

GERENCIA LA UNION  
GERENCIA FINANCIERA  
UACI

GERENCIA LEGAL  
UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA

#### ADMINISTRACION CEPA

Solicítase autorizar la adjudicación del proceso de Contratación Directa CEPA CD-10/2013, “Suministro de Servicios de Asesoría y/o Representación de CEPA como Abogado en Trato Directo promovido por Cutuco Energy Central America, S.A. de C.V.”, a la Sociedad Sáenz & Asociados, S.A. de C.V., representada legalmente por el licenciado Mario Enrique Sáenz, por un monto de US \$15,000.00 sin incluir IVA, para un plazo contractual de dos meses prorrogables, contados a partir de la Orden de Inicio.

=====

SEGUNDO:

#### **I. ANTECEDENTES**

Mediante el punto Segundo del Acta número 2533, de fecha 20 de agosto de 2013, Junta Directiva autorizó la promoción de la Contratación Directa del Bufete Jurídico Sáenz & Asociados, S.A. de C.V., para que suministre los servicios de asesoría y/o representación de CEPA como Abogado en Trato Directo promovido por Cutuco Energy Central America, S.A. de C.V., encomendando al Jefe de la UACI, solicitar la oferta correspondiente.

De acuerdo a requisición número 352/2013, de fecha 22 de agosto de 2013, la asignación presupuestaria para dicho proceso es por un monto de US \$20,000.00.

La UACI, mediante nota UACI-664/2013, invitó a la Sociedad Sáenz & Asociados, S.A. de C.V., a presentar oferta en relación al proceso de Contratación Directa CEPA CD-10/2013, “Suministro de Servicios de Asesoría y/o Representación de CEPA como Abogado en Trato Directo, promovido por Cutuco Energy Central America, S.A. de C.V.”, recibándose oferta el 27 de agosto de 2013.

#### **II. OBJETIVO**

Adjudicar el proceso de Contratación Directa CEPA CD-10/2013, “Suministro de Servicios de Asesoría y/o Representación de CEPA como Abogado en Trato Directo, promovido por Cutuco Energy Central America, S.A. de C.V.”, a la Sociedad Sáenz & Asociados, S.A. de C.V., por un monto de US \$15,000.00 sin incluir IVA, para un plazo contractual de dos meses prorrogables, contados a partir de la Orden de Inicio.

#### **III. CONTENIDO DEL PUNTO**

De acuerdo a lo establecido en los numerales 2 y 4 de la Sección II de las Bases de Contratación, el solicitante del servicio, evaluó la oferta y elaboró un informe basado en los aspectos evaluados, en el cual se indica la recomendación a la UACI, para la adjudicación de dicho proceso.

## **EVALUACIÓN TÉCNICA**

La Sociedad ofertante presentó la documentación de acuerdo a lo requerido en los numerales 8.1.1 y 8.1.2 de la Sección I de las Bases de Contratación; asimismo, se verificó la experiencia en materia arbitral requerida por medio de la presentación de los currículum de los abogados asignados al caso; por lo tanto, se procedió a la evaluación económica de la oferta presentada.

## **EVALUACIÓN ECONÓMICA**

Se verificó que la oferta se encuentra dentro del monto presupuestado y según lo requerido en el numeral 2.2 de la Sección II de las Bases de Contratación, se verificó la presentación de la Carta Oferta Económica, conteniendo la información proporcionada en el Anexo 1 de las Bases, concluyendo que la oferta presentada por la Sociedad Sáenz & Asociados, S.A. de C.V., cumple con lo requerido en las Bases de Contratación Directa.

## **IV. MARCO NORMATIVO**

De conformidad a lo establecido en los artículos 17 y 18 de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública (LACAP).

## **V. RECOMENDACIÓN**

El solicitante del servicio y la Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucional (UACI), recomiendan adjudicar el proceso de Contratación Directa CEPA CD-10/2013, “Suministro de Servicios de Asesoría y/o Representación de CEPA como Abogado en Trato Directo, promovido por Cutuco Energy Central America, S.A. de C.V.”, a la Sociedad Sáenz & Asociados, S.A. de C.V., por un monto de US \$15,000.00 sin incluir IVA, para un plazo contractual de dos meses prorrogables, contados a partir de la Orden de Inicio.

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° Adjudicar el proceso de Contratación Directa CEPA CD-10/2013, “Suministro de Servicios de Asesoría y/o Representación de CEPA como Abogado en Trato Directo, promovido por Cutuco Energy Central America, S.A. de C.V.”, a la Sociedad Sáenz & Asociados, S.A. de C.V., por un monto de US \$15,000.00 sin incluir IVA, para un plazo contractual de dos meses prorrogables, contados a partir de la Orden de Inicio.
- 2° Nombrar como Administrador del Contrato al licenciado Carlos Mauricio Molina Renderos, Gerente Legal de CEPA.
- 3° Autorizar al Presidente o al Gerente General para firmar el contrato correspondiente.
- 4° Autorizar la aplicación inmediata del presente acuerdo.

GERENCIA CONCESIONES  
DEPTO. DE ADMINISTRACION  
DE PERSONAL

GERENCIA LEGAL  
UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA  
GERENCIA FINANCIERA

ADMINISTRACION CEPA

Solicítase autorización para contratar al Licenciado Rolando Alberto Díaz Benavides, bajo la modalidad de “Servicios Personales de Carácter Profesional para acompañamiento en el proceso de Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana”, por el período comprendido del 1 de septiembre al 31 de diciembre de 2013.

=====

TERCERO:

**I. ANTECEDENTES**

Mediante el Punto Décimo del Acta número 2467, de fecha 27 de diciembre de 2012, Junta Directiva autorizó la contratación bajo la modalidad de Servicios Personales de Carácter Profesional del Licenciado Rolando Alberto Díaz Benavides, por un período de hasta 8 meses, a partir del 1 de enero de 2013, para acompañar el proceso de transición de la Gerencia de Concesiones y desarrollar las siguientes actividades y productos:

1. Establecimiento de la visión del Puerto de La Unión, en el marco de la estrategia que fomenta la inversión y la logística en El Salvador.
2. Revisión y recomendaciones para la aprobación de los informes finales del IFC, correspondiente a la Fase II, pendientes de entregar a la Junta Directiva de la Comisión, los que comprenden estudios de ingeniería, análisis del marco legal aplicable al sub-sector marítimo portuario y due diligence.
3. Asesorar en la Hoja de Ruta hacia la Concesión a la Gerencia de Concesiones, en sus diversos ámbitos según lo requerido pero, particularmente, en lo que se refiere a la elaboración de Memorándum Justificativos de sustentación a Junta Directiva, durante todo el período de su contratación.
4. Revisión y visto bueno inicial de los pliegos tarifarios de La Unión y Acajutla.
5. Recomendación de aprobación al pliego tarifario final.
6. Elaborar la cronología descriptiva del proceso de concesión, enunciando los aspectos más importantes y lecciones aprendidas.

Estos productos y actividades han sido entregados y desarrolladas a satisfacción, de acuerdo a lo establecido en el contrato de servicios personales de carácter profesional y han sido de utilidad para ésta Comisión.

La contratación del Licenciado Rolando Alberto Díaz Benavides, finaliza el 31 de agosto del presente año, no obstante CEPA se encuentra actualmente desarrollando el Cronograma de la Precalificación y Licitación de la Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana (Punto Tercero, Acta 2519 del 18 de junio de 2013). Por lo que dada la experiencia con que cuenta dicho profesional se vuelve importante su contratación.

Es importante aclarar que Junta Directiva aprobó llevar a cabo el Proceso de Precalificación el 1 de abril de 2013 (Punto Segundo, Acta 2495), lo cual no estaba contemplado originalmente en la Hoja de Ruta del Proceso. Lo cual implica el desarrollo de actividades eminentemente técnicas en las que por su experiencia es importante contar con los servicios del referido profesional, tales como:

1. Participar y asesorar en la revisión del proyecto de Bases de Licitación y Contrato de Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana, en conjunto con el Equipo Técnico de Concesiones.
2. Organizar y validar la información a proporcionar a los potenciales oferentes en el proceso de licitación para concesionar el Puerto de La Unión Centroamericana.
3. Recomendar propuestas de Políticas tendientes a potenciar las ventajas estratégicas que tiene el Puerto de La Unión Centroamericana.
4. Asesorar técnicamente al equipo de concesiones con relación al proceso de Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana.

La Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana, es un tema integrado en la agenda de la Presidencia de la República por su importancia y trascendencia nacional y regional, cuyo propósito es concesionar el referido Puerto a un ente privado a fin de que ejecute la administración, operación, desarrollo y mantenimiento de su infraestructura, por lo que se hace necesario contar con un profesional con experiencia y conocimientos en los diversos aspectos técnicos portuarios.

En tal sentido, la Gerencia de Concesiones considera conveniente contar en las fases subsiguientes con los servicios de un profesional con la experiencia técnica para realizar las actividades antes señaladas, perfil cumplido por el citado profesional.

## **II. OBJETIVO**

Obtener autorización de Junta Directiva para contratar al Licenciado Rolando Alberto Díaz Benavides bajo la modalidad de contrato por servicios personales de carácter profesional para acompañamiento en el proceso de Concesión del Puerto de la Unión Centroamericana, por el período comprendido del 1 de septiembre al 31 de diciembre de 2013.

## **III. CONTENIDO DEL PUNTO**

La Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana, es un tema integrado en la agenda de la Presidencia de la República por su importancia y trascendencia nacional y regional, cuyo propósito es concesionar el referido Puerto a un ente privado a fin de que ejecute la administración, operación, desarrollo y mantenimiento de su infraestructura, por lo que se hace necesario contar con un profesional con experiencia y conocimientos en los diversos aspectos técnico portuarios. En tal sentido, la Gerencia de Concesiones considera conveniente contar en las fases subsiguientes con los servicios de un profesional con la experiencia técnica para realizar las actividades antes señaladas, perfil cumplido por el citado profesional.

Por lo anterior se considera conveniente contratar al Licenciado Rolando Alberto Díaz Benavides, por el período comprendido del 1 de septiembre al 31 de diciembre del presente año, de conformidad al Art. 83 de las Disposiciones Generales de Presupuesto.

La contratación del Lic. Díaz Benavides, es realizada en el marco de lo establecido en la Resolución Razonada de Excepción de Carácter General a la Política de Ahorro y Austeridad del Sector Público 2013, para el cumplimiento de las atribuciones, funciones y fines institucionales de CEPA y sus empresas administradas, dentro del Presupuesto 2013, aprobada por la Junta Directiva en el Punto Cuarto, del Acta número 2501, de fecha 16 de abril de 2013, mediante el cual se instruyó a la Administración, implementar criterios de eficiencia y racionalidad para realizar contrataciones necesarias para el funcionamiento continuo de las operaciones de la CEPA y sus empresas, el criterio de justificación de la presente propuesta se centra, entre otros aspectos:

- Necesidad y fundamento técnico: el perfil del referido profesional permite contar con la experiencia técnica para proporcionar de manera eficiente y oportuna, personal experto para prestar servicios de carácter profesional en diversos aspectos técnicos portuarios, el cual requiere de amplios conocimientos de la institución, por lo que dicha contratación contribuiría en el proceso de Concesión.
- Tema de interés nacional: los servicios prestados están encaminados a lograr un resultado exitoso en la Concesión del Puerto, tema de envergadura en interés nacional.

#### **IV. MARCO NORMATIVO**

Con base al Art. 83 de las Disposiciones Generales de Presupuesto, que permite la contratación de personal para llevar a cabo labores propias de un área profesional o técnica, que no constituye una actividad regular administrativa como función de la institución.

Resolución Razonada de Excepción de Carácter General a la Política de Ahorro y Austeridad del Sector Público 2013, para el cumplimiento de las atribuciones, funciones y fines institucionales de CEPA y sus empresas administradas, dentro del Presupuesto 2013, aprobada por la Junta Directiva en el Punto Cuarto, del Acta número 2501, de fecha 16 de abril de 2013.

#### **V. RECOMENDACIÓN**

Dada la relevancia del proceso de Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana, se justifica la necesidad de contar con personal profesional con experiencia y conocimientos, aspectos técnicos portuarios, así como haber participado en la formulación del proyecto desde sus inicios, logrando así dar continuidad a las actividades que se están desarrollando; así como, contar con sus aportes técnicos durante la fase del proceso que se está llevando a cabo. Por lo tanto, la Gerencia de Concesiones, considera conveniente contar con los servicios personales de carácter profesional del Lic. Rolando Alberto Díaz Benavides, durante el período del 1 de septiembre al 31 de diciembre de 2013. Dicho profesional, estará adscrito a la Gerencia de Concesiones.

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 contratación del licenciado Rolando Alberto Díaz Benavides, por el período del 1 de septiembre al 31 de diciembre de 2013, bajo la modalidad de contrato por servicios personales de carácter profesional, por un monto total de US \$12,360.00, mediante pagos mensuales de US \$3,090.00, contra la presentación de reportes mensuales de sus actividades.
- 2° Autorizar al Presidente o al Gerente General, para firmar la documentación correspondiente.
- 3° Autorizar la aplicación inmediata del presente acuerdo.

GERENCIA PUERTO DE LA UNION  
UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA

GERENCIA LEGAL  
GERENCIA FINANCIERA

ADMINISTRACION CEPA

Solicítase autorizar para dar inicio de Trato Directo entre CEPA y CUTUCO ENERGY CENTRAL AMERICA, S.A. de C.V. (CECAM), designación de la Comisión para atender el mismo y puntos a someterse a negociación.

=====

CUARTO:

Mediante el Punto Decimosegundo del Acta número 2132, de fecha veintiuno de agosto de dos mil siete, Junta Directiva autorizó suscribir un Contrato de Arrendamiento con la Sociedad Cutuco Energy Central America, S.A. de C.V. (CECAM, S.A. de C.V.), por un terreno de un área superficial de 55 manzanas, 386,733.35 metros cuadrados, por un plazo de treinta años, contado a partir del veinticinco de febrero de dos mil ocho, por el monto de US \$0.0522, más IVA, por metro cuadrado, y a partir del sexto año US \$0.4352 por metro cuadrado más IVA. Dicho contrato fue suscrito el día dieciocho de diciembre de dos mil siete.

Sobre la entrega del inmueble, en el contrato de arrendamiento se estableció que la arrendante entregaría el inmueble el 25 de febrero de 2008, mediante acta notarial, concediendo a esta el derecho de uso y goce exclusivo del inmueble, fecha a partir de la cual iniciaría la vigencia del contrato. El inmueble no se entregó en la fecha fijada debido a que el 22 de febrero de 2008, CEPA recibió nota del representante legal de CUTUCO ENERGY, en la que solicitaron que previo a la entrega del inmueble se les aclararan ciertos procedimientos.

Posteriormente CECAM se negó a recibir el inmueble, argumentando que existía un gravamen de tipo personal de CEPA como dueño del inmueble, lo que afecta el goce interrumpido y pacífico del inmueble, condición exigida a CEPA en el contrato. Desde el mes de diciembre de 2012, a la fecha se ha dado un intercambio de notas entre CEPA y CECAM sobre la entrega del inmueble, no obstante de parte de CEPA se ha expuesto a CECAM que previo a la entrega existe la necesidad de aclarar lo relativo al objeto contractual, revisar el canon de arrendamiento a fin de ajustar los valores actuales de los inmuebles relacionados con el Puerto de La Unión.

Mediante nota de fecha cinco de agosto de dos mil trece, recibida por esta Comisión, el día ocho del mismo mes y año, Cutuco Energy Central América, S.A. de C.V., comunicó a CEPA la solicitud de inicio del procedimiento de Trato Directo argumentando la existencia de incumplimiento contractual por parte de CEPA, por la presunta negativa en la entrega material del inmueble objeto del contrato, invocando la Cláusula Décima Sexta: "Solución de Controversias", contenida en el Contrato de Arrendamiento antes referido, la cual expresa que el plazo máximo para el Trato Directo es de treinta días calendario, contados a partir del día siguiente a la fecha de recepción de la solicitud; es decir, que dicho plazo finalizará el día siete de septiembre de dos mil trece, salvo que de común acuerdo entre ambas partes se convenga ampliar el mismo.

Sin perjuicio de lo argumentado por CECAM, respecto al incumplimiento del contrato por parte de CEPA respecto a la entrega del inmueble, constituya aceptación o reconocimiento por parte de CEPA, siendo el Trato Directo el mecanismo pertinente para dirimir la controversia, además de ser contractualmente obligatorio someterse a dicho mecanismo.

Siendo pertinente que CEPA establezca los puntos que sometería al Trato Directo.

