuevo Plan Maestro Aeroportuario y la Estructuración del Modelo de Asocio Público Privado), la Nueva Política Comercial, la Política de Competitividad, el Desarrollo de los Servicios de Navegación Aérea y las Zonas Extraportuarias y Polos de Desarrollo.

Con la ejecución de estos seis ejes estratégicos, se contará con mejoras sensibles en la infraestructura, equipamientos y servicios, donde el pasajero tendrá áreas de atención renovadas, nuevos locales comerciales y mayores opciones de consumo en tiendas libres, así como una mejor señalización para la orientación de los usuarios. Todo esto organizado bajo el concepto novedoso de un Centro Comercial aeroportuario.

Asimismo, el AIES tendrá las mejores facilidades para la navegación aérea, mantendrá su certificación como aeródromo seguro en la región, brindará una nueva imagen y mejores servicios a los pasajeros, visitantes y usuarios, por lo cual estará a la cabeza de los mejores aeropuertos de Latinoamérica. Todas estas mejoras coinciden con los planes que adelanta el Gobierno Central, a través de PROESA, que está impulsando un Clúster de Servicios Aeronáuticos, que toma en cuenta las ventajas del país, así como su alta conectividad con Estados Unidos y países latinoamericanos, la existencia de empresas ancla como AEROMAN y AVIANCA y un recurso humano laborioso y productivo. Se espera que las empresas de dicho Clúster se instalen en las zonas extraportuarias del AIES.

Principales logros

Durante el período analizado, con fondos propios se avanzó en el proceso de Rehabilitación, Modernización y Optimización del AIES. Este componente incluyó la sustitución y renovación del 50% de los equipos de aire acondicionado, la remodelación del 50% de los servicios sanitarios, un nuevo elevador y gradas para público y pasajeros, la sustitución de los sistemas de aire acondicionado en el Edificio Terminal de Pasajeros, la sustitución de la cubierta de techos en la terminal de carga, la sustitución y compra de nuevos equipos de rayos X, la implementación del escaneo del 100% del equipaje en transferencia y la reingeniería y adecuación para incrementar la atención de aeronaves tipo ATR-42 de AVIANCA en posiciones remotas. Asimismo, se firmó convenio con COCESNA para sustitución del Centro de Control Radar y se avanzó en el análisis sobre la sustitución del radar primario y secundario.

También, se firmó un convenio de asistencia técnica no reembolsable con USTDA (United State Trade and Development Agency) para el estudio de proyecciones de demanda de tráfico de pasajeros y carga y de la actual terminal aérea, así como el Plan Maestro para la ampliación del AIES en sus diferentes etapas de ejecución. Dicho Plan actualizará la tendencia del mercado aeronáutico a nivel mundial,

regional y nacional, lo cual incidirá directamente sobre los requerimientos en materia de infraestructura aeroportuaria del país.

Durante 2012, se aprobó por unanimidad el decreto legislativo que permitió a CEPA desarrollar el proceso de titularización, que le permitió obtener US\$58.3 millones para financiar el proyecto de Rehabilitación, Modernización y Optimización del AIES así como la autorización de la Superintendencia del Sistema Financiero para realizar la emisión. La titularización es un instrumento seguro, confiable, innovador y transparente que permitió a CEPA obtener tales recursos, respaldada por sus flujos financieros futuros. Se trata de la primera titularización de una institución del Gobierno Central que tuvo el mayor valor, mayor plazo, mejor calificación y con el menos costo financiero registrado a la fecha.

A mayo 2013, se avanzó con los procesos licitatorios de los proyectos del Plan de Rehabilitación, Modernización y Optimización por un 65% del monto total de la titularización, y se tiene planificado lanzar entre los meses de julio y agosto los proyectos restantes, a fin de tener en ejecución la totalidad de proyectos en el 2013. El proyecto más grande es el destinado a la rehabilitación de la pista de aterrizaje, calles de rodaje y calles perimetrales.

Esta rápida capacidad de ejecución de los procesos licitatorios, se debió gracias a la contratación de la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS), en junio 2012 por un monto de \$425 mil dólares para la labor de preinversión y depuración de la carpeta de proyectos, y posteriormente a la suscripción del Convenio con el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en octubre 2012, para realizar el Programa de Modernización de los Activos Estratégicos de CEPA, con la finalidad de licitar los proyectos del Plan de Rehabilitación al momento de obtener los recursos provenientes de la titularización.

Asimismo, se avanzó con la Secretaría Técnica de la Presidencia de la República y con la Corporación del Milenio –MCC- en la definición de los componentes y montos de financiamiento para la asistencia técnica no reembolsable requerida para la estructuración de un Asocio Público- Privado para la concesión del AIES y el fortalecimiento de la capacidad institucional de CEPA para administrarla. Dicho Plan actualizará la tendencia del mercado aeronáutico a nivel mundial, regional y nacional, lo cual incidirá directamente sobre los requerimientos en materia de infraestructura aero-

portuaria de nuestro país. Los resultados del Plan Maestro estarán listos en diciembre de 2013. Se estima que la ampliación del aeropuerto, a partir de los resultados del Plan Maestro, podría tomar entre tres y cuatro años. La inversión total requerida será de cientos de millones de dólares en sus diferentes etapas, en los próximos veinte años.

Sumando ambas fuentes de financiamiento, el monto total de la inversión realizada es de US\$ 78.5 millones para cubrir los ejes de la rehabilitación, modernización y optimización, la nueva política comercial, la modernización de la terminal de carga y parte del desarrollo de las zonas extra portuarias.

Simultáneamente a la ejecución de estos proyectos, se avanzó en la formulación de una nueva política comercial, y se licitó a través de UNOPS la consultoría para desarrollar dicha política, que condujo a la selección de la empresa española Ingeniería y Economía del Transporte (INECO). Sus estudios culminaron en junio del 2013, que incluye lanzar un proceso licitatorio para la selección de los operadores que se encargarán de administrar las tiendas libres. En caso de que la Junta Directiva autorice el desarrollo de la política propuesta por INECO, se estima que tanto los nuevos locales como los renovados estarían listos el primer semestre del 2014.

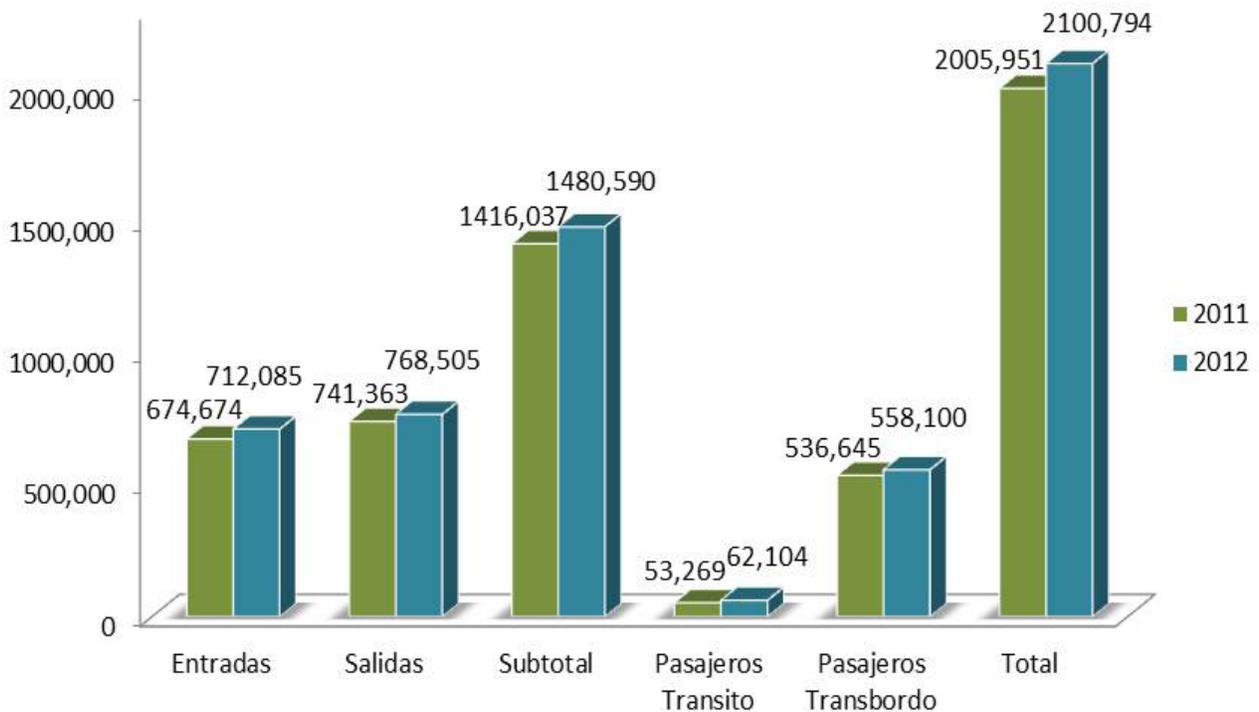
Todos estos proyectos importantes que se están adelantando contribuirán a mantener la certificación del aeródromo, única en la región, la cual es otorgada por la Autoridad de Aviación Civil (AAC) de la República de El Salvador, de acuerdo a las normas internacionales de la Organización de Aeronáutica Civil (OACI). De hecho, en el período se obtuvo la certificación de operador de Aeródromo seguro por la Autoridad de Aviación Civil que permitió la llegada de nuevas líneas aéreas, AVIANCA (Colombia), IBERIA (España) y SPIRIT (Estados Unidos), que generó nuevas alternativas de vuelos en beneficio de los pasajeros.

Desempeño operativo
Tráfico de pasajeros

De acuerdo a estadísticas aeroportuarias, de enero a diciembre del año 2012, en el Aeropuerto Internacional El Salvador se obtuvieron variaciones favorables en el tráfico de pasajeros saliendo, pasajeros en tránsito y pasajeros transbordo.

Durante ese año se movilizó un total de 2,100,794 de pasajeros que comparados con los 2,005,951 del año 2011, significaron un incremento de 94,843 personas (4.83%). Comparados con el año 2011, los pasajeros entrando se incrementó en un 5.31%, saliendo un 3.76%, los de transbordo un 2.66% y los de tránsito un 4.15%.

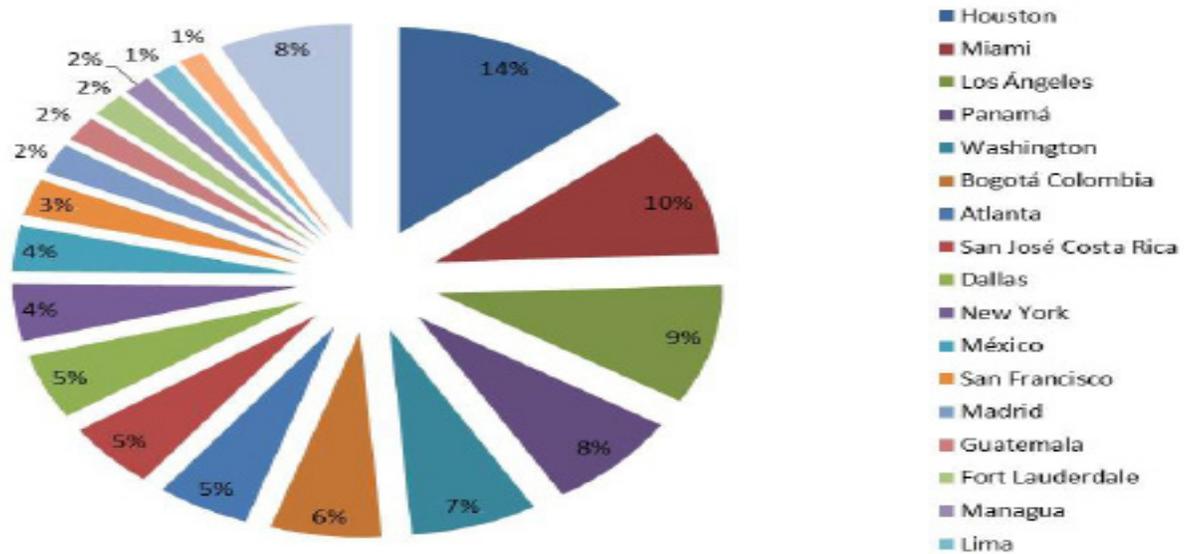
Pasajeros movilizados en el AIES 2012



Ingreso por lugar de origen y destino

En cuanto al ingreso de pasajeros, durante el 2012 un total de 712,085 pasajeros ingresaron a El Salvador, de los cuales el 14.19% procedían de Houston, el 10.19% de Miami y el 9.39% de Los Ángeles, California, entre otros. Mientras tanto, los pasajeros que salieron del país por el AIES ascendieron a 768,505, de los cuales el 13.20% tuvo como destino la ciudad de Houston, el 11.21% Los Ángeles California, y el 8.53% Washington; entre otros.

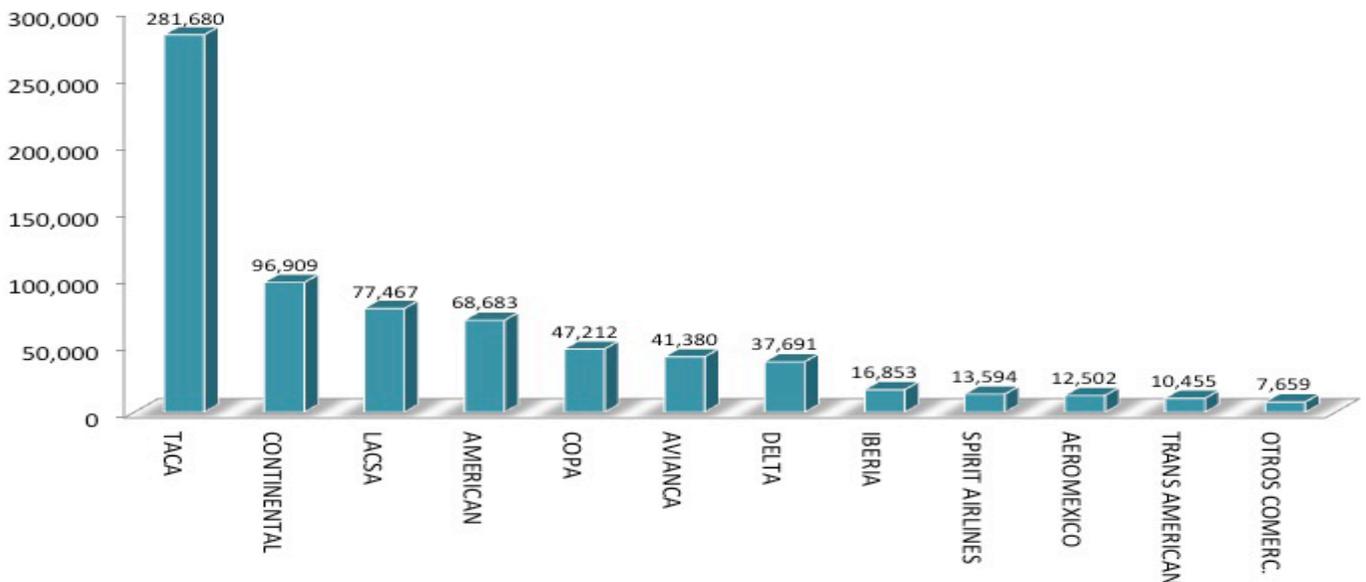
Entrada de pasajeros por origen 2012



Ingreso de pasajeros por línea aérea

El ingreso de pasajeros por línea aérea la lidera la compañía TACA, que movilizó el 39.56% de pasajeros, seguido de Continental con el 13.61%, en tercer lugar se encuentra LACSA con el 10.88%, entre otros. Se observa que American que ocupaba el 2º lugar el año 2011, ha quedado el cuarto lugar con el 9.65%, debido a la eliminación de la ruta Los Ángeles, California a San Salvador y viceversa.

