

Plan Estratégico Institucional 2015 - 2019

Comisión Ejecutiva
Portuaria Autónoma

Administración Superior y
Gerencia de Planificación

CONTENIDO

CONTENIDO	2
A. INTRODUCCIÓN.....	4
B. MODELO DE PLANIFICACIÓN	4
C. OBJETIVOS.....	5
I. General.....	5
II. Específicos.....	5
D. MARCO LEGAL.....	6
E. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	6
1. Principales Tendencias a Nivel Mundial.....	6
2. Transporte Marítimo.....	7
3. Transporte Aéreo.....	8
4. Transporte Ferroviario	8
F. Oportunidades y Desafíos.....	8
1. Oportunidades	8
2. Desafíos.....	10
G. PUERTOS	12
I. PUERTO DE ACAJUTLA	12
1. Comportamiento Histórico	12
2. Oportunidades y Desafíos.....	14
2.1. Oportunidades.....	14
2.2. Desafíos.....	15
II. PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA	16
1. Comportamiento Histórico	16
2. Oportunidades y Desafíos.....	17
2.1 Oportunidades.....	17
2.2 Desafíos.....	18
H. AEROPUERTOS	18
I. AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR MONSEÑOR ÓSCAR ARNULFO ROMERO Y GILDÁMEZ (AIES-MOARG).....	18
1. Comportamiento Histórico	19
2. Oportunidades y Desafíos.....	21

2.1	Oportunidades.....	21
2.2	Desafíos.....	22
II.	AEROPUERTO INTERNACIONAL DE ILOPANGO.....	22
1.	Comportamiento Histórico.....	23
2.	Oportunidades y Desafíos.....	23
2.1	Oportunidades.....	23
2.2	Desafíos.....	24
I.	FERROCARRILES.....	24
I.	FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR (FENADESAL).....	24
1.	Oportunidades y Desafíos.....	24
1.1	Oportunidades.....	25
1.2	Desafíos.....	25
J.	MARCO GUBERNAMENTAL.....	26
1.	Compromisos con los lineamientos del Plan de Gobierno.....	26
2.	Estilo de Gestión.....	32
3.	Legado de CEPA para el período 2015 – 2019.....	33
K.	MARCO ESTRATÉGICO.....	34
I.	Pensamiento Estratégico.....	34
II.	Estructura del Plan Estratégico Institucional (PEI) 2015-2019.....	35
III.	Bases y Programas Estratégicos.....	36
IV.	Proyectos a Ejecutar.....	36
1.	CORPORATIVO.....	37
2.	PORTUARIO.....	39
2.1	Puerto de Acajutla.....	39
2.2	Puerto La Unión Centroamericana.....	41
3.	AEROPORTUARIO.....	43
3.1	Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG).....	43
3.2	Aeropuerto Internacional de Ilopango.....	45
4.	FERROVIARIO.....	46
4.1	Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL).....	46
L.	GLOSARIO DE TERMINOS.....	48

PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL DE CEPA 2015-2019

A. INTRODUCCIÓN

El Plan Estratégico Institucional (PEI) 2015-2019 de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), es un instrumento de planeación, estableciéndose en el alcance las prioridades establecidas por la Administración Superior y los compromisos que se encuentran enmarcados en el Plan Quinquenal de Desarrollo (PQD) 2015 - 2019 "El Salvador Productivo, Educado y Seguro", bajo los cuales CEPA deberá contribuir para el logro del objetivo de la visión de país, a través de sus empresas (Puertos, Aeropuertos y Ferrocarriles), principalmente en lo relacionado a acelerar y profundizar la integración regional y latinoamericana, y avanzar hacia la unión centroamericana.

En este contexto y de acuerdo a las Normas Técnicas de Control Interno, la Gerencia de Planificación, ha elaborado el "PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL 2015-2019", manteniendo el mandato legal de CEPA contenido en su Ley Orgánica y la Política de Gobierno.

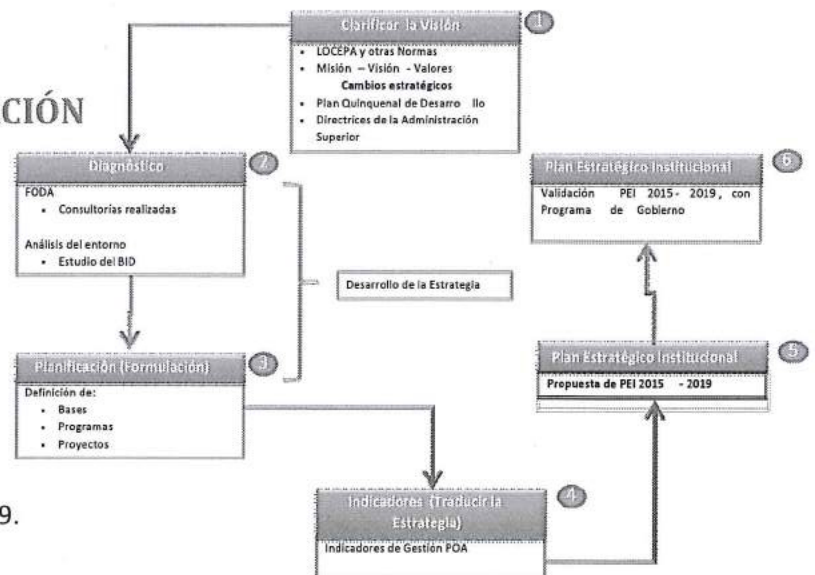
El PEI 2015-2019 está desarrollado de la manera siguiente:

- Modelo de Planificación
- Objetivos
- Pensamiento Estratégico
- Objetivos
- Principales Tendencias a Nivel Mundial
- Análisis de la situación actual

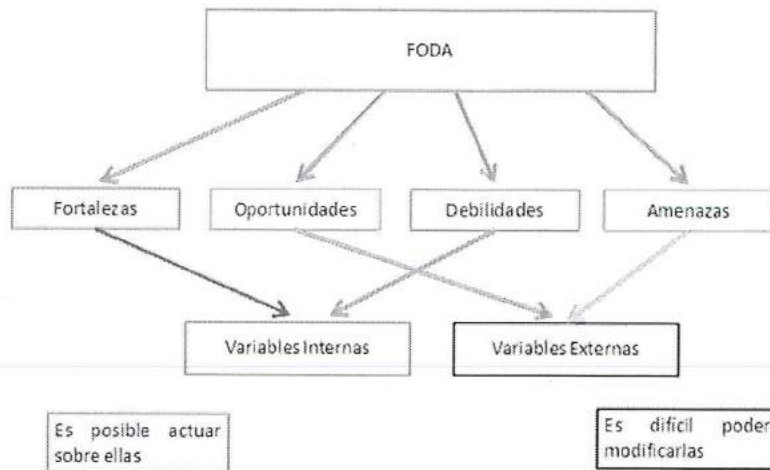
B. MODELO DE PLANIFICACIÓN

El sistema de gestión utilizado para integrar la planificación estratégica y la ejecución operacional, de las diferentes unidades de la Comisión está compuesto por seis etapas principales:

Etapas 1 Clarificar la visión: se consideran los componentes claves a ser considerados para planificar y ejecutar la estrategia durante el periodo 2015-2019.



Etapa 2 Diagnóstico: se realiza una evaluación del entorno, análisis interno y externo de cada una de las empresas, resumidas en las declaraciones de las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas (FODA), que identifican un conjunto de temas estratégicos que deben ser encarados en cada una de las empresas, para priorizar lo que se debe ejecutar en el quinquenio y tomar las decisiones acordes con los objetivos formulados.



Etapa 3 Planificación (formulación): Se hace una revisión del Programa de Gobierno e incluyen los proyectos estratégicos que le corresponde a CEPA. Se determinan las diferentes acciones que se necesitan para llevar a cabo las iniciativas estratégicas, agrupadas en bases, programas y proyectos, encaminados a cumplir con los objetivos de la Institución.

Etapa 4 Indicadores: Establecimiento de mediciones para cada Plan Operativo Anual para lograr un buen desempeño en el corto y mediano plazo.

Etapa 5 Gestionar revisión del Plan Estratégico Institucional (PEI): Presentación a la Administración Superior de propuesta de PEI 2015 - 2019.

Etapa 6 Gestionar Validación del Plan Estratégico Institucional (PEI): Obtención de la validación del PEI 2015 – 2019.

C. OBJETIVOS

I. General

Disponer de un instrumento de planificación que a partir del Pensamiento Estratégico Institucional oriente en forma responsable y ordenada el accionar de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma en el periodo 2015 - 2019, para brindar servicios eficientes y seguros en sus empresas (Puertos, Aeropuertos y ferrocarriles, así como contribuir a las prioridades y objetivos del Plan Quinquenal de Desarrollo 2014-2019 El Salvador Productivo, Educado y Seguro.

II. Específicos

- Establecer las principales líneas de actuación a seguir en el corto y medio plazo para Aeropuertos, Puertos y Ferrocarriles.

- Promover institucionalmente una Cultura de Planificación y Medición por medio de la integración y alineación del Plan Estratégico Institucional (PEI) con los Planes Anuales Operativos de las Áreas de Trabajo, para identificar a distintos niveles de la organización si las estrategias se ejecutan de acuerdo a lo programado y si se están obteniendo los resultados esperados.
- Garantizar el uso adecuado y aprovechamiento de los recursos financieros, humanos, materiales y tecnológicos para el logro de los objetivos institucionales, mediante mecanismos de análisis de los resultados obtenidos y recursos invertidos.

D. MARCO LEGAL

La base legal de la elaboración del Plan Estratégico Institucional está enmarcada en las Normas Técnicas de Control Interno Específicas y en base a los artículos siguientes:

- Art. 33.- En base a los lineamientos aprobados por la Dirección Superior, cada empresa y unidades organizativas prepararán su Plan Anual Operativo, en el cual se desarrollarán los objetivos y proyectos contenidos en el Plan Estratégico Quinquenal, según corresponda.
- Art. 34.- Los planes estratégicos y operativos, serán responsabilidad de la Dirección Superior, Gerente General, gerentes de empresas y de unidades organizativas, pero se elaborarán y evaluarán con la participación del personal bajo su dependencia, a efecto de obtener aportes y compromisos en beneficio de una efectiva, sana y transparente gestión.
- Art. 40.- La Gerencia de Planificación, será la responsable del seguimiento y evaluación del cumplimiento de los objetivos estratégicos.

E. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

1. Principales Tendencias a Nivel Mundial

La economía mundial en el año 2014, siguió creciendo a un ritmo moderado, a una tasa estimada del 2.6% y se espera que el Producto Bruto Mundial (PBM) continúe creciendo a un 3.1% y 3.3% 2015 y 2016 respectivamente¹.

La relocalización y el despliegue mundial de los procesos productivos y de los servicios, especialmente hacia los países en desarrollo, ha representado un área de oportunidad en las últimas décadas; esta situación ha permitido: (1) la fragmentación y la especialización de las cadenas industriales globales; (2) la agregación de valor que puede darse a la carga en zonas de actividades logísticas, (3) una mayor tercerización internacional de algunos servicios especializados, (4) que la producción en el mundo actual se desplace hacia las economías de

¹ Naciones Unidas, Nueva York, 2015 "Situación y perspectivas de la economía mundial 2015"

mayor velocidad del desarrollo; sin embargo, en esta última situación, se ha ido restringiendo en los últimos años, a raíz de los crecientes costos de producción en China y el surgimiento de nuevas políticas industriales en países desarrollados.

Otro factor a tomar en cuenta es el crecimiento de nuevos mercados, entre ellos el denominado comercio Sur-Sur, el comercio transpacífico y asiático. En este último, se prevé que los nuevos mercados de consumo en Asia serán mayores que el estadounidense y europeo en su conjunto.

Otro mercado que la región centroamericana (por su ubicación estratégica) debería de tomar mayor ventaja según la OCDE, es el comercio que requiere rapidez de respuesta al mercado; es decir, especializarse en productos intensivos en logística. Algunos ejemplos son productos perecederos, prendas de vestir de temporada, productos de moda, farmacéuticos, entre otros.

Lo anterior también ha generado hacia una tendencia del transporte de grandes lotes, poco frecuentes, al transporte de lotes más pequeños y frecuentes.