Mediante el Punto Segundo del Acta número 2533, de fecha 20 de agosto de 2013, Junta Directiva autorizó promover el proceso de Contratación Directa del Bufete Jurídico SAENZ & ASOCIADOS S.A. de C.V., para que suministre servicios de asesoría y/o representación de CEPA como Abogado en trato directo promovido por Cutuco Energy Central América S.A. de C.V.

En virtud de lo anterior, mediante el Punto Segundo del Acta número 2536, de fecha 27 de agosto de 2013, Junta Directiva adjudicó el proceso de Contratación Directa CEPA CD-10/2013, “Suministro de servicios de asesoría y/o representación de CEPA, como abogado en Trato Directo promovido por Cutuco Energy Central América, S.A. de C.V.”, a la Sociedad Saenz & Asociados S.A. de C.V., con el objeto que CEPA, cuente con la asesoría y/o representación de un abogado especializado en dicha área.

En consecuencia, resulta necesario dar inicio al Trato Directo sometiendo de parte de CEPA, los siguientes puntos: 1º) Definición exacta del objeto del contrato y certeza de su ejecución por parte de CECAM; 2º) Revisión del canon de arrendamiento; 3º) Revisión de las siguientes cláusulas contractuales: I.- Cláusula Décima: “Terminación del Contrato de Arrendamiento por parte de la Arrendante”, apartado b); II.- Cláusula Décimo Primera “Terminación sin Causa Justificada” y III.- Cláusula Décimo Segunda: “Derecho de Terminación Anticipada por parte de la Arrendataria”, lo anterior en razón de que las citadas cláusulas establecen una notable diferencia a favor de CECAM y supletoriamente, 4º) Terminación del Contrato de Arrendamiento.

Asimismo, es necesario integrar la comisión que representará a CEPA en dicho proceso.

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

- 1º) Autorizar iniciar el Trato Directo con la Sociedad Cutuco Energy Central América, S.A. de C.V.
- 2º) Designar a los señores: Doctor Reynaldo Boulogne Zamora, miembro de la Junta Directiva de CEPA, Licenciada Karla Fratti de Vega, Asesora Externa de CEPA, Licenciado Carlos Mauricio Molina Renderos, Gerente Legal, Licenciados Douglas Arquímides Meléndez Ruíz, Abogado de la Gerencia Legal y Mario Enrique Saenz, Abogado Externo, para que conformen la Comisión para atender el Arreglo Directo. Actuando todos como Delegados Especiales, pudiendo actuar conjunta o separadamente.
- 3º) Autorizar someter de parte de CEPA al trato directo, los siguientes puntos: 1º) Definición exacta del objeto del contrato y certeza de su ejecución por parte de CECAM; 2º) Revisión del canon de arrendamiento; 3º) Revisión de las siguientes cláusulas contractuales: I.- Cláusula Décima: “Terminación del Contrato de Arrendamiento por parte de la Arrendante”, apartado b); II.- Cláusula Décimo Primera “Terminación sin Causa Justificada” y III.- Cláusula Décimo Segunda: “Derecho de Terminación Anticipada por parte de la Arrendataria”, lo anterior en razón de que las citadas cláusulas establecen una notable diferencia a favor de CECAM; y, supletoriamente 4º) Terminación del Contrato de Arrendamiento.

- 4° Autorizar al Presidente de la Junta Directiva, otorgue el poder o poderes que correspondan a los Abogados contratados para el Trato Directo.
- 5° Convocar a los representantes de la Sociedad Cutuco Energy Central América, S.A. de C.V., a las catorce horas y treinta minutos del día tres de septiembre de 2013, en Boulevard de los Héroes, Edificio Torre Roble, Metrocentro, quinto nivel, San Salvador, para inicio de Trato Directo.
- 6° Comisionar al Gerente General para que notifique el presente acuerdo.
- 7° Autorizar la aplicación inmediata del presente acuerdo.

GERENCIA DE FENADESAL  
GERENCIA FINANCIERA

GERENCIA LEGAL  
UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA

VARIOS

=====

QUINTO:

Al final de la sesión se trató el Punto Varios:

El Gerente de FENADESAL, realizó una presentación a los Señores Directores, sobre las líneas estratégicas para el desarrollo del Nuevo Sistema Ferroviario Nacional, propuestas por la Administración de FENADESAL.

La presentación se desarrolló de la siguiente manera:

- Plan Maestro del Sistema Ferroviario Nacional: Un proyecto con enfoque regional y segmentos nacionales.
- Solución social para los habitantes de las comunidades de la vía férrea.
- Auto sostenibilidad financiera de la empresa ferroviaria.
- Reingeniería de FENADESAL.

#### **I. ANTECEDENTES**

Mediante el Punto Segundo, del Acta número 2474, de fecha 25 de enero de 2013, la Administración de FENADESAL presentó a Junta Directiva, el Plan de Reactivación del Sistema Ferroviario Nacional, resaltando los siguientes aspectos:

1. Breve resumen de cómo se encuentra la institución y el alarmante hurto de rieles.
2. La importancia nacional de reactivar el sistema ferroviario.
3. La importancia de involucrar a las comunidades en el proceso de ordenamiento de la línea férrea.
4. Se mostró que el plan de reactivación se realizará por fases y que se harán estudios serios de factibilidad antes de efectuar inversiones.
5. Se identificó que este proyecto es de mediano y largo plazo, de carácter nacional y debe reunir el concurso de varios actores de las instituciones del Estado, de municipalidades, de empresarios y de las comunidades.
6. Se informó que el plan de reactivación está diseñado para realizarlo en fases, y avanzar a medida que se van cumpliendo las primeras partes del plan.