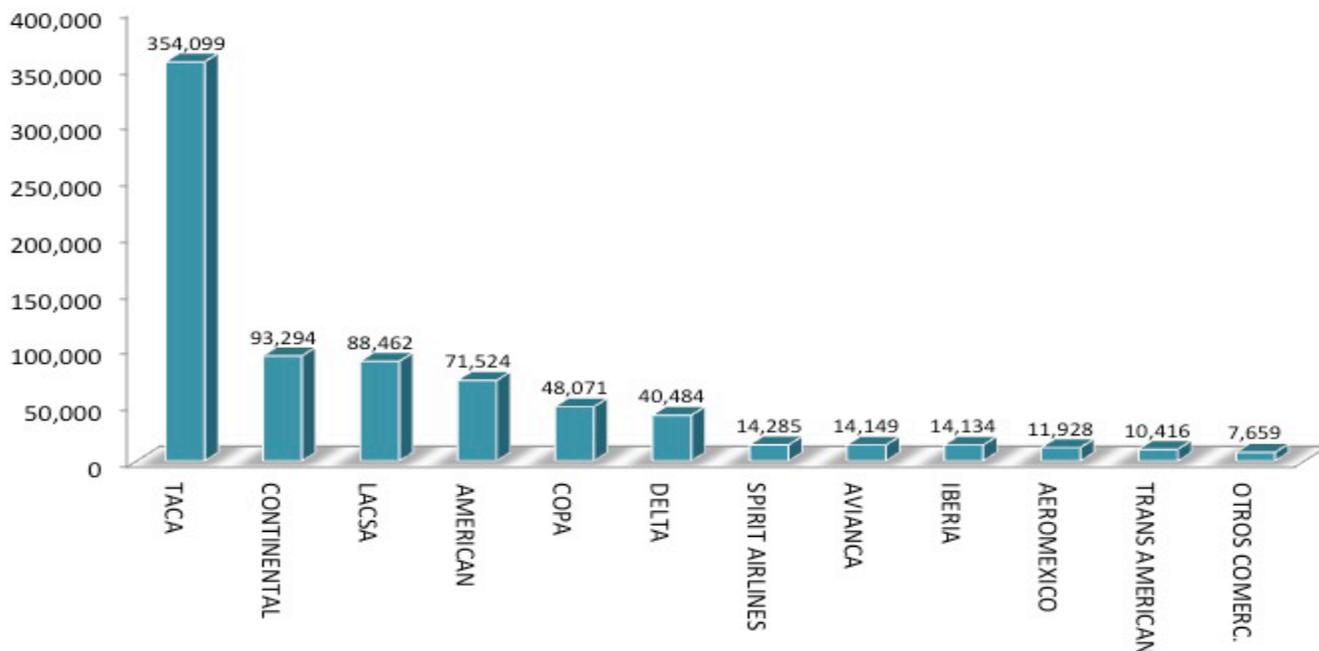
Entrada de pasajeros por línea aérea 2012



Salida de pasajeros por línea aérea

Con respecto a la salida de pasajeros por línea aérea, la compañía TACA mantiene su ubicación en el primer lugar, con el 46.08% de pasajeros transportados; en segundo lugar se encuentra Continental con el 12.14%, seguido de LACSA con el 11.51%, entre otros.

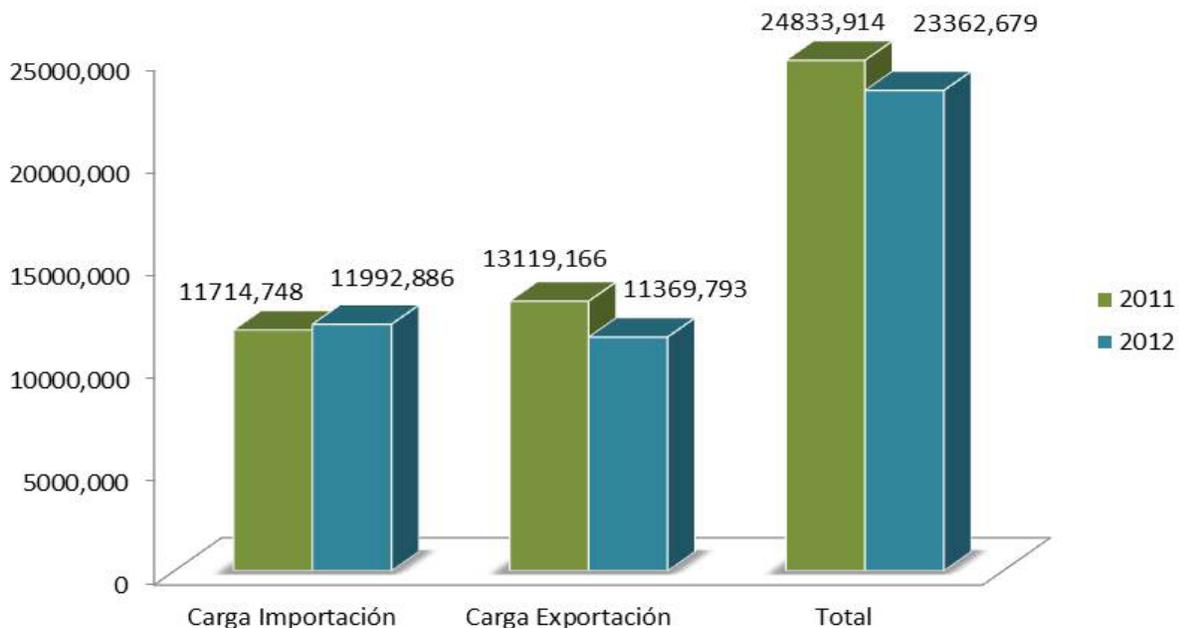
Salida de pasajeros por línea aérea 2012



Movimiento de carga

El movimiento de carga por vía aérea durante el 2012 disminuyó en 5.98% comparado con el año 2011, con la movilización de 23,362,679 de kilogramos de carga de exportación e importación, tal como se muestra en el siguiente gráfico:

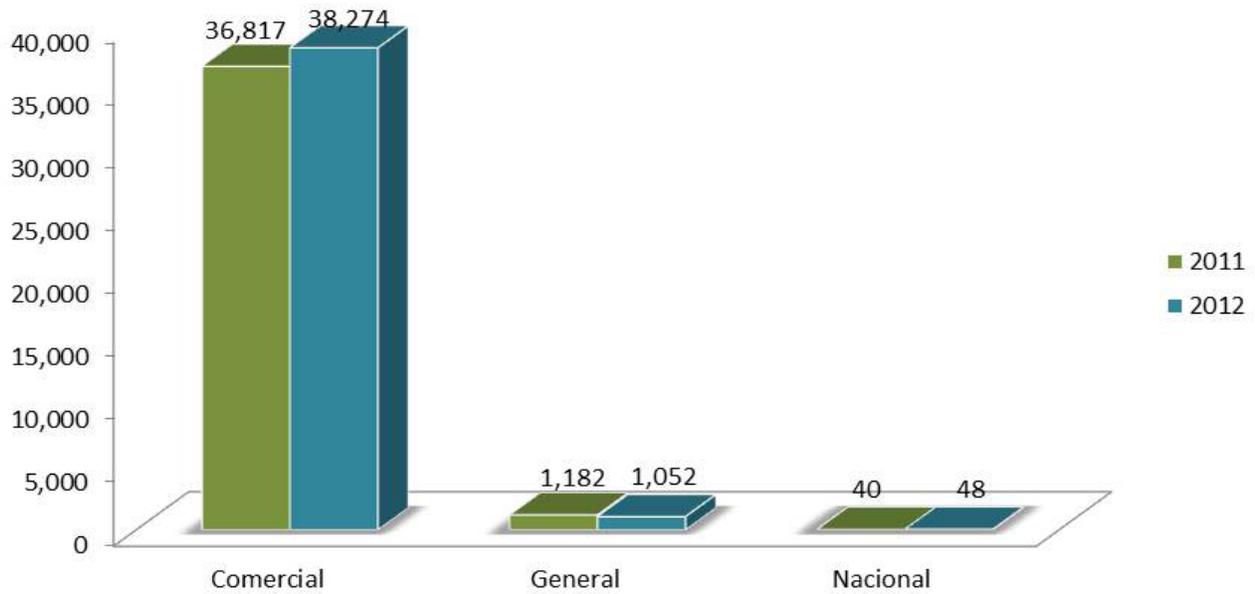
Movimiento de carga 2012



Movimiento de aeronaves

La actividad aeroportuaria también se vio reflejada en el aumento del tráfico de aeronaves que utilizaron la terminal aérea. Durante el 2012, el AIES prestó servicio a un 4.17% más de aeronaves respecto al 2011, representando un incremento de aeronaves comerciales de 1,457.

Movimiento de aeronaves 2012



Imágenes de la Rehabilitación, Modernización, Optimización y Ampliación del AIES



Chequeo pasajeros



Migración Llegada



Plaza de comidas



Aduanas llegada



Nuevas Gradas



Nuevo Ascensor



Fase de Ampliación



Terminal de Pasajeros



Tiendas Libres

Proyecciones junio 2013 - mayo 2014

Para el período 2013-2014 el Aeropuerto Internacional de El Salvador, estima realizar las siguientes acciones:

1. Concluir en el 2013 el 100% de los procesos licitatorios con fondos de la titularización
2. Seleccionar a las empresas ganadoras de los procesos licitatorios
3. Firma de contratos para iniciar ejecución del Plan de Rehabilitación, Modernización y Optimización del AIES
4. Implementar política comercial, que maximizará los ingresos y la rentabilidad del AIES y permitirá la renovación de tiendas libres así como la ampliación de productos y marcas bajo el modelo de centro comercial
5. Finalizar el Plan Maestro en diciembre de 2013
6. Iniciar estructuración de un Asocio Público-Privado y organizar proceso competitivo para la selección de un operador internacional que asegure una gestión moderna de la infraestructura, potencie la gestión de financiamiento para las diversas etapas de ampliación del AIES y maximice los ingresos para CEPA
7. Iniciar la ampliación del AIES en su primera etapa en el segundo semestre del 2014
8. Modernizar la terminal de carga que implica; ordenar las áreas de importación y exportación, automatizar el control y manejo de la mercadería, equipar con nuevas estanterías de mayor almacenaje y nuevos equipos eléctricos. Implicará una reingeniería de todos sus procesos, la automatización de sistemas y la adquisición de equipo tecnológico especializado en el manejo de carga aérea. Todo ello se reflejará en la reducción de tiempos/costos de servicio para los operadores, maximizando el nivel y calidad de servicio en relación a los ingresos en las importaciones y exportaciones de la carga
9. Crear una organización efectiva que permita operar y elevar el nivel de los servicios de apoyo a la navegación aérea.
10. Diseñar e implementar el eje de competitividad del aeropuerto y sus zonas extraportuarias
11. Avanzar en el diseño y desarrollo de las zonas extraportuarias para la creación del Aerotrópolis Park (centro logístico industrial, tecnológico y de desarrollo y consolidación de carga, entre otros); desarrollar el plan de proyectos energéticos, ambientales y auto sostenibles: con luces ahorradoras de energía con certificación LEED(que reconoce una infraestructura sostenible y amigable con el medio ambiente)
12. Apoyar el desarrollo del Clúster Aeronáutico impulsado por PROESA, fomentando la industria aeronáutica de El Salvador
13. Transformar el AIES y su zona extraportuaria en un Aeropuerto Verde, convirtiéndose en el primero en América Latina y el Caribe en ser certificado bajo el programa internacional denominado Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental (LEED), tomando como base las recomendaciones del Plan Maestro realizado por la empresa Kimley Horn, reconocida internacionalmente como experta en la sostenibilidad de aeropuertos. Esta certificación LEED se concede después de haber cumplido con criterios indispensables y varios optativos, en 7 categorías: sitios sostenibles, ahorro de agua, eficiencia energética, materiales utilizados, calidad de aire interior, innovación en el proceso de diseño y prioridades regionales.

Situación Financiera

En este apartado, se presenta la situación financiera del Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES), al 31 de diciembre 2012 y al 31 de mayo 2013.

Al 31 de mayo 2013, el AIES cuenta con activos totales por un monto de US\$199,387,085, mientras que al cierre del ejercicio 2012 era de US\$139,414,397.

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR
Estado de Situación Financiera
Valores Expresados en US\$

RECURSOS	Al 31 de mayo 2013	Al 31 de diciembre 2012
Fondos		36,809,053
Disponibilidades	98,794,880	2,296,297
Anticipo de fondos	57,430,435	33,554,197
Deudores monetarios	40,329,083	958,559
Inversiones financieras	1,035,363	259,984
Deudores financieros	448,208	2,081
Inversiones intangibles	7,729	257,903
Inversiones en existencia	440,479	628,436
Inversiones en bienes de uso	586,627	95,860,737
Inversiones en oroyectos y programas	93,678,570	5,856,187
Total recursos	5,878,801	139,414,397
	199,387,085	
OBLIGACIONES		
Deuda corriente	59,576,056	8,915,508
Financiamiento de terceros	11,144,435	6,748,775
Patrimonio estatal	123,750,124	115,191,172
Resultado del ejercicio a la fecha (antes de impuesto)	4,916,469	8,558,941
Total obligaciones	199,387,085	139,414,397


Alberto Arene
Presidente




Sandra de Medrano
Contador General



Resultados del Período

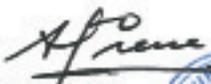
El Estado de Rendimiento Económico que se presentan a continuación reflejan los ingresos y gastos acumulados en dos períodos: de junio-diciembre 2012 y de enero-mayo 2013.

En relación al período comprendido de enero-mayo 2013 los ingresos fueron de US\$16,491,650 y los gastos totales fueron de US\$11,575,181, obteniendo así una utilidad antes de impuesto de US\$4,916,469.

Mientras para el período junio/diciembre 2012, los ingresos fueron de US\$21,338,248 y los gastos de US\$16,865,665, obteniéndose así una utilidad antes de impuestos de US\$4,472,583.

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR
Estado de Rendimiento Económico
Valores Expresados en US\$

	1 ene al 31 may 2013	1 jun al 31 dic 2012
INGRESO TOTALES	16,491,650	21,338,248
Servicios aeroportuarios	14,220,306	19,903,150
Rentabilidad inversiones financieras	583,556	-
Arrendamientos	1,632,160	1,348,874
Transferencias corrientes recibidas	38,198	36,657
Rentabilidad de cuentas bancarias	4,145	12,108
Ingresos no de operación	13,286	37,459
GASTOS TOTALES	11,575,181	16,865,665
Gastos en personal	3,238,798	4,634,750
Gastos en bienes de consumo y servicios	3,248,951	5,231,757
Gastos en bienes capitalizables	14,888	38,941
Gastos financieros y otros	682,293	893,419
Gastos en transferencias otorgadas	1,959,165	2,695,735
Costos de ventas y cargos calculados	2,411,691	3,370,706
Gastos de actualizaciones y ajustes	19,395	357
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y RETRIBUCIÓN FISCAL	4,916,469	4,472,583


Alberto Arene
Presidente




Sandra de Medrano
Contador General



AEROPUERTO INTERNACIONAL DE ILOPANGO



JEFE
DEL AERÓDROMO DE ILOPANGO

Lic. Nefthalí Ramírez

(De izq. a der.)

Lic. José Antonio Vigil
Lic. Nefthalí Ramírez

Objetivo

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

Lineamientos estratégicos

Desarrollar las potencialidades del AILO, en todas sus áreas estratégicas: las Escuelas de Aviación, la aviación corporativa, los vuelos comerciales nacionales no existentes hasta ahora y los vuelos regionales complementarios al AIES. Asimismo, definir

de ruta que conlleve al desarrollo de un Plan Maestro y a la estructuración de un asocio público-privado para su gestión y operación.

Antecedentes y problemática actual

El Aeropuerto Internacional de Ilopango sirve a las operaciones de la Fuerza Aérea Salvadoreña, las Escuelas de Aviación y la aviación general local. Además, es el punto de entrada por excelencia para vuelos civiles privados internacionales. El AILO operó hasta el 2001 bajo la administración de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC)/Dirección General de Transporte Aéreo (DGTA), año en el que se creó la Ley Orgánica de Aviación Civil.

El 12 de mayo de 2004, el Consejo de Ministros decidió delimitar el área de terreno de la Fuerza Aérea Salvadoreña, Autoridad de Aviación Civil y CEPA. Una vez delimitadas, acordó proceder a efectuar la transferencia de las instalaciones físicas del Aeropuerto Internacional de Ilopango a favor de CEPA. Sin embargo, este proceso de delimitación y transferencia de los inmuebles que acordó el Consejo de Ministros, aún no ha sido posible realizarlo, debido a que los terrenos se encontraban registrados en diferentes títulos de propiedad, y 7 de dichos títulos presentaban irregularidades.

Actualmente, CEPA ha avanzado en el proceso de reunión de inmuebles, mientras la Fiscalía General de la República investiga los casos de títulos irregulares. Se espera que la remediación y el desmembramiento de los terrenos de AILO se completen en el próximo año.

En la actualidad, el Aeropuerto Internacional de Ilopango (AILO) se extiende en 221.81 manzanas de terreno, con una infraestructura y edificaciones deterioradas.

Es importante subrayar que el equipamiento de la torre de control, sala de equipos y radar con que funciona AILO es proporcionado y mantenido en condiciones funcionales por COCESNA. Por otra parte, producto del impacto de las lluvias y las corrientes de los ríos aledaños, así como la ausencia de inversiones importantes, las superficies asfálticas presentan fuertes deterioros y en el pasado se han generado grandes cárcavas en el perímetro del aeropuerto, algunas de las cuales ya han sido atendidas.

El origen de estas limitantes radica en que CEPA tiene la responsabilidad de mantener, operar y administrar el Aeropuerto en condiciones de seguridad física y operativa pero todavía no tiene los activos a su

nombre, condición necesaria para implementar un plan de desarrollo integral del Aeropuerto.

Principales logros

En términos de infraestructura, se hicieron trabajos periódicos de mantenimiento básicos, como la poda de pastos y limpieza de canaletas, proyectos necesarios para asegurar la operatividad del Aeropuerto. Además, aún en condiciones poco favorables, se terminó la ejecución de las obras de mitigación Fase I, que incluía la atención de cuatro cárcavas, en colaboración con el Ministerio de Obras Públicas, con lo que se garantiza la seguridad de las operaciones de las aeronaves que utilizan la pista 15-33 del aeropuerto. Utilizando material pétreo y barreras naturales, se ha atendido otras cuatro cárcavas para detener su deterioro. También se logró la reparación de la calle de rodaje A, en colaboración con la Autoridad de Aviación Civil, a través de un donativo de Taiwán.

Asimismo, se mejoró el sistema de control de tráfico aéreo del aeropuerto, con la reparación del sistema de luces de pista y luces PAPI. Se fortaleció el sistema de servicio de salvamento y extinción de incendios. Además, los trabajos de rotulación vertical y horizontal se encuentran cerca de su fase final. Estas medidas permitieron garantizar la categoría operativa del aeropuerto para movilizar pasajeros y carga hasta una capacidad de aeronaves de 25 pasajeros y 52,800 libras de carga.

En materia de seguridad, con la cooperación de la Fuerza Aérea se han instalado dos casetas de vigilancia con tropas en el perímetro del Aeropuerto así como un sistema de cámaras, lo cual a la fecha ha garantizado en un 95% la seguridad perimetral del aeropuerto. Además se han reparado 2,500 metros de cerca en el sector Oeste, Norte y Noreste. El conjunto de medidas de seguridad adoptadas han permitido tener mucho más control para detener el 95% de las incursiones de animales y personas no autorizadas a las áreas cercanas a la pista.

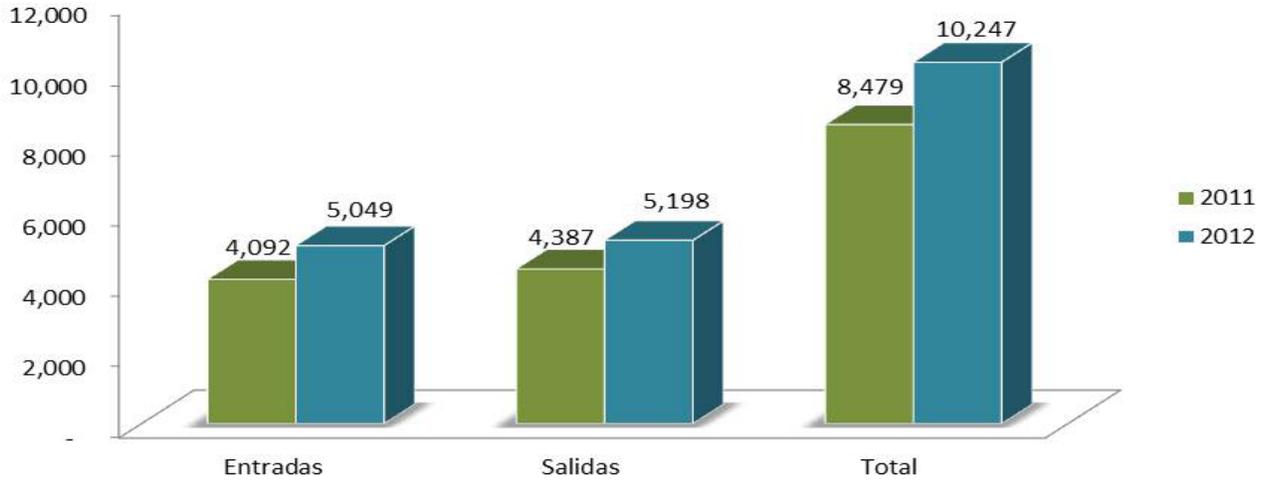
Actualmente, se está en proceso de reunir los inmuebles que están a nombre del Estado para su posterior remediación y desmembración a favor de la Autoridad de Aviación Civil, el Ministerio de la Defensa Nacional y de CEPA. Simultáneamente, se están identificando las potencialidades comerciales del aeropuerto y se está evaluando la conveniencia de una nueva modalidad de gestión. Estas actividades son críticas para el avance en la hoja de ruta que se ha definido para la transformación de la gestión del aeropuerto bajo la modalidad de un Asocio Público-Privado.

Desempeño operativo

Movimiento de pasajeros

El movimiento de pasajeros ascendió a 10,247, cifra que representa un incremento de un 21% con respecto al año 2011, con 957 pasajeros entrando y 811 saliendo, como se puede apreciar en la gráfica:

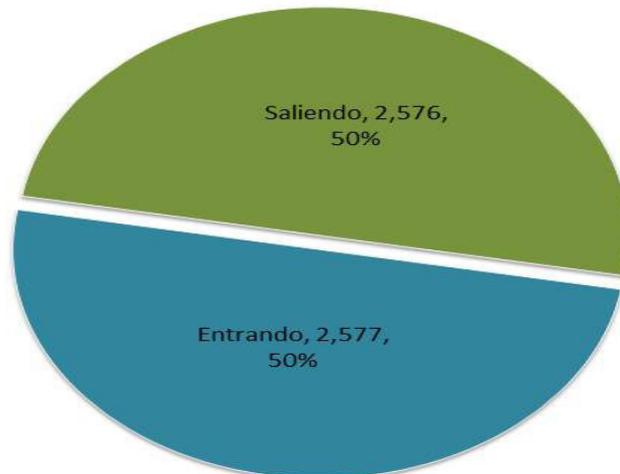
Movimiento de pasajeros 2012



Vuelos atendidos

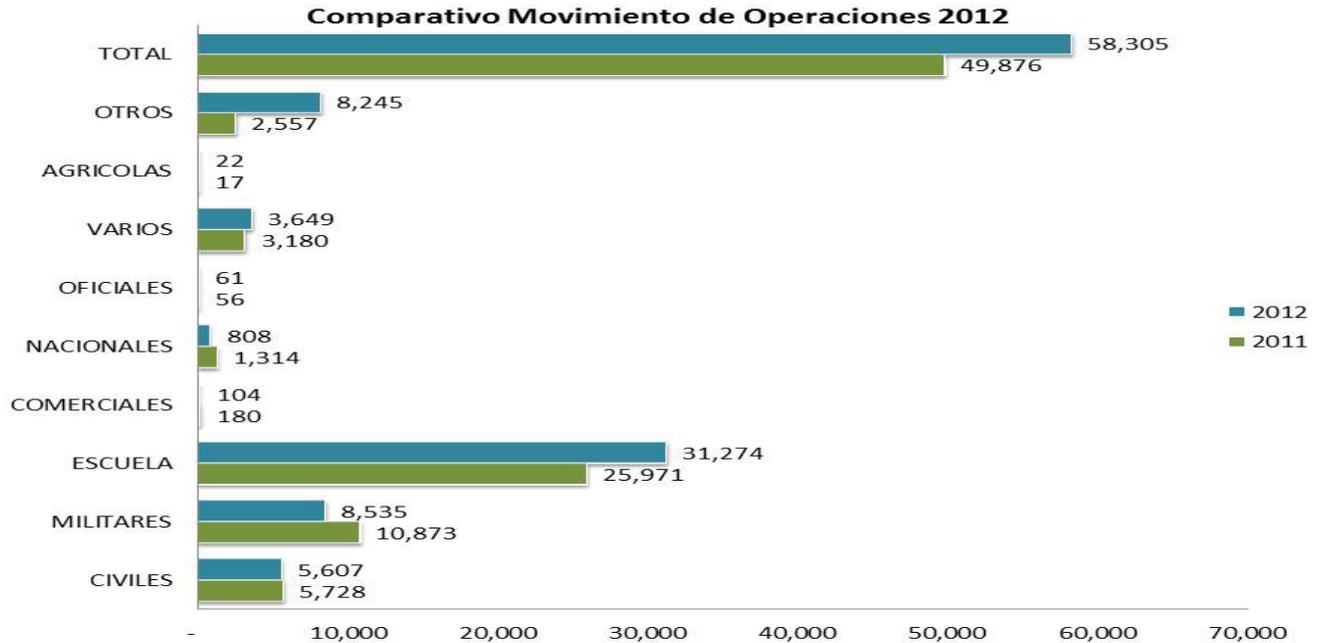
Se atendieron 1,153 vuelos internacionales, distribuido el 50% de vuelos entrando y el otro 50% saliendo por el Aeropuerto Internacional de Ilopingo, tal como se muestra en la gráfica:

Aeronaves en Vuelos Internacionales 2012



Movimiento de operaciones

El total de operaciones fue de 58,305, que representa un incremento de 8,429 con respecto al año anterior. El rubro de mayor movimiento lo absorbe la Escuela de Aviación, con 31,274 operaciones, que equivale a un 53% de las operaciones totales del AILO.



Proyecciones junio 2013 - mayo 2014

Para el período se estima:

1. Finalizar el proceso de reunión, remediación y desmembración de inmuebles que están a nombre del Estado para su distribución entre CEPA, Ministerio de la Defensa Nacional y la Autoridad de Aviación Civil
2. Relanzar la relación de CEPA con los actores involucrados en el AILO, llegando a un acuerdo entre usuarios, operarios, arrendatarios, autoridades estatales y CEPA que garantice la viabilidad del Aeropuerto en el largo plazo
3. Solicitar a la Autoridad de Aviación Civil (ACC) una revisión de las tarifas del AILO
4. Continuar realizando inversiones en Ilopingo para mantener la operatividad de este aeropuerto
5. Iniciar el estudio de factibilidad que prepare las condiciones para la futura elaboración de un Plan Maestro para el Aeropuerto
6. Continuar el proceso de estructuración de un APP que pueda llevar a cabo un plan de desarrollo integral que defina claramente el futuro del aeropuerto dentro del sub-sector aéreo, ya que se requieren altos niveles

de inversión en infraestructura y adquisición de equipo para brindar servicios operacionales eficientes y seguros, tanto a los clientes como a los usuarios en general.

Situación Financiera

La situación financiera del Aeropuerto Internacional de Ilopingo ha sido deficitaria desde que CEPA asumió su administración, con un déficit promedio anual de \$421 mil desde el año 2002, el cual es financiado por CEPA a través del presupuesto del AIES.

El continuo deterioro de sus finanzas es debido a la falta de un departamento de comercialización, de una política comercial, con un régimen tarifario fuera de sintonía con el nivel de operaciones del Aeropuerto y el incumplimiento de pagos por parte de muchos arrendatarios en el marco de la difusa situación legal respecto a la propiedad de los terrenos. Aunado a esto, en la actualidad, las categorías de vuelos que concentran la mayor parte del tráfico –Escuelas de Aviación con 53% y Fuerza Aérea con 15%– están exentas de pago de todos los servicios aeronáuticos, de acuerdo al régimen tarifario aprobado por la Autoridad de Aviación Civil vigente desde Agosto de 2011.

SERVICIOS DE APOYO A LA NAVEGACIÓN AÉREA

Objetivo

Cumplir lo establecido en la Ley Orgánica de Aviación Civil que -en el año 2001- delegó a CEPA la competencia administrativa, operativa y financiera de los servicios de tránsito aéreo, información aeronáutica, servicios de meteorología, comunicaciones aeronáuticas y radio ayudas, despacho y control de vuelos, y otros servicios.

Lineamientos estratégicos

En el marco de la Estrategia de Transformación de CEPA, esta Administración inició el proceso de fortalecimiento de los Servicios de Navegación Aérea (SNA), como uno de los seis ejes que se desarrollan dentro de la transformación y modernización del AIES.

Se trata de establecer una organización efectiva con el personal, la infraestructura y los equipos que ésta demande para operar y prestar dichos servicios, así como transferir los servicios de navegación aérea a organismos nacionales o internacionales, si ello representara un mejoramiento en la calidad de los servicios y ahorros en costos operativos.

Este fortalecimiento de los servicios de navegación aérea se requiere para dar cumplimiento a la normativa establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) – como ente regulador- que debe ser implementada dentro del marco legal de cada Estado, ya que permite la uniformidad y unificación de tales servicios. También debe velar por el nivel de seguridad operacional y de sistemas de calidad, que permita mantener un proceso de mejora continua de los servicios, en beneficio de los usuarios y cumpliendo las necesidades de la industria aeronáutica.

Principales logros

a) Se mantuvo el Servicio de Apoyo a la Navegación Aérea de manera ininterrumpida a nivel nacional

b) Se realizó diagnóstico sobre la prestación del servicio y se identificaron recomendaciones para ser ejecutadas en el corto plazo.

Desempeño operativo

El desempeño operativo es medido por la propuesta de trabajo que se preparó para reestructurar estos servicios, garantizar la seguridad operacional y el desarrollo institucional correspondiente. Para hacerlo posible, se realizó un diagnóstico sobre los servicios prestados con su Plan

de Acción correspondiente, a fin de resolver las dificultades operativas y de rezago encontradas.

Con este estudio, CEPA logró obtener una evaluación en las áreas organizacional; legal, operativa y técnica de los SNA; información y meteorología aeronáutica, comunicaciones, navegación y vigilancia aeronáutica, recursos humanos, sistemas, equipos y tecnología. También se detectó que la estructura organizativa del AIES está muy centralizada, especialmente el Departamento de Operaciones, donde funcionan los servicios de navegación aérea como los aeroportuarios.

Dicho diagnóstico recomienda a CEPA adoptar una visión de clase mundial como proveedor, a través de una estructura que integre las áreas especializadas de servicios de navegación aérea.

Las recomendaciones antes descritas permitirán incrementar la seguridad operacional, fortalecer la seguridad nacional y fortificar la operativización de los SNA.

Proyecciones 2013 - 2014

Con los esfuerzos que se han iniciado en materia de Servicios de Navegación Aérea se tiene proyectado:

1. Convertir a CEPA en líder de la región en materia de prestación de SNA con una nueva visión integral. Dicha integración logrará implementar todos los componentes de la gestión de tránsito aéreo-ATM, tales como: operaciones de usuarios del espacio aéreo, equilibrio entre capacidad/demanda, gestión de conflictos, provisión de servicios de gestión del tránsito aéreo, sincronización del tránsito, operaciones de aeródromo y organización y gestión del espacio aéreo, lo que requiere la actualización de sistemas y tecnologías de acuerdo a las necesidades operativas

2. Posicionar a CEPA como Proveedor de SNA dentro del Plan de Navegación Aérea – Región del Caribe y de Sur América

3. Ser representantes activos del país como proveedores de Servicios de Apoyo a la Navegación Aérea (SNA), ante organismos internacionales que desarrollan mejores prácticas para la prestación de estos servicios.

Situación Financiera

Los datos financieros de estos servicios están incluidos en la situación financiera del AIES.

PUERTO DE ACAJUTLA (PA)



GERENTE
PUERTO DE ACAJUTLA

Ing. Roberto de Jesús Mendoza

(Sentados de izq. a der.)

Ing. Mauricio Rivera
Ing. Roberto Mendoza
Ing. David Polanco

Ausente: Ingeniero Samuel Ortega

(De pie de izq. a der.)

Lic. Marco Tulio Castillo
Don José Luis Acosta
Don Daniel Maradiaga
Ing. Salvador Maya

Objetivo

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

Lineamientos estratégicos

El Puerto de Acajutla como factor clave del fortalecimiento del sistema portuario nacional, requiere ser reconvertido para atender las necesidades de un entorno cambiante. Por ello, la

gestión portuaria se orientará a mantener tarifas competitivas y transparentes, desarrollando la infraestructura e incorporando la tecnología y el equipamiento idóneos para mejorar servicio al cliente, que permita mantener la Certificación de Puerto Seguro, según el Código PBIP.

Principales Logros

En materia de infraestructura, se concluyó la depuración de carpetas técnicas de 42 proyectos y la ejecución de inversiones por US\$29.85 millones.

- Asimismo, se ejecutaron obras para proporcionar seguridad al recinto portuario; se desarrollaron proyectos de mantenimiento, infraestructura y equipamiento para facilidades terrestres y marítimas, incrementándose un 33% la capacidad actual instalada con 160 toma corrientes para contenedores refrigerados y se concluyeron los estudios ambientales para profundizar los frentes de atraque del Puerto
- Para prolongar la vida útil de las estructuras metálicas existentes, se inició la rehabilitación de las tablestacas y pilotes metálicos de los muelles "A" y "B" del Puerto de Acajutla, por un monto de US\$1,483,033.88. Este Proyecto se encuentra en ejecución con un avance del 60%. Asimismo, para tratar adecuadamente las aguas residuales que se generan en las instalaciones, se avanzó en proyecto para la construcción de sistemas individuales de tratamiento de aguas negras en el Puerto de Acajutla, por un monto de US\$1,500.000.00. Dicho proyecto se encuentra en el proceso de evaluación de ofertas
- Se obtuvo la Certificación como Puerto Seguro según código P.B.I.P, con vigencia hasta el 1 de julio de 2014
- Como parte de su política comercial, se presentó -por 1ª. vez desde 1996- la propuesta técnica a la AMP para actualizar el Pliego Tarifario, homologado con el Puerto de La Unión
- Se firmó el contrato CEPA/QUANTUM para

arrendamiento de 100 mil metros cuadrados para instalar una Planta Regasificadora de Gas Natural Licuado y la Generación de 200 MW, con tarifa ajustada por metro cuadrado. También se renegoció el contrato y se ajustó la tarifa con la empresa Cenérgica por arrendamiento de 62 mil metros cuadrados, para el funcionamiento de su planta de almacenamiento de combustible y para la alimentación y funcionamiento de la planta de energía Nejapa Power. Por primera vez CEPA obtendrá ingresos adicionales por barril de producto descargado.

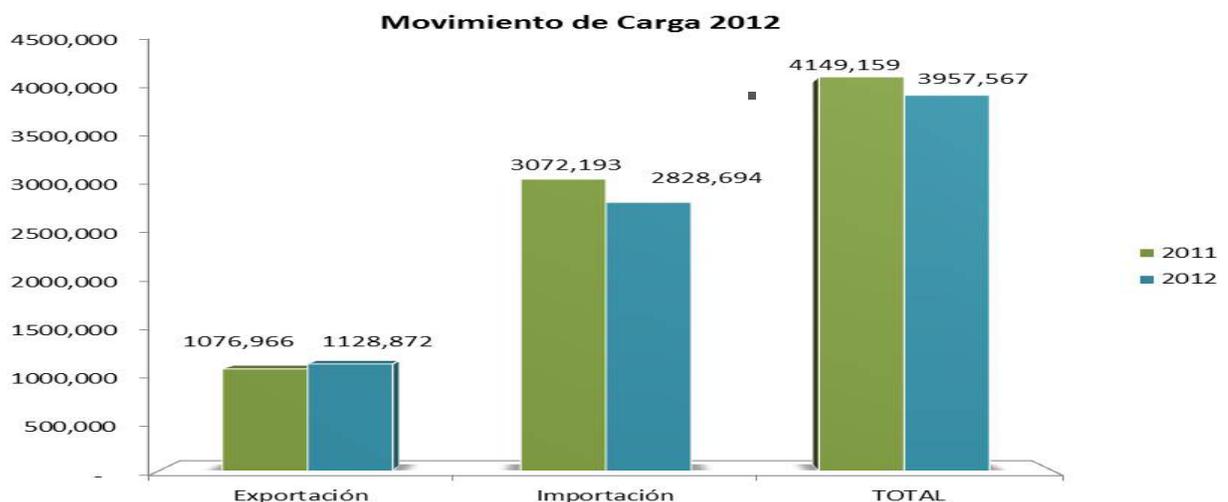
Asimismo, se logró que a partir del 2014 el Puerto esté incluido en la trayectoria de la Compañía de Cruceros Royal Caribbean, apoyando la gestión del Ministerio de Turismo.

En sus Relaciones Laborales, se regularizó la jornada laboral conforme a lo estipulado por la Ley; se adjudicó el 60% del monto de las licitaciones a las pequeñas y medianas empresas y se puso en funcionamiento la Clínica Médica Empresarial del Puerto de Acajutla, que representa un salto de calidad en el bienestar de sus trabajadores. Se concretó la incorporación de nuevas empresas de estiba y desestiba, conformadas por trabajadores con experiencia en el quehacer portuario. Se honró la resolución del Ministerio del Trabajo y Previsión Social que obligaba a CEPA al pago de horas extras que se adeudaban a los trabajadores por un monto superior a los US\$800,000.

Desempeño operativo

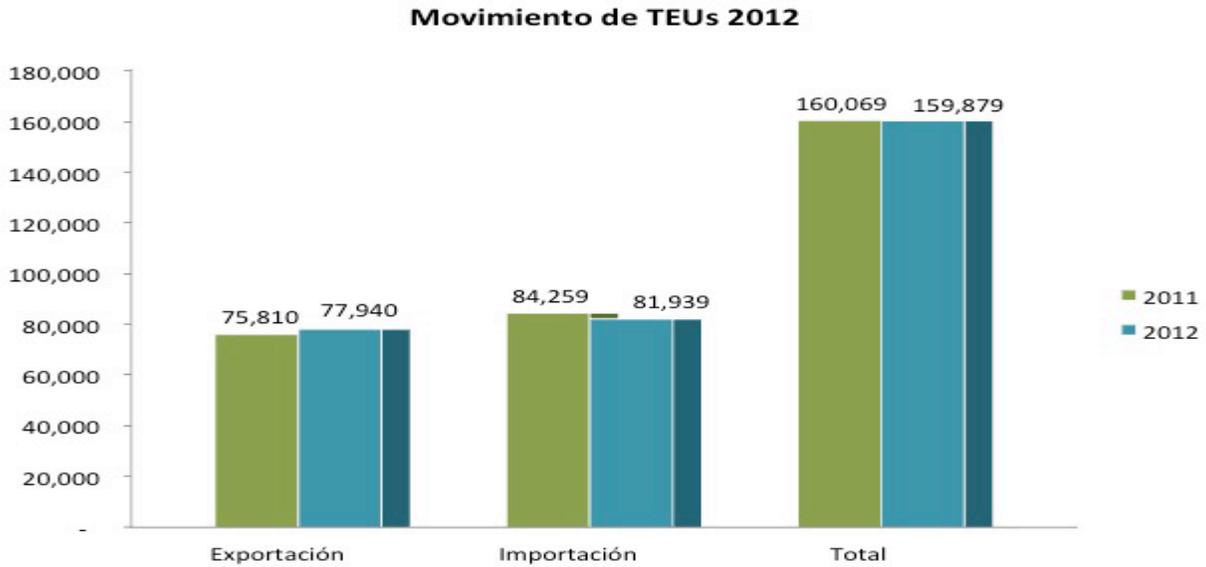
Movimiento comparativo de carga

De acuerdo a estadísticas portuarias, de enero a diciembre de 2012 se movilaron 3,957,565.84 toneladas métricas (TM) de carga que, comparadas con las 4,149,159.26 TM del 2011 representó un decrecimiento del 4.6%, (191,592 TM) con respecto al 2011. Este comportamiento se debió a una disminución en la carga de importación de 243,499 TM (7.9%). El leve incremento en la carga de exportación, por el orden del 51,905.61 TM (4.8%) no fue suficiente para mantener la cantidad manejada en el año 2011, como lo demuestra la siguiente gráfica:



Movimiento comparativo de TEUs

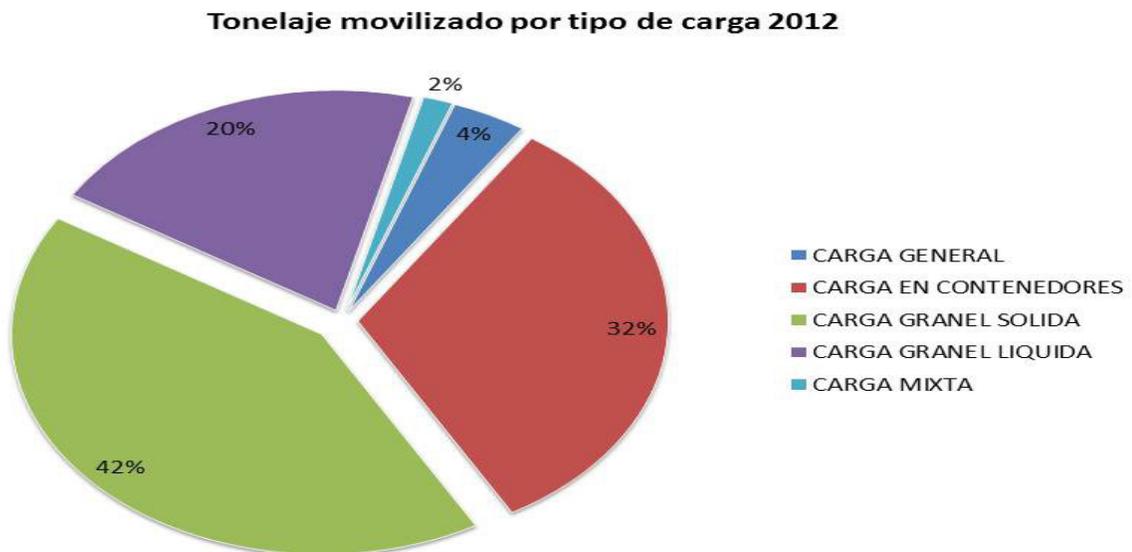
De igual forma, el movimiento de contenedores experimentó una leve disminución. De enero a diciembre se movizaron un total de 159,879 TEUs, comparados con los 160,069 TEUs manejados durante el mismo período del año 2011, tal como se muestra en el siguiente gráfico:



Es importante destacar que el movimiento comparativo de TEUs ha sobrepasado en un 2.2% a los TEUs movizados en el año 2008, año que se toma de referencia para medir los rendimientos portuarios, ya que fue cuando más unidades se movizaron 156,323 TEUs.

Tonelaje movizado por tipo de carga

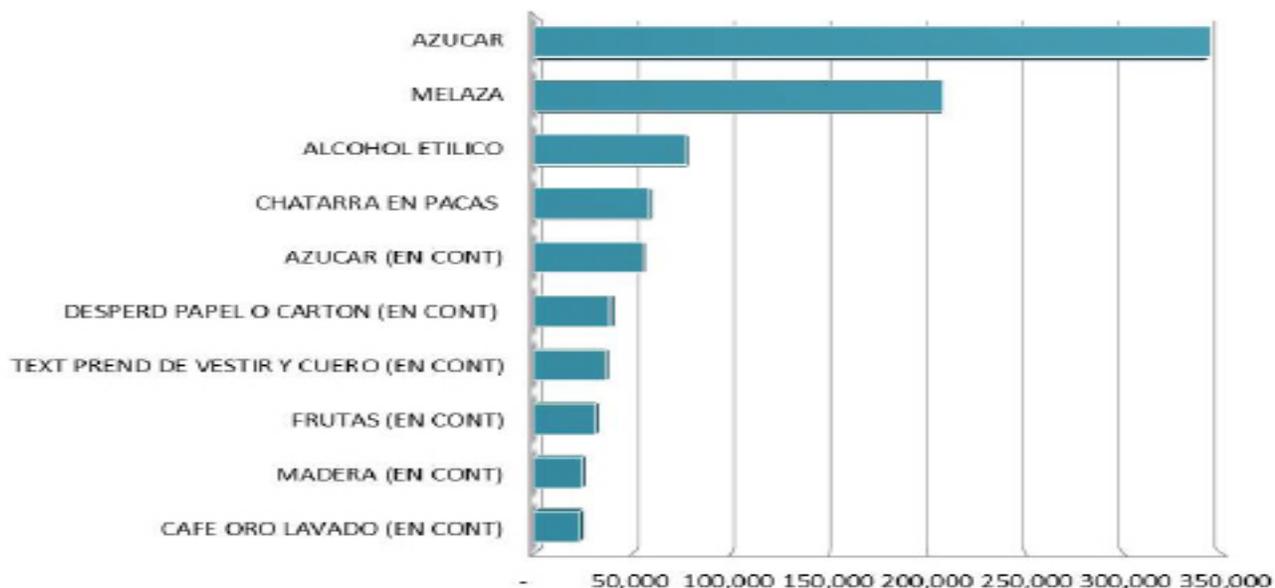
El tonelaje movizado por tipo de carga tuvo la siguiente distribución: la carga a granel sólida fue la que más se movilizó con 42% (1,665,450 TM), seguido de la carga en contenedores con el 37% (1,277,917 TM), la carga líquida a granel se ubicó en tercer lugar con el 20% (798,472 TM), la carga general obtuvo un 4% (153,981 TM) y la carga mixta con 2% (61,745 TM).



Tráfico de exportación por clase de carga

Entre los productos más relevantes que se exportaron por clase de carga durante el año 2012 se destacan: el azúcar a granel con 343,554 TM, la melaza con 207,938 TMv, alcohol etílico con 77,439 TM, chatarra en pacas con 58,648 TM, el azúcar en contenedor con 55,189 TM, entre otros, que contribuyeron a que la carga exportada creciera en 897,059 TM.

Tráfico de exportación según clase de carga (TM) 2012



Tráfico de importación según clase de carga

En la carga importada, los productos que más se movilizaron fueron: el diesel con 183,674 TM, maíz amarillo con 177,375 TM, la harina de soya con 154,631TM., entre otros.

Tráfico de importación según clase de carga (TM) 2012

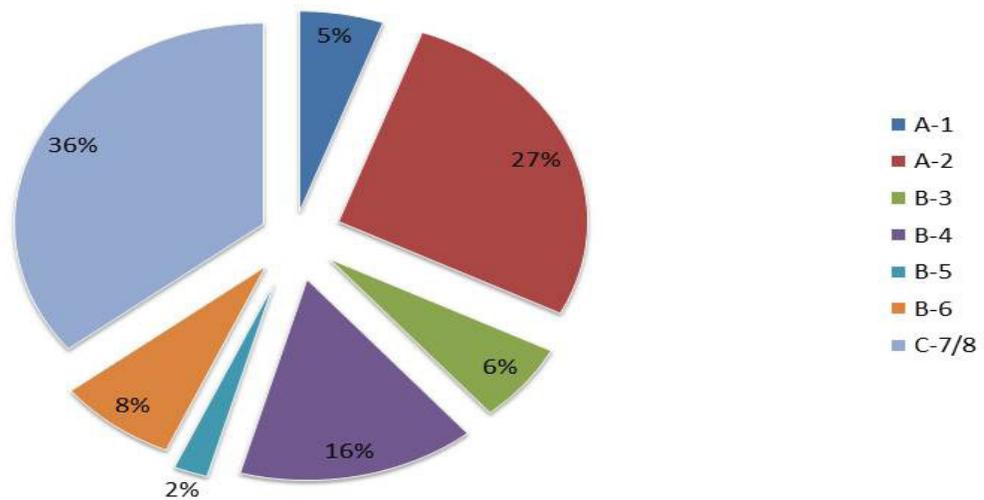


Tonelaje movilizado por atracadero y tipo de carga

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 1,411,679.35 TM. La mayor participación la tuvo la carga a granel sólido con 699,776 TM, le sigue la carga en contenedores con 374,577 TM, en tercer lugar la líquida con 284,062 TM, en cuarto lugar la carga general 31,960 TM y finalmente la carga mixta con 21,304 TM.

El Atracadero del Muelle A 2 ocupó el segundo lugar de importancia en el que se movilizaron 1072,470.76TM de carga, donde la carga en contenedores fue la de mayor relevancia con 624,806 TM, seguido de la carga a granel líquido con 301,825 TM, entre otros.

Tonelaje movilizado por atracadero 2012



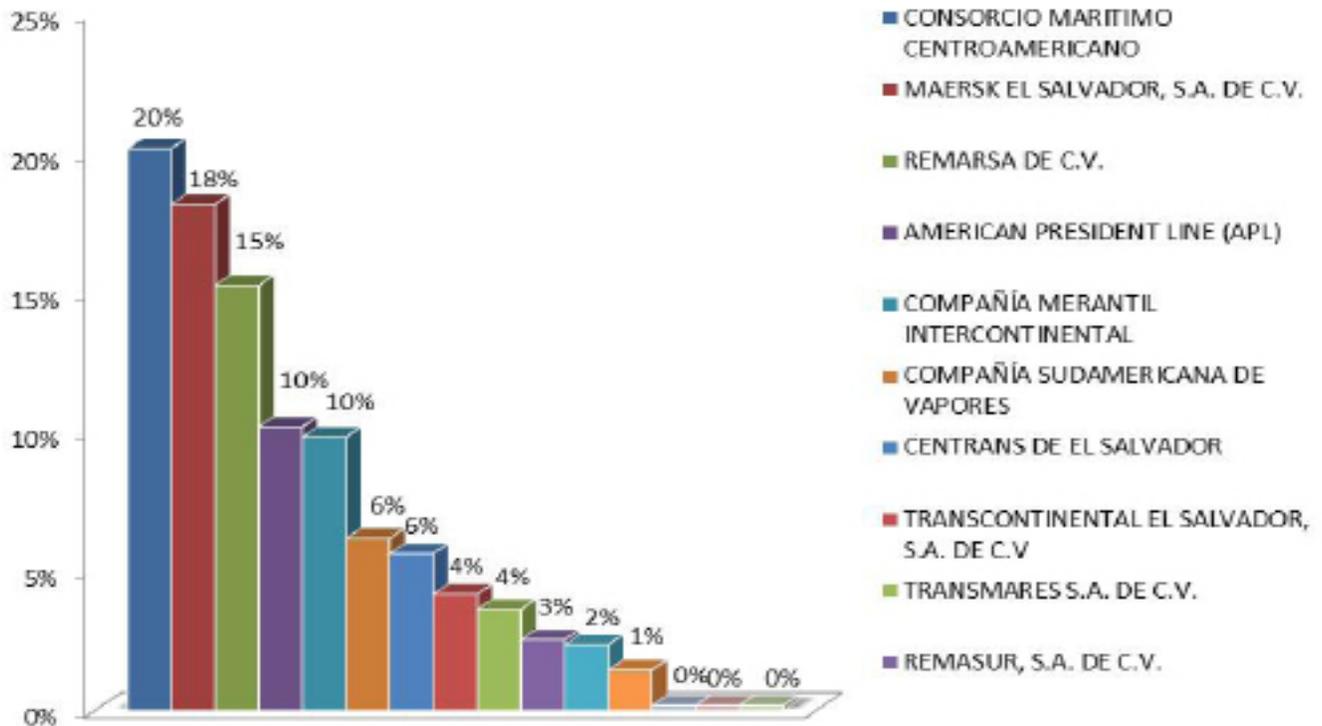
Líneas navieras

En el puerto recalaban importantes líneas navieras de contenedores, las cuales se presentan en el siguiente cuadro:

LÍNEA NAVIERA	REPRESENTANTE LOCAL
 MAERSK LINE	MAERSK EL SALVADOR, S.A DE C.V.
 NYK LINE	COMISA DE C.V.
 APL	AIMAR, S.A. DE C.V.
 CMA CGM	TRANSCONTINENTAL S.A. DE C.V.
 Hapag-Lloyd Container Line	TRANSMARES S.A. DE C.V.
 MSC	MSC EL SALVADOR
 CSAV.	SERMARSA
 HAMBURG SÜD	HAMBURG SÜD EL SALVADOR S.A DE C.V.
 EVERGREEN	GLOBAL CARGO LOGISTIC
 COSCO SHIPPING	REMARSA DE C.V.
 CCNI	REMASUR, SA DE CV
 ZIM	REMASUR, SA DE CV

Tres de las agencias navieras que utilizan los servicios del PA, representan el 53.55% de los buques atendidos en 2012. La que tiene mayor presencia es el Consorcio Marítimo Centroamericano con el 20.15%; MAERSK EL SALVADOR con el 18.15% y REMARSA DE C.V. con el 15.25%.

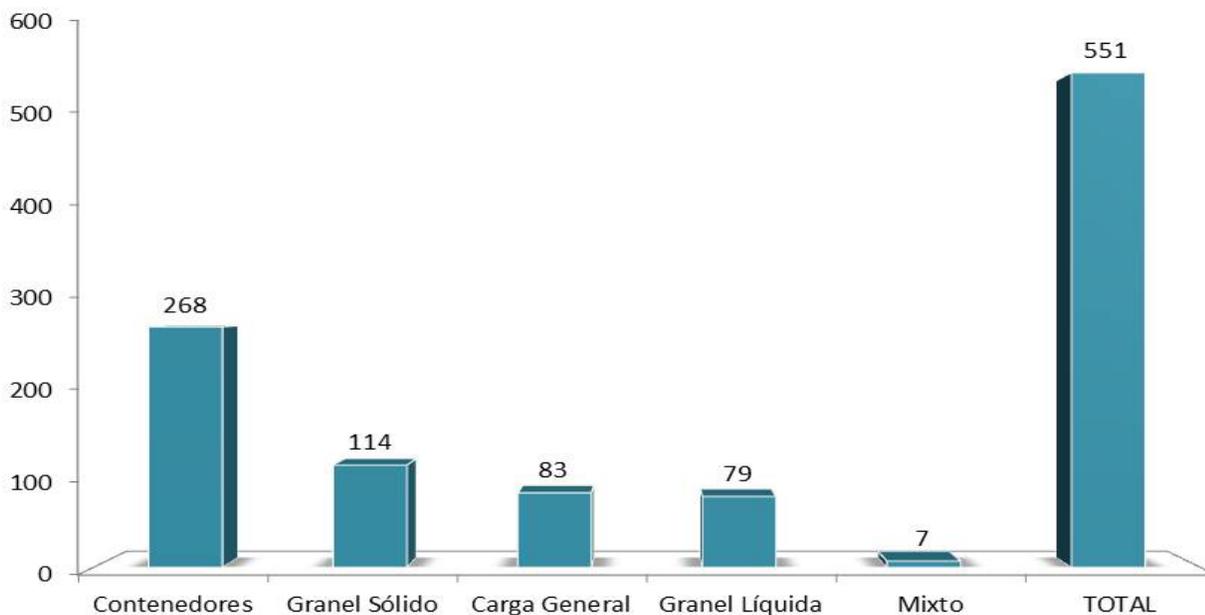
Porcentaje de buques gestionados por diferentes agencias navieras



Movimiento de buques

El movimiento de buques durante el año 2012 reportó el atraque de 551 embarcaciones, de las cuales 268 fueron de contenedores, 114 de granel sólido, 83 de carga general, 79 de carga líquida y 7 mixtos.

Movimiento de Buques 2012



Proyecciones junio 2013 - mayo 2014

Para el período junio 2013- mayo 2014, se tiene previsto:

1. Concluir depuración de carpetas técnicas de proyectos y ejecutar las inversiones previstas
2. Continuar la asistencia técnica del Plan Maestro con apoyo de la CEPAL y el JICA de Japón para desarrollar y concluir la propuesta de reconversión y desarrollo de Acajutla como puerto multipropósito y convertirse en la terminal portuaria turística de El Salvador
3. Continuar análisis de Política de Especialización e Puertos, potenciar su uso para gráneles sólidos y líquidos, y aumentar capacidad instalada para completar el 80% de uso de las zonas extra portuarias
4. Profundizar todos los frentes de atraque a sus niveles de construcción
5. Instalar luces LED para todas las áreas del puerto con fines de seguridad y ahorro energético
6. Dar facilidades para puesta en operación de la planta QUANTUM
7. Rehabilitar las facilidades generales en muelles: superficie de los muelles, enrocamiento de protección del espigón, estructuras de concreto en el frente de atraque, entre otros
8. Realizar el mantenimiento de las facilidades marinas: compra del sistema de propulsión del remolcador Cuscatlán, mantenimiento de dique seco de los remolcadores, balizamiento de canal de acceso y áreas de maniobra
9. Rehabilitar las facilidades generales en tierra: sistema de alimentación eléctrica, construcción, rehabilitación y equipamiento de oficinas, instalación y puesta en marcha de una planta de emergencia, entre otros
10. Rehabilitar las facilidades generales en tierra/ muelle: construcción de sistemas individuales de tratamiento de aguas negras, renovación del sistema de circuito cerrado de televisión, entre otros
11. Realizar proyectos para el fortalecimiento de la gestión portuaria: adquisición del "sistema integral para administración y control del patio de contenedores", software para el control del área de mantenimiento, fortalecimiento del sistema de costos ABC
12. Realizar el mantenimiento de las facilidades para gráneles sólidos: adquisición de tolvas con capacidad de 30 TM, adquisición de tractor de bandas, entre otros
13. Realizar del estudio para incrementar la capacidad de manejo de carga del sistema de transportadores de exportación.

Situación Financiera

En este apartado, se presenta la situación financiera del Puerto de Acajutla, al 31 de diciembre 2012 y al 31 de mayo 2013.

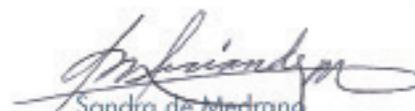
Al 31 de mayo 2013, el Puerto de Acajutla cuenta con activos totales por un monto de US\$83,272,409, mientras que al cierre del ejercicio 2012 era de US\$80,104,269.

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA
PUERTO DE ACAJUTLA
Estado de Situación Financiera
Valores Expresados en US\$

RECURSOS	Al 31 de mayo 2013	Al 31 de diciembre 2012
Fondos	47,715,650	43,528,018
Disponibilidades	5,788,822	1,202,513
Anticipo de fondos	40,158,206	40,860,585
Deudores monetarios	1,768,622	1,464,920
Inversiones financieras	158,903	4,837
Deudores financieros	1,433	1,417
Inversiones intangibles	157,470	3,421
Inversiones en existencia	2,840,171	2,680,287
Inversiones en bienes de uso	29,214,655	30,027,876
Inversiones en proyectos y programas	3,343,029	3,863,251
Total recursos	83,272,409	80,104,269
OBLIGACIONES		
Deuda Corriente	3,624,522	9,155,678
Financiamiento de terceros	9,748,151	5,941,096
Patrimonio estatal	65,007,500	58,916,011
Resultado del ejercicio a la fecha (antes de impuesto)	4,892,236	6,091,482
Total obligaciones	83,272,409	80,104,269


 Alberto Arene
 Presidente




 Sandra de Medrano
 Contador General



Resultados del Período

El Estado de Rendimiento Económico que se presentan a continuación reflejan los ingresos y gastos acumulados en dos períodos: de junio-diciembre 2012 y de enero-mayo 2013.

En relación al periodo comprendido de enero-mayo 2013 los ingresos fueron de US\$15,465,323 y los gastos totales fueron de US\$10,573,087, obteniendo así una utilidad antes de impuesto de US\$4,892,236.

Mientras para el período junio-diciembre 2012, los ingresos fueron de US\$17,490,148 y los gastos de US\$14,733,768, obteniéndose así una utilidad antes de impuestos de US\$2,756,380.

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA
PUERTO DE ACAJUTLA
Estado de Rendimiento Económico
Valores Expresados en US\$

	1 ene al 31 may 2013	1 jun al 31 dic 2012
INGRESOS TOTALES	15,465,323	17,490,148
Servicios portuarios	13,602,875	15,843,668
Rentabilidad inversiones financieras	-	1,551
Arrendamientos	1,089,842	1,024,140
Transferencias corrientes recibidas	38,172	36,657
Rentabilidad de cuentas bancarias	7,156	21,789
Diferencias por tipo de cambio	201,303	116,266
Ingresos no de operación	525,975	446,076
GASTOS TOTALES	10,573,087	14,733,768
Gastos en personal	1,576,617	2,440,362
Gastos en bienes de consumo y servicios	5,608,207	7,208,707
Gastos en bienes capitalizables	4,275	19,114
Gastos financieros y otros	449,204	510,604
Gastos en transferencias otorgadas	1,824,082	2,540,175
Costos de ventas y cargos calculados	903,605	1,404,096
Diferencias por tipo de cambio	159,880	589,007
Gastos de actualizaciones y ajustes	47,217	21,702
UTILIDAD NETA ANTES DE IMPUESTO Y RETRIBUCIÓN FISCAL	4,892,236	2,756,380


Alberto Arene
Presidente




Sandra de Medrano
Contador General



PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA



GERENTE
PUERTO DE LA UNIÓN
CENTROAMERICANA

Ing. Milton Lacayo

(De izq. a der.)

Ing. Abelino Cruz
Ing. Carlos Cornejo
Don Mauricio Merino
Ing. Marcos Vásquez
Licda. Hazel Castrillo

Ausente Don Rolando Del Cid

(De der. a izq.)

Cap. Guillermo Jiménez
Teniente Miguel Pérez
Don Ricardo Chávez
Ing. Milton Lacayo

Ausente Ing. Amilto Orellana
Ausente Ing. Osman Montoya

Objetivos

Concesionar el Puerto de La Unión Centroamericana, a un operador que desarrolle el puerto, que coadyuve y genere la transformación productiva de la zona oriental del país.

Lineamientos estratégicos

Con su concesión y desarrollo exitoso se espera generar importantes impactos en la actividad portuaria nacional y regional, trayendo beneficios en la atracción de inversiones, en el desarrollo local de la zona oriental del país, en la generación de empleo y el impulso de sus zonas extraportuarias.

Principales logros

Antes de describir los avances alcanzados en el período, es necesario mencionar que al asumir el Gobierno el Presidente Mauricio Funes en junio del 2009 el puerto no estaba listo para operar ni para ser concesionado, por 5 razones fundamentales:

a) No se concluyó la Infraestructura: carecía de bodega para consolidación y desconsolidación de carga, taller de mantenimiento, estación de combustible, con la mayoría de sus patios sin pavimentar, con un canal de acceso con profundidad de diseño de -14 metros, azolvado por la falta de mantenimiento y tráfico de buques. Además, se introdujo un cambio de diseño de la profundidad del muelle de contenedores durante su construcción a un costo tan elevado que sacrificó los recursos destinados a la compra de las grúas de muelle tipo pórtico y los remolcadores

b) Falta de Equipamiento se recibió un puerto especializado pero sin estar dotado del equipo requerido para la operación como terminal de contenedores, tales como: remolcadores, grúas de muelle tipo pórtico, equipo de patio de contenedores y de apoyo como grúas RTG, cargadores frontales y spreaders

c) Ausencia de Estudios Fundamentales: 1. Estudios técnicos: análisis del canal de acceso, el plan de operación de pilotaje y remolcaje, la evaluación de obras civiles, superestructuras, equipo y operaciones, la evaluación ambiental y de impacto de cambio climático; 2. Estudios jurídicos que fortalecieran la futura ley, las bases de concesión y el futuro contrato, dándole seguridad jurídica y certidumbre a las empresas operadoras que participarían en el proceso de concesión. 3. Estudios sobre el canal de acceso, sus niveles de azolvamiento, y los costos de dragado y mantención del canal que deberán ser asumidos por el Estado. 4. Estudios sobre las proyecciones de demanda de tráfico y carga que determinan la viabilidad financiera del negocio

d) No se contaba con la Ley de Concesión: que permitiera –como se requiere constitucionalmente- estructurar y avanzar en el proceso de concesión hasta su conclusión

e) No se realizaron acciones claves tales como: servicios de aduana, certificación de Puerto Seguro, pliego tarifario y carta náutica, imprescindibles para la operación del puerto

Aún con esta situación, el Gobierno del Presidente Funes, dio lineamientos para poner en operación la terminal portuaria, lo que implicó -durante un año- crear las condiciones mínimas para operar, que culminaron en mayo de 2010. La gestión se centró en mejorar sus condiciones operativas y asegurar el mantenimiento adecuado de los equipos e infraestructura. Para ello, se adquirieron cinco grúas tipo RTG, un cargador frontal que se utiliza como apoyo para manejar contenedores llenos y un cargador frontal para el manejo de contenedores vacíos, así como otros equipos tales como rastras y montacargas, necesarios para la operación. Asimismo, se construyó una bodega de 1,700 metros cuadrados para la consolidación y desconsolidación de carga, así como una estación para suministrar combustible a los equipos portuarios.

En septiembre de 2011, la Asamblea Legislativa aprobó la Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito especializada en Contenedores, Fase I, del Puerto de La Unión Centroamericana en la que se establecen las condiciones para concesionarlo. El objetivo de la concesión es la contratación de un operador con la suficiente experiencia, conocimiento del mercado y capacidad para convertir al PLU en una puerta al mundo marítimo para el comercio internacional entre El Salvador, la región y el mundo.

Una vez aprobada la Ley, quedaba aún pendiente la realización de los estudios de proyección de demanda coordinados por la International Financial Corporation - IFC- del Banco Mundial así como el plan para promover internacionalmente el proceso de concesión.

Para cumplir estas tareas, durante el período junio 2012 a mayo 2013, CEPA continuó con la asesoría de la Corporación Financiera Internacional (IFC) del Banco Mundial, quien ha seguido brindando servicios de asesoría, consultoría y acompañamiento político-técnico, para la estructuración e implementación del modelo de gestión portuaria que mejor contribuirá al logro exitoso de la concesión del Puerto de La Unión. Para estos fines, dicha Corporación con el acompañamiento de las firmas Moffatt & Nichol y el Estudio Rosselló-Rusconi y Asociados, concluyeron los estudios económicos, legales y del canal de acceso para elaborar las bases de licitación y el contrato de concesión, contratándose a Nathan & Associates para realizar los estudios sobre las proyecciones de demanda del PLU.

Para promocionar el proceso de concesión, se realizaron tres giras promocionales de diálogo con el

mercado internacional de operadores y potenciales inversionistas en Estados Unidos, Panamá, Suramérica y Europa, comunicando y recolectando información para su posterior evaluación y elaboración final de las bases de licitación de la concesión.

Además, se realizó un proyecto de reforma a la Ley de Concesión del PLU, fase I; elaborándose las bases para la precalificación de empresas interesadas en la concesión del Puerto. Asimismo, se conformó equipo entre el JICA y CEPA, para determinar el nivel de dragado óptimo en el canal de acceso y se continuó gestión para adquirir equipos que potencien las operaciones portuarias (dragas, remolcadores, etc.)

Una vez cumplidos todos estos requisitos, la Junta Directiva de CEPA autorizó el mecanismo de la precalificación de empresas interesadas en participar en

Desempeño operativo

Para describir los avances del período del PLU es necesario diferenciar su desempeño en el segundo semestre del 2012 y el primer semestre del 2013, así como mostrar los datos estadísticos del año 2011 versus 2012.

En el segundo semestre de 2012, la gestión se centró en mejorar las condiciones operativas del Puerto para aumentar el volumen de tráfico y asegurar el mantenimiento adecuado y oportuno del equipo e infraestructura portuaria. También se actualizó y publicó la carta náutica, requisito importante para una navegación segura y se obtuvo Certificación como "Puerto Seguro", con base en lo establecido en el Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

En este sentido, se dio continuidad del servicio a las Líneas Navieras American President Line (APL) y Hamburg Sud, que operaban desde finales del 2011, movilizandando un total de 19,000 TEUs*, con la llegada de un buque de contenedores por semana. Asimismo, se atendió a cuatro buques graneleros, que movilizaron 37,600 toneladas métricas de fertilizante para la zona oriental del país.

Movimiento de carga

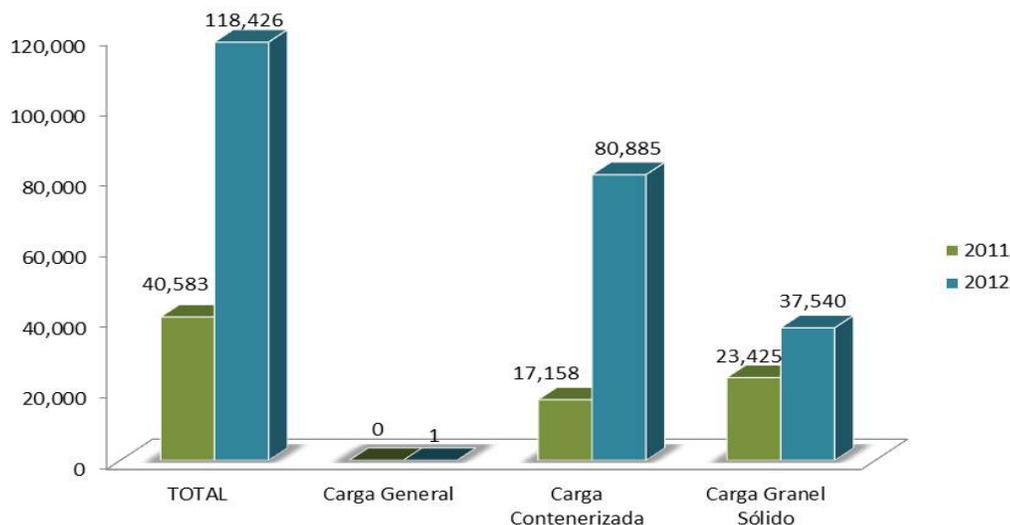
El movimiento de carga movilizado en el Puerto de La Unión durante los años 2011 y 2012, mostró una tendencia creciente, a pesar de que solo representaron iniciativas para mantener en actividad las instalaciones y evitar el deterioro de las mismas.

el proceso de concesión del PLU.

Los interesados deben tener capacidad financiera (capital de US\$40 millones) y experiencia técnica acreditada en el manejo mínimo de 600,000 TEUS anuales en los últimos tres años, y tienen que haber operado al menos un puerto con 300,000 TEUS anuales en los últimos tres años. Se abrirá el proceso en octubre de 2013.

En función de los resultados obtenidos, se definirán las bases definitivas así como los lapsos para la licitación. Posteriormente, de realizarse el proceso, se seleccionará a una empresa ganadora, que deberá inscribir la empresa domiciliada en El Salvador y firmar un contrato con CEPA, el cual deberá ser aprobado por la Honorable Asamblea Legislativa. Se espera entregar la operación en el primer semestre de 2014.

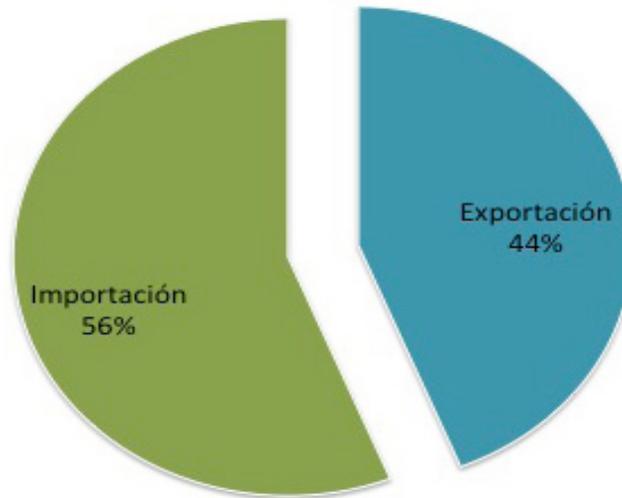
Movimiento de carga 2012



Gráficamente se aprecia que la carga atendida en el 2012, aumentó 77,843 Toneladas Métricas (T.M.) versus las 40,583 movilizadas durante el 2011. Este crecimiento se explica por el volumen de carga movilizada en contenedores, que representó un aumento de 63,726 T.M., con relación a los otros tipos de carga.

En términos de unidades de contenedores medidos en TEUs, el comportamiento en el año 2012 refleja valores similares, representando un 56% para la importación y un 44% para exportación. El total de TEU'S atendidos fue 18,398, de los cuales 10,317 fueron de importación y la diferencia 8,081 fue de exportación.

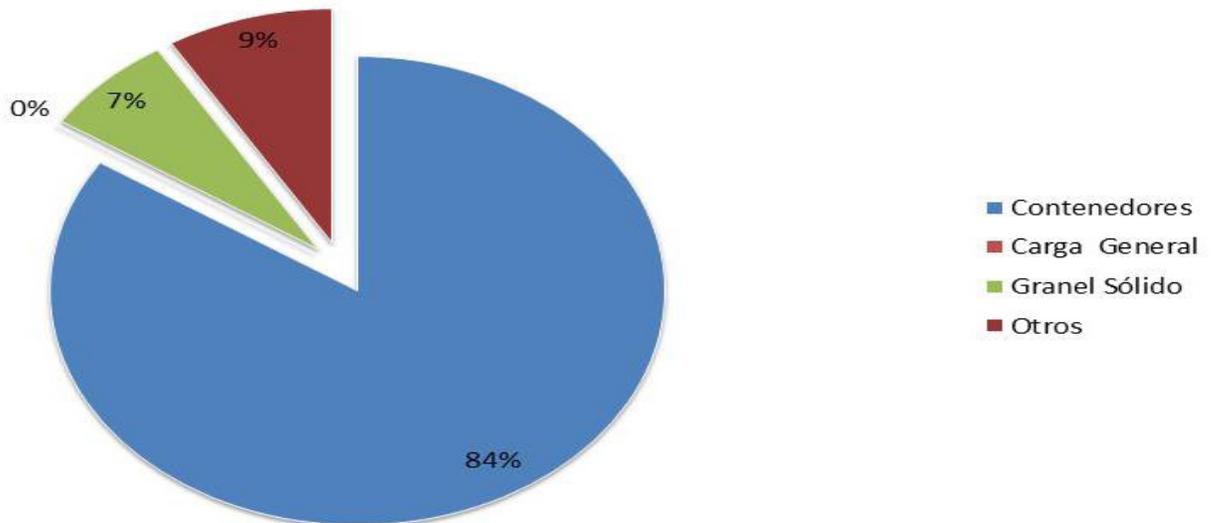
TEUs movilizados 2012



Tipo de carga

El Puerto de La Unión, habiendo sido concebido como una terminal para el manejo de contenedores, ha dispuesto facilidades para el manejo de otros tipos de carga. El movimiento de buques atendidos en el segundo semestre del 2012, es reflejo de ello. En orden porcentual, de mayor a menor, los buques portacontenedores representaron el 84%; los que transportan otros tipos de carga, el 9%, y los buques de gráneles sólidos un 7%. Por tanto, de los 57 buques atendidos en dicho año, 48 eran portacontenedores.

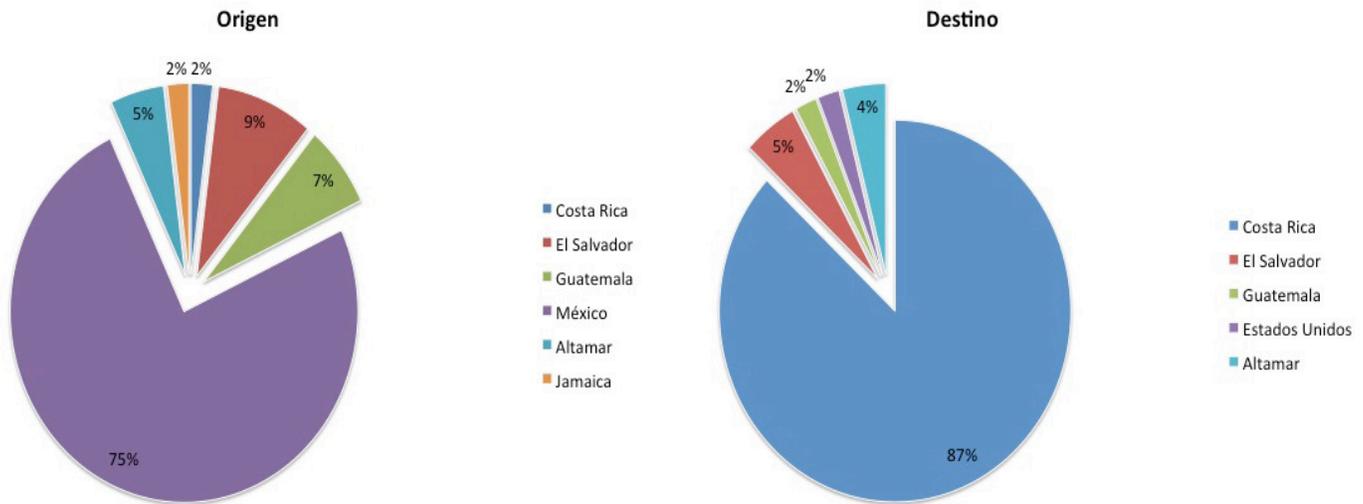
Movimiento de buques 2012



Procedencia y destino de buques

El cuadro siguiente, detalla los países de procedencia y destino que recibió el PLU en el 2012, así como también el número de buques que realizaron traslados de cargas entre los puertos nacionales.

En ese sentido, el mayor número de buques que llegaron al Puerto de La Unión venían desde México (43 buques, que representó un 75% de 57 totales atendidos) y los buques que zarparon iban con destino a Costa Rica (50 buques que representó un 88% de 57 atendidos).



A finales de diciembre de 2012, se interrumpió el servicio que se brindaba a las Líneas Navieras American President Line (APL) y Hamburg Süd, ya que éstas cambiaron su estrategia comercial.

Sin embargo, ello no significó el abandono de las instalaciones del Puerto. Por el contrario, en el primer semestre del 2013, la gestión se centró en mantener las condiciones operativas del Puerto. Se organizaron operaciones de rastreado sobre el lecho marino del Canal Interno, se laboró con el personal mínimo necesario, de acuerdo a las operaciones y nivel de mantenimiento requerido, se estableció un programa de mantenimiento de equipos portuarios programado, el cual es realizado a través de empresas contratadas, se iniciaron gestiones para la adquisición de equipos portuarios (dragas, remolcadores, lancha batimétrica y su equipo, entre otros), para potenciar las operaciones portuarias y hacer más atractivo el puerto.

Asimismo, de enero a mayo se atendieron cuatro buques graneleros con 24,775.70 TM de fertilizantes, según se detalla a continuación:

Buques atendidos

Null	Buque	Fecha de atraque	Toneladas Metricas (TM)
620131	Trasher	06/02/2013	3,310.08
620132	Geraldine Manx	18/02/2013	8,396.36
620133	Pretty Sight	26/03/2013	10,319.11
620134	African Kite	17/04/2013	2,750.15
Total TM			24,775.70

Además:

- Se licitó, adjudicó y elaboró el estudio costo/beneficio sobre la Concesión del Puerto con la asesoría y asistencia técnica de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
- Se informó, explicó, discutió y se acercaron posiciones con las empresas navieras y transportistas, FUSADES, la Asociación de la Empresa Privada (ANEP), el Consejo para el Crecimiento, Aduanas, y con los sindicatos del Puerto de Acajutla, lo relativo a la ruta hacia la concesión del Puerto, la especialización portuaria, las reformas a la Ley de Concesión, y el proceso de precalificación de las empresas interesadas en participar en el proceso de concesión
- Se continuó con los estudios de batimetría y análisis del azolvamiento del Canal de Acceso de las empresas realizados por TOPONORT de España y ECOH de Japón con la cooperación de JICA
- Se acordó con la empresa NIPPON KOEI del Japón la reubicación de las boyas para asegurar la ruta óptima de navegación marítima
- Se identificaron los requerimientos de inversión en equipo para viabilizar la concesión y las responsabilidades de CEPA, después de concesionar el Puerto
- Se elaboraron las bases de precalificación y se prepararon las condiciones para iniciar el proceso de precalificación de las empresas interesadas en participar en la concesión del Puerto de la Unión Centroamericana
- Se elaboraron versiones preliminares de las bases de licitación y el modelo de contrato para la concesión.

Proyecciones junio 2013 - mayo 2014

En torno al Puerto de La Unión Centroamericana los hitos por ejecutar son los siguientes:

1. Lanzar la pre-calificación de empresas interesadas en la Concesión en julio 2013
2. Apertura y selección de empresas interesadas
3. Aprobar bases finales de la licitación y el modelo de contrato para la concesión
4. Apertura del proceso de licitación en función de los resultados obtenidos en la precalificación
5. Finalizar el estudio del nivel de dragado óptimo del Puerto con la cooperación de la empresa ECOH CORPORATION
6. Seleccionar empresa ganadora
7. Registrar empresa domiciliaria
8. Presentar contrato para la aprobación de la Honorable Asamblea Legislativa
9. Comprar remolcadores y draga; reubicar boyas para la obtención de certificación que permitirá el tráfico más seguro de barcos
10. Poner en marcha el Ferry entre Nicaragua y El Salvador destinado a impulsar el transporte de corta distancia
11. Entregar la operación de la terminal de contenedores en el primer semestre del 2014.

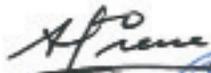
Situación Financiera

En este apartado, se presenta la situación financiera del Puerto de La Unión Centroamericana (PLU), al 31 de diciembre 2012 y al 31 de mayo 2013.

Al 31 de mayo 2013, el PLU cuenta con activos totales por un monto de US\$291,705,971, mientras que al cierre del ejercicio 2012 era de US\$294,396,589

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA
PUERTO DE LA UNIÓN
Estado de Situación Financiera
Valores Expresados en US\$

RECURSOS	1 de Ene 2013 al 31 de may 2013	31 may 2012 al 31 de dic 2012
Fondos	298,615	349,970
Disponibilidades	210,924	263,191
Anticipo de fondos	1,942	37,335
Deudores monetarios	85,748	49,444
Inversiones financieras	242,633	13,754
Deudores financieros	36,174	-
Inversiones intangibles	206,459	13,754
Inversiones en existencia	1,106,523	1,027,114
Inversiones en bienes de uso	289,858,200	292,805,751
Inversiones en proyectos y programas	200,000	200,000
Total recursos	291,705,971	294,396,589
OBLIGACIONES		
Deuda corriente	77,433,978	72,196,892
Financiamiento de terceros	92,041,661	109,514,443
Patrimonio estatal	112,685,254	112,712,701
Resultado del ejercicio a la fecha (antes de impuesto)	9,545,079	(27,448)
Total obligaciones	291,705,971	294,396,589


Alberto Arene
Presidente




Sandra de Medrano
Contador General



Resultados del Período

Los Estados de Rendimiento Económico que se presentan a continuación reflejan los ingresos y gastos acumulados en dos períodos: de junio-diciembre 2012 y de enero-mayo 2013.

En relación al período comprendido de enero-mayo 2013 los ingresos fueron de US\$14,781,253 y los gastos totales fueron de US\$5,236,175, obteniendo así una utilidad antes de impuesto de US\$9,545,079.

Mientras para el período junio-diciembre 2012, los ingresos fueron de US\$13,415,783 y los gastos de US\$11,467,297, obteniéndose así una utilidad antes de impuestos de US\$1,948,486.

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA
PUERTO DE LA UNIÓN
Estado de Rendimiento Económico
Valores Expresados en US\$

	1 ene al 31 may 2013	1 jun al 31 dic 2012
INGRESOS TOTALES	14,781,253	13,415,783
Servicios portuarios	169,543	1,051,579
Arrendamientos	4,627	10,232
Transferencias corrientes recibidas	18,191	132,642
Diferencias por tipo de cambio	14,539,214	12,221,329
Ingresos no de operación	49,678	-
GASTOS TOTALES	5,236,175	11,467,297
Gastos en personal	335,104	539,667
Gastos en bienes de consumo y servicios	609,090	1,083,091
Gastos en bienes capitalizables	715	16,239
Gastos financieros y otros	1,309,051	2,278,801
Gastos en transferencias otorgadas	10,100	81,045
Costos de ventas y cargos calculados	2,971,432	4,064,489
Diferencias por tipo de cambio	-	3,324,061
Gastos de actualizaciones y ajustes	682	79,905
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y RETRIBUCION FISCAL	9,545,079	1,948,486


Alberto Arene
Presidente




Sandra de Medrano
Contador General



FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR



GERENTE
FERROCARRILES NACIONALES
DE EL SALVADOR (FENADESAL)

Ing. Mauricio Castro

(De izq. a der.)

Ing. Julio Pineda
Doña Antonia Garay
Ing. Mauricio Castro
Lic. Geovany Polanco
Ing. Raúl Reyes

Objetivos

Desarrollar un nuevo sistema ferroviario nacional con una visión regional que incorpore a las comunidades aledañas a la línea férrea y al sector privado en el desarrollo, operación y explotación del negocio de transporte ferroviario, aprovechando el marco legal establecido en la Ley de Asocios Público-Privados (APP).

Lineamientos estratégicos

Impulsar un nuevo sistema ferroviario nacional alineado con la nueva visión estratégica de CEPA e integrado con el futuro sistema logístico multimodal nacional y regional.

Principales logros

Luego del abandono causado por la falta de inversión en infraestructura y equipos a que se vio sometido el sistema ferroviario nacional en el último medio siglo, de junio 2012 a mayo 2013 se dieron los primeros pasos para el diagnóstico y diseño de la propuesta, como parte del nuevo enfoque de transporte multimodal en El Salvador. En este proyecto, se prevé la construcción de un sistema ferroviario con enfoque regional que preste servicio de pasajeros y de carga.

Mientras se avanza en la identificación de su viabilidad financiera, FENADESAL, ha realizado las acciones siguientes:

- Cerró la operación de la ruta Apopa-San Salvador, por razones de seguridad
- Desarrolló Propuesta para obtención de recursos a través del levantamiento y venta de rieles con la participación de las comunidades
- Diseñó propuesta para el desarrollo del nuevo sistema ferroviario nacional, como parte del nuevo enfoque de transporte multimodal en El Salvador, con dos trenes, uno para los usuarios de carga y otro para pasajeros
- Coordinó con el Viceministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos, el Instituto para la Legalización de la Propiedad y la Comisión de Obras Públicas de la Asamblea Legislativa, para instalar mesas de diálogo y asegurar una comunicación constructiva con los habitantes de la línea férrea, quienes son vistos como socios estratégicos dentro del nuevo sistema ferroviario nacional
- Lanzó públicamente la propuesta y la incorporó dentro de los planes estratégicos de CEPA
- Firmó convenio con la empresa española TRAMRAIL para intercambiar información valiosa para los estudios de factibilidad del nuevo sistema ferroviario nacional.
- Creó el Departamento de Desarrollo de las Comunidades como parte de la estructura organizativa de FENADESAL, con el propósito de mejorar las relaciones existentes entre las comunidades de la vía férrea y la institución
- Otorgó permisos para la instalación de servicios básicos de agua y luz, a 6,371 familias que habitan en los derechos de vía para mejorar su calidad de vida
- Diseñó Modelo de Gestión Transitorio para la administración y protección de los bienes
- Estableció una adecuada comunicación y coordinación con instituciones públicas y privadas vinculadas al sector de transporte, que tienen una importante injerencia en los proyectos ferroviarios futuros o que desean participar en las inversiones
- Identificó los recursos propios para comprar tierras para potenciales nuevas rutas
- Identificó el lugar para desarrollar un plan piloto del tren de cercanías, que incluye soluciones habitacionales dignas para los habitantes de la línea férrea
- Identificó 15,000 lotes de terrenos en tramos de la línea férrea que no forman parte del proyecto ferroviario
- Aprobó un primer incremento de tarifas de arrendamientos en un 14% en inmuebles de FENADESAL como paso previo a crear una política comercial
- Identificó nuevas áreas de desafectación para ser entregadas a las instituciones encargadas del Gobierno Central
- Elaboró propuesta de solicitud de préstamo al BCIE, BID u otros para desarrollar Plan Maestro
- Inició y avanzó en el registro de los inmuebles a favor de CEPA.

Desempeño operativo

Actualmente, FENADESAL no ejecuta operaciones de transporte. Está abocada en el diseño del proyecto para impulsar el nuevo sistema ferroviario nacional, concebido con una visión de país y colaborando en la solución del problema socio-habitacional de las familias asentadas en los derechos de la vía férrea.

Proyecciones junio 2013 - mayo 2014

1. Gestionar aprobación del proyecto piloto para reubicación de las comunidades asentadas en las líneas ferroviarias
2. Elaborar propuesta para construir el Museo del Sistema Ferroviario Nacional
3. Aprobar e implementar diseño de la política comercial para crear nuevos ingresos por la venta de rieles, repuestos y alquiler de vallas y estaciones
4. Implementar la política comercial para generar nuevos ingresos y gestionar su aprobación por parte de la Junta Directiva de CEPA para invertir los ingresos identificados para contratación de estudios de factibilidad, plan maestro y compra de tierras para los trazos del nuevo sistema ferroviario nacional, que haga posible la posterior estructuración de un APP para su gestión y operación
5. Inscribir los inmuebles de la línea férrea a nombre de CEPA
6. Gestionar asistencia técnica económica no reembolsable con organismos financieros internacionales, para los estudios de factibilidad del tren de cercanías Santa Ana-Aeropuerto y del Plan Maestro Ferroviario a nivel Centroamericano
7. Dar a conocer resultados de estudio de factibilidad del Tren de Cercanías, mostrando en maqueta la ruta 1 "San Salvador-Sitio del Niño"
8. Inauguración de un proyecto piloto en el área de Nejapa, como muestra de la coexistencia entre el servicio del ferrocarril y el desarrollo de comunidades con viviendas dignas y generación de empleos e ingresos, con apoyo de ONU-HABITAT
9. Ejecutar plan de desafectación y entregar 15,000 lotes de terrenos a las comunidades
10. Ejecutar levantamiento de rieles con las comunidades

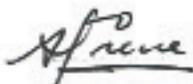
Situación Financiera

En este apartado, se presenta la situación financiera de los Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL), al 31 de diciembre 2012 y al 31 de mayo 2013.

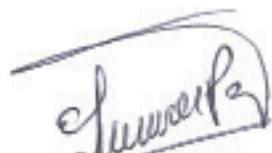
Al 31 de mayo 2013, FENADESAL cuenta con activos totales por un monto de US\$3,443,984, mientras que al cierre del ejercicio 2012 era de US\$3,550,242.

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA
FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR
Estado de Situación Financiera
Valores Expresados en US\$

RECURSOS	Al 31 de mayo 2013	Al 31 diciembre 2012
Fondos	231,650	214,799
Disponibilidades	197,883	171,452
Anticipo de fondos	19,640	18,974
Deudores monetarios	14,127	24,373
Inversiones financieras	828,493	837,201
Inversiones temporales	685,000	685,000
Deudores financieros	141,964	152,201
Inversiones intangibles	1,528	-
Inversiones en existencia	515,753	526,028
Inversiones en bienes de uso	1,868,088	1,972,214
Total recursos	3,443,984	3,550,242
OBLIGACIONES		
Deuda corriente	67,677	116,743
Financiamiento de terceros	32,241	-
Patrimonio estatal	3,433,499	3,737,199
Resultado del ejercicio a la fecha (antes de impuesto)	(89,433)	(303,700)
Total obligaciones	3,443,984	3,550,242


Alberto Arene
Presidente




Elizabeth Romero de Paz
Contador FENADESAL



Resultados del Período

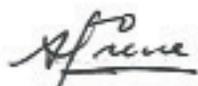
En los Estados de Rendimiento Económico que se presentan a continuación reflejan los ingresos y gastos acumulados en dos períodos: de junio-diciembre 2012 y de enero-mayo 2013.

En relación al período comprendido de enero-mayo 2013 los ingresos fueron de US\$322,230 y los gastos totales fueron de \$411,663, obteniendo así una pérdida de US\$89,433.

Mientras para el período junio-diciembre 2012, los ingresos fueron de US\$536,135 y los gastos de US\$748,338, obteniéndose así una pérdida de US\$212,203.

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA
FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR
Estado de Rendimiento Económico
Valores Expresados en US\$

	1 ene al 31 may 2013	1 jun al 31 dic 2012
INGRESOS TOTALES	322,230	536,135
Servicios ferroviarios	2,206	6,729
Rentabilidad inversiones financieras	8,891	8,151
Arrendamientos	140,445	196,522
Transferencias corrientes recibidas	167,365	234,315
Rentabilidad de cuentas bancarias	459	923
Ingresos no de operación	2,864	89,496
GASTOS TOTALES	411,663	748,338
Gastos en personal	195,154	411,283
Gastos en bienes de consumo y servicios	102,962	173,764
Gastos en bienes capitalizables	730	1,914
Gastos financieros y otros	6,111	8,561
Costos de ventas y cargos calculados	106,219	147,210
Gastos de actualizaciones y ajustes	487	5,605
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	(89,433)	(212,203)


Alberto Arene
Presidente




Elizabeth Romero de Paz
Contador FENADESAL



LAS ZONAS EXTRAPORTUARIAS Y EL IMPULSO DE NUEVOS POLOS DE DESARROLLO



En la Estrategia de Transformación de CEPA se incluyó esta línea de trabajo por tres razones fundamentales:

1. Misión y Visión de CEPA: su visión y misión como institución autónoma la faculta para generar nuevos polos de desarrollo a través de la planificación y administración de la infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria, articulando iniciativas con entes públicos y privados.

Esta potestad coincide con la constatación de que como país estructuralmente nos encontramos frente al agotamiento del modelo de gestión económica que prevaleció en El Salvador en las dos décadas de la post-guerra (1992-2011) sustentado en la economía de la migración y las remesas familiares provenientes del exterior. Sumado a ello, a nivel internacional nos encontramos con un entorno de fragilidad de la economía global -que todavía no logra recuperarse de las crisis financiera y económica internacional- impactando en el comportamiento económico interno nacional. Este lento crecimiento y una ajustada situación fiscal -entre otros factores- hacen que el país esté rezagado en términos de competitividad y productividad, en relación con otros países de Centroamérica.

Por ello, la conjunción del agotamiento del modelo de crecimiento y las tasas moderadas de crecimiento previsto tanto a nivel nacional como internacional (por el orden del 2% al 4%) confirman que el crecimiento esperado para los próximos años no será suficiente para desatar una dinámica generadora de riqueza y empleo que requieren los salvadoreños para impactar positivamente en la calidad de vida de manera sostenible.

2. Forma parte de las apuestas estratégicas previstas en el Plan Quinquenal de Desarrollo: consciente de esta realidad, el Gobierno Nacional incluyó en el Plan Quinquenal de Desarrollo la propuesta de convertir a El Salvador en una Plataforma Regional de Servicios Logísticos. Para coadyuvar al logro de este objetivo, ha venido tomando una serie de incentivos y reformas legales orientadas a crear un clima más favorable para atraer las inversiones y propiciar la generación de empleos necesarios para impulsar el desarrollo del país. Estas iniciativas incluyen un conjunto de acciones destinadas a generar un marco de mayor certidumbre y agilidad en los trámites para atraer inversiones que apuesten por el desarrollo del país. Se destaca, en particular, la aprobación de la Ley de Servicios Internacionales y la Ley de Zonas Francas. Más reciente-

mente, la Secretaría Técnica, lanzó el llamado NUEVO CICLO para el desarrollo, la inversión y el empleo, identificando como áreas prioritarias los servicios logísticos, los servicios en aeronáutica y los servicios portuarios.

Como fortalezas adicionales para avanzar en esta apuesta, El Salvador cuenta con factores de importancia geoestratégica como: la proximidad a mercados globales de alto consumo, la cercanía al Canal de Panamá, una amplia apertura comercial, variados incentivos a la re-exportación, uno de los aeropuertos más importantes en la región, una terminal de contenedores por concesionar así como un recurso humano, motivado y de calidad. Además, ha instalado un espacio interinstitucional liderado por el MOP para diseñar la política de Estado e impulsar el clúster de infraestructura y logística, que permita mejorar la competitividad a nivel nacional y regional. Todo ello, teniendo como contexto favorable la firma del Asocio Público- Privado con los Estados Unidos y la potencial firma del Fomilenio II. Finalmente, destacamos la reanudación de los contactos oficiales entre Honduras, Nicaragua y El Salvador para formular una estrategia de desarrollo del Golfo de Fonseca y de sus zonas de influencia.

3. Necesidad de responder a la importancia creciente que ha venido adquiriendo la consolidación de los nodos de transporte, infraestructura logística y de valor agregado, como soporte para impulsar el desarrollo económico-social, a partir de la modernización de la infraestructura y la logística que permita avanzar hacia un modelo de desarrollo más productivo, que inserte al país de manera más inteligente a las tendencias globales a nivel mundial. Según la CEPAL, “la infraestructura juega un rol central en el desarrollo de los países, tanto en el ámbito económico como en el social. La relación positiva entre infraestructura y crecimiento económico ha sido ampliamente analizada y difundida, encontrándose que ante una cierta mejora en la provisión de infraestructura es esperable encontrar avances en la economía, producto de una mejor conectividad, reducción de los costos de transporte y mejorías en la cadena logística en general.”¹ De hecho, El Salvador tiene una fortaleza en este sector, ya que se encuentra en 6ta posición a nivel latinoamericano en el pilar de infraestructura.

Vistas en su conjunto, estas tres líneas de trabajo –debidamente articuladas- tienen en sí la potencialidad para desatar una dinámica virtuosa que permita superar el modelo sustentado en la economía de la migración y remesas familiares provenientes del exte-

rior, a partir de una nueva dinámica de atracción de nuevas inversiones y empresas manufactureras, industriales y de alta tecnología, con el potencial de sentar las bases de la nueva economía de El Salvador del Siglo XXI.

Por estas razones, consideramos que se están dando las condiciones externas e internas para que CEPA asuma el compromiso de contribuir a generar la base de ese nuevo modelo de crecimiento, a partir de una nueva estrategia de transformación, la optimización de sus activos estratégicos y la implementación de las iniciativas público-privadas generadoras de nuevos polos de desarrollo.

SUB UTILIZACIÓN DE LOS ACTIVOS ESTRATÉGICOS DE CEPA Y SUS EMPRESAS:

A pesar de estas fortalezas, CEPA ha constatado el desaprovechamiento generalizado de sus activos estratégicos a nivel del nodo de transporte (que incluye los servicios portuarios, aeroportuarios y ferroviarios), ya que dispone de grandes extensiones de terreno y áreas aptas para brindar valor agregado, aún sin desarrollar. Además, no se había desarrollado la visión ni la estrategia para articular estos nodos de transporte e infraestructura con el nodo logístico y los servicios de valor agregado, enfoque necesario para impulsar los nuevos polos de desarrollo y contribuir a desatar una onda multiplicadora de inversiones, empleos y desarrollo nacional y regional. Tampoco se desarrolló una propuesta de desarrollo después del acuerdo firmado en el año 2007 entre Honduras, Nicaragua y El Salvador, que tenía como objetivo impulsar un desarrollo conjunto del Golfo de Fonseca como zona de paz, desarrollo sostenible y seguridad.

De allí que, desde el inicio de la gestión del presidente Arene, se asumió el compromiso de retomar el rol planificador y dinamizador del este sector, impulsando el proceso de transformación de CEPA, la modernización, rehabilitación y optimización de sus empresas así como el reimpulso de sus zonas extra portuarias y zonas de expansión económica para generar nuevos polos de desarrollo.

Para contribuir en la concreción de esta apuesta, CEPA cuenta con activos estratégicos en las zonas extraportuarias. En este sentido, el AIES dispone de 240 manzanas de terreno extraportuario, de las cuales 70 están reservadas para el desarrollo de hoteles, centro de convenciones, zona de reserva forestal, desarrollo inmobiliario y de oficinas. Las 170 restantes están reservadas para la futura expansión de zonas de desarrollo

¹ Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe-CEPAL.

logístico, aeronáutico y para una nueva terminal de carga. Por su parte, el Puerto de la Unión –PLU- cuenta con 160 manzanas y el Puerto de Acajutla –PA- con 73 manzanas para desarrollar centros logísticos y de servicios internacionales.

Para desarrollar este nuevo enfoque y potenciar sus activos estratégicos, en el 2012 CEPA contrató una consultoría especializada para determinar la vocación de las zonas extraportuarias, como base para el impulso de los nuevos polos de desarrollo económico. En dicho estudio, se identificaron las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas del AIES, del Puerto de Acajutla y del PLU, se identificaron hojas de ruta, con conclusiones y recomendaciones para cada una de las empresas. Asimismo, se identificaron los posibles proyectos que se podrían realizar en el Golfo de Fonseca y su entorno para lograr un mayor provecho de un Puerto Libre de la Unión Centroamericana, potenciando una zona de expansión económica y un polo de desarrollo.

Además, CEPA ha participado en las mesas técnicas nacionales que Cancillería reactivó desde la firma del acuerdo de Managua denominado “Golfo de Fonseca, una Zona de Paz, Desarrollo Sostenible y Seguridad.”

En concordancia con esta estrategia, la Agencia para la Promoción de Exportaciones de El Salvador (PROESA), está impulsando y promocionando a El Salvador como Clúster Aeronáutico. Dicho sector se ha destacado por ser altamente estratégico (por la proximidad a los operadores internacionales), mostrar una alta calidad en sus operaciones (basada en los costos competitivos de su mano de obra, una rápida curva de aprendizaje y una reconocida disciplina en el trabajo) y por ser un sector dinamizador del empleo (siendo capaz de generar 2.400 empleos en Mantenimiento Reparación y Operación - MRO - en los últimos 5 años, de 3,500 empleos en transporte aéreo, aeropuerto y actividades de formación).

Asimismo, en coordinación con otros Ministerios e Instituciones del Sector Público, se invitó a una empresa estadounidense de alta tecnología radicada en Silicon Valley (San José, California) a explorar la instalación de una planta para la fabricación de redes sensoriales de iluminación (RSI) en la zona extraportuaria del AIES, que permitiría la reducción del consumo y los costos nacionales de energía, generaría nuevos empleos y atraería a nuevos inversionistas, así como la empresa interesada en instalar una fábrica de helicópteros en dichas zonas.

Con estas actividades, CEPA ha retomado su rol planificador y dinamizador del sector, formulando propuestas de desarrollo que toman en cuenta la participación tripartita de países vecinos en el 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, todo ello con el objeto de encontrar fórmulas de complementación y cooperación.

Con esta nueva dinámica, CEPA se prepara para coadyuvar al impulso de las grandes transformaciones de las próximas décadas, con una nueva visión de su infraestructura portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y logística para fortalecer la conectividad nacional y regional. Junto con el impulso de los nuevos polos de desarrollo esta estrategia será la base para desatar una onda multiplicadora y expansiva de inversiones, crecimiento y oportunidades que permitirá convertir a El Salvador en una Plataforma Regional de Logística de Servicios, que inserte al país y a la sub-región de una manera más competitiva e inteligente en el complejo mundo global del siglo XXI.



CAPÍTULO V

CONSTRUYENDO EL FUTURO: CEPA VISIÓN 2020

A fin de que estas transformaciones propuestas sean sostenibles y capaces de contribuir a la creación de una plataforma logística multimodal de carácter regional, en este capítulo se expone un primer esbozo de la visión al año 2020 para CEPA, sus empresas y sus zonas extraportuarias, que impactarán a los municipios y comunidades aledañas.

Oficina Central

Habrá cumplido su Plan Estratégico y reestructurado su estructura organizativa, administrativa, comercial y financiera, con los procesos y las competencias humanas y tecnológicas adecuadas para responder a su nueva visión y modelo de gestión. Habrá mejorado sus condiciones de trabajo y los ingresos para su personal, que favorecerá un clima laboral altamente productivo y colaborativo y la convertirá en una de las mejores empleadoras del país. Asimismo, se habrá convertido en una organización inteligente que identifica tendencias a nivel global y anticipa las demandas de sus clientes, lo que le habrá permitido suscribir convenios con operadores logísticos de clase mundial para materializar inversiones, ampliar mercados y negocios.

En su rol planificador del sector logístico, CEPA – en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y PROESA- será una empresa desarrolladora y promotora de nuevos negocios y de servicios integrados de valor agregado, a través de una plataforma logística multimodal construida en torno a las zonas extraportuarias de sus puertos, aeropuertos y sistema ferroviario. Asimismo, se habrá especializado en administrar concesiones, socios público-privados y otras formas innovadoras de gestión. Con esta nueva dinámica económica, CEPA habrá contribuido a atraer nuevas inversiones y empresas manufactureras y de alta tecnología, impulsando el desarrollo industrial del país y favoreciendo su inserción competitiva a los mercados internacionales. Se habrá desarrollado así un sistema logístico integrado, sustentable y moderno, incorporado al impulso del desarrollo local impulsado a partir de las empresas de CEPA y sus zonas extraportuarias.

Esta nueva visión busca responder a los requerimientos económicos y

comerciales mundiales que predominan en la actualidad y que habrán de influenciar a todo el planeta, a partir del protagonismo y crecimiento sostenido de los países del Sudeste Asiático, en particular de China, Corea, Malasia, Singapur y Japón, que se proyectan como las potencias económicas y comerciales dominantes del Siglo XXI.

Esta tendencia es irreversible y la calidad de la respuesta de El Salvador y Centroamérica ante estas realidades determinará la calidad de su inserción internacional. Esta potencialidad –sustentada en el volumen de comercio y servicios proyectado en el istmo- ha generado importantes iniciativas de países de la región que demandan salidas colaborativas e integracionistas más que competitivas y aislacionistas.

Simultáneamente a este esfuerzo de posicionamiento externo, a nivel interno CEPA desarrolló una política de gestión ambiental y eficiencia energética, consciente de su responsabilidad social y del potencial energético de sus empresas y zonas extraportuarias, ajustándose a las regulaciones públicas nacionales e internacionales en esta materia así como a las tendencias mundiales que apuntan hacia un nuevo modelo productivo sostenible, sustentable y autosuficiente. Para ello, creó una empresa de producción y venta de energía limpia (CEPA-ENERGIA) encargada de asegurar la provisión continua y a precios competitivos para abaratar los costos de sus empresas y proveer del flujo energético a puertos, aeropuertos, sistema ferroviario, zonas extraportuarias y a los municipios y poblaciones aledañas.

Gracias a la acción efectiva de CEPA-ENERGIA, y a la implementación de programas de ahorro y eficiencia energética en sus empresas, se habrán actualizado los patrones de consumo, producción e inversión, tomando en cuenta nuevos parámetros tales como: uso de energía limpia, utilización de nuevos materiales eficientes y sostenibles, instalación de sistemas de iluminación inteligentes y ahorradores de energía, así como el tratamiento y uso productivo de desechos. Todo ello, sustentado en un nuevo comportamiento humano amigable con el medio ambiente –tanto en sus instalaciones como en las zonas y poblaciones aledañas- que maximizó la eficiencia y la competitividad en las empresas de CEPA.

Esta política habrá tenido impactos positivos en la adopción de modelos de gestión acordes con la nueva visión, en el uso de nuevos, tecnologías y equipos utilizados para la construcción, producción e inversión en sus empresas, en mejores condiciones de trabajo

de salud, en la reducción de emisiones perjudiciales a las personas y al medio ambiente. Esta política se habrá traducido en importantes ahorros de energía superiores al 70%. Hacia el año 2018 será carbono neutral y habrá sido certificada con el sello LEED.

En los municipios y comunidades aledañas a sus puertos, aeropuertos y sistema ferroviario, se impulsará el aprovechamiento de los desechos orgánicos, la eficiencia en el uso de aguas lluvias, el tratamiento de aguas residuales en condiciones óptimas; la generación propia de energía con biodigestores, la transformación de desechos a combustibles sintéticos, el reciclaje del aceite usado así como el uso de energías solares y eólicas, reduciendo los riesgos a todos los niveles y beneficiado a las comunidades donde operan.

En su conjunto, CEPA en el 2020 será reflejo de un nuevo paradigma de gestión pública que –salvaguardando los supremos intereses del Estado– promueve, facilita y regula la iniciativa privada y social en beneficio de toda la población salvadoreña. Con esta nueva visión, se habrá transformado en una de las instituciones-empresas más modernas, eficientes y rentables de El Salvador, que habrá contribuido significativamente a desatar la creación de riqueza y de oportunidades de mejores empleos e ingresos para los salvadoreños.

El Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES).

Será un aeropuerto moderno, agradable y competitivo, con un modelo de gestión que capitalizará al máximo las capacidades y sinergias entre el Estado y el sector privado, que le habrá permitido incrementar sus ganancias netas, conservando su categoría como uno de los aeropuertos más seguros de Latinoamérica y transformado en un aeropuerto verde. Cuenta con variados servicios para pasajeros y usuarios, organizados bajo el concepto de centro comercial –shopping mall-, con nuevos y mejores locales comerciales, tiendas libres, plazas de comida, etc. Ha mejorado las condiciones de trabajo e ingresos de su personal y generado decenas de miles de nuevos y mejores empleos.

Esta potencialidad –sustentada en el volumen de comercio y servicios proyectada para la región– ha generado importantes iniciativas de los países del istmo centroamericano. Como tendencia es irreversible y la calidad de la respuesta de El Salvador y Centroamérica ante estas realidades determinará las características y la calidad de su inserción internacional.

El Aeropuerto Internacional de Ilopongo (AIO)

CEPA desarrolló todas sus potencialidades para revalorizarlo y concesionarlo en las mejores condiciones a un socio público-privado, que le ha permitido atender todas sus áreas estratégicas: las Escuelas de Aviación, la aviación corporativa, los vuelos comerciales nacionales y los vuelos regionales complementarios al AIES. Así, la movilización rápida desde la capital al interior del país estará facilitada gracias a los servicios de aerotaxi con base en AIO. Además, complementará la base para las operaciones de servicios de carga de alta velocidad demandadas por las empresas del cinturón industrial metropolitano.

Los Servicios de Apoyo a la Navegación Aérea (SNA)

Funcionará como una organización efectiva, que incluye los servicios de tránsito aéreo, información aeronáutica, servicios de meteorología, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas, despacho y control de vuelos, y demás servicios de navegación aérea. Dispone del personal, la infraestructura y los equipos requeridos, que habrá permitido mejorar notablemente la calidad del servicio.

Con esta transformación, CEPA se habrá convertido en líder de la región, con una nueva visión integral que incluye todos los componentes de la gestión de tránsito aéreo-ATM, tales como: las operaciones de usuarios del espacio aéreo, el equilibrio entre capacidad/demanda, la gestión de conflictos, la provisión de servicios de gestión del tránsito aéreo, la sincronización del tránsito, las operaciones de aeródromo y organización y gestión del espacio aéreo, lo que requirió la actualización de sistemas y tecnologías de acuerdo a las necesidades operativas.

Esta planificación exigió mejorar la seguridad operacional e implementar los sistemas de calidad para cumplir con las necesidades de la industria aeronáutica, en el marco de la normativa internacional establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y con el apoyo de entidades como OACI, CANSO, FAA, Autoridades Aeronáuticas, COCESNA, Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, compañías aéreas, usuarios y con el valioso aporte del valioso recurso humano con el que cuenta la Institución.

El Puerto de Acajutla (PA)

Se habrá consolidado, reconvertido y diversificado sus operaciones, conservando su vocación multipropósi-

to, aunque especializado en carga de granel líquida y sólida. Seguirá siendo una empresa rentable, que habrá logrado mantener su nivel de operaciones ante las variaciones generadas por el Puerto de la Unión y Puerto Querzal, en Guatemala, gracias a la optimización de sus operaciones y la incorporación de los equipos necesarios para incrementar las facilidades de atención a los buques y mejorar sustancialmente los tiempos para la recepción y despacho de la carga. Será el centro para la agroindustria de valor agregado, la manufactura liviana intensiva en transporte y habrá creado rutas turísticas como nuevos nichos de negocios.

Asimismo, habrá conservado su Certificación como Puerto Seguro. Habrá comprometido sus zonas extraportuarias con empresas que habrán atraído nuevas inversiones y generado nuevos empleos, en particular facilitando la instalación de empresas de gas natural licuado y de generación de energía. Todo ello, en coordinación con las instituciones del Estado competentes y, principalmente, con la Municipalidad de la Ciudad de Acajutla.

Puerto de La Unión Centroamericana (PLU)

Será gestionado por un gran operador internacional como puerto especializado en manejo de contenedores, gozando de altos niveles de conectividad interna y externa. Será un puerto competitivo, seguro y productivo, que maneja altos niveles de carga nacional y regional. En sus zonas extraportuarias, aptas para brindar valor agregado, se habrán instalado empresas para la generación de energías limpias y sostenibles y de otros rubros, logrando satisfacer demandas energéticas de las empresas y sus poblaciones aledañas, siendo una fuente importante de generación de empleos directos e indirectos en su zona de influencia. Para apoyar esta dinámica se habrá concretado el proyecto destinado a impulsar el transporte de corta distancia-ferry- entre El Salvador, Nicaragua y Costa Rica.

Por su naturaleza y antecedentes logísticos que abarca puertos, aeropuertos y red ferroviaria y los recursos humanos y profesionales CEPA habrá colaborado activamente en el diseño de la estrategia y el plan 2030 para el desarrollo económico social de la Cuenca del Golfo de Fonseca y sus zonas de influencia, mediante la constitución de una Corporación de Desarrollo del Golfo de Fonseca, con la capacidad de administrar la ejecución de sus proyectos.

Para lograr mayor competitividad de la zona, se habrá

conformado una cadena de valor dividida por 3 polígonos específicos, uno intra-portuario, otro extra-portuario y la zona de expansión económica.

Dentro del contexto de la Zona de Expansión Económica, se habrá incluido el concepto de Puerto Libre, que comprende la participación de los países centroamericanos, que cuenta con las facilidades para instalar sus propios servicios de aduanas, recepción, almacenamiento y comercio de bienes y servicios, con la conectividad necesaria para el traslado de mercancías a los mercados domésticos de los tres países y a la costa Atlántica vía intermodal.

El desarrollo de este complejo prevé vinculaciones logísticas no solamente con el Sudeste Asiático, sino que proyectos de cabotaje rentables y conectividad ferroviaria El Salvador-Estados Unidos.

Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL).

A través de un asocio público-privado, estará funcionando el nuevo sistema ferroviario nacional, eficiente y verde, con buses de biocombustibles y un tren eléctrico de pasajeros (que va de San Salvador a Sitio del Niño y de San Salvador hasta el Aeropuerto Internacional de El Salvador) y uno de carga (desde La Unión hasta el Aeropuerto Internacional y a San Salvador).

Esta articulación para unir puertos, aeropuertos y ciudades habrá sido la clave para mejorar la competitividad del país, generar valor a la plataforma logística multimodal construida y fortalecer la vinculación regional con México, Guatemala y Nicaragua y sus corredores interoceánicos y con Honduras y su canal seco entre el Golfo de Fonseca, Puerto Cortés y Puerto Castilla.

Como contribución al desarrollo social, se habrá superado la problemática de los habitantes de la línea férrea, al haber construido soluciones habitacionales e incorporado a las comunidades en esquemas productivos vinculados al sistema ferroviario nacional, gracias al asocio estratégico de CEPA- FENADESAL con el Instituto para Legalizar Propiedades (ILP), el Viceministerio de Transporte, el Viceministerio de Vivienda y ONU Hábitat.

Zonas Extraportuarias y Polos de Desarrollo

En el 2020, CEPA -en coordinación con la Secretaría Técnica de la Presidencia, el Ministerio de Economía,

PROESA y la Sub- Secretaría de Desarrollo Territorial- habrá asumido el rol de empresa desarrolladora y promotora de nuevos negocios en infraestructura y logística portuaria, aeroportuaria y ferroviaria y de servicios de valor agregado. Con esta visión, CEPA habrá avanzado en las siguientes acciones:

- Desarrollada política de alojamiento de nuevas empresas que prestan servicios logísticos diversos e inversiones de alta tecnología en las zonas extraportuarias y zonas de expansión económica vinculadas al Aeropuerto Internacional de El Salvador, el Puerto de La Unión Centroamericana y el Puerto de Acajutla
- Acelerada la concreción del Clúster de Servicios Aeronáuticos impulsado por PROESA para convertir a El Salvador en el líder de la industria aeronáutica regional (mantenimiento y reparación de aeronaves, Hub, centros de formación, fábrica de helicópteros, de alta tecnología, etc.)
- Facilitado el desarrollo de Clúster de Infraestructura y Logística, iniciativa liderada por el Ministerio de Obras Públicas, que habrá permitido establecer una plataforma logística para aprovechar oportunidades comerciales y mejorar la posición competitiva del país frente al mundo
- Coordinado y facilitado el Proyecto de desarrollo del Golfo de Fonseca – de vocación tri-nacional - contribuyendo con el diseño de la Corporación de Desarrollo del Golfo, como organismo rector y administrador de este macro proyecto
- En alianza con PROESA y otras carteras pertinentes del Estado, se habrá atraído y facilitado la instalación de empresas especializadas en la generación de energía limpia, eficiencia energética y nuevas tecnologías verdes en sus puertos, aeropuertos, sistema ferroviario y las zonas extraportuarias a cargo de CEPA
- CEPA se habrá convertido en una “buena práctica internacional” como impulsor del sistema logístico sostenible, haciendo uso eficiente de energía limpia y de tecnologías de última generación, fomentando el uso de ecotecnias modernas en sus diseños actuales y futuras expansiones, proveyendo servicios ambientales a su entorno.

Hacer realidad esta visión 2020 se convirtió en el gran desafío estratégico de CEPA y del Estado Salvadoreño, para lo cual se requirió su refundación

institucional, una nueva ley orgánica, un modelo de gobernanza y de negocios así como la optimización de sus relaciones laborales y nivel de calificación de su personal.

Con esta nueva visión 2020, CEPA sus empresas y sus trabajadores, habrán contribuido a la creación de una Plataforma Regional de Servicios Logísticos, base de la nueva economía de El Salvador en el Siglo XXI, que será capaz de insertarnos de manera competitiva e inteligente a los mercados internacionales.

¡CEPA te conecta con el mundo y con el futuro, AHORA!

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma

¡CEPA

Te Conecta
con el Mundo
y con el Futuro
Ahora!

www.cepa.gob.sv



Boulevard de Los Héroes, Edificio Torre Roble,
Centro Comercial Metrocentro, San Salvador, El Salvador,
Centroamérica.
Tel: (503)2218-1300