2. Transporte Marítimo

A nivel de la industria marítima, la inminente ampliación del Canal de Panamá ha acelerado los cambios estructurales en dicho sector que se centran en la especialización y en el incremento del tamaño de buques, la consolidación de operaciones en menos puertos y alianzas entre navieras y en la evaluación de nuevas rutas marítimas, lo que hace necesario que los puertos evalúen y redefinan sus roles, adecuándose competitivamente al nuevo escenario.

Otros factores a evaluar en este contexto son: la globalización de los puertos a través de operadores de clase mundial con altos índices de eficiencia y productividad; asimismo, el proceso de contenerización ha incrementado el carácter intensivo en capital de la actividad y hacia la automatización de los procesos.

Otra variable es la acelerada transformación de los puertos hacia puertos de “tercera generación”, es decir, la transición de servicios tradicionales de manejo de carga a servicios de valor agregado logístico; generándose también hacia una mayor competencia entre puertos para convertirse en hubs regionales para fortalecer la conectividad nacional e internacional.

La segmentación de rutas y la proliferación de los servicios marítimos indirectos entre los diversos puertos, es condición para concentrar carga en los hubs y para llenar buques cada vez más grandes. Con el transbordo se articula a la red global de puertos, a un conjunto de concentradores menores (hub regionales) y puertos alimentadores, que sustituyen rutas directas poco densas por rutas indirectas, que contribuyan a aportar carga y alimentar a los grandes puertos concentradores (hubs globales).

Además en los últimos tiempos uno de los cambios más relevantes dentro de la cadena intermodal de transporte ha sido el transbordo marítimo (transshipment), que consiste una creciente tendencia al uso de puertos de transbordo en el Caribe para manejar la carga desde y hacia Sudamérica y de la costa Este de Estados Unidos y del Golfo de México, transportada en barcos

que sirven la ruta transpácífica vía el Canal de Panamá. Dicha tendencia se verá fortalecida con el inicio del tránsito de los buques post panamax por el canal en mención.

3. Transporte Aéreo

A nivel aeroportuario: Según IATA, el año 2014 presenta un panorama favorable para la industria aeronáutica ya que se prevé un crecimiento de pasajeros y de ventas a nivel mundial.

La creciente clase media en los países en desarrollo ha generado un impacto positivo en la industria, tanto en el área de pasajeros como en el área de carga.

Según estudio del Banco Mundial el mercado de carga aérea en Latinoamérica y el Caribe podrían incrementarse sustancialmente en tamaño y como opción competitiva para el transporte de bienes de alto valor agregado, si se implementaran las políticas adecuadas para que la industria de transporte de carga aérea operara en forma más eficiente:

- Adopción de Acuerdos Multilaterales de Cielos Abiertos
- Fortalecimiento del marco regulatorio de los aeropuertos para maximizar la competencia en servicios auxiliares (ej. Ground handling – Asistencia en Tierra)
- Subsanan procesos y servicios restrictivos (trámites aduanales, controles y chequeos de seguridad, tecnologías de la información y comunicación obsoleta) que permitirían a las compañías de carga aérea brindar servicios fiables.

Asimismo, los temas de seguridad han tomado mayor relevancia en este sector. Ante los ataques del 9/11, los aeropuertos han ido evolucionando rápidamente en las normas, procesos y tecnologías relacionadas a la seguridad.

4. Transporte Ferroviario

A nivel ferroviario existen varios factores que han permitido reevaluar el potencial del sistema ferroviario nacional, entre ellos se encuentran: (1) el desarrollo de sistemas modernos para transportar pasajeros y carga en forma más segura y eficiente; (2) la sincronización de los modos de transporte (3) la mayor conectividad intermodal, (4) necesidad de descongestionar la infraestructura vial y (5) las altas velocidades de este modo de transporte, en comparación al vehicular.

F. Oportunidades y Desafíos

1. Oportunidades

• **Facilidad de El Salvador para Hacer Negocios (Doing Business)**

El Salvador ha mejorado su clima de inversiones, contando con leyes y regulaciones que han permitido ampliar las acciones y facilitan a las empresas extranjeras poder realizar negocios en el país, entre estas leyes se pueden mencionar:

- ✓ Ley de Inversiones
- ✓ Ley de Servicios Internacionales
- ✓ Ley de Zonas Francas
- ✓ Ley de Turismo
- ✓ Ley de Incentivos a las Energías Renovables
- ✓ Ley de Asocios Públicos Privados (APP)

- **Contribuir al desarrollo del País**

CEPA cuenta con infraestructura estratégica, que garantiza el fácil y oportuno acceso, ya que los puertos y aeropuertos se encuentran bien ubicados y proporciona servicios eficientes, los que juegan un papel muy importante en el crecimiento de la economía y elevar los índices de productividad del país.

- **Posición Privilegiada de El Salvador y Ubicación de las Empresas de CEPA**

No debe dejarse de lado la posición que ocupa el país en la región, ubicada justo en el centro de las rutas marítimas del Pacífico, lo que permite a los puertos y aeropuertos desarrollar sus competencias para convertirse en hub's regionales.

- **Contribuir al Desarrollo de una Plataforma Logísticas Regional**

CEPA cuenta con zonas extra portuarias en el Aeropuerto Internacional de El Salvador, lo que permitirá proporcionar infraestructura para impulsar una plataforma logística regional, eficiente, rentable y que opere bajo estándares de calidad.

- **Desarrollo de las Zonas Extraportuarias**

Promover la inversión privada en las áreas extra portuarias, atrayendo nuevas inversiones y celebrando contratos de arrendamiento con empresas que generen un uso intensivo de sus instalaciones en puertos y aeropuertos, a fin de generar nuevos negocios y actividades industriales conexas que aumenten escalonadamente los volúmenes de carga (área y marítima); y vincule coordinadamente las empresas de CEPA con sus respectivos territorios de influencia de sus empresas en aspectos institucionales, culturales y emprendedurismo, sobre una base de confianza, estabilidad, cooperación y complementariedad.

- **Titularización**

Obtener recursos financieros de mediano o largo plazo, a través de la titularización, para desarrollar proyectos de inversión en infraestructura, equipamiento y modernización de sus empresas sin incrementar el nivel de endeudamiento de la CEPA y manteniendo la sanidad financiera del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero.

- **Obtención de Financiamiento**

La Comisión cuenta con solidez financiera, obtenida a través de sus empresas, lo que le permite tener acceso a organismos nacionales e internacionales para adquirir préstamos a tasas de interés convenientes para desarrollar proyectos en sus empresas.

- **Ley de Asocios Públicos Privados**

Desarrollar proyectos estratégicos para la provisión de infraestructura y de servicios públicos y de interés general entre el sector público y privado, en los subsectores portuario, aeroportuario y ferroviario, siendo éstos de forma eficaz, eficiente y en un marco de seguridad jurídica contribuyendo al incremento de la competitividad, generación de empleo y desarrollo de la infraestructura del sector transporte para el comercio interno y externo.

2. **Desafíos**

- **Impulsar Proyectos Estratégicos**

Ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARYG), incrementando la capacidad de atención de pasajeros de acuerdo al Plan Maestro.

- **Modernización y Ampliación de la Terminal de Carga**

Iniciar proyectos de infraestructura y adquisición de tecnología que le permita mejorar la atención al cliente mediante la ampliación de áreas y la automatización de las operaciones para el manejo, almacenaje y expedición de la carga.

- **Desarrollar las aéreas extraportuarias de las empresas:**

- AIES-MOARG y AILO creación de un **CENTRO DE CARGA AÉREA Y CLUSTER AERONÁUTICO**
- Puertos de Acajutla y La Unión desarrollar las **ZONAS DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA (ZAL)**
- FENADESAL, contribuir al enriquecimiento cultural con el establecimiento de un Museo Ferroviario y de un Parque Logístico, así como sentar las bases para favorecer la Intermodalidad en el tratamiento de mercancías mediante la creación de un **CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS**, permitiendo ejercer por diferentes operadores, todas las actividades relativas al transporte, logísticas y distribución de mercancías.

- **Contribuir al desarrollo de una Plataforma logística Regional**

Uno de los retos principales que tendrá que enfrentar la Comisión, es el de contribuir a posicionar al país como un importante centro exportador y productivo con costos logísticos competitivos, mediante la formación de una plataforma logística en los terrenos del Aeropuerto Internacional El Salvador, que sea eficiente, rentable y que opere bajo estándares de calidad.

- **Establecimiento de Política Integrada de Movilidad Logística**

Siendo la Comisión una institución que administra y desarrolla la infraestructura de transporte en materia portuaria, aeroportuaria y ferroviaria de El Salvador, en el presente quinquenio participará en forma activa en la elaboración de la Política Integrada de Movilidad y Logística, orientada al desarrollo productivo, permitiendo alcanzar un mayor grado de competitividad, crecimiento y desarrollo económico-social del país.

- **Actualización de la Ley Orgánica de CEPA**

La Comisión debe responder a las exigencias de la globalización y los constantes cambios que se generan a nivel mundial, para lo cual deberá reformar su Ley Orgánica a las demandas actuales, considerando que esta data desde los años de 1974.

- **Construcción de una política de cooperación entre ciudad-puerto**

Contribuir a la construcción de políticas activas de integración territorial que deriven de la colaboración entre gobiernos locales, autoridades portuarias, entidades sin fines de lucro y organizaciones que trabajan en el sector social de las áreas urbanas; para mejorar el desarrollo económico del municipio y la inclusión social.

- **Impulsar el mejoramiento de las vías de acceso al puerto y las principales rutas destino**

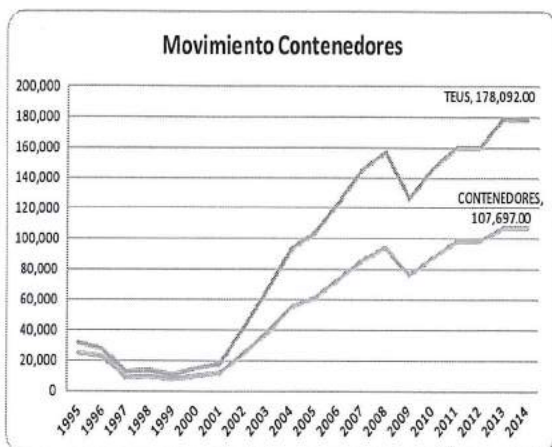
Al mejorar las condiciones de acceso de las principales carreteras al puerto y los principales destinos donde se moviliza la carga que proviene de Acajutla (fronteras, zona franca, etc.), se obtiene una ventaja competitiva para el Puerto de Acajutla ya que las empresas buscan reducir sus costos y fletes, y mejorar sus tiempos y movimientos de sus mercaderías

- **Apostar a la integración logística Centroamericana**

Como parte de la integración regional que impulsa el actual gobierno, tomar la iniciativa en obtener una unidad logística integrada y aduanera en el istmo y aprovechar que existe un Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Centroamérica y República Dominicana, al cual no se puede obtener el máximo beneficio debido a que sus países miembros todavía no se han incorporado a nivel logístico.

G. PUERTOS

En Centroamérica los puertos contribuyen en gran manera al logro de la competitividad en cada uno de sus países, pero éstos presentan importantes rezagos en infraestructura portuaria, equipo y deficiencias a la hora de cargar y descargar los barcos, lo que les ocasiona deficiencias en el manejo de contenedores, el rango aceptable es entre 20 y 50 unidades por hora y el tiempo de esperar de los barcos rondan por las tres horas.²



Los acuerdos comerciales y la ampliación del canal de Panamá están dando la posibilidad de atender barcos de mayor tamaño y está acelerando cambios estructurales en la región,

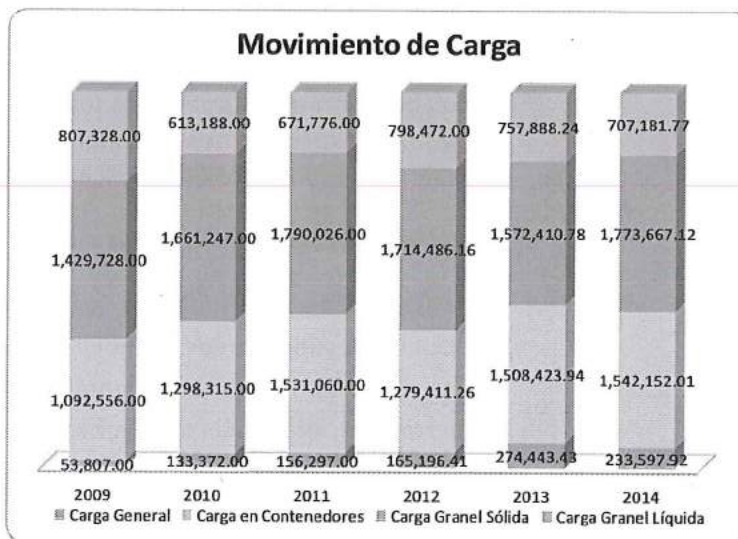
obligando a que los puertos se centren en la especialización de la carga, en la consolidación de operaciones en menos puertos, alianzas entre navieras y en la evaluación de nuevas rutas marítimas.

Para mejorar la competitividad en el país, además de invertir en los puertos, es necesario destinar presupuestos para construcciones de carreteras y ferrocarriles, así como acciones y políticas que contribuyan a avanzar en el tema de logística.

I. PUERTO DE ACAJUTLA

1. Comportamiento Histórico

El Puerto de Acajutla está conectado a la red de transporte marítima mundial a través de las líneas alimentadoras y tiene la profundidad necesaria para recibir barcos Post Panamax, estas ventajas competitivas, no podrán aprovecharse, si no se cuenta con el equipo necesario y se realizan las inversiones que le permitan recibir este tipo de buques.



El puerto durante el período de 2009 al 2014, se caracterizó por el manejo especializado de gránulos sólidos, siendo este tipo de carga con mayor movimiento, ya que cuenta con la infraestructura y equipo especializado para su manejo (carga y descarga), lo que permiten reforzar el carácter del Puerto.

² Informe sobre puertos de la región 2013 Un débil eslabón, Mercados & Tendencias Abril-mayo 2013

El mayor movimiento de buques, en el puerto, ha sido el de portacontenedores, manejando 178,092 TEUS en el año 2014.

De acuerdo al ranking de movimiento portuario de contenedores de América Latina y el Caribe, publicado en el 2014 por la CEPAL, ubican al puerto de Acajutla en el puesto número 52³.

Latin American and the Caribbean Container Port throughput, Ranking 2014

Ranking		Puerto/Port	País/Country	2012 (TEU)	2013 (TEU)	2014 (TEU)	Variación/change % 2014/2013
2013	2014						
3	1	Balboa	Panamá	3,304,499	3,187,387	3,468,283	9%
1	2	Colón	Panamá	3,518,669	3,356,060	3,286,736	-2%
4	4	Manzanillo	México	1,992,176	2,118,186	2,368,741	12%
5	5	Cartagena	Colombia	2,205,948	1,987,864	2,236,551	13%
6	6	Callao	Perú	1,817,663	1,856,020	1,992,473	7%
8	7	Kingston	Jamaica	1,855,425	1,703,949	1,638,113	-4%
9	8	Guayaquil	Ecuador	1,448,687	1,519,059	1,621,381	7%
14	13	Limón-Moin	Costa Rica	1,045,215	1,053,734	1,089,518	3%
16	14	Valparaíso	Chile	942,647	910,780	1,010,202	11%
15	15	Lázaro Cárdenas	México	1,242,777	1,051,183	996,654	-5%
13	16	Caucedo	República Dominicana	1,153,787	1,083,208	915,101	-16%
18	17	Buenaventura	Colombia	850,385	851,101	855,404	1%
17	18	Veracruz	México	806,047	866,966	847,370	-2%
19	19	Montevideo	Uruguay	753,889	826,962	775,997	-6%
20	20	Puerto Cabello	Venezuela	845,917	766,813	-	-
25	25	Puerto Cortes	Honduras	573,322	571,408	578,561	1%
28	27	Santo Tomás de Castilla	Guatemala	468,734	499,761	525,455	5%
34	35	Puerto Barrios	Guatemala	365,242	389,110	379,667	-2%
35	36	Port of Spain	Trinidad y Tobago	365,895	381,232	-	-
38	38	Puerto Quetzal	Guatemala	324,506	322,690	358,354	11%
45	46	Caldera	Costa Rica	184,315	193,095	209,061	8%
48	52	Acajutla	El Salvador	160,982	180,634	179,256	-1%
61	59	Corinto	Nicaragua	89,403	91,867	107,718	17%
60	62	Puerto Castilla	Honduras	90,586	96,438	97,636	1%
79	80	Mazatlán	México	39,263	28,094	33,652	20%

El movimiento de Contenedores en el Puerto de Acajutla descendió cuatro posiciones en el ranking portuario anual que publica la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). El puerto pasó de la posición 48 en 2013 a la 52 en 2014, debido a que su carga disminuyó en un 1%. La CEPAL elabora cada año un ranking que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en 120 puertos de la región, en base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos.

³ Latin American and the Caribbean Container Port throughput, Ranking 2014

2. Oportunidades y Desafíos.

2.1. Oportunidades.

- **Turismo**

Consolidar el posicionamiento del Puerto de Acajutla como una opción preferencial para atender el turismo de cruceros y tripulaciones, contribuyendo a dinamizar la economía de la zona occidental.

- **Reconversión del Puerto**

Fortalecerse como el principal puerto multipropósito de la región, optimizando sus operaciones e incorporando el equipo necesario para incrementar las facilidades en atención a los buques y mejorar en forma sustancial los tiempos para la recepción y despacho de carga, efectuando un proceso gradual de especialización interna.

- **Ampliación y diversificación de la especialización en manejo de gráneles**

Efectuar un proceso gradual de especialización interna, ampliar y diversificar la especialización en manejo de gráneles y repotenciar el sistema automatizado de exportación de los mismos.

- **Implementación del nuevo pliego tarifario**

El puerto cuenta con un pliego tarifario que data del año 1996, el cual sufrió una modificación en el 2002 reduciendo las tarifas en un 10% y un 15% en el 2005, teniendo la necesidad de realizar un estudio específico para poder modificar las tarifas y permitir al puerto contar con una estructura tarifaria más actualizada, con la implementación del nuevo tarifario se cobrará el servicio a un precio justo y con eficiencia en las operaciones.

- **Impulsar el puerto como centro energético**

Apostarle a la generación de energía a gran escala con recursos más limpios, ya que el puerto cuenta con infraestructura de muelles, de frentes de playa y áreas para instalación de plantas de almacenamiento de combustible y de producción que fácilmente podrían ser aprovechadas por las empresas, contribuyendo a que el puerto pueda convertirse en un polo de desarrollo energético, considerando que ya están instaladas, empresas como Puma, Duke Energy, Cenérgica con sus terminales y plantas de almacenamiento, y Alba Petróleos.

- **Factores de competitividad**

Continuar aprovechando los factores de competitividad del puerto, como es su localización, ubicándolo en las grandes rutas marítimas así como la integración a la cadena logística

permitiéndolo mantener sus clientes y por tanto fidelizar más la carga y el barco (cargadores y navieras).

- **Mantener la certificación “Puerto Seguro”.**

Mantener por cinco años la Certificación dada al puerto que lo acredita como Puerto Seguro por la Autoridad Marítima Portuaria (AMP), en base a lo establecido en el Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

- **Polos de Desarrollo.**

Este puerto por las facilidades que posee y la capacidad para movilizar el comercio internacional en el país, fácilmente puede seguir desarrollando polos que generen actividad económica en su área de influencia.

2.2. Desafíos.

- **Transformación de los puertos hacia puertos de tercera generación**

La transición de servicios tradicionales de manejo de carga hacia servicios de valor agregado; están generando una mayor competencia entre puertos para convertirse en hubs regionales para fortalecer la conectividad nacional e internacional.

- **Cambios estructurales en la industria marítima**

La inminente ampliación del Canal de Panamá ha acelerado los cambios estructurales en dicho sector y estos se centran en la especialización y en el incremento del tamaño de buques, la consolidación de operaciones en menos puertos y alianzas entre navieras y en la evaluación de nuevas rutas marítimas, por lo que en el puerto tendrá que realizar inversiones en equipo para atender este tipo de barcos y mantener la profundidad en los muelles.

- **Función intermodal del puerto**

Los puertos actuales forman parte de las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución, siendo fundamental su nivel de integración en los mismos, por lo que tienen que tener capacidad para atender la transferencia de la carga del modo de transporte marítimo al terrestre y viceversa, proporcionando la infraestructura necesaria y adecuada a las exigencias del tráfico, permitiendo que este flujo sea continuo.

- **Captar carga a ser manejada por el puerto**

Contar con un plan para comercializar y promocionar al puerto, con la finalidad de consolidarlo el tráfico de pasajeros (cruceístico) en beneficio de los intereses económicos y turísticos de la zona occidental, así como también mantener, aumentar el flujo de carga y posicionarlo como puerto multipropósito en la región centroamericana al lado del pacífico.

- **Automatización de las operaciones**

Iniciar con el proceso de automatización para el manejo de la carga contenedorizada que contribuyan a elevar los índices de eficiencia y productividad en la prestación de los servicios.

- **Modernización del puerto**

Modernizar las instalaciones y equipamiento portuario, con la finalidad de mejorar su competitividad y potenciar sus servicios integrales.

II. PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA

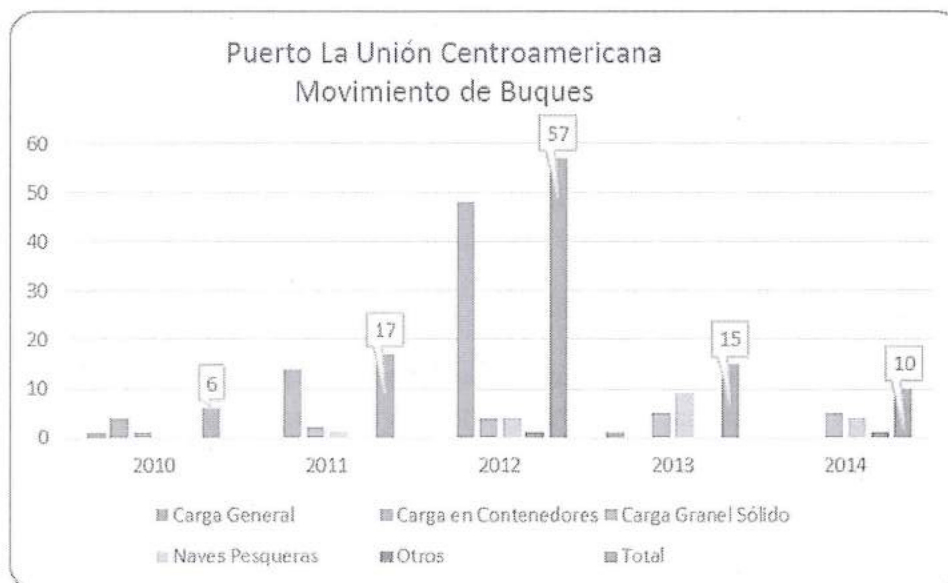
1. Comportamiento Histórico

Es un puerto multipropósito, con vocación preferente en manejo de contenedores, habiendo finalizado su construcción en diciembre 2008, a un costo aproximado de US\$ 200.00 millones.

El 21 de junio de 2010 se inauguró el inicio de operaciones del Puerto de La Unión Centroamericana movilizándose desde esa fecha carga general, contenedorizada y granel como se puede apreciar en la gráfica.



El movimiento de buque en el puerto en los años 2011 y 2012 fue de contenedores y en los años 2013 y 2014 ha sido mayormente de gráneles y barcos pesqueros.



2. Oportunidades y Desafíos.

2.1 Oportunidades.

- **Definir Nuevo modelo de operación**
Realizar estudios que permitan determinar el modelo portuario orientado a un sistema que permita la eficiencia en los servicios, tarifas competitivas y la sostenibilidad del puerto.
- **Plataforma logística**
Desarrollar en los terrenos del puerto un área definida dentro de la cual están todas las actividades relativas al transporte, la logística y la distribución de mercancías tanto para tránsito nacional como internacional, contribuyendo a reducir costos dentro de la cadena logística.
- **Depósito de contenedores**
Proveer espacio cuya función básica será la de servir de almacenamiento de contenedores vacíos, brindando servicios de limpieza y reparación de contenedores.
- **Ferry**
Proveer el servicio de ferry para carga que conectará con El Salvador – Nicaragua - Costa Rica (La Unión-Corinto-Puerto Caldera), permitiendo bajar los costos y tiempo del transporte de mercancías entre los países de la región de carga.
- **Alianzas con otros puertos**
Realizar alianzas estratégicas con puertos de clase mundial para intercambio de información, transferencia de tecnología y buenas prácticas e identificación de oportunidades de negocio.
- **Corredor Logístico Puerto La Unión-Puerto Cortez**
El elevado número de embarcaciones queriendo usar el canal de Panamá y las tarifas pagadas por el derecho a usarlo puede motivar a navieras a usar el canal seco, océano Pacífico (puerto La Unión) - Océano Atlántico (Puerto Cortés), como alternativa, para mover mercancías, bienes, materia prima, entre los dos océanos; ya que se estima que podrían pasar, anualmente, una gran cantidad de contenedores adicionales.

2.2 Desafíos.

- **Impulsar las operaciones del puerto**

Prestar los diferentes servicios a los pasajeros, a las naves y carga a precios competitivos y desarrollar su vocación como puerto especializado en el manejo de contenedores y servir como elemento integral de la cadena de transporte que constituye un sistema integrado concebido para transportar mercancías de origen a destino

- **Atracción de inversiones**

Desarrollar en las Zonas extra-portuarias del puerto, una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), permitiendo instalar empresas especializadas en las actividades de almacenamiento, distribución de mercadería y actividades logísticas de valor añadido, atrayendo carga al puerto.

- **Ciudad Puerto**

Impulsar la integración al desarrollo urbano al aprovechamiento racional de los recursos del entorno portuario y particularmente de la bahía de La Unión, donde las acciones coordinadas entre los ciudadanos, CEPA y las instituciones de Gobierno permitan crear un espacio urbano atractivo, limpio, generador de dinámica económica creciente, ambientalmente sostenible y desempeñándose como un desencadenante del desarrollo productivo.

H. AEROPUERTOS

CEPA, es la responsable de los dos aeropuertos que tienen pistas internacionales, para atender la demanda de transporte aéreo; siendo éstos, el Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez, reconocido también por sus siglas AIES-MOARG, ubicado en el área sur central del país, en el Departamento de La Paz, municipio de San Luis Talpa. Está conectado con la capital, San Salvador, por medio de una autopista de cuatro vías y 42 kilómetros de longitud y es el encargado de atender el transporte aéreo internacional regular; y el Aeropuerto Internacional de Ilopango, ubicado en el Municipio de Ilopango, Departamento de San Salvador, el cual sirve a la Aviación Civil y Militar de El Salvador.

I. AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR MONSEÑOR ÓSCAR ARNULFO ROMERO Y GALDÁMEZ (AIES-MOARG)

EL AIES-MOARG ocupa una planicie triangular de 1,058.22 Ha, ubicado en el municipio de San Luis Talpa y San Pedro Masahuat, ambos del departamento de La Paz. El Aeropuerto fue diseñado por Pacific Consultants International (PCI) de Japón, y construido por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, dada su ubicación estratégica y tendencia creciente del flujo de pasajeros y de carga,

se han realizado estudios que han permitido formular alternativas para su ampliación y potenciar el desarrollo y el de sus alrededores.

1. Comportamiento Histórico

La capacidad actual del aeropuerto es de 1.6 millones de pasajeros, habiendo sido sobre pasada en



el año 2001, moviendo 1,676,156 pasajeros y en el 2014 movió 2,439,576 pasajeros, lo cual puede observarse en la siguiente gráfica.

La mayor participación de movilización de pasajeros internacionales está concentrada hacia y desde Estados Unidos, obteniendo Los Ángeles, Houston y Miami los más altos porcentajes de contribución durante el período 2011-2014, como se puede observar en el cuadro siguiente:

Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez Origen y Destino de Pasajeros 2011-2014

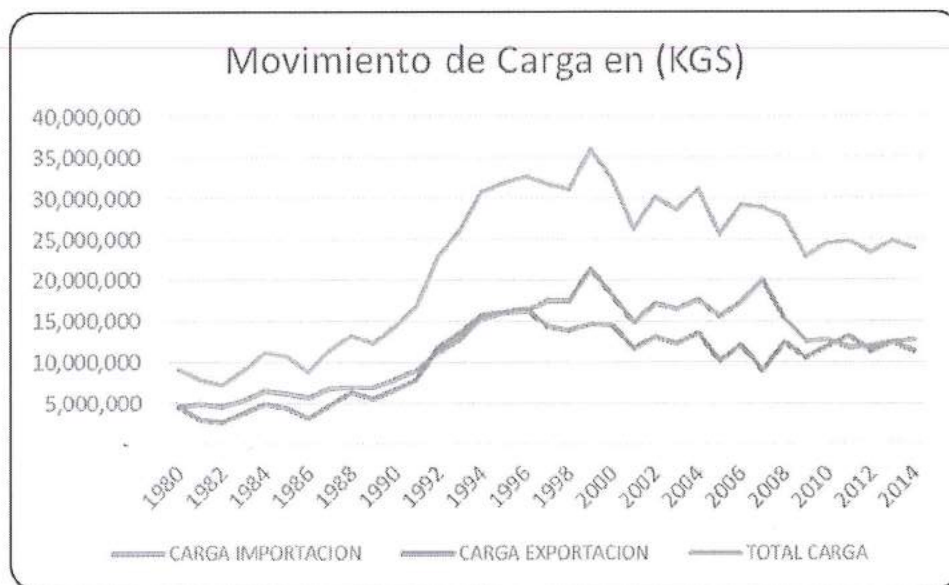
PAÍS	PASAJEROS			
	ORIGEN	DESTINO	TOTAL	%
	TOTAL	TOTAL		
LOS ANGELES	308,976	392,500	701,476	11.70%
HOUSTON	393,950	414,080	808,030	13.48%
MIAMI	278,488	256,979	535,467	8.93%
SAN JOSE	143,398	165,948	309,346	5.16%
WASHINGTON	235,671	301,225	536,896	8.96%
NEW YORK	131,603	169,974	301,577	5.03%
ATLANTA	161,955	179,687	341,642	5.70%
PANAMA	217,007	234,279	451,286	7.53%
MEXICO	102,790	113,315	216,105	3.61%
GUATEMALA	55,429	77,121	132,550	2.21%
SAN FRANCISCO	83,475	106,515	189,990	3.17%
MANAGUA	38,152	63,055	101,207	1.69%
DALLAS	144,881	166,338	311,219	5.19%
SAN PEDRO SULA	29,115	45,660	74,775	1.25%
TORONTO	44,217	50,248	94,465	1.58%
TEGUCIGALPA	29,207	38,458	67,665	1.13%
LIMA, PERU	43,423	45,736	89,159	1.49%
FORT LAUDERDALE, USA	54,334	55,621	109,955	1.83%

PAÍS	PASAJEROS			
	ORIGEN	DESTINO	TOTAL	%
	TOTAL	TOTAL		
NEWARK	37,315	39,378	76,693	1.28%
BELIZE	11,519	9,981	21,500	0.36%
MONTREAL	15,813	15,813	31,626	0.53%
ROATAN	8,765	11,260	20,025	0.33%
BOGOTA, COLOMBIA	119,694	81,521	201,215	3.36%
CHICAGO	12,948	10,601	23,549	0.39%
LA HABANA	11,229	11,430	22,659	0.38%
CANCUN	17,938	12,223	30,161	0.50%
ORLANDO, USA	14,092	16,176	30,268	0.51%
MADRID	69,952	56,987	126,939	2.12%
CARACAS, VENEZUELA	110	110	220	0.00%
GUAYAQUIL, ECUADOR	3,467	6,220	9,687	0.16%
LIBERIA, COSTA RICA	2,823	3,662	6,485	0.11%
CALI COLOMBIA	3,588	3,559	7,147	0.12%
MEDELLIN COLOMBIA		4,264	4,264	0.07%
QUITO ECUADOR	3,728	4,353	8,081	0.13%
TOTAL GENERAL	2,829,052	3,164,277	5,993,329	100.00%

Fuente: Anuarios 2011 al 2014 del AIES

Tráfico de Carga

El comportamiento que se ha tenido desde el año 1980 en el manejo de carga aérea, tanto de importación como exportación, en la terminal de carga, se puede apreciar en la gráfica siguiente:



A partir del año 2001 el comportamiento de la carga se da en forma irregular con tendencia hacia la baja. El total de carga aérea transportada en 2014 fue de 23,910,116 kg conformada por importaciones (12,648,354 kg.) y exportaciones (11,261,762 kg.).

Ranking Aeroportuario.

A continuación se muestra el ranking de aeropuertos de Centroamérica y el Caribe generado por kytrax, que es una auditoría creada en el Reino Unido dedicada al análisis y comparación en materia de calidad de las diferentes aerolíneas y aeropuertos de todo el mundo. Los resultados obtenidos son de acuerdo a entrevista realizadas a pasajeros y de acuerdo a los resultados obtenidos en estos cuestionarios se otorgan los World Airport Awards, premios que constituyen uno de los principales reconocimientos de calidad a nivel mundial para la industria aeroportuaria.

Los 10 mejores aeropuertos de Centroamérica y el Caribe		
RK	Aeropuerto	País
1	Tocumen	Panamá
2	Juan Santamaría	Costa Rica
3	Monseñor Óscar Arnulfo Romero	El Salvador
4	Bridgetown	Barbados
5	El Piarco	Trinidad y Tobago
6	L.F. Wade	Bermudas
7	Augusto César Andino	Nicaragua
8	San Juan	Puerto Rico
9	Ramón Villeda Morales	Honduras
10	La Aurora	Guatemala

2. Oportunidades y Desafíos

2.1 Oportunidades.

- **Ubicación Geográfica**

El aeropuerto tiene el potencial de ser la plataforma internacional más importante de Centroamérica, dada su ubicación estratégica y la tendencia creciente que presenta en el flujo de pasajeros y de carga, permitiendo contribuir a impulsar significativamente el crecimiento económico para toda la región, y especialmente para El Salvador.

- **Ciudad Aeroportuaria**

Contribuir a impulsar la ciudad Aeroportuaria abarca parte de los municipios de San Luis Talpa, El Rosario y San Pedro Masahuat, desarrollando dinámicas económicas en la zona y generando espacios consolidados para la instalación de una zona de servicios logísticos, atención al viajero y zona de industrias asociadas a tecnologías, que generen empleos de calidad, contribuyendo a convertir a El Salvador en el centro logístico de la región Centroamericana.

- **Modernización del Aeropuerto**

La modernización del Aeropuerto es una de las más grandes apuestas de CEPA, ya que se espera brindar mejores facilidades para la navegación aérea, así como dar mejores servicios a los pasajeros, visitantes y usuarios, manteniendo la certificación como aeródromo seguro.

2.2 Desafíos.

- **Ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros (ETP)**

Realizar las ampliaciones necesarias en el ETP permitiendo incrementar la capacidad actual de sus instalaciones de 1.6 millones a 4.7 millones de pasajeros, para el año 2032 de acuerdo al Plan Maestro

- **Modernización del Edificio de la Terminal de Carga (ETP)**

Dotar al comercio e industria de El Salvador, de facilidades modernas y eficientes para el manejo de carga aérea, que faciliten su inserción en el contexto mundial de economías globalizadas.

- **Zona Logística y de Servicios para el Aeropuerto Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez**

Promover y desarrollar tres parques con plataformas de foco en servicios y operaciones globales bajo la modalidad offshoring en las áreas extraportuarias del AIES-MOARG, de acuerdo a la zonificación proporcionadas por el Estudio para Terrenos con Aptitudes Especiales – Plan Maestro Conceptual.

- **Remodelación del Estacionamiento de Vehículos del Edificio Terminal de Pasajeros**

Mejorar la infraestructura y equipamiento del actual estacionamiento público de vehículos del ETP, incrementando su capacidad instalada para suplir la demanda de estacionamiento de vehículos de pasajeros, clientes y usuarios del aeropuerto.

II. AEROPUERTO INTERNACIONAL DE ILOPANGO

Cuenta con una pista principal de 2,240 mts. de largo y 45 mts. de ancho, plataformas de aeronaves con un área de 60,000 m², con una capacidad de atención para 6 aeronaves y con todas las facilidades de apoyo a la navegación aérea como son: servicios de tránsito aéreo, información aeronáutica y servicios de meteorología, para lo cual cuenta con equipos de radio-ayudas a la navegación. Además tiene 113 hangares en un área de 63,156 m².

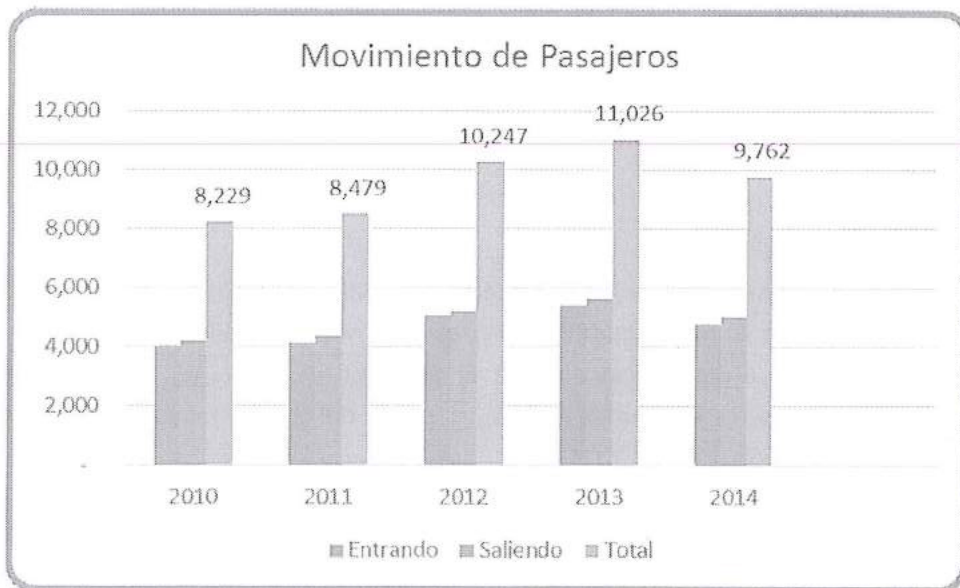
Actualmente este aeropuerto es utilizado para vuelos por las líneas de bajo costo, chárter y de la aviación militar, asimismo funciona el museo Nacional de Aviación, que se encuentra en el antiguo edificio de la terminal; también es sede del famoso y reconocido “Ilopango Air show” que se realiza todos los años generalmente el último fin de semana del mes de enero, en donde participan decenas de pilotos salvadoreños e internacionales que hacen exhibición de acrobacias, paracaidismo, exhibición de aviones, pirotécnica y otros atractivos, siendo este uno de los shows aéreos más importantes en Centro y Sudamérica.

1. Comportamiento Histórico

En el aeropuerto de Ilopingo la mayor cantidad de operaciones son realizadas por las escuelas representando el 55% de este movimiento, como puede apreciarse en la gráfica siguiente:



El comportamiento del movimiento de pasajeros en el aeropuerto de Ilopingo puede apreciarse en la gráfica que se muestra a continuación.



2. Oportunidades y Desafíos

2.1 Oportunidades.

- **Rehabilitar la infraestructura del Aeródromo de Ilopingo**

Restaurar la capacidad en el manejo de tráfico de pasajeros y de carga, elevando su calificación operativa y renovando el compromiso de ofrecer servicios modernos, eficientes y seguros.

- **Desarrollo de clúster aeronáutico**

Establecer una estrategia de desarrollo que permita impulsar la actividad aeronáutica de la aviación en general y corporativa, mediante la reordenación de zona de hangares abandonados y parcelación permitiendo atraer actividades relacionadas con el **Maintenance, Repair and Overhaul (MRO)** y un **Original Equipment Manufacturer (OEM)** de la aviación general y formación de pilotos.

- **Desarrollo de carga aérea en el AILO**

Aprovechar la ubicación del aeropuerto por su cercanía a la zona franca industrial San Barolo para potenciar el mercado de vuelos de carga que pueden ser atendidos.

2.2 Desafíos.

- **Desarrollar una terminal de aviación corporativa y un nuevo modelo de negocios que potencie los servicios y facilidades a la aviación civil nacional y regional.**

Modernizar e implementar un nuevo modelo de negocios en el AILO, que incluya elevar el nivel de servicios y estándares de seguridad para la navegación aérea, haciendo un aeropuerto más atractivo para la aviación civil.

- **Operaciones Comerciales**

Afincarse aerolíneas tipo Low Cost (Bajo Costo) que permitan realizar interconexiones de vuelos regionales e internacionales, dándole un mayor valor agregado a las instalaciones.

I. FERROCARRILES

De la fusión de las empresas ferroviarias, Ferrocarril de El Salvador (FES) ex The Salvador Railways y Ferrocarril Nacional de El Salvador (FENASAL) ex International Railways of Central America (IRCA), surgen los Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL), administrada por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), a partir del 22 de mayo de 1975, mediante Decreto Legislativo No. 269.

I. FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR (FENADESAL)

La red ferroviaria es de trocha angosta de 914 milímetros (3 pies), tiene una extensión de 471 kilómetros de vía principal, distribuidos en tres distritos, comunicando la capital de San Salvador con las principales ciudades del país y sus puertos Acajutla y La Unión.

1. Oportunidades y Desafíos

1.1 Oportunidades.

- **Desarrollar Estudios de Factibilidad para el tren de Pasajeros y Carga.**

Contar con estudios que determine la demanda de tráfico de pasajeros y carga del tren de cercanías, así como determinar la potencialidad de convertir las estaciones de FENADESAL en centros de transbordo de pasajeros y áreas comerciales asociadas a la misma para reactivar el ferrocarril con modernas instalaciones y equipo.

- **Creación de Museo Ferroviario y Parque Temático**

Dar a conocer parte importante de la historia que propició el desarrollo del transporte ferroviario de nuestro país, poniendo a disposición una serie de piezas históricas y recrear de esta manera el atractivo de los trenes. Además se contara con un área dedicada a las atracciones enfocadas en el tren y espacios para entretenimiento, educación, cultura, deporte y estacionamiento de vehículos.

1.2 Desafíos

- **Transporte de Pasajeros y Carga**

Desarrollar por etapas la operación de transporte de pasajeros y carga mediante la modalidad de trenes de cercanías en los tramos "Occidental" de una longitud de 36.9 Km, entre San Salvador, Delgado, Apopa, Nejapa, Quezaltepeque y Sitio del Niño, municipio de San Juan Opico y "Oriental", de 36.5 Km, conectando las ciudades de San Salvador, Soyapango, Ilopango, San Martín y Cojutepeque.

- **Modernizar la Infraestructura del Sistema Ferroviario Nacional**

Incorporar de nuevos modelos de gestión, que permitan ofrecer servicios competitivos, eficientes y seguros, integrándose al sistema logístico multimodal de la región.

- **Plan Maestro**

Desarrollar un instrumento de planificación del Transporte ferroviario. Eje central para el desarrollo del tren en Centroamérica elemento de Integración regional.

J. MARCO GUBERNAMENTAL

1. Compromisos con los lineamientos del Plan de Gobierno.

La Comisión comprometida con el Plan Quinquenal de Desarrollo 2014 – 2019, El Salvador, Productivo, Educado y Seguro del Gobierno del Presidente Profesor Salvador Sánchez Cerén, encaminará sus esfuerzos a contribuir con las apuestas estratégicas y áreas prioritarias establecidas, por lo que a continuación se presentan aquellas con las que CEPA se identifica y establece compromisos:

GOBIERNO CENTRAL, PQD 2014 - 2019				CEPA
PQD: Ejes/Objetivos/ Programas	Estrategias / Apuesta	Lineamientos/ Acciones	Impactos Generados	
Objetivo 1: Dinamizar la economía nacional para generar oportunidades y prosperidad a las familias, las empresas y al país	E.1.1. Diversificación de la matriz productiva con énfasis en la producción de bienes y servicios transables y la seguridad alimentaria	L.1.1.1. Impulsar la transformación productiva: es decir, reconvertir, dinamizar y diversificar la industria y los servicios con potencial exportador y alto valor agregado, articulados al tejido productivo nacional.	Contribuir a dinamizar el comercio exterior e insertar al país en la cadena logística del transporte marítimo de carga. Contribuir con la meta del PQD de aumentar la ejecución de la inversión pública en un 70%	Modernización del Aeropuerto Monseñor Romero Construcción de una nueva terminal de pasajeros de Ilopango. Mejoramiento en instalaciones del Puerto de Acajutla. Impulso del ferry del pacífico centroamericano.
	E.1.7. Promoción y atracción de inversiones nacionales y extranjeras	L.1.7.2. Desarrollar las relaciones comerciales y de inversión con todos los países del mundo.		Inversión para desarrollo de AEROMAN en El Salvador, mediante la construcción de una nueva calle de rodaje, bóveda y plataforma de acceso a un nuevo hangar. Acuerdo con el Aeropuerto Internacional de Atlanta (el segundo más importante del

GOBIERNO CENTRAL, PQD 2014 - 2019				CEPA
PQD: Ejes/Objetivos/ Programas	Estrategias / Apuesta	Lineamientos/ Acciones	Impactos Generados	
				<p>mundo) para promover la Ciudad Aeroportuaria.</p> <p>Promoción de inversiones en zonas extra portuarias del puerto de La Unión Centroamericana con inversionistas.</p> <p>Concreción y puesta en funcionamiento del ferry en el puerto de La Unión Centroamericana</p>
	E.1.8. Impulso de la empleabilidad y el empleo, con énfasis en la juventud y en las mujeres	L.1.8.4. Fortalecer el programa de Intermediación laboral.		<p>Generación de nuevos puestos de trabajo directos e indirectos con el impulso de los proyectos de desarrollo en las empresas CEPA.</p> <p>Apoyo a Instituciones educativas de nivel superior y técnico, facilitando la realización de prácticas profesionales y servicio social en las diferentes empresas de CEPA, contribuyendo a la inserción de jóvenes al sector laboral.</p>
	E.1.10. Desarrollo del turismo sostenible: "El Salvador: un destino encantador"	L.1.10.2. Fomentar la inversión turística, como generadora de empleo e ingresos, a través	Contribuir a la meta del PQD de generar un aporte del sector turismo al PIB de 6.6 %, al 2019	Contribuir a poner en marcha la Plataforma "Stop Over" (opción de explorar El Salvador como destino turístico durante un lapso de

GOBIERNO CENTRAL, PQD 2014 - 2019				CEPA
PQD: Ejes/Objetivos/ Programas	Estrategias / Apuesta	Lineamientos/ Acciones	Impactos Generados	
		del Programa de Desarrollo Turístico de la Franja Costero-Marina y la vitalización de polos turísticos.		<p>tiempo de hasta cuarenta y ocho horas, sin tener que pagar las tarifas de derecho de embarque en el AIES-MOARG.</p> <p>Construcción y puesta en operación del centro recreativo Malecón Acaxual en el Puerto de Acajutla.</p>
	E.1.11. Protección de la economía familiar, especialmente de los sectores excluidos	L.1.11.3 Asegurar la eficacia, eficiencia y sostenibilidad de los subsidios que protegen el consumo de bienes y servicios esenciales para los sectores sociales excluidos	Contribuir a la protección del bolsillo de los salvadoreños y usuarios en general del Aeropuerto Monseñor Romero ahorrándoles gastos extras en su paso por el aeropuerto.	<p>Mejoras en la atención y adecuación de Instalaciones del Aeropuerto Monseñor Romero:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acceso gratuito a la nueva sala de despedidas y oferta diversa de precios en los restaurantes. • Acceso gratuito a Internet en todas las instalaciones. • Mejoras en sistemas de anuncios al público y toma de medidas para mejorar las condiciones de salubridad y limpieza.
Objetivo 6. Asegurar progresivamente a la población el acceso y disfrute de vivienda y hábitat adecuado	E.6.2. Reducción de las brechas de calidad de vivienda y hábitat que existen entre el área urbana y rural, así como a	L.6.2.4. Fortalecer el acceso y legalización de vivienda para mujeres y familias en situación de exclusión.	Contribuir a aumentar la cobertura de acceso a energía eléctrica y de agua potable a la población más desprotegida.	Concesión de permisos para la instalación de servicios básicos de agua y energía eléctrica y aguas servidas a las familias radicadas en derechos

GOBIERNO CENTRAL, PQD 2014 - 2019				CEPA
PQD: Ejes/Objetivos/ Programas	Estrategias / Apuesta	Lineamientos/ Acciones	Impactos Generados	
	nivel territorial			de vía férrea propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de El Salvador, FENADESAL.
Objetivo 7: Transitar hacia una economía y sociedad ambientalmente sustentables y resilientes a los efectos del cambio climático	E.7.3. Reducción de los niveles de contaminación e insalubridad ambiental para contribuir a mejorar la salud de la población y el funcionamiento efectivo de los ecosistemas	L.7.3.4. Manejar adecuadamente los desechos sólidos y peligrosos, así como el tratamiento de aguas residuales, industriales y desechos de rastros.	Contribuir con el cumplimiento de la normativa nacional relacionada con la protección y evitar la contaminación del medio ambiente.	<p>Presentación al MARN del Informe Operacional Anual de CEPA para el manejo de las aguas residuales, los desechos sólidos comunes y manejo de desechos peligrosos.</p> <p>Elaboración del Plan de Trabajo Ambiental 2016 de cada una de las empresas CEPA para favorecer el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable a cada una de ellas.</p> <p>Inicio de las gestiones entre CEPA y el MARN para la elaboración del diagnóstico ambiental del aeropuerto de Ilopango, con el propósito de obtener el permiso ambiental de funcionamiento.</p> <p>Obtención de la autorización ambiental de proyectos de inversión.</p> <p>Mantenimiento de 20</p>

GOBIERNO CENTRAL, PQD 2014 - 2019				CEPA
PQD: Ejes/Objetivos/ Programas	Estrategias / Apuesta	Lineamientos/ Acciones	Impactos Generados	
				hectáreas reforestadas por CEPA en el área natural protegida del volcán de Conchagua y 2.45 ha, del Cantón El Piche, de La Unión, como parte del cumplimiento al Permiso Ambiental de Funcionamiento del Puerto de La Unión Centroamericana.
	E.7.4. Reducción de la vulnerabilidad ambiental y socioeconómica ante los efectos del cambio climático y los fenómenos naturales, con lo cual se aumentaría la resiliencia de los territorios	E.7.4.3. Diseñar e implementar programas de inversión, ahorro y aseguramiento para la reducción del impacto socio económico producido por el cambio climático y los fenómenos naturales.		Gestión del inicio de obras de mitigación anuales en el aeropuerto de Ilopango, para protección de la infraestructura aeroportuaria.
Objetivo 8: Impulsar la cultura como derecho, factor de cohesión e identidad y fuerza transformadora de la sociedad	E.8.1. Impulso de procesos de transformación de actitudes y conductas compatibles con el buen vivir	L.8.1.2. Fortalecer programas de formación y prácticas en valores en el sistema educativo y en las instituciones públicas.		Fortalecimiento de programas de formación y deportivos para empleados de las empresas de CEPA y sus hijos: <ul style="list-style-type: none"> • Clases de inglés • Escuela de fútbol infantil • Programa de visitas "Conoce tu puerto", al puerto de Acajutla • Torneos de Juego

GOBIERNO CENTRAL, PQD 2014 - 2019				CEPA
PQD: Ejes/Objetivos/ Programas	Estrategias / Apuesta	Lineamientos/ Acciones	Impactos Generados	
				<p>de Mesa</p> <ul style="list-style-type: none"> Equipos de Basquetbol masculino y femenino. Equipos de futbol masculino y femenino.
	E.8.4. Incremento del acceso de la población a bienes, productos y servicios culturales que se originan en el país.	L.8.4.3. Crear una red de espacios públicos para la difusión artística y cultural (Casas de la Cultura, museos, teatros, centros educativos, cines rescatados, universidades y plazas públicas).	Contribuir a la unificación familiar y el esparcimiento de los jóvenes, aprovechando sus capacidades deportivas.	Construcción y puesta en operación del Museo del Ferrocarril y Parque Temático.
Objetivo 10: Potenciar a El Salvador como un país integrado a la región y al mundo, que aporta creativamente a la paz y el desarrollo	E.10.1. Desarrollo nacional y aporte solidario al mundo fortaleciendo las relaciones internacionales de El Salvador	L.10.1.5. Posicionar estratégicamente las prioridades de desarrollo del país y la región en los espacios internacionales	<p>Contribuir con el PQD para incrementar en 50 % el número de museos en El Salvador</p> <p>Contribuir con la meta del PQD de incrementar en un 60% el No. de visitantes anuales al patrimonio cultural y natural de El Salvador.</p>	<p>Promoción de acciones para la rehabilitación de un tramo de los Ferrocarriles Nacionales de El Salvador.</p> <p>Ejecución de estudios para el desarrollo de zonas extra portuarias de CEPA.</p>
	E.10.2. Integración económica y social de la región centroamericana	L.10.2.4. Impulsar una estrategia centroamericana de movilidad, logística, transporte y puertos.	Contribuir con la meta del PQD de Incrementar la inversión extranjera directa.	Mejoramiento de las condiciones de la infraestructura estratégica del país en puertos y aeropuertos.
Objetivo 11: Avanzar	E.11.5. Fortalecimiento	L.11.5.3. Institucionalizar	Contribuir con la meta del PQD de	Rendición de Cuentas del período 2014-

GOBIERNO CENTRAL, PQD 2014 - 2019				CEPA
PQD: Ejes/Objetivos/ Programas	Estrategias / Apuesta	Lineamientos/ Acciones	Impactos Generados	
hacia la construcción de un Estado concertador, centrado en la ciudadanía y orientado en resultados	de la transparencia, la lucha contra la corrupción y el ejercicio del derecho de acceso a la información pública	la rendición de cuentas en entidades públicas y en aquellas que manejan fondos públicos como práctica permanente para generar un diálogo abierto con la ciudadanía.	alcanzar al final del quinquenio que las instituciones del Gobierno Central logren el 100 % de publicación de información oficiosa en la web bajo estándares de transparencia y que rindan cuentas a la ciudadanía al menos una vez al año. Contribuir a lograr que el 100 % de las entidades del Órgano Ejecutivo cuenten con mecanismos y espacios institucionalizados de participación ciudadana relacionados con el ciclo de las políticas públicas	2015 Mantenimiento del Portal de Transparencia de CEPA y atención de solicitudes de información Acercamiento de la Admón. Superior con las Comunidades y entidades del área de Influencia de las empresas de CEPA Difusión de información de interés pública relacionada a CEPA, a través de entrevistas en radio y televisión

2. Estilo de Gestión

La Institución considerando su rol y los lineamientos del Plan Quinquenal de Desarrollo 2014 - 2019, determinará su nuevo estilo de gestión en las características siguientes:

1. Maximizar los recursos, generará nuevos y reducirá gastos en cada una de sus empresas para asegurar su sostenibilidad financiera y llevar a cabo todos los proyectos programados dentro del tiempo y del presupuesto disponible.
2. Tener empleados que se identifiquen con la institución, fomentando el compañerismo y el trabajo en equipo, así como contribuir al buen vivir en los hogares de nuestros empleados, unificando a la familia para fortalecer: sus valores, la comunicación familiar y la convivencia

armoniosa entre padres e hijos; brindando la oportunidad para que puedan conocer las instalaciones y operaciones de otras empresas de la Comisión y/o de las áreas donde los padres realizan su labor diaria en beneficio de la Institución y del país.

3. Estrechar lazos con asociaciones, municipalidades y centros escolares en los territorios donde sus empresas están establecidas con el objetivo de contribuir a su desarrollo.
4. Dar a conocer a la población y empleados los resultados obtenidos en los proyectos estratégicos para lo que se utilizara los diferentes medios de comunicación.
5. Ejecución efectiva en la coordinación, seguimiento y evaluación de las diferentes medidas que contempla el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2015-2019
6. Automatizar el seguimiento de la gestión institucional que proporcione alertas tempranas para la toma de decisiones oportuna y que facilite el logro de las metas establecidas.
7. Cumplir con las medidas medioambientales en todos los proyectos que se realicen, asumiéndose la responsabilidad con la gestión medioambiental.

3. Legado de CEPA para el período 2015 – 2019.

Durante el quinquenio del actual Gobierno del Presidente del Profesor Salvador Sánchez Cerén, la CEPA inicio actividades, acciones y proyectos, que permitirá crear concretar logros como los siguientes al final del período:

- Creación de FUNDACEPA con enfoque de responsabilidad social empresarial.
- Implementación de la plataforma “Centro de Proyectos”, para el seguimiento y monitoreo de los proyectos ejecutados en CEPA.
- Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG), rehabilitado, modernizado y optimizada su infraestructura
- Plan Maestro para la ampliación del AIES-MOARG, que le permitirá aumentar en forma progresiva la capacidad de 2.6 millones a 4.6 millones de pasajeros hasta el año 2032.
- Ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros del AIES-MOARG, así como su estacionamiento.
- Política de asignación de horarios (slots) para el AIES-MOARG.

- Terminal de carga modernizada, prestando servicios a la carga en forma eficiente.
- Aeropuerto de Ilopango operando nacional y regionalmente.
- Terminal de Pasajeros con atención VIP en el AILO
- Accesos a las instalaciones del Puerto de Acajutla modernizadas
- Plan Maestro para el Puerto de Acajutla de acuerdo a su especialización.
- Buscar opciones para operar el Puerto de La Unión Centroamericana
- Proceso de licitación de concesión del Puerto de La Unión finalizado
- Impulsar estrategias, acciones y actividades para la reactivación del Puerto de La Unión.
- Operaciones garantizadas en el canal de acceso del Puerto de La Unión
- Ferry prestando servicios a la carga, en el área de Centroamérica, permitiendo bajar los costos del transporte de mercancías entre los países de la región.
- Museo del Ferrocarril y Parque Temático abierto al público.

K. MARCO ESTRATÉGICO.

El marco estratégico de la Comisión, está constituido por su pensamiento: misión, visión y valores institucionales, así como por ejes y programas a desarrollar.

I. Pensamiento Estratégico.

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 logística 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 INSTITUCIONALES:

- 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.
- ACTITUD AL CAMBIO: Disposición ante nuevos desafíos por la transformación Institucional.
- PROBIDAD: Rectitud y honradez para beneficio de nuestros clientes.

LEMA:

“Impulsando el progreso de El Salvador”

II. Estructura del Plan Estratégico Institucional (PEI) 2015-2019

El presente Plan Estratégico Institucional (PEI) establece 4 ámbitos fundamentales, empresas, tipo de proyectos y su clasificación que contienen sus respectivos programas estratégicos, proyectos y acciones a ejecutar, los cuales se presentan a continuación:

		Empresas	Estructura	Proyectos
1	Corporativo	Oficina Central Fundación CEPA con enfoque social y humano	Bases	
2	Portuario	Puerto de Acajutla Puerto La Unión Centroamericana	Programas Proyectos	Infraestructura Equipamiento Seguridad Usuario
3	Aeroportuario	Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez Aeropuerto Internacional de Ilopango Aeródromo el Tamarindo	Acciones	
4	Ferroviario	Ferrocarriles Nacionales de El Salvador		

III. Bases y Programas Estratégicos



IV. Proyectos a Ejecutar

El Plan estratégico Institucional (PEI) está conformado por cuatro ámbitos: Corporativo (Oficina Central), Portuario (Puertos de Acajutla y La Unión), Aeroportuario (Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez e Ilopango) y el Ferroviario (Ferrocarriles Nacionales de El Salvador). Cada uno de los ámbitos presenta proyectos clasificados en: infraestructura, Equipamiento, Seguridad y Mejoras en la Atención al Usuario que para abreviarlo utilizaremos el término "Usuario".

1. CORPORATIVO

Bases	Programas Estratégicos	Áreas Responsable
1. Marco Legal	1.1. Analizar reforma del marco legal y normativo de CEPA.	Gerencia Legal
	1.2. Actualización y aprobación de la Ley Orgánica y su Reglamento de Aplicación.	Gerencia Legal
	1.3. Actualizar Reglamentos de Normas Técnicas de Control Interno Específicas	Auditoría Interna
	1.4. Actualización de Manuales	Departamento de Desarrollo y Gestión de Procesos
	1.5. Salvaguardar terrenos en las diferentes empresas	Gerencia Legal
	1.6. Legalizar traspaso de propiedades	Gerencia Legal
	1.7. Tarifas	Empresas y Gerencia Legal
2. Estrategia Financiera	2.1. Gestión de fondos para el desarrollo de los proyectos estratégicos en las empresas.	Gerencia Financiera
	2.2. Establecer áreas con necesidades de asistencia técnica y financiera	Administración Superior, Finanzas y Planificación
3. Planificación	3.1. Planeación Estratégica 2015-2019	Administración Superior y Gerencia de Planificación
	3.2. Implementar la Plataforma Tecnológica para facilitar el Seguimiento de Proyectos establecidos en el Plan Operativo Anual vigente, denominada Project Server 2013	Gerencias de Planificación y Sistemas de Información
	3.3. Control de Gestión Institucional	Admón. Superior y Gerencia de Planificación
	3.4. Informes de avance obtenidos en los Planes Operativos de la Institución	Departamento de Planificación y Seguimiento
4. Desarrollo de Nuevos Negocios y Servicios	4.1. Impulsar las zonas extra portuarias para generar nuevos polos de desarrollo	Admón. Superior
	4.2. Desarrollar estrategia de marketing para CEPA	Gerencia Polos de Desarrollo
	4.3. Implementación de Modelo de Gestión de Calidad	Departamento de Desarrollo y Gestión de Procesos
5. Estrategia por Unidades de Negocio	5.1. Impulsar operaciones en Puerto La Unión Centroamericana	Admón. Superior, Gerencia de Ingeniería y Puerto La Unión
	• Dragado Canal de Acceso	Gerencia de Ingeniería
	5.2. Modernización de la infraestructura del Puerto de Acajutla	Gerencias Ingeniería y Puerto de Acajutla
	5.3. Ampliación del Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez	Admón. Superior, Gerencia de Ingeniería y AIES-MOARG
	5.4. Modernización de la Terminal de Carga	AIES-MOARG

Bases	Programas Estratégicos	Áreas Responsable
	5.5. Rehabilitación de las áreas de estacionamiento del Edificio Terminal de Pasajeros del AIES-MOARG	Gerencia de Ingeniería
	5.6. Programa de Desarrollo y Sostenimiento Aéreo y Marítimo Portuario de CEPA	Gerencia de Ingeniería
	5.7. Programa de Rehabilitación Modernización y optimización del Aeropuerto Internacional El Salvador	Gerencia de Ingeniería/PNUD
	5.8. Desarrollo de Zonas Extraportuarias	Admón. Superior y Gerencia de Ingeniería
	5.9. Modernizar el Aeropuerto Internacional de Ilopango (AILO)	Gerencia de Ingeniería
	5.10. Creación de Museo y Parque Temático turístico y educativo	Admón. Superior, Gerencias Ingeniería y FENADESAL
6. Estrategia Corporativa y de Responsabilidad Social	6.1. Suscripción de Convenios con Instituciones de Gobierno, Organismos y/o Agencias de Cooperación Internacionales	Administración Superior.
	6.2. Realizar gestiones de cooperación	Gerencia de Planificación
	6.3. Creación FUNDACEPA	Administración Superior
	• Elaborar políticas de responsabilidad social	FUNDACEPA
	6.4. Fortalecimiento de capacidades	Gerencia de Admón. y Desarrollo del Recurso Humano
	• Desarrollar planes de capacitación para desarrollar y crear competencias en el personal de CEPA	Departamento de Admón. de Personal Secc. Capacitación
	• Gestionar apoyo con las organizaciones que realizan capacitaciones.	Departamento de Admón. de Personal Secc. Capacitación
	6.5. Posicionar a CEPA ante los actores claves y población en general como empresa que juega un rol importante en la creación de la plataforma logística regional,	Unidad de Comunicaciones
	6.6. Transparentar la Gestión Institucional	Admón. Superior
	• Establecer vínculos de mayor relación entre los ciudadanos y la Institución	Unidad de Acceso a la Información Pública
• Fomentar la transparencia y la lucha contra la corrupción, fortaleciendo la confianza		
• Realizar audiencias públicas presenciales		
6.7. Compromiso con el medio ambiente		
• Plantando América	Unidad Ambiental	

Bases	Programas Estratégicos	Áreas Responsable
	<ul style="list-style-type: none"> Mantenimiento de áreas reforestadas en el Departamento de La Unión 	Unidad Ambiental
	<ul style="list-style-type: none"> Gestionar permisos medioambientales para la ejecución de proyectos 	Unidad Ambiental
	<ul style="list-style-type: none"> Compensación ambiental 	Unidad Ambiental

2. PORTUARIO

2.1 Puerto de Acajutla

1. Marco Legal	
Programa Estratégico : Tarifas	Áreas Responsable
Proyecto a ejecutar	
Actualizar reglamento y tarifas de servicios	Gerencia Puerto

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Infraestructura	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Construcción de Malecón Acaxual	Gerencia de Ingeniería
Desmontaje, suministro e instalación del techo en bodega de almacenamiento de gráneles (bines).	Depto. Mantenimiento
Construcción de aproximadamente 800 metros lineales de acera de concreto simple.	Depto. Mantenimiento
Rehabilitación de la Superficie de los Muelles	Gerencia de Ingeniería
Ampliación, ordenamiento e iluminación de patio No. 5, para la atención de contenedores de Importación y Exportación	Depto. Mantenimiento
Reparación de losas de Concreto Hidráulico del Patio de contenedores y Puerta No 2	Depto. Mantenimiento
Cambio de piso en gradas de Puerta No 4, Edificio Administrativo	Depto. Mantenimiento
Mantenimiento preventivo al pozo N° 2 de explotación de agua potable	Depto. Mantenimiento
Restauración de la señalización del patio de contenedores	Depto. Mantenimiento
Remodelación, ampliación y mejoras en la infraestructura del comedor existente, para el personal del Puerto de Acajutla	Depto. Mantenimiento
Ampliación del acceso 1 del recinto portuario	Gerencia de Ingeniería
Construcción de dos puentes de acceso hacia la futura área de patio y parqueo, al oriente de las bodegas 1 y 3	Depto. Mantenimiento
Construcción de estacionamiento y área de almacenamiento de carga	Depto. Mantenimiento
Construcción de cancha de fútbol playa para el malecón acaxual	Gerencia Ingeniería

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Equipo	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Equipo	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Suministro e instalación de Planta de emergencia de 1250 kW	Depto. mantenimiento
Fabricación y puesta en funcionamiento de Spreader de 20 pies de largo y 40 TM de capacidad	Depto. Mantenimiento
Restauración de Remolcador "San Pablo", para exhibición en malecón Acaxual.	Depto. operaciones
Puesta en funcionamiento del Sistema de Comunicación Digital por Radio.	Depto. Man e inford
Sustitución de amortiguadores cilíndricos de defensas del Muelle "B-3",	Depto. Mantenimiento
Mantenimiento y Reparación de Torres de Alumbrado en Patio de Almacenamiento de Carga	Depto. Mantenimiento
Suministro de transformadores trifásicos y monofásicos	Depto. Mantenimiento
Ampliación y mejoramiento del Sistema de Medición de Energía Eléctrica.	Depto. Mantenimiento
Suministro de camión cisterna con capacidad de 7000 litros de agua	Depto. Mantenimiento
Suministro de herramientas y equipos de mano	Depto. Mantenimiento
Adquisición de tractor de bandas de 2 Yards para prestar servicios a la carga de granel sólida.	Depto. Mantenimiento
Mantenimiento y Reparación de Remolcadores	Depto. Operaciones
Adquisición de almejas de 15 yards cúbicas	Depto. Mantenimiento
Portal Web para control de RRHH	Depto. Recursos Humanos e Informática
Suministro e instalación de un sistema de detección y alarma de incendio para oficinas del Puerto	Depto. Mantenimiento
Ampliación y mejoramiento detección de incendios	Depto. Mantenimiento
Suministro e instalación de sistema de detección y combate de incendios en las bodegas 1 y 3 del puerto	Depto. Mantenimiento
Adquisición, instalación y configuración de radar	Depto. Mantenimiento
Adquisición de Equipo para el manejo de productos a granel.	Depto. mantenimiento
Modernización y ampliación del sistema de video vigilancia	Depto. Mantenimiento

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Seguridad	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Realizar simulacro con la participación de Unidades de la Fuerza Naval, Grupo Conjunto Cuscatlán, PNC y personal de Seguridad Portuaria	Depto. Seguridad
Realizar cursos básico de Protección Portuaria	Depto. Seguridad
Desarrolló de "Curso para Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria" (OPIP),	Depto. Seguridad
Verificación de cumplimiento del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP); por parte de la AMP.	Depto. Seguridad
Coordinar con Aduanas puesta en marcha de escaneo al 100% de contenedores de importación.	Depto. Operaciones

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Usuarios	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Facilitación y Atención de Crucero	Gerencia
Realización de Mesa Logística y Transporte con la asistencia de representantes de las instituciones estatales, gremiales, agencias navieras y personal operativo y administrativo del Puerto.	Gerencia
Proyecto Red Inalámbrica Muelles	Depto. Informática
Promoción del Puerto ante autoridades e inversionistas.	Gerencia
Integración de los procesos de facilitación ADUANA-CEPA y DAN – Prueba piloto de transmisión de Tarja Electrónica.	Depto. Informática
Sistema en línea para generar información dinámica de consulta del historial de los trabajadores.	Depto. Informática
Modificación módulo de contenedores por la entrada en vigencia de nuevas tarifas	Depto. Informática
Red inalámbrica para la recepción de contenedores de importación y exportación en el Puerto de Acajutla por medio de dispositivos móviles	Depto. Informática

2.2 Puerto La Unión Centroamericana

1. Marco Legal	
Programas Estratégicos :	
<ul style="list-style-type: none"> • Legalizar traspaso de propiedades • Tarifas 	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Reunión de inmuebles propiedad de CEPA (áreas portuarias y extra portuarias); ante el Centro Nacional de Registros (CNR).	Gerencia Legal
Tarifas Ferry	Depto. Administrativo

4. Desarrollo de Nuevos Negocios y Servicios	
Programa Estratégico: Impulsar operaciones en Puerto La Unión Centroamericana	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Dragado Canal de Acceso	Gerencia de Ingeniería

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Infraestructura	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Adecuación de instalaciones para atender el FERRY	Gerencia de Ingeniería y Depto. Mantenimiento
Mantenimiento a las instalaciones del Puerto	Depto. Mantenimiento
Construcción de un drenaje, para realizar la evacuación del agua lluvia acumulada frente al Lobby del edificio administrativo.	Depto. Mantenimiento
Limpieza de tanques de agua potable, donde se almacena el agua tratada	Depto. Mantenimiento

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Infraestructura	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
que se distribuye a las instalaciones portuarias	

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Equipo	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Pintura a equipo operativo	Depto. Mantenimiento
sustitución de dos (2) compresores del sistema central de aire acondicionado	Depto. Mantenimiento
Reparación de equipo para el combate de incendios	Depto. Mantenimiento
Mantenimiento del sistema eléctrico	Depto. Mantenimiento
Mantenimiento de equipos de aire acondicionado	Depto. Mantenimiento
Reparación del elevador del Edificio Administrativo	Depto. Mantenimiento
Adquisición y montaje de sensores de humo para planta de tratamiento de agua potable	Depto. Mantenimiento
Instalación y configuración de equipos supresores de voltaje , para proteger los equipos electrónicos en las áreas del edificio administrativo y básculas	Depto. Mantenimiento
Instalación, configuración y reemplazo de equipos de protección de sistemas electrónicos	Depto. informática
Realizar Mantenimientos preventivos y correctivos a los diferentes equipos	Depto. Mantenimiento
Reconstrucción de sistema de protección de tubería de succión de las bombas del sistema contra incendios con agua de mar	Depto. Mantenimiento
Mantenimiento de tableros eléctricos de control de los circuitos eléctricos de alta y baja tensión, en la estación de potencia (Power Supply Station	Depto. Mantenimiento
Instalación de tubería para el suministro de agua potable.	Depto. Mantenimiento

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Seguridad	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Señalización horizontal en las instalaciones del Puerto	Depto. Mantenimiento y Operaciones
Ejecución de batimetría del Canal de Acceso y Dársenas de Maniobras.	Depto. Mantenimiento
Realizar monitoreo de turbidez, previos a la ejecución de los trabajos de dragado	Depto. Mantenimiento

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Usuario	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Servicio de desodorización/desinfección de los servicios sanitarios del	Depto. Mantenimiento

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Usuario	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Puerto de La Unión.	
Reactivación del sistema de iluminación de las oficinas y pasillos del edificio administrativo.	Depto. Mantenimiento
Adecuación de una cancha de basketball	Depto. Mantenimiento y Operaciones

6.Estrategia Corporativa y de Responsabilidad Social	
Programa Estratégico: Compromiso con el Medio Ambiente	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Mantenimiento áreas reforestadas en área natural protegida	Unidad Ambiental

3. AEROPORTUARIO

3.1 Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG)

4. Desarrollo de Nuevos Negocios y Servicios	
Programa Estratégico: Impulsar las zonas extra portuarias para generar nuevos polos de desarrollo	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Desarrollo de zona logística y servicios para el para el Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez	Polos de Desarrollo

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Infraestructura	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto Internacional El Salvador	Gerencia Ingeniería y PNUD
Construcción de estacionamiento techado en zona de Mantenimiento	Depto. Mantenimiento
Reparación de losas de concreto hidráulico en las posiciones 8, 9, 10 y 11 del estacionamiento de aeronaves en la plataforma de la Terminal de Pasajeros.	Depto. Mantenimiento
Construcción de 4 posiciones de estacionamiento para aeronaves en el Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG)	Gerencia de Ingeniería
Remodelación del estacionamiento de vehículo del Edificio Terminal de Pasajeros del AIES-MOARG	Gerencia de Ingeniería

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Infraestructura	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Construcción de 4 salas de espera para atención a pasajeros en el Edificio Terminal de Pasajeros del AIES-MOARG	Gerencia de Ingeniería
Construcción de obras complementarias para el emplazamiento del Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS) de la cabecera 25 del Aeropuerto Internacional El Salvador	Departamento de Operaciones AIES-MOARG
Ampliación de Terminal de Pasajeros del AIES-MOARG.	Gerencia de Ingeniería
Construcción de bodegas en el Centro Recreativo Cuscatlán del AIES-MOARG	Depto. Administrativo
Rehabilitación de pavimento asfáltico en la plataforma internacional del AIES-MOARG	Depto. Mantenimiento
Construcción de tapial perimetral en la plataforma norte del AIES-MOARG	Depto. Mantenimiento
Recarpeteo de calle perimetral en la rampa de la Terminal de Carga del AIES-MOARG	Depto. Mantenimiento
Construcción y acondicionamiento de bodega para mercancías peligrosas en la Terminal de Carga del AIES-MOARG	Terminal de Carga
Modernización del Edificio Terminal de Carga	Gerencia Ingeniería
Remodelación de Cuadra de Seguridad del AIES-MOARG	Depto. Seguridad
Construcción de salón para capacitaciones AVSEC/FAL en el AIES-MOARG	Depto. Seguridad
Construcción de hangar para taller automotriz en el Aeropuerto Internacional	Depto. Mantenimiento
Obras de mantenimiento	Depto. Mantenimiento

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Equipo	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Suministro e instalación de tres (3) cortinas electromecánicas para las bodegas del Edificio Terminal de Carga del AIES MOARG.	Terminal de Carga
Ascensor en zona de mostradores	Gerencia de Ingeniería
Suministro e instalación de Radio ayudas en el Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez	Depto. Operaciones
Suministro e instalación de Equipo de Rayos X para inspección de carga paletizada en el AIES-MOARG	Terminal de Carga
Equipamiento del Puesto de Mando Móvil (PMM)	
Suministro, instalación y puesta en operación de un faro giratorio de aeródromo, para el AIES MOARG	

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Seguridad	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Construcción de tres túmulos en calles de acceso en tramo comprendido entre salida parqueo carga y retorno del ETC para evitar accidentes.	Depto. Seguridad

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Seguridad	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Suministro e instalación cabeza radar (Radar Primario y Secundario)	PNUD - Depto. Operaciones
Proyecto Modernización, Rehabilitación y Optimización AIES_MOARG	

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Usuario	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Remodelación de la Cafetería de empleados del Centro Recreativo Cuscatlán	Depto. mantenimiento
Construcción de comedor en zona verde al costado poniente de la Terminal de Carga.	Depto. Mantenimiento
Modernización Sistema CCTV (Cámaras, Módulos Ópticos, Software, Switches y manual completo de servicio)	Depto. Seguridad
Construcción de 10 casetas de vigilancia	Depto. Mantenimiento Gerencia Ingeniería
Plaza de comida (food court)	

3.2 Aeropuerto Internacional de Ilopango

1. Marco Legal	
Programas Estratégicos : Legalizar traspaso de propiedades Tarifas	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Reunión de inmuebles propiedad de CEPA	Gerencia Legal
Tarifas del Aeropuerto de Ilopango	Depto. Administrativo

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Infraestructura	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Sellado de grietas y bacheo en pista principal 15/33, Calle Perimetral Norte de Hangares Sur y Apartadero Umbral 15; y señalización	Gerencia Ingeniera
Levantamiento topográfico el cauce del rio Arenal.	Gerencia Ingeniería Ilopango
Obras de mitigación en el cauce del río Arenal	
Rehabilitación de la Infraestructura Operativa	Gerencia Ingeniería
Construcción de Tres Hangares y Plataformas de Estacionamiento para Aeronaves en el Aeropuerto Internacional de Ilopango	Gerencia Ingeniería
Construcción de Nueva Terminal Aérea	Gerencia Ingeniería

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Equipo	

Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Instalación de Aire Acondicionado de 60,000 BTU en Torre de Control	Ilopango
Adquisición de Tractor 5425MFWD y Chapodadora modelo MX-10 marca John Deere de 10 pies de corte	Ilopango

.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Seguridad	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Instalación de Luminarias en estacionamiento Sur ECO para mejorar la visibilidad operacional de las aeronaves estacionadas durante la noche	Ilopango
Instalación cerca transformador de 300 KVA	Ilopango
Sustitución de Cono de Viento de Estación Meteorológica	Ilopango
Reparación de luces de pista y calles de rodaje, y mantenimiento en cubiertas de Luces Papi	Ilopango

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Usuario	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Adecuación área para oficinas para la aerolínea TAGSA, que maneja pasajeros del AILO a la Aurora	Ilopango
Construcción de acera peatonal para pasajeros que se movilizan desde la rampa a la sala de migración	Ilopango
Mejoras en oficinas de la Policía Nacional Civil	Ilopango
Mejorar las condiciones de atención de pasajeros.	Ilopango

4. FERROVIARIO

4.1 Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL)

4. Desarrollo de Nuevos Negocios y Servicios	
Programa Estratégico: Atracción de nuevas inversiones	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Museo del Ferrocarril y Parque Temático de El Salvador	FENADESAL

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Infraestructura	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Obras de Restauración del edificio denominado La Casona	Gerencia Ingeniería
Diseño y construcción de boletería, tienda de souvenir y acceso interno:	Gerencia Ingeniería
Rehabilitación de la Bodega No. 3 como sala de exhibición del Museo Ferroviario	FENADESAL

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Infraestructura	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Construcción de sala audiovisual	Gerencia Ingeniería
Construcción de la Pérgola y la Placita	Gerencia de Ingeniería

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Equipo	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Recuperación de rieles hurtados	FENADESAL
Equipamiento de sala audiovisual o Salón Virtual del museo:	Gerencia Ingeniería

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Seguridad	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Construcción de rampas, barandas y muro perimetral	Gerencia Ingeniería

5.Estrategia por Unidades de Negocio	
Programa Estratégico: Usuario	
Proyecto a ejecutar	Áreas Responsable
Censo comunitario en los municipios de San Salvador, Ciudad Delgado, Apopa y Nejapa.	FENADESAL
Implementación del Módulo de Activos Fijos, Contratos y Facturación y del Almacén de Materiales en el Sistema de Administración Financiera "SADFI".	FENADESAL

L. GLOSARIO DE TERMINOS

TÉRMINO(S)	DESCRIPCIÓN
1. LOCEPA	Ley Orgánica Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma
2. Aeródromo	Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.
3. Aeropuerto	Son los terminales en tierra donde se inician los viajes de transporte aéreo en aeronaves. Se dividen en dos partes: El "lado aire" (del inglés air-side), que incluye la pista (para despegue y aterrizaje), las calles de rodaje, los hangares y las zonas de aparcamiento de los aviones. El "lado tierra" del aeródromo está dedicado al pasajero, e incluye la terminal de pasajeros, las zonas de comercio, migración, aduanas, servicios, estacionamientos de automóviles y otros.
4. Categoría I para ILS	Un ILS que proporciona información de guía desde el límite de cobertura del ILS hasta el punto en que el eje de rumbo del localizador corta la trayectoria ILS de planeo a una altura de 60 m (200ft), o menos, por encima del plano horizontal que contiene el umbral.
5. Contenedor	Unidad apropiada para embarcar o almacenar varias unidades menores, paquetes, piezas o materiales, que separar y protegen su contenido contra pérdidas o daños, pueden ser manejada como una unidad independiente y tiene dimensiones estándar y dispositivos estándar que permiten su trincaje en transporte por mar, ferrocarril o carretera. Puede ser rígido o desmontable.
6. HUB	Punto de intercambio o centro de distribución de tráfico de personas y mercancías.
7. IATA	Siglas en inglés "International Air Transport Association" (Asociación de Transporte Aéreo Internacional).
8. Muelle	Parte de la infraestructura del puerto, destinada para la estadía de un buque y facilitar sus operaciones de carga y/o descarga.
9. OACI (Organización de Aviación Civil Internacional)	Es una división especializada de la Organización de las Naciones Unidas establecida en 1947, y su función principal es promover la seguridad en lo que se refiere a la aviación civil internacional, las normas aprobadas y su aplicación.
10. Pasajero Entrando	Pasajero que entra a un aeropuerto determinado procedente de otro aeropuerto. Cualquier persona en el Aeropuerto que tenga en su poder un billete de una línea aérea y con intención de abordar un avión dentro de un período de tiempo razonable con destino a otro aeropuerto. Dicha persona cesa de ser un pasajero aéreo, al llegar a su aeropuerto de destino, reclamar su equipaje y abandonar el Aeropuerto.

TÉRMINO(S)	DESCRIPCIÓN
11. Pasajero Saliendo	Pasajero que sale de un aeropuerto con destino a otro. Cualquier persona en el Aeropuerto que tenga en su poder un billete de una línea aérea y con intención de abordar un avión dentro de un período de tiempo razonable con destino a otro aeropuerto. Dicha persona cesa de ser un pasajero aéreo, al llegar a su aeropuerto de destino, reclamar su equipaje y abandonar el Aeropuerto.
12. Pasajero Transito	Es todo pasajero que arriba a un aeropuerto en un determinado vuelo y continúa su viaje en el mismo número de vuelo.
13. Pasajero Traslado	Es todo pasajero que arriba a un aeropuerto en un determinado vuelo y continúa su viaje en otro número de vuelo, ya sea de la misma aerolínea o de otra empresa.
14. Puerto	Ámbito acuático y terrestre, natural o artificial, e instalaciones fijas, que por sus condiciones físicas y de organización resulta apto para realizar maniobras de fondeo, atraque y desatraque y estadia de buques o cualquier otro artefacto naval; para efectuar operaciones de transferencia de carga entre los modos de transporte acuático y terrestre, embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques, artefactos navales, pasajeros y carga.
15. Barcos Post Panamax	Barcos que exceden las medidas de los barcos Panamax, y por tanto no pueden transitar por el canal.
16. HUB	Punto de intercambio o centro de distribución de tráfico de personas y mercancías.
17. SEI	Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (Bomberos).
18. Sistema ILS	Instrument Landing System (Sistema de Aterrizaje de Precisión por Instrumentos).
19. TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit. Significa un contenedor ISO de 20'. Un contenedor ISO de 40' es equivalente a 2 TEUS y un contenedor ISO de 35' y 45' se tomará también como de 2 TEUS.
20. Zona Aeronáutica	Es la parte del aeropuerto destinada para la operación y servicio de las aeronaves, así como para comodidad, servicio, atención y control de pasajeros, equipaje y carga, cuyo acceso está restringido y controlado a las personas y vehículos.
21. Zona de Control del AIES	Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