Por su parte, Junta Directiva se dio por enterada y recomendó que en el Plan de Reactivación del Sistema Ferroviario Nacional, se incluyera lo siguiente:

1. Medidas para evitar invasiones una vez se retiren los rieles.
2. Medidas para evitar perder las demarcaciones en el sitio de la vía férrea.
3. Seguir el debido proceso para la contratación del personal que conformará el Departamento de Relaciones y Proyectos con la Comunidad.

## II. OBJETIVO

Comunicar a Junta Directiva de CEPA, las líneas estratégicas para el desarrollo del Nuevo Sistema Ferroviario Nacional:

- Plan Maestro del Sistema Ferroviario Nacional: Un proyecto con enfoque regional y segmentos nacionales.
- Solución social para los habitantes de las comunidades de la vía férrea.
- Auto sostenibilidad financiera de la empresa ferroviaria.
- Reingeniería de FENADESAL.

## III. CONTENIDO DEL PUNTO

Desde la creación de FENADESAL, a pesar de la condición deficitaria de la empresa, se han realizado estudios con resultados favorables a la rehabilitación del ferrocarril, pero sin el seguimiento correspondiente, probablemente por la elevada inversión requerida para su rehabilitación y por el alto peso que representa la problemática de las familias asentadas en el derecho de la vía férrea.

Actualmente, las condiciones nacionales y regionales han cambiado, de tal manera que El Salvador tiene como objetivo nacional, constituirse en una plataforma regional de servicios logísticos, objetivo que también ha sido tomado por los países vecinos con el inicio de mega proyectos, que según informaciones, algunos ya pasaron a la etapa de ejecución y por lo tanto es urgente que nuestro país estudie ampliamente la competitividad que un sistema multimodal eficiente, conectado regionalmente le daría al país.

Por otra parte, la infraestructura de transporte en las regiones densamente pobladas, como la región metropolitana de San Salvador y sus alrededores se encuentra saturada, por lo que es conveniente estudiar el aporte de otros modos de transporte masivos y eficientes a la solución del problema de traslado de personas, no solo con la segregación de vías existentes a modos más eficientes, sino la adición de vías ya existentes, como el ferrocarril a la solución de dicha problemática.

Con base a lo anterior, se considera que el establecimiento de un Nuevo Sistema Ferroviario en El Salvador, le daría un fuerte impulso al desarrollo del país al lograr una conectividad eficiente y competitiva, tanto nacional como regional para el transporte de carga y aportaría beneficios significativos a la población del país.

En ese sentido, la Administración de FENADESAL, propone 4 líneas estratégicas para el desarrollo del Nuevo Sistema Ferroviario Nacional:

- a. Plan Maestro del Sistema Ferroviario Nacional: Un proyecto con enfoque regional y segmentos nacionales.
- b. Solución social para los habitantes de las comunidades de la vía férrea.
- c. Auto sostenibilidad financiera de la empresa ferroviaria.
- d. Reingeniería de FENADESAL.

**Plan Maestro del Sistema Ferroviario Nacional: Un proyecto con enfoque regional y segmentos nacionales.**

FENADESAL es una empresa estatal administrada por CEPA, por lo que es importante insertar a la empresa ferroviaria en la visión/misión de CEPA, de ser generador de un esquema logístico de categoría mundial con efecto regional, con sus puertos y aeropuertos.

**El contexto regional.**

En el contexto de los megaproyectos que actualmente se están impulsando en los países de la región centroamericana, el desarrollo de varios segmentos de FENADESAL presenta especial atención, principalmente por las siguientes razones:

- Porque todo desarrollo ferroviario que se proponga en nuestra nación, son de bajo costo de inversión y puede conectarse con cualquiera de los megaproyectos de los países de la región.
- Porque dada la geografía de El Salvador, es el único país que se puede conectar a cualquiera de los proyectos que se están analizando en la región.
- Porque El Salvador necesita contar con una salida hacia el Océano Atlántico.

Los proyectos que se están analizando en la región centroamericana, se resumen a continuación:

**Guatemala:**

El desarrollo del canal interoceánico que se está proponiendo en la República de Guatemala, es de interés para los planes de FENADESAL, ya que este proyecto puede brindar conexión a la frontera con México y conectividad ferrocarrilera con el Norte de AMERICA (un ramal de este proyecto guatemalteco prevé la conexión de canal con México en la parte del pacífico de la geografía centroamericana).

**Nicaragua:**

El proyecto de Nicaragua ha sido altamente cuestionado por su impacto al medioambiente y por su alto costo, sin embargo FENADESAL debe considerarlo, debiendo analizarse en un plan maestro cuando corresponda.

**Honduras:**

El proyecto de un canal interoceánico, es el de menor difusión en la región; sin embargo, para FENADESAL es el de mayor ventaja para El Salvador, debido a que Honduras no tiene una salida al Océano Pacífico y nuestro país no cuenta con puertos en el Océano Atlántico, es decir que podría considerarse como un tema de complementariedad entre ambos países.

En ese sentido, FENADESAL debe estar atento al desarrollo de los proyectos de los países vecinos, a fin de lograr conexión por la ruta que sea de mayor beneficio para El Salvador, interconectándose con la región.

**Contexto Nacional: Proyecto ferroviario para el transporte de personas.**

Por otra parte, en el ámbito del transporte de personas existen tramos que pueden considerarse para su estudio, debido a que cuentan con las condiciones necesarias para desarrollarlas. A continuación se presentan tres propuestas:

1. El tramo de la vía férrea actual, desde FENADESAL atravesando Apopa, Nejapa, Quezaltepeque, Sitio de Niño, hasta llegar a la intersección con la Carretera Santa Ana –San Salvador (a la altura del Regimiento de Caballería), presenta una demanda considerable de personas que se desplazan diariamente hacia San Salvador y viceversa, incrementado por el auge urbanístico de dicha zona.

Según datos del Viceministerio de Transporte (VMT), en esta zona se desplazan alrededor de 4 millones de personas mensualmente. Al mismo tiempo, esta ruta ferroviaria funcionaría como mitigante en el caso de cierre de la Carretera de Los Chorros, por algún desastre natural.

2. Una nueva conexión de alto rendimiento desde San Salvador hasta el Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES), dada las proyecciones de pasajeros ante un eventual desarrollo de las zonas extraportuarias del AIES, se podría requerir de un servicio de transporte masivo de pasajeros; y abre la ruta a la conexión con la zona del Oriente del país.

#### **Contexto Nacional / Regional.**

Los segmentos de la vía férrea que se destinen para unir centros de producción y que puedan considerarse interesantes para destinarlos al transporte de carga, son los siguientes:

- Puerto de La Unión Centroamericana hacia la frontera con Honduras.
- Puerto de La Unión Centroamericana hacia el Aeropuerto Internacional de El Salvador.
- San Salvador hacia Guatemala.
- San Salvador hacia Acajutla.

El Salvador puede conectarse a las líneas férreas centroamericanas por tres puntos de su geografía:

1. Frontera oriental Honduras – El Salvador.
2. Frontera occidental Guatemala – El Salvador:
  - a. Opción 1 Anguiatú.
  - b. Opción 2 La Hachadura.

Por lo que, el desarrollo nacional de la vía férrea para carga, debe estar relacionada con las informaciones del transporte de carga, que se deben considerar desde y hacia Honduras y Guatemala.

De acuerdo a lo anterior, se considera importante e imprescindible que FENADESAL cuente con un Plan Maestro del Sistema Ferroviario Nacional, que integre datos, diagnósticos, demandas y ofertas de transporte, tanto nacional como también de la región, que brinde información suficiente y valiosa para poder conocer en detalle las principales variables que FENADESAL y CEPA, necesitan para definir esquemas de inversión, de financiamiento, rutas prioritarias, costos para carga y pasajeros, así como información para poder definir socios y negociaciones con potenciales aliados estratégicos.

**Solución social para los habitantes de las comunidades de la vía férrea.**

Según estimaciones, en los derechos de la vía férrea se han asentado alrededor de 14,000 familias por diversos motivos, entre ellos la condición económica que les impide el acceso a una vivienda digna, el conflicto armado que afectó a nuestro país obligando a muchas familias a buscar sitios más seguros para vivir, y repetidos desastres naturales que ocurren en nuestro país que provocó que familias afectadas encontraran un sitio precario para establecer su vivienda.

La población de la línea férrea, se encuentra principalmente en zonas cercanas a las ciudades y existe una demanda por obtener la legalización de las parcelas donde habitan. La presencia de estas familias en los derechos de vía, no permite una operación eficiente y segura del ferrocarril, ya que causa bajas velocidades y restricciones al tráfico del tren. Situación que por su complejidad, ha causado que no se hayan ejecutado las iniciativas para rehabilitar el sistema ferroviario, por lo que toda acción de activar este modo de transporte pasa por la solución de esta problemática social, con la participación de distintas instituciones del Estado, la cual puede definirse en 3 modalidades:

1. Desafectación por medio de Decreto de la Asamblea Legislativa y entregando en propiedad a los habitantes de la vía férrea, los tramos donde el tren no circulará.
2. Realizando migraciones planificadas en terrenos fuera del derecho de la vía férrea, brindando viviendas dignas y dejando la vía férrea en condiciones para operar.
3. Compartiendo el derecho de la vía férrea, en forma ordenada y segura, con la edificación de viviendas y el nuevo sistema ferroviario. Para asegurar la viabilidad de compartir la vía férrea con las comunidades, se pretende realizar un plan piloto en un kilómetro de longitud, en la jurisdicción de Nejapa, departamento de San Salvador; donde se construirán asentamientos sostenibles productivos en convivencia con el ferrocarril, que servirá como modelo replicable en los tramos donde existen comunidades, que constituirán el Nuevo Sistema Ferroviario.

FENADESAL, considera que la acción con las comunidades es un tema complejo por la singularidad social, política y económica, por lo que, FENADESAL sugiere trabajar el desarrollo de planes ferroviarios en conjunto con ONU HABITAT, que es una organización con la experiencia requerida para poder dialogar, planificar, negociar, ejecutar y solventar todo tipo de temas con las comunidades.

Dada la experticia de ONU HABITAT en este tipo de actuación, esta organización sugiere elaborar un plan piloto que pueda servir de laboratorio para las soluciones de hábitat para las comunidades que deban convivir en las partes de la línea férrea con las operaciones del sistema ferroviario nacional.

**Declaración en desuso e Informe a Ministro de Obras Públicas**

Es precisa la toma de decisiones por CEPA, a fin de dar viabilidad de la modalidad de solución antes expuesta, que incluye una desafectación por medio del Decreto de la Asamblea Legislativa para los proyectos que el Gobierno estime pertinentes.

De conformidad a informe de la administración de FENADESAL, se establece que algunas áreas de los inmuebles inscritos a favor de CEPA, así como de los inscritos a favor del Estado y Gobierno de El Salvador, se consideran en desuso y tampoco útiles para futuros proyectos ferroviarios de conformidad a los análisis realizados.

A la fecha se han inscrito, en el Centro Nacional de Registros (CNR), a favor de CEPA los inmuebles que constituyen 163.80 kilómetros de derechos de vía férrea, ubicados de la siguiente manera:

- 1- Tramo que inicia desde la ciudad de La Unión hasta la ciudad de San Miguel, continuando hasta Usulután, inscritos en el Registro de la Propiedad Raíz e Hipotecas, San Miguel.
- 2- Tramo que parte desde Cantón Camones, Santa Ana, hasta la Frontera con Guatemala, en la jurisdicción de Metapán, inscritos en el Registro de la Propiedad Raíz e Hipotecas, Santa Ana.

Encontrándose en proceso de inscripción 386 kilómetros, que suman junto a los 163.80 ya inscritos, los aproximadamente 550 kilómetros que conforman los actuales derechos de vía férrea a nivel nacional.

Es importante citar que en los referidos inmuebles se encuentra la red ferroviaria nacional, constituida por rieles y sus componentes, estaciones, casas secciones, los cuales actualmente se encuentran en desuso y permanentemente son objetos de hurtos.

A la fecha, el estado del proceso de inscripción de los inmuebles ferroviarios a favor de CEPA, y el resto que se encuentra a favor del Estado, según informe del profesional contratado, es el siguiente:

<b>INSCRITO A FAVOR</b>	<b>TRAMO</b>	<b>LONGITUD (Km.)</b>	
CEPA	La Unión – Usulután	99.00	163.80
	Camones - Frontera con Guatemala	64.80	
Estado de El Salvador	Empalme - Santa Cruz Michapa	68.40	160.80
	Soyapango - "Y" Griega Taxisjunction	92.40	
Estado de El Salvador	Usulután – Empalme	56.60	227.40
	Santa Cruz Michapa - San Salvador	27.80	
	Acajutla - San Salvador	103.00	
	Sitio del Niño - Santa Ana	40.00	

En consecuencia, de los aproximadamente 550 kilómetros que conforman la red nacional, se han inscrito a favor de CEPA, 163.80 Kilómetros.

Tomando en consideración que algunas de las áreas de los inmuebles relacionados en el informe de FENADESAL, inscritos a favor de CEPA, ya no serán útiles para fines ferroviarios, y pueden ser utilizados para otros propósitos por parte del Estado, relacionados con el interés general que el Gobierno determine, se considera pertinente declararlos en desuso y no necesarios para los fines de la Comisión, a fin de que puedan ser destinados a tales fines. Lo anterior, se hará del conocimiento del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, a fin de ponerlos a su disposición a fin que realice las gestiones pertinentes para tales fines.

Con relación a los inmuebles inscritos a favor del Estado y Gobierno de El Salvador, los cuales CEPA administra de conformidad al Decreto Legislativo N° 269, publicado en el Diario Oficial N° 93, Tomo N° 247, de fecha 22 de mayo de 1975, también resulta procedente declarar que algunas áreas de los mismos se encuentran en desuso, e informar al Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, su situación, para que sean utilizados para los fines que estime conveniente.

#### **Auto sostenibilidad financiera de la empresa ferroviaria.**

Desde la creación de FENADESAL, el Estado salvadoreño fijó un esquema, por el cual la empresa ferroviaria recibe un fondo para financiar sus operaciones. La nueva administración ha identificado que FENADESAL puede sobrevivir sin subsidio estatal y para ello ha realizado un cambio en la visión de la institución, para hacer uso de sus activos en forma creativa, evitando que los activos continúen deteriorándose y generando ingresos para lograr la auto sostenibilidad.

Los ingresos por la venta de activos, como rieles, es un ingreso mayor pero no recurrente, por lo que su aporte se debe invertir en proyectos que harán de FENADESAL una empresa que logre ingresos periódicos, y que sean iguales o mayores que los fondos que se reciben actualmente en concepto de subsidio.

A continuación un cuadro resumen de posible ingreso en concepto de venta de rieles:

Formato de Venta	Precio por QQ (US \$)	Total de QQ en Línea Férrea (Aprox.)	Orden de magnitud del Ingreso para CEPA/ FENADESAL (US \$)
Venta anterior de FENADESAL	13.00	500,000	6,500,000
Precio propuesto por empresas siderúrgicas nacionales	15.00	500,000	7,500,000
Precio propuesto por varios interesados	18.00	500,000	8,900,000
Precios que se encuentran en sitios de Internet (CIF puerto de destino)	20.00 - 22.00	500,000	>10,000,000

El cambio de enfoque y pasar de cuidar activos, a la venta de rieles debe lograr la renovación del sistema ferroviario, los fondos generados por la venta de estos activos deben ser celosamente resguardados y aprovechados únicamente en inversiones que aseguren la auto sostenibilidad; o bien, que aseguren la ruta para lograr una mejor posición ante un APP o una Concesión, por ejemplo inversiones en la compra de nuevos terrenos para la instalación de ciertos segmentos de la nueva vía férrea o bien para lograr la restauración de las actuales estaciones, elaborar estudios para la creación de plazas ferroviarias, museos y el plan maestro del sistema ferroviario nacional, entre otros; con lo que se logrará, realizar inversiones en activos que producirán ingresos sostenibles.

**Reingeniería de FENADESAL:**

La empresa tiene en la actualidad 51 personas que se dedican en gran parte a la administración de los bienes de FENADESAL, sin mayor incidencia en el futuro de CEPA o de la misma empresa ferroviaria.

La nueva administración de FENADESAL, está en un proceso de transformación del recurso humano de la empresa, con la visión de convencerlos que es posible desarrollar un Sistema ferroviario y se deben de tomar las medidas para poder llegar a lograrlo. Las personas que trabajan en FENADESAL no han logrado ser parte de un proyecto, por lo que es importante que la visión de la empresa, la visión de sí mismos, en y hacia la empresa, se modifique para poder contar con personal debidamente incentivado.

Los empleados de FENADESAL son en su mayoría mayores de 45 años, por lo que se debe preparar un cambio generacional con apoyo en las descripciones de los puestos y de los perfiles de las personas que ocupan esos puestos. El cambio generacional debe contemplar el futuro de FENADESAL con personas que sepan de comunicaciones, de control de activos, de comercialización, del manejo de comunidades, de equipos informáticos, de redes sociales y sobre todo, del quehacer ferroviario.

A continuación se presenta un cuadro resumen del rango de edades, compuesto por 51 empleados de la empresa:

Total de empleados	51
Rango de edad	Cantidad de empleados
Mayores de 60	6
55 – 60	5
50 - 55	14
45 - 50	7
40 – 45	4
35 – 40	8
30 – 35	4
25 - 30	3
20 – 25	0
<b>48</b>	<b>Promedio de edad</b>

La reingeniería de la empresa ferroviaria puede realizarse en dos fases:

- La primera fase, es la inmediata, la que no requiere de un estudio o plan maestro para poder actuar, es la fase inicial del cambio generacional.
- La segunda fase, es la que se orienta a contar con una organización que pueda administrar el tema ferroviario, que en el Plan Maestro indicará las prioridades y los tiempos que se requieren para el desarrollo de este sistema de transporte.

Continuación punto V

5h

Sin embargo, mientras llegue el momento de ejecutar la segunda fase, la población de FENADESAL deberá adecuarse a una administración que demanda eficiencia y autosostenibilidad. Es importante realizar una identificación de los recursos que pueden confirmarse en sus puestos, por el potencial que poseen y por las aptitudes que ya lograron desarrollar. Por ahora, esta Administración ha logrado identificar un grupo de personas con alto grado de potencial:

Departamento/Sección	Empleado	Años en FENADESAL	Con potencial para:
Finanzas y Administración	Elizabeth Noemí Romero de Paz	18	Jefe de Admón. y Finanzas
Operaciones	Angélica Torres Granados	5	Jefe de Operaciones
Operaciones	Erasmus Urías Tejada	24	Jefe de Operaciones
Comercialización	Geovany Antonio Polanco	8	Jefe de Comercialización
Contabilidad	Reynaldo Elenilson Portillo	5	Jefe de Contabilidad

En ese sentido, debe crearse un programa de capacitaciones que permita potencializar a este grupo de personas; así también, al resto de empleados de FENADESAL, para contribuir al desarrollo del recurso humano.

Por otra parte, la situación salarial de los empleados de FENADESAL, es un tema que debe considerarse oportunamente; actualmente se resume de la siguiente manera:

Rango de Salarios	Cantidad de empleados
Inferior a US \$300.00	26
De US \$300.00 a US \$600.00	12
De US \$601.00 a US \$1,000.00	6
De US \$1,001.00 a US \$2,000.00	3
Superior a US \$2,000.00	4
Total	51

#### IV. MARCO NORMATIVO

Decreto Legislativo No. 269, publicado en el Diario Oficial No. 93, Tomo No. 247, del día jueves 22 de mayo de 1975, en el que se establece que la empresa FENADESAL, es propiedad exclusiva del Estado de El Salvador, y su administración, explotación y dirección se la confiere a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), debiendo ejecutarla conforme a una política ferroviaria, armonizada y complementaria que responda a los intereses del país.

Artículo 2 de la Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma: La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) tendrá a su cargo entre otros, administrar, explotar y dirigir todo el sistema ferroviario propiedad nacional. Además, deberá planear y ejecutar por sí o por medio de contratistas, la construcción de nuevas instalaciones y todas las obras necesarias para la ampliación y mejoramiento de las instalaciones portuarias y ferroviarias existentes.

Artículo 3, literal m) del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, que estable la facultad de Junta Directiva para realizar todos los actos y operaciones para ejercer los poderes que la Ley confiere a la Institución.

Con base en lo antes expuesto, Junta Directiva ACUERDA:

- 1° Darse por enterados de las líneas estratégicas para el desarrollo del Nuevo Sistema Ferroviario Nacional, propuestas por la Administración de FENADESAL:
  - Plan Maestro del Sistema Ferroviario Nacional: Un proyecto con enfoque regional y segmentos nacionales.
  - Solución social para los habitantes de las comunidades de la vía férrea.
  - Auto sostenibilidad financiera de la empresa ferroviaria.
  - Reingeniería de FENADESAL.
- 2° Encomendar a la Administración de FENADESAL, iniciar con la formulación de los Términos de Referencia, correspondiente al Plan Maestro del Sistema Ferroviario Nacional; y a los estudios de factibilidad técnica-financiera del tren de cercanías para el transporte de pasajeros en las rutas Sitio del Niño – San Salvador y San Salvador – Aeropuerto Internacional de El Salvador.
- 3° Declarar en desuso y no necesarios para los fines de la Comisión, los inmuebles que se detallan en el informe adjunto, y que son parte de la red nacional del ferrocarril, inscritos a favor de CEPA.
- 4° Declarar en desuso y no necesarios para los fines de la Comisión, los inmuebles que se detallan en el informe adjunto que son parte de la red nacional del ferrocarril, y son administrados por CEPA, de conformidad al Decreto Legislativo N° 269, publicado en el Diario Oficial N° 93, Tomo N° 247, de fecha 22 de mayo de 1975.
- 5° Autorizar al Presidente o al Gerente General, para que comunique al Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, lo siguiente:
  - Que los inmuebles que se detallan en el informe adjunto, y que son parte de la red nacional del ferrocarril, inscritos a favor de CEPA, están en desuso y ya no serán útiles para fines ferroviarios, en tal sentido se le ponen a disposición, para que pueden ser utilizