

GERENCIA AEROPUERTO
GERENCIA FINANCIERA
GERENCIA DE INGENIERIA

GERENCIA LEGAL
UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA

ADMINISTRACION AEROPUERTO

Solicítase autorización para eliminar el proyecto “CONSTRUCCIÓN Y EQUIPAMIENTO DE SALA DE ESPERA Y PUENTE 18 DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR”, a fin de liberar y poner a disposición los fondos para futuros proyectos a presentar a Junta Directiva.

=====

SEGUNDO:

I. ANTECEDENTES

Mediante el punto Segundo, del Acta número 2415, de fecha 8 de mayo de 2012, Junta Directiva autorizó suscribir el Convenio denominado Anexo 1, entre la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) y la Oficina de Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS), con el objetivo principal de brindar soporte técnico, operativo y estratégico para el seguimiento y evaluación de la preinversión y elaboración de especificaciones técnicas, bases de licitación y estrategia de adquisición y contratación para el paquete de inversiones de muy corto plazo, de 29 paquetes de trabajo incluidos en el Programa de Inversión de CEPA, para el Aeropuerto Internacional de El Salvador.

Dentro de ese paquete, se encuentra contemplado el proyecto “Construcción y Equipamiento de Sala de Espera y Puente 18”, a desarrollar para el Aeropuerto Internacional El Salvador (AIES), el cual contemplaba el alcance de habilitar la sala de espera, puente de abordaje fijo y móvil, y la posición de estacionamiento número 18, para el Edificio Terminal de Pasajeros, con un presupuesto asignado para su desarrollo de US \$3,000,000.00.

Con fecha 9 de abril de 2013, UNOPS remitió nota de referencia UNOPS – CEPA C.057.13-019, en la cual manifiesta el resultado del proceso de revisión realizada por dicha agencia, donde “el Proyecto Construcción y Equipamiento de Sala de Espera y Puente 18, Construcción y Equipamiento de Sala de Espera 10 bis, queda descartado por no ser viable”.

II. OBJETIVO

Autorizar la eliminación del proyecto “**CONSTRUCCIÓN Y EQUIPAMIENTO DE SALA DE ESPERA Y PUENTE 18 DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR**”, a fin de liberar y poner a disposición los fondos para futuros proyectos a presentar a Junta Directiva.

III. CONTENIDO DEL PUNTO

1. ANTECEDENTES:

En la propuesta de servicios de UNOPS, para la preparación de especificaciones técnicas, bases de licitación y estrategia de adquisiciones de la fase de pre inversión de los proyectos del AIES, se encuentra el Proyecto denominado “Construcción y Equipamiento de Sala de Espera y Puente 18. El proyecto consiste en contar con una posición adicional que permita manejar la demanda creciente de puertas de embarque.

Esa puerta de embarque fue considerada en ocasión de la ampliación del aeropuerto en 1998, pero nunca llegó a concretarse, a pesar de contar con planchada, banda de estacionamiento sistema de hidrantes y no requerir obras significativas del lado terminal.

2. ANÁLISIS:

Se analizó el Puente 18, a efecto de determinar si sería la solución más ventajosa para lograr una puerta de embarque adicional, la cual para que cumpla con la distancia mínima entre puntas de ala de las aeronaves establecido en el Anexo 14 de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), requiere que se construya una calle perimetral que permita acceder a las posiciones 12, 14 y 16 y mantener la distancia mínima antes referida.

Asimismo, en caso de que una aeronave ocupe dicha posición, es necesario alejar la calle de rodaje norte - sur de la posición del estacionamiento hacia el oeste, lo que afecta otras instalaciones, tales como la calle de acceso exterior a la Terminal de Carga, (generando la necesidad de otro acceso exterior por donde accedan los vehículos que lo hacen por el mismo, entre ellos el suministro de combustible de aeronaves), dos bodegas (una asignada a TACA y otra menor), por todas estas razones se estima que al momento de la ampliación no se concretó su construcción y realizar otras obras menores relativas al cerco perimetral, escaleras, etc.

Estas obras adicionales implican, adicionalmente de la pérdida de algunas facilidades, la necesidad de construir obras de demolición, limpieza, terracería, pavimentos en la zona norte y hacia el poniente que de acuerdo al presupuesto de la Gerencia de Ingeniería consistía en una inversión de aproximadamente US \$2,400,000.00.

Lo anterior, determina que los costos para el desarrollo de la posición de estacionamiento eran demasiado elevados, ya que ésta debería de tener un costo aproximado de US \$1,500,000.00, por lo cual se consideraron las alternativas que podría tener el Puente 18, para nuevas posiciones. Con acceso directo, existe una posible alternativa en la denominada posición 10 bis, que permitiría ubicar dos aeronaves tipo ATR 42, una con acceso a manga y otra en posición remota (en lo que vendría a ser la puerta opuesta a la 10 de donde sale el nombre) que reubicarían aeronaves de aviación regional que actualmente ocupan posiciones remotas. La sala de espera sería la actualmente reservada a la tripulación de TACA (que habría que realojar) y la inversión en esta puerta se proyecta de US \$2,500,000.00, para la solución con puente o de US \$1,800,000.00, sin puente.

3. CONCLUSIONES:

La Puerta de embarque 18, no se justifica por el momento, siendo más recomendable considerar la puerta 10 bis, en caso se quiera contar con una puerta adicional.

IV. MARCO NORMATIVO

Ficha 7.0 “CONSTRUCCIÓN Y EQUIPAMIENTO DE SALA DE ESPERA Y PUENTE 18 DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR”, contenido en el Anexo 1 de la Asistencia Técnica de UNOPS, de los Estudios de Pre-Inversión del Plan de Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto Internacional de El Salvador.

V. RECOMENDACION

Por lo anterior, y tomando como base el análisis de la Oficina de Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS), expuesto en la nota UNOPS – CEPA C.057.13-019, de fecha 9 de abril de 2013, la Gerencia de Ingeniería recomienda liberar los fondos del proyecto “Construcción y Equipamiento de Sala de Espera y Puente 18 del Aeropuerto Internacional El Salvador”, para que éstos sean utilizados en otros de mayor interés para la operación y funcionamiento del Aeropuerto Internacional de El Salvador, los cuales serán sometidos a aprobación de Junta Directiva.

Esta Junta Directiva, considera atendibles las razones expuestas, por lo cual, con base en los antecedentes, razones y las normas citadas, en el apartado IV, ACUERDA:

- 1° Autorizar la eliminación del proyecto “Construcción y Equipamiento de Sala de Espera y Puente 18 del Aeropuerto Internacional El Salvador”, y liberación de la asignación presupuestaria de US \$3,000,000.00, para el desarrollo de otros proyectos para el Aeropuerto Internacional de El Salvador.
- 2° Autorizar a la Gerencia de Ingeniería, para que de común acuerdo con la Gerencia del AIES, identifiquen proyectos de mejora aeroportuaria para que posterior a la presentación y aprobación de Junta Directiva, sean incorporados con financiamiento al Plan Global de Inversiones (PGI), del Aeropuerto Internacional de El Salvador.
- 3° Autorizar al Presidente o a quien él designe, para firmar la documentación correspondiente.
- 4° Autorizar la aplicación inmediata del presente acuerdo

GERENCIA CONCESIONES
GERENCIA FINANCIERA
GERENCIA PUERTO DE LA UNION

GERENCIA LEGAL
UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA

ADMINISTRACION CEPA

Solicítase aprobación del texto del Proyecto de Reforma a la Ley de Concesión (Decreto Legislativo No. 834, del 8 de septiembre de 2011), consensuada con la Autoridad Marítima Portuaria (AMP).

=====

TERCERO:

El licenciado Carlos Federico Paredes, Gerente de Concesiones Interino, presentó informe de la reunión sostenida el día 2 de abril del corriente año, con el Consejo Directiva de la AMP, con relación al Texto del Proyecto de Reforma a la Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores Fase 1, del Puerto de La Unión Centroamericana, acordado por Junta Directiva, por medio del Punto Cuarto del Acta número 2493, del 21 de marzo de 2013.

Se procedió a presentar los comentarios de la AMP, acerca del proyecto antes relacionado, de la siguiente forma:

1. Artículo 3.

Exclusiones

Se modifica el inciso 1° y 2°, de la siguiente forma:

No formarán parte de la concesión: las zonas extraportuarias, la infraestructura de acceso marítimo, compuesta por los canales interno y externo y la dársena de maniobra; las ayudas a la navegación, que incluyen faros y boyas; ni los edificios administrativos; facilidades que serán operadas y mantenidas por el Estado Salvadoreño.

De conformidad a lo establecido en el inciso anterior, el Estado, por medio de la entidad concedente, deberá garantizar las condiciones operativas del canal de acceso, dársenas y ayudas a la navegación.

Comentario de la AMP: consideran que la redacción vigente del inciso primero del artículo 3, no impide la tercerización de los servicios, por lo que la modificación solicitada por CEPA, podría mal interpretarse, sin embargo no se oponen a su modificación. En cuanto al inciso segundo están de acuerdo en su modificación.

2. Artículo 4.

Modalidad y futuras ampliaciones

Se adiciona un inciso 2°, con el siguiente texto:

Siempre que las condiciones sean favorables al Estado, podrá otorgarse la opción preferencial de desarrollar futuras ampliaciones del Puerto, al operador portuario referido en el inciso anterior, bajo la figura de concesión. Los detalles serán contemplados en el contrato respectivo.

Comentario de la AMP: consideran que el espíritu del legislador en la redacción de la Ley es la concesión de la Fase I del Puerto de La Unión, por lo que sugieren su eliminación.

3. Artículo 6.

Bienes afectos a la Concesión.

Se modifica el literal a) y b) del artículo 6, de la siguiente forma:

a) Un frente de atraque de 560 metros lineales, de los cuales 220 metros fueron construidos con una profundidad de diseño de 14 metros y 340 metros con una profundidad de diseño de 15 metros.

b) Un frente de atraque lateral de 340 metros lineales, en tanto no se desarrollen las áreas situadas al costado noroeste del puerto, de los cuales 100 metros fueron construidos con una profundidad de diseño de 6 metros y 240 metros con una profundidad de diseño de 9.5 metros.

Comentario de la AMP: Proponen mantener la redacción vigente de los literales a) y b) del artículo, y agregar un inciso final con la redacción siguiente:

“El Estado a través de la entidad concedente deberá garantizar la profundidad operativa de los frentes de atraque antes mencionados”.

4. Artículo 8.

Monto de las Inversiones

Modificar el inciso primero del artículo 8, de la siguiente forma:

El concesionario deberá presentar y ejecutar un plan de inversiones que comprenda un monto de al menos TREINTA MILLONES DE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (US \$30,000,000.00) como inversiones iniciales, dentro de los primeros diez años de la Concesión para el equipamiento y funcionamiento de las instalaciones portuarias.

Comentario de la AMP: están de acuerdo con la modificación propuesta; sin embargo, mencionan que la justificación de la ampliación del plazo debe ser debidamente sustentada.

5. Artículo 14.

Sociedad de Propósito Exclusivo

Agregase la siguiente frase al artículo 14, de la siguiente manera:

“...y contará con un plazo de hasta 60 días para suscribir el contrato de concesión, después de la fecha en que quede en firme la resolución de adjudicación; dicho plazo podrá ser prorrogado por un período igual en caso de ser necesario.”

Comentario de la AMP: se expresó de acuerdo con la modificación propuesta.

Después de la exposición relacionada, se solicitó a Junta Directiva su aprobación a lo acordado con la AMP, en el sentido de eliminar la propuesta de modificación del artículo 4 de la Ley de Concesión del Puerto de La Unión, y modificar la redacción de la propuesta de reforma del Artículo 6, manteniendo la redacción vigente de los literales a) y b), y agregándose un inciso final en los términos antes expresados.

Esta Junta Directiva, considera atendibles las razones expuestas, por lo cual con base en lo antes citado, ACUERDA:

- 1° Modificar el texto del Proyecto de Reforma de la Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en contenedores, Fase 1, aprobada en el Ordinal Primero del punto Segundo del Acta número 2487, y en el punto Cuarto del Acta número 2493, del 5 y 21 de marzo de 2013, respectivamente.
- 2° Aprobar el nuevo texto del Proyecto de Reforma de La Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en contenedores, Fase 1, consensuado con la Autoridad Marítima Portuaria (AMP), con la redacción siguiente:

1. Artículo 3.

Exclusiones

Reformase el Artículo 3, de la siguiente manera:

No formarán parte de la concesión: las zonas extraportuarias, la infraestructura de acceso marítimo, compuesta por los canales interno y externo y la dársena de maniobra; las ayudas a la navegación, que incluyen faros y boyas; ni los edificios administrativos; facilidades que serán operadas y mantenidas por el Estado Salvadoreño.

De conformidad a lo establecido en el inciso anterior, el Estado, por medio de la entidad concedente, deberá garantizar las condiciones operativas del canal de acceso, dársenas y ayudas a la navegación.

2. Artículo 6.

Bienes afectos a la Concesión.

Agregar un inciso final al Artículo 6, con el siguiente texto:

“El Estado a través de la entidad concedente deberá garantizar la profundidad operativa de los frentes de atraque antes mencionados”.

3. Artículo 8.

Monto de las Inversiones

Modificar el inciso primero del artículo 8, de la siguiente manera:

El concesionario deberá presentar y ejecutar un plan de inversiones que comprenda un monto de al menos TREINTA MILLONES DE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (US \$30,000,000.00) como inversiones iniciales, dentro de los primeros diez años de la Concesión, para el equipamiento y funcionamiento de las instalaciones portuarias.

4. Artículo 14.

Sociedad de Propósito Exclusivo

Reformase el Art.14, agregando el siguiente texto al artículo:

“...y contará con un plazo de hasta 60 días para suscribir el contrato de concesión, después de la fecha en que quede en firme la resolución de adjudicación; dicho plazo podrá ser prorrogado por un período igual en caso de ser necesario.”

- 3° Autorizar a la Administración para iniciar las gestiones necesarias ante Casa Presidencial, Ministerio de Obras Públicas y Asamblea Legislativa, a efecto de determinar la viabilidad de lograr un consenso previo antes de llevar a cabo la iniciativa de ley.
- 4° Autorizar la aplicación inmediata del presente acuerdo.

GERENCIA ACAJUTLA
GERENCIA FINANCIERA

GERENCIA LEGAL
UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA

ADMINISTRACION ACAJUTLA

Solicítase autorización para modificar las “Tarifas Reguladas del Puerto de Acajutla y sus Regulaciones para la Prestación de Servicios y forma de aplicación”.

=====

CUARTO:

I. ANTECEDENTES

- a) La última revisión integral a las “Tarifas del Puerto de Acajutla y sus Regulaciones”, se realizó en el año de 1996, las cuales fueron aprobadas por Junta Directiva, mediante el punto Décimo del Acta número 1586, de fecha 9 de julio de 1996.
- b) Mediante el punto Decimoprimer, del Acta número 1866, del 3 de septiembre del 2002, Junta Directiva aprobó reducir las “Tarifas del Puerto de Acajutla”, en un 10%.
- c) A partir del año 2004, el Puerto de Acajutla, le transfiere a la AMP, el 6% de los ingresos operativos.
- d) Mediante el punto Tercero, del Acta número 1973, del 23 de noviembre de 2004, Junta Directiva acordó:
 - Autorizar una nueva reducción tarifaria, de hasta un 15% al régimen de las “Tarifas para el Puerto de Acajutla y sus Regulaciones”, con vigencia a partir del primero de enero de dos mil cinco.
 - Autorizar a la Administración para que gestione ante la Autoridad Marítima Portuaria, la aprobación de las modificaciones a las “Tarifas para el Puerto de Acajutla y sus Regulaciones”.
- e) Con fecha 8 de diciembre de 2004, la Autoridad Marítima Portuaria, aprobó por primera vez modificaciones a las “Tarifas para el Puerto de Acajutla y sus Regulaciones”, con vigencia a partir del 1 de enero de 2005.
- f) Con fecha 14 de diciembre de 2011, mediante resolución 125/2011, la Autoridad Marítima Portuaria requiere a CEPA presentar en un plazo no mayor de sesenta días, la propuesta de pliegos tarifarios para los Puertos de Acajutla y de La Unión, apegado a las disposiciones de la Ley General Marítimo Portuario, del Reglamento Especial para la Aplicación de Tarifas de Servicio Portuarios y del Decreto Legislativo número 834, de fecha 8 de diciembre de 2011.
- g) Mediante resolución 26/2012, la Autoridad Marítima Portuaria, resolvió conceder a CEPA un plazo adicional de 120 días contados a partir del 18 de febrero de 2012, para presentar las propuestas tarifarias.

- h) Mediante resolución 54/2012, la Autoridad Marítima Portuaria, acordó prorrogar 60 días calendario, adicionales para presentar las propuestas tarifarias, contados a partir del 17 de junio de 2012.
- i) Mediante resolución 87/2012, la Autoridad Marítima Portuaria, acordó conceder 120 días calendario, adicionales para presentar las propuestas tarifarias, contados a partir del 16 de agosto de 2012.
- j) Con fecha 18 de diciembre de 2012, por medio del Presidente del Consejo Directivo de la Autoridad Portuaria, notificó a CEPA que deberá presentar los pliegos tarifarios de ambos puertos, para someterlos a autorización de la AMP, en un período no menor a 60 días calendario, previos a la fecha oficial del lanzamiento de las Bases de Licitación y el contrato de concesión, para así poder cumplir con el procedimiento que establece la Ley General Marítimo Portuario (LGMP) y el Reglamento Especial para la Aplicación de Tarifas de Servicios Portuarios (REAT).

II. OBJETIVO

Las condiciones operativas internas del Puerto de Acajutla y del entorno han cambiado en los últimos años, aunada a que la aplicación del pliego tarifario es complejo y se presta a subsidios cruzados y además existe desconocimiento de los componentes de costos de cada tarifa, por lo que se definen los siguientes objetivos:

a) OBJETIVO GENERAL:

Obtener la aprobación de Junta Directiva, al pliego tarifario acorde a las condiciones operativas vigentes del Puerto de Acajutla.

b) OBJETIVOS ESPECIFICOS:

- Simplificar el pliego tarifario vigente
- Contar con la memoria de cálculo que respalde los costos unitarios y tarifas obtenidas
- Contar con Regulaciones Portuarias claras y precisas
 - Brindar transparencia en la aplicación de las tarifas
 - Proporcionar certidumbre a los usuarios
 - Contar con tarifas competitivas

III. CONTENIDO DEL PUNTO

Bajo el contexto mencionado, se ha elaborado un Estudio de Costos y Tarifas, el cual está sustentado en las siguientes consideraciones:

a) ESTABLECIMIENTO DE LINEAS DE NEGOCIO:

Teniendo en cuenta que la modificación tarifaria debe contener los Servicios Portuarios Regulados que el Puerto de Acajutla presta, y considerando su propia naturaleza, se han identificado dos líneas de negocios para segmentar los servicios objetos de la modificación tarifaria, los cuales se mencionan a continuación:

- 1) Servicios al buque
 - i. Buques Mercantes
 - ii. Buques no Mercantes
- 2) Servicios a la carga
 - i. Carga General
 - ii. Carga a Granel Sólido
 - iii. Carga a Granel Líquido y
 - iv. Contenedores

b) COSTEO DE LOS SERVICIOS:

El costeo de los servicios portuarios objetos de aprobación, utilizan como fuente de información la Contabilidad Gubernamental, Sistema de Costeo ABC y los Anuarios Estadísticos del Puerto de Acajutla, cuyos resultados son divulgados periódicamente e informados a la Autoridad Marítima Portuaria (AMP).

La determinación del costo constituye el insumo principal para la determinación de los niveles tarifarios de los servicios portuarios y se han considerado dentro de este análisis las siguientes premisas:

- 1) El Modelo de costeo utilizado es Costos Basado en Actividades (ABC).
- 2) Los costos unitarios de los servicios portuarios son calculados con base a los gastos ocurridos en el período 2011-2012, por US \$41,318,840.50.
- 3) Incorporación del Programa de Inversiones 2013-2015, por US \$26,804,685.01.
- 4) Se consideraron los gastos por depreciación, mantenimiento e intereses originados por el programa de inversiones 2013-2015, por US \$34,232,677.00.
- 5) Se considera dentro del análisis de costeo de todos los rubros, el aporte a la Autoridad Marítima Portuaria, en un 6% de los Ingresos Operativos del Puerto de Acajutla.
- 6) El valor de la inflación utilizado es del 3%, (Fuente: Consultores para el Desarrollo Empresarial (COPADES), Proyecciones Macroeconómicas 2011-2015).
- 7) La distribución de los gastos del período 2011-2012, se realizó a dos niveles:

- i. Clasificación de los recursos por su naturaleza (*Administrativo, intermedios y operativos*).
- ii. Asignación proporcional en función de la cuantía de ingresos devengados por tipo de servicio.

c) VARIABLES DE TRAFICO PARA EFECTOS DE COSTEO

1) RUBRO DE CONTENEDORES:

CEPA contrató el 24 de marzo de 2010, la consultoría del International Finance Corporation (IFC), la cual proporcionó una proyección de demanda de contenedores para el sistema portuario de El Salvador, el cual fue elaborado por Nathan Associates Inc., en el marco de los estudios preliminares para el proyecto de Concesión del Puerto de La Unión, bajo un escenario normal de operación; y el cual considera el Puerto de Acajutla, en una operación limitada para el manejo de contenedores.

POTENCIAL DEMANDA DE CONTENEDORES PUERTO DE ACAJUTLA – 2012/2017

TIPO DE CARGA	REAL					PROYECCION				
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
CONTENEDORES CARGADOS :	64,324	53,167	63,300	67,263	69,075	74,118	74,118	74,118	74,118	74,118
CONTENEDORES VACIOS :	29,486	23,307	23,746	30,865	29,603	31,765	31,765	31,765	31,765	31,765
CANTIDAD DE TEUS:	156,323	126,369	145,774	160,069	159,879	180,000	180,000	180,000	180,000	180,000
TEUS DE CONTENEDORES CARGADOS :	107,153	86,621	99,922	114,347	117,427	126,000	126,000	126,000	126,000	126,000
CARGA EN CONTENEDOR :	1,295,001	1,092,556	1,298,315	1,530,893	1,279,407	1,512,000	1,512,000	1,512,000	1,512,000	1,512,000

Dicho estudio permite conocer la demanda proyectada del tráfico de Contenedores para El Salvador, considerando ambos puertos en operación, siendo el Puerto de La Unión especializado en el manejo de este rubro y que anualmente crecería proporcionalmente; por otra parte, el Puerto de Acajutla bajo una operación limitada, alcanzaría su capacidad máxima en el año 2013, la cual se mantendría estacionaria a partir de ese año, con el objetivo de dar viabilidad al proceso de concesión del Puerto de La Unión.

2) RUBRO DE CARGA GENERAL, GRANEL SOLIDO Y LÍQUIDO:

Para poder estimar la proyección de la demanda de Carga General, Granel Sólido y Líquido en el Puerto de Acajutla para los próximos 5 años, se ha considerado la estadística histórica de carga movilizada en dicho Puerto, el comportamiento reciente de esta carga durante el presente año y la reciente investigación de mercado que personal del Puerto de Acajutla ha realizado visitando los principales exportadores e importadores que movilizan su carga a través de Acajutla.

Continuación Punto IV

4d

TIPO DE CARGA	REAL					PROYECCION				
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
HIERRO :	246,835	45,951	119,128	134,003	140,825	153,015	163,864	174,712	185,561	196,409
VEHICULOS :	20,684	4,147	10,964	13,947	15,752	15,752	15,752	15,752	15,752	15,752
CARGA GENERAL:	17,202	3,151	3,280	8,349	8,625	8,625	8,625	8,625	8,625	8,625
CARGA A GRANEL SOLIDA :	1,608,390	1,429,728	1,661,247	1,790,026	1,665,450	1,665,450	1,665,450	1,665,450	1,665,450	1,665,450
CARGA A GRANEL LIQUIDA :	1,248,020	807,328	613,188	671,775	798,472	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000

TIPO DE CARGA	REAL					PROYECCION				
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TRB MUELLES:	12,330,722	10,861,166	12,993,119	13,579,602	13,425,838	14,873,113	15,237,442	15,601,770	15,966,099	16,253,535
ESLORA:	103,192	90,994	103,436	103,517	98,502	114,131	117,514	120,898	124,282	127,666
BUQUES:	625	533	571	585	552	632	637	643	649	677

d) CALCULO DE LAS TARIFAS

La Autoridad Marítima Portuaria, en el Artículo 10 del Reglamento Especial para la Aplicación de Tarifas de Servicios Portuarios (REAT), define cuatro métodos de cálculo de las tarifas portuarias, los cuales se mencionan a continuación:

1. Índice de inflación y mejoras operativas
2. Comparación con otros puertos de su área competitiva
3. Cálculo de Retorno de la inversión por valoración del capital de los activos o cálculo de la rentabilidad; y
4. Mercado libre

Para el caso específico del Puerto de Acajutla, un Puerto de administración pública, con una operación en marcha y con un sistema de costeo ya implementado desde 2004, le es perfectamente aplicable el método del “**Cálculo de Retorno de la Inversión por valoración de capital de los activos o cálculo de la rentabilidad**”, ya que se cuenta con todos los elementos para proceder a su desarrollo, de manera de garantizar a los usuarios un costo razonable de servicios portuarios, en función de la rentabilidad de las facilidades puestas a su disposición. Tal enfoque ha sido desarrollado con la contribución del Consultor Roberto Urrunaga, designado para tal fin por la International Finance Corporation (IFC), en el marco del desarrollo de la Fase II del “Contrato de Servicios de Consultoría y Asistencia Especializada en Procesos de Concesión Portuaria, para brindar apoyo a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), para la concesión del Puerto de La Unión y/o Acajutla.

Según el Reglamento Especial para la Aplicación de Tarifas de Servicios Portuarios (REAT), este método consiste en que las tarifas o precios máximos de los servicios portuarios regulados, son fijados en función de una Tasa de Retorno de la Inversión (TIR), previamente determinada e informada. Dicha tasa de Retorno de la Inversión, será fijada con criterios de equidad, tomando en consideración factores tales como: compromisos de inversión por obras obligatorias, plazos de la concesión, criterios de amortización contable y una expectativa de ganancia comparable con negocios asimilables; teniendo en cuenta el riesgo apreciable para los inversionistas.

En resumen, este método busca que los ingresos deben ser iguales a los egresos, más un retorno razonable por las inversiones realizadas. La tasa de retorno debe calcularse sobre la ponderación del costo de capital y la deuda, (WACC). Luego debe estructurarse el flujo de caja económico proyectado, este flujo debe ser llevado a valor presente neto, utilizando como tasa de descuento el WACC, calculándose a continuación mediante interacciones sucesivas hasta lograr que el valor presente neto, sea igual a cero. De esta forma se logra establecer el margen de contribución que debe agregarse a cada costo unitario para establecer las tarifas.

Para determinar el valor de la tasa de descuento WACC, se utilizaron los siguientes valores:

COMPONENTES	PROMEDIO (%)
Tasa libre de riesgo	3.51
Prima de mercado	6.95
Beta	1.29
Riesgo país	4.98
COSTO DE PATRIMONIO	17.45
Costo de deuda	7.00
Tasa de impuesto	30.00
Costo de deuda neta de impuestos	4.90
Ratio deuda/(deuda+capital)	20.95
WACC (Costo promedio ponderado de capital)	14.82

Para el cálculo de las tarifas utilizando la metodología antes descrita, se contó con la asistencia técnica y acompañamiento de consultores del IFC.

e) ANALISIS DE BENCHMARKING

Adicionalmente al método utilizado para el cálculo de las tarifas portuarias, se realizó un análisis comparativo de mercado con los puertos de la región centroamericana, especialmente en los rubros de contenedores y granel sólido, obteniéndose los siguientes resultados:

VALOR PROMEDIO EQUIVALENTE DE UN CONTENEDOR CON SERVICIOS A LA NAVE INCLUIDOS

LA UNION (Matemática)	LA UNION (Benchmarking)	ACAJUTLA Vigente	ACAJUTLA (Propuesta)	SANTO TOMAS	CORTES	QUETZAL	CORINTO	CALDERA
\$277.14	\$177.62	\$153.44	\$172.00	\$181.92	\$163.39	\$172.26	\$124.00	\$203.17

VALOR PROMEDIO EQUIVALENTE DE UNA TM DE GRANEL SOLIDO CON SERVICIOS A LA NAVE INCLUIDOS

ACAJUTLA Vigente	ACAJUTLA (Propuesta)	QUETZAL
\$8.51	\$9.63	\$8.10

Al realizar el análisis comparativo entre el método para determinar las tarifas, “Cálculo de Retorno de la inversión por valoración del capital de los activos o cálculo de la rentabilidad” y el Benchmarking, permite comprobar que las tarifas propuestas son competitivas a nivel de los puertos de la región.

En el anexo 1 se presentan las tarifas propuestas.

f) IMPACTO ECONOMICO

Para validar el impacto económico de la modificación tarifaria propuesta, se realizó un ejercicio simulando la aplicación de las nuevas tarifas al volumen y composición de carga del año 2012, comparando su resultado con los ingresos reales de ese mismo año, conforme a la tarifa vigente, obteniéndose que las tarifas nuevas hubieran representado un incremento en los ingresos de aproximadamente un 13%.

g) SERVICIOS NO REGULADOS

Las tarifas portuarias normalmente comprenden dos categorías, los servicios regulados que son aquellos directamente vinculados a la prestación de servicios a las naves y a la carga, y los servicios no regulados que son los que no están directamente vinculados a estos. En el presente ejercicio no se han modificado las tarifas de los servicios no regulados del Puerto de Acajutla, no obstante la documentación a presentar a la AMP, para la gestión de autorización de las tarifas de servicios regulados, deberá incluir el listado de los servicios no regulados vigentes acompañados de sus respectivos valores de cobro, con el propósito que la AMP, se pronuncie en cuanto a su aceptación como servicios no regulados. Una vez se cuente con la validación de la AMP, se presentará a consideración de Junta Directiva el correspondiente ajuste tarifario de las no reguladas. Las tarifas de los servicios no regulados vigentes en el Puerto de Acajutla, se presentan en el anexo 2.

IV. MARCO NORMATIVO

El marco normativo del estudio para la modificación de las tarifas comprende lo siguiente:

A. LEY ORGÁNICA DE CEPA.

Art. 24.- La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, propondrá al Organo Ejecutivo en el Ramo de Obras Públicas, la determinación o modificación de tarifas razonables, cánones, derechos y otros cargos por la prestación de servicios o trabajos que hagan sus empresas, por el uso de sus instalaciones o dotaciones y por cualquier otro concepto. Al fijar las tarifas, cánones, derechos y cargos de referencia, se procurará cubrir los siguientes rubros:

- a) Los costos directos o indirectos de la explotación de las empresas a cargo de la Comisión.
- b) Los gastos de mantenimiento y ampliación de las obras e instalaciones portuarias y ferroviarias;
- c) Los gastos de mantenimiento y reposición de equipos;
- d) La amortización de los bonos emitidos, empréstitos contraídos y otros compromisos, más el pago de sus intereses; y
- e) Los fondos de reserva para los fines que disponen las leyes.

B. LEY GENERAL MARÍTIMA PORTUARIA.

METODOS DE CALCULO DE TARIFAS PORTUARIAS Artículo 195, la AMP, en atención a su política tarifaria, determinará de entre los métodos que se describen en el presente artículo, el que se aplicará con más razonabilidad técnica y económica a cada puerto en particular. Dichos métodos son los siguientes:

1. Tarifas ajustadas en base a índices de Inflación y Mejoras Operativas: Método por medio del cual los servicios portuarios sujetos de regulación económica, se tarifican mediante formulación que pondera parámetros de inflación, e insumos utilizados en la prestación de dichos servicios.
2. Tarifas por comparación con otros Puertos de su Área Competitiva: Método mediante el cual los servicios portuarios sujetos de regulación económica, se tarifican mediante formulación comparativa entre el valor de tarifa actual, con las tarifas de los puertos competitivos del área de influencia.
3. Tarifas en base al Cálculo de la Rentabilidad de la Inversión: Método mediante el cual se fijan tarifas máximas para los servicios portuarios sujetos de regulación económica, en función de una tasa de retorno de la inversión (TIR), previamente determinada.
4. Mercado Libre: Método mediante el cual las tarifas de los servicios portuarios se determinan en función de la libre oferta y demanda de los servicios portuarios por parte de los operadores portuarios y los usuarios del puerto.

C. REGLAMENTO ESPECIAL PARA LA APLICACIÓN DE TARIFAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS (REAT)

D. RESOLUCIONES DEL CONSEJO DIRECTIVO DE LA AUTORIDAD MARITIMA PORTUARIA (CDAMP), MEDIANTE LAS QUE SE REQUIERA A CEPA PRESENTAR LA PROPUESTA DE PLIEGOS TARIFARIOS PARA LOS PUERTOS DE ACAJUTLA Y DE LA UNION: 125/2011, 26/2012, 54/2012, 87/2012 y comunicación del CDAMP de fecha 18 de diciembre de 2012.

V. RECOMENDACIÓN

Con el propósito de contar con un régimen tarifario moderno, simplificado, transparente, claro, preciso y competitivo a nivel regional, acorde a las operaciones portuarias vigentes, la Administración Portuaria, como soporte para la reconversión del Puerto de Acajutla, recomienda la aprobación de la actualización del régimen tarifario de servicios regulados del mismo.

Esta Junta Directiva, considera atendibles las razones expuestas, por lo cual, con base en los antecedentes, razones y las normas citadas, en el apartado IV, ACUERDA:

- 1° Autorizar la modificación a las “Tarifas Reguladas del Puerto de Acajutla y sus Regulaciones para la Prestación de los Servicios correspondientes y su forma de aplicación”, por un período de 5 años, según Anexo # 1, que formará parte integrante del presente punto de acta.
- 2° Autorizar a la Administración para gestionar ante la Autoridad Marítima Portuaria (AMP), la aprobación de la modificación a las “Tarifas Reguladas del Puerto de Acajutla y sus Regulaciones para la Prestación de los Servicios correspondientes y su forma de aplicación”.
- 3° Autorizar a la Administración para que gestione ante la Autoridad Marítima Portuaria, la validación de los servicios considerados no regulados, según el anexo No. 2, que formará parte integrante del presente punto de acta.
- 4° Autorizar la aplicación inmediata del presente acuerdo.

GERENCIA CONCESIONES
GERENCIA PUERTO DE LA UNION
GERENCIA DE ADMINISTRACION Y
DESARROLLO DEL RECURSO HUMANO

GERENCIA PUERTO DE ACAJUTLA
UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA
GERENCIA LEGAL
GERENCIA FINANCIERA

ADMINISTRACION CEPA

Solicítase autorización para que los ingenieros Julio Alberto Romero Mejía, Técnico de Concesiones y Osman Rigoberto Montoya Paiz, Jefe de la Sección Sistemas Informáticos del Puerto de La Unión, participen en la capacitación titulada “Desarrollo Portuario Sostenible y la Planificación (para ingeniero de puerto)”, a celebrarse en la ciudad de Yokohama, Japón, del 5 de junio al 13 de agosto del 2013.

=====

QUINTO:

I. ANTECEDENTES

Mediante nota de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA), con Ref. JICA-0018/13, de fecha 19 de abril de 2013, la Presidencia de CEPA recibió invitación para proponer un candidato para que participe en el Curso de Capacitación titulado “Desarrollo Portuario Sostenible y la Planificación (para ingeniero de puerto)”; a celebrarse en la ciudad de Yokohama, Japón, del 5 de junio al 13 de agosto del 2013.

En dicha nota solicitan la propuesta de un candidato para ser postulado a optar a dicha capacitación, no obstante; a través de nota remitida por experto en puertos de JICA, Takashi Kadono, de fecha 22 de abril de 2013, expresa que dicha entidad está en la disponibilidad de recibir 2 aplicaciones en lugar de una, como fue remitida en su oportunidad.

La información de los 2 candidatos propuestos por CEPA, según nota de invitación debe ser remitida a JICA a más tardar el 25 de abril de 2013, para proceder con los trámites respectivos.

II. OBJETIVO

Que los ingenieros Julio Alberto Romero Mejía, Técnico de Concesiones y Osman Rigoberto Montoya Paiz, Jefe de la Sección de Sistemas Informáticos del Puerto de La Unión, participen en la capacitación titulada “Desarrollo Portuario Sostenible y la Planificación (para ingeniero de puerto)”, a celebrarse en la ciudad de Yokohama, Japón, del 5 de junio al 13 de agosto del 2013, a fin de ser capacitados con respecto al desarrollo portuario sostenible, planificación y mantenimiento de las instalaciones portuarias.

III. CONTENIDO DEL PUNTO

La capacitación antes referida reunirá profesionales representantes de diferentes países del mundo, con la finalidad de exponer y dar a conocer la problemática y acciones tomadas por cada país, ante el impacto global y de competitividad que afectó los sistemas portuarios, lo anterior a fin de conocer y dichas medidas y sus resultados.

Lo anterior bajo una metodología, estrategia y de orden de prioridades que permita fortalecer las deficiencias identificadas por los participantes, a través de la formulación de un informe nacional por cada país que incluya un plan de acción; en este sentido, El Salvador, por estar encaminado al desarrollo portuario, ha sido invitado por parte de JICA a participar en dicha capacitación.

La participación de los profesionales de CEPA en dicha actividad, permitirá aportar insumos para la formulación de un plan de desarrollo portuario, que incluya además, los parámetros para brindar el adecuado mantenimiento y uso efectivo de las instalaciones y las medidas para hacer frente a los fenómenos naturales y/o siniestros provocados por el hombre, minimizando los efectos de los impactos ambientales.

Cabe agregar que para dicha participación, la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA), cubrirá los gastos de pasaje aéreo de ida y vuelta, seguro de viaje, alojamiento, transporte y alimentación, y CEPA únicamente costeará el pago de gastos de ida y regreso correspondientes, de conformidad al Decreto Ejecutivo N° 53, Artículos 14 (cuota de viático según Tabla del Ministerio de Hacienda, 15 (gastos terminales) y 16 (gastos de viaje).

Por otra parte, mediante el Punto Cuarto del Acta número 2501, de fecha 16 de abril de 2013, Junta Directiva aprobó la resolución razonada de excepción de carácter general a la política de ahorro y austeridad del sector público 2013, en el marco de implementar criterios de eficiencia y racionalidad al realizar erogaciones. En tal sentido, el principal beneficio para CEPA, con respecto a la participación de los ingenieros Romero Mejía y Montoya Paiz, es que mediante la aplicación de nuevos conocimientos y mejores prácticas a nivel internacional en materia portuaria, permitirá a dichos profesionales con el apoyo de la Administración, contribuir en la **eficiencia** de los diferentes procesos llevados a cabo en los puertos propiedad de CEPA y eventualmente a la mejor utilización de los recursos disponibles.

IV. MARCO NORMATIVO

Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de CEPA, Art. 18 Pasajes y Viáticos “La Junta Directiva de la Comisión, fijará y regulará por normas internas los viáticos, gastos de representación y proporcionará transporte o reconocerá los pasajes a funcionarios y empleados e otras dependencias del Gobierno, o de personas particulares cuando viajen en Comisión Oficial encomendada por CEPA dentro o fuera del territorio de la República”.

Instructivo No. 5.060 del Ministerio de Hacienda “Asignación Cuota de Viáticos por Misiones Oficiales al Exterior de Funcionarios y Empleados Públicos y Decreto Ejecutivo No. 53 “Reglamento General de Viáticos”.

Punto Cuarto del Acta número 2501, de fecha 16 de abril de 2013. Resolución Razonada de Excepción de Carácter General a la Política de Ahorro y Austeridad del Sector Público 2013.

V. RECOMENDACIÓN

Por lo anterior, tomando en cuenta que dicha capacitación fortalecerá los estudios y planes de desarrollo portuario sostenible de los puertos del país, la Administración considera necesario y conveniente para los intereses de la Comisión, la participación de los ingenieros Julio Alberto Romero Mejía y Osman Rigoberto Montoya Paiz, en el mencionado evento.

Esta Junta Directiva, considera atendibles las razones expuestas, por lo cual, con base en los antecedentes, razones y las normas citadas, en el apartado IV, ACUERDA:

- 1° Autorizar la participación de los ingenieros Julio Alberto Romero Mejía, Técnico de Concesiones y Osman Rigoberto Montoya Paiz, Jefe de la Sección de Sistemas Informáticos del Puerto de La Unión, en la capacitación titulada “Desarrollo Portuario Sostenible y la Planificación (para ingeniero de puerto)”, a celebrarse en la ciudad de Yokohama, Japón, del 5 de junio al 13 de agosto de 2013.
- 2° Autorizar la asignación de US \$565.00 para cada uno de los ingenieros Julio Alberto Romero Mejía y Osman Rigoberto Montoya Paiz, monto correspondiente a gastos de viaje (4 cuotas de viáticos, dos cuotas para ida y dos cuotas para el regreso con valor de US \$130.00 cada una), más US \$45.00 para gastos terminales por participante, haciendo una erogación total de US \$1,130.00.
- 3° Autorizar para que posteriormente a su retorno al país, el ingeniero Osman Rigoberto Montoya Paiz, sea trasladado temporalmente al Puerto de Acajutla, adscrito a la Gerencia Portuaria, por un período de 3 meses prorrogables, a fin de que imparta capacitaciones sobre los conocimientos adquiridos en el curso antes mencionado, a los profesionales vinculados con el tema.
- 4° Autorizar al Gerente General, designar Interinamente al Señor Mario Alexander González, Colaborador de Informática, como Encargado Interino de la Sección de Sistemas Informáticos del Puerto de La Unión, durante el período en que el ingeniero Osman Rigoberto Montoya Paiz, esté realizando el referido curso y las tareas citadas en el numeral anterior.
- 5° Encomendar a los participantes para que 5 días posteriores a su regreso, presenten a la Gerencia del Puerto de La Unión y al Departamento de Administración de Personal, un informe detallado del desarrollo del curso, incluyendo conclusiones y recomendaciones. Además, realicen una presentación sobre lo tratado a los profesionales de CEPA vinculados al tema portuario.
- 6° Autorizar la aplicación inmediata del presente acuerdo.

GERENCIA FINANCIERA
UACI

GERENCIA LEGAL
UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA

ADMINISTRACION CEPA

Solicítase autorizar la extinción por mutuo acuerdo del contrato suscrito entre CEPA y la licenciada Karla María Fratti de Vega, derivado de la Libre Gestión CEPA LG-31/2013, “Suministro de Servicios de Abogado Experto en Derecho Administrativo para Asesorar a CEPA en Temas de Índole Administrativo, pero sin limitarse a: Juicios Contenciosos Administrativos donde actúe la Comisión como Demandante o Demandada, Procesos de Licitación, Puntos o Temas sometidos a Junta Directiva, Informes y Opiniones”, a partir del 23 de abril de 2013.

=====

SEXTO:

I. ANTECEDENTES

El Comité de Adjudicación de Libre Gestión, el 22 de enero del presente año, adjudicó la Libre Gestión CEPA LG-31/2013, “Suministro de Servicios de Abogado Experto en Derecho Administrativo para Asesorar a CEPA en Temas de Índole Administrativo, pero sin limitarse a: Juicios Contenciosos Administrativos donde actúe la Comisión como Demandante o Demandada, Procesos de Licitación, Puntos o Temas sometidos a Junta Directiva, Informes y Opiniones”, a la licenciada Karla María Fratti de Vega, por un monto de US \$14,300.00 sin incluir el IVA, por un plazo contractual contado a partir del día en que sea firmado el contrato por las respectivas partes y permanecerá en plena vigencia por el plazo de 11 meses; suscribiéndose el contrato respectivo el 24 de enero de 2013 y nombrándose como Administrador de Contrato, al Licenciado Carlos Molina, Gerente Legal.

II. OBJETIVO

Autorizar la extinción por mutuo acuerdo del contrato suscrito entre CEPA y la licenciada Karla María Fratti de Vega, derivado de la Libre Gestión CEPA LG-31/2013, “Suministro de Servicios de Abogado Experto en Derecho Administrativo para Asesorar a CEPA en Temas de Índole Administrativo, pero sin limitarse a: Juicios Contenciosos Administrativos donde actúe la Comisión como Demandante o Demandada, Procesos de Licitación, Puntos o Temas sometidos a Junta Directiva, Informes y Opiniones”, a partir del 23 de abril de 2013.

III. CONTENIDO DEL PUNTO

En el contrato suscrito entre CEPA y la licenciada Karla María Fratti de Vega, se estableció como alcance proporcionar servicios de Abogado experto en derecho administrativo, para asesorar a CEPA en temas de índole Administrativo, pero sin limitarse a: Juicios Contenciosos Administrativos donde actúe la Comisión, como demandante o demandada, procesos de Licitación, puntos o temas sometidos a Junta Directiva, así como informes y opiniones jurídicas, para lo cual la contratista se obligó a suministrar asesoría por 15 horas presenciales al mes, más 10 horas de consultas virtuales.

Así mismo, se estableció que la forma de pago sería en forma mensual hasta el monto total del contrato, el cual asciende a CATORCE MIL TRESCIENTOS DÓLARES (US \$14,300.00) sin incluir IVA, equivalente a UN MIL TRESCIENTOS DÓLARES (US \$1,300.00) sin incluir IVA, mensual. A la citada profesional se le ha cancelado por parte de CEPA un monto de UN MIL TRESCIENTOS DÓLARES (US \$1,300.00) sin incluir IVA, encontrándose en trámite el pago correspondiente a los meses de marzo y abril de 2013.

El Contrato, en la Cláusula Novena “Causas de Terminación” establece lo siguiente: La Comisión podrá dar por terminado este contrato sin responsabilidad alguna de su parte cuando la Contratista incumpliere cualquiera de las condiciones estipuladas en este Contrato. Así mismo el Contrato se extinguirá por las causales contenidas en los artículos 93 de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública (LACAP).

La LACAP en el Artículo 93, literal b) establece que “Los contratos regulados por esta ley se extinguirán por las causales siguientes: Por mutuo acuerdo de las partes contratantes”.

Así mismo, el referido cuerpo legal en su Artículo 95, establece que “Las partes contratantes podrán acordar la extinción de las obligaciones contractuales en cualquier momento, siempre y cuando no concurra otra causa de terminación imputable al contratista y que razones de interés público hagan innecesario o inconveniente la vigencia del contrato, sin más responsabilidad que la que corresponda en su caso, a la ejecución de la obra realizada, al servicio parcialmente ejecutado o a los bienes entregados o recibidos”.

El Licenciado Carlos Molina, Gerente Legal, como Administrador de Contrato, mediante Memorandum No GL-074/2013A, de fecha 17 de abril del corriente año, indicó que las actividades requeridas y establecidas en el contrato, se han realizado de manera eficiente y oportuna. No obstante, el número de horas contratadas y el alcance de los servicios requeridos no son suficientes para cubrir las necesidades de la Institución, ante los diferentes asuntos que permanentemente se presentan, además de los proyectos de gran magnitud que se impulsan actualmente, los cuales son estratégicos y de mucha importancia nacional en materia de transporte de personas y manejo de importación y exportación de carga por vía marítima y aérea, algunos de los cuales se están ejecutando con organismos internacionales, como el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). En razón de ejecutar lo anterior, se requiere realizar análisis jurídico administrativos, que requieren de apoyo legal de un experto en Derecho Administrativo, a fin de que ilustre y aporte elementos y tomar las decisiones en forma ágil y oportuna, de conformidad a su planeación operativa y estratégica, en los casos que corresponda, en tal sentido, se hace necesario contar con servicios de asesoría para CEP,A que cubran un número de horas y un alcance más amplio.

Ante tal situación, se ha evaluado el número de horas que se requeriría para cubrir las necesidades de la institución, resultando que el tiempo requerido superaría al límite del 20% que establece la LACAP, a fin de realizar una modificación contractual en relación a las horas demandas para la prestación del servicio.

Mediante nota de fecha 19 de abril del corriente año, el administrador del contrato, le expuso lo antes referido a la Licenciada Fratti de Vega, solicitándole su anuencia a dar por extinguido el contrato por mutuo acuerdo entre las partes.

Ante tales razones, se considera pertinente, por razones de interés público, extinguir por mutuo acuerdo el referido contrato, a fin de realizar un nuevo proceso que permita la contratación de los servicios de asesoría en los términos antes señalados, por ser impostergable y de necesidad dicha contratación. Por tales razones, se acordó entre CEPA y la Contratista, extinguir el contrato a partir del 23 de abril de 2013.

Es importante señalar, que en relación a la aplicación del Decreto No 18 relativo al Ahorro y Austeridad del Sector Público 2013, CEPA está considerada dentro de las excepciones que señala el mismo en su artículo 16, en el marco de lo cual Junta Directiva ha emitido Resolución Razonada de Excepción de Carácter General. Sin perjuicio de lo anterior, es pertinente dejar constancia que la contratación de servicios especializados de asesoría legal en el área de Derecho Administrativo, se vuelve indispensable en el contexto de los proyectos que se impulsan actualmente en la Institución y los diferentes asuntos que permanentemente se presentan, todo lo cual requiere de servicios de asesoría especializados en dicha área.

La licenciada Karla María Fratti de Vega, mediante nota de fecha 22 de abril de 2013, manifestó su conformidad de dar por extinguido el contrato por mutuo acuerdo de las partes.

IV. MARCO NORMATIVO

De conformidad a lo establecido en los artículos 17, 18, 93 literal b) y 95 de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública (LACAP), y la Cláusula Novena del Contrato.

V. RECOMENDACIÓN

Por lo anterior, el Administrador de Contrato, recomienda autorizar la extinción por mutuo acuerdo del contrato suscrito entre CEPA y la licenciada Karla María Fratti de Vega, derivado de la Libre Gestión CEPA LG-31/2013, “Suministro de Servicios de Abogado Experto en Derecho Administrativo para Asesorar a CEPA en Temas de Índole Administrativo, pero sin limitarse a: Juicios Contenciosos Administrativos donde actúe la Comisión como Demandante o Demandada, Procesos de Licitación, Puntos o Temas sometidos a Junta Directiva, Informes y Opiniones”, a partir del 23 de abril de 2013.

Esta Junta Directiva, considera atendibles las razones expuestas, por lo cual, con base en los antecedentes, razones y las normas citadas, en el apartado IV, ACUERDA:

- 1° Autorizar la extinción por mutuo acuerdo del contrato suscrito entre CEPA y la licenciada Karla María Fratti de Vega, derivado de la Libre Gestión CEPA LG-31/2013, “Suministro de Servicios de Abogado Experto en Derecho Administrativo para Asesorar a CEPA en Temas de Índole Administrativo, pero sin limitarse a: Juicios Contenciosos Administrativos donde actúe la Comisión como Demandante o Demandada, Procesos de Licitación, Puntos o Temas sometidos a Junta Directiva, Informes y Opiniones”, a partir del 23 de abril de 2013.
- 2° Autorizar la aplicación inmediata del presente acuerdo.

GERENCIA FINANCIERA
UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA
GERENCIA PUERTO DE LA UNION

GERENCIA LEGAL
GERENCIA DE CONCESIONES

VARIOS

=====

SEPTIMO:

Al final de la sesión se trató el Punto Varios:

1. La licenciada Ana María Cárcamo, socia de la firma Elías & Asociados, Auditores Externos de la CEPA y de FENADESAL, presentó a los señores Directores, el informe del Auditor Externo correspondiente al ejercicio del 1 de enero al 31 de diciembre 2012, que contiene opinión limpia, es decir sin ninguna observación. La licenciada Cárcamo respondió a las consultas e interrogantes de los señores Directores, quienes quedaron conformes con las explicaciones recibidas.
2. Se hace constar que el Director ingeniero Roberto de Jesús Solórzano, se retiró de la Sesión a las diecinueve horas con veinte minutos de este mismo día, no estando presente en la discusión y aprobación de los temas siguientes:
 - a. Solicítase autorización para eliminar el proyecto “CONSTRUCCIÓN Y EQUIPAMIENTO DE SALA DE ESPERA Y PUENTE 18 DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR”, a fin de liberar y poner a disposición los fondos para futuros proyectos a presentar a Junta Directiva.
 - b. Solicítase aprobación del texto de reforma a la Ley de Concesión (Decreto Legislativo No. 834, del 8 de septiembre de 2011), consensuada con la Autoridad Marítima Portuaria (AM).
 - c. Solicítase autorización para que los ingenieros Julio Alberto Romero Mejía, Técnico de Concesiones y Osman Rigoberto Montoya Paiz, Jefe de la Sección Sistemas Informáticos del Puerto de La Unión, participen en la capacitación titulada “Desarrollo Portuario Sostenible y la Planificación (para ingeniero de puerto)”, a celebrarse en la ciudad de Yokohama, Japón, del 5 de junio al 13 de agosto del 2013.
 - d. Solicítase autorizar la extinción por mutuo acuerdo del contrato suscrito entre CEPA y la licenciada Karla María Fratti de Vega, derivado de la Libre Gestión CEPA LG-31/2013, “Suministro de Servicios de Abogado Experto en Derecho Administrativo para Asesorar a CEPA en Temas de Índole Administrativo, pero sin limitarse a: Juicios Contenciosos Administrativos donde actúe la Comisión como Demandante o Demandada, Procesos de Licitación, Puntos o Temas sometidos a Junta Directiva, Informes y Opiniones”, a partir del 23 de abril de 2013.

3. Participación del señor Alberto Alemán, ex Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá.

El señor Alemán, agradeció la invitación, expresando algunas apreciaciones con relación al Puerto de La Unión, enfatizando sobre el problema que se enfrenta en el canal de acceso, relacionado con los niveles de sedimentación que se han dado en un período relativamente corto, dado que se dragó en el año 2008. Manifestó que no es normal este comportamiento en cualquier tipo de diseño. Compartió que una de las etapas importantes que se han llevado a cabo en el Canal de Panamá, es el dragado. Se han tenido relaciones con todos los contratistas de dragado del mundo, y nunca han tenido ningún reclamo.

Él es de la opinión que es importante hacer un análisis integral del Puerto, considerando aspectos operativos, financieros, de mercado, entre los cuales podemos considerar los siguientes puntos:

- El valor que tiene el Puerto.
- Sacarle provecho a la inversión de US \$200 millones realizada.
- Definir jugadores en la región.
- Definir condiciones a otorgar.
- Es un puerto que tiene que dar todas las facilidades.
- El interés de las navieras depende de las condiciones que se le van a dar, el nivel de inversión a hacer, y posiblemente hay que hacer un proceso de calificación.
- Lo que viene es la parte operativa, análisis costo beneficio para ver si es rentable o no y el crecimiento esperado.
- La estrategia es hacer que el puerto sea más atractivo y potenciarlo: Definir mercado más cercano. Dotarlo de buenas carreteras. Cuestionarnos el motivo de los navieros a mover la carga acá. Hay que considerar que no es recomendable que haya diferencia entre 2 puertos nacionales.
- Hay que ver los elementos de una cadena logística: Las ventajas que se otorgarán. Definir dueño de la carga. El puerto tiene cero actividades, no hay ni un solo barco: se habla de conectividad cuando tienes varios barcos. Cuando afirmas: ese puerto tiene una enorme oportunidad, considerando el valor y el crecimiento de demanda y estás convencido de esto, esa es la estrategia del negocio.

Los señores Directores agradecieron la participación del ingeniero Alemán, quien con su aporte contribuye a aclarar aspectos importantes, a considerar en el proceso de la concesión del Puerto de La Unión.

“No habiendo nada más que hacer constar, se da por terminada la sesión a las diecinueve horas con cincuenta minutos de este mismo día, firmando el acta el Presidente y los Directores Propietarios y Suplentes que asistieron; cuyo contenido ha sido revisado por el Secretario de la Junta Directiva”.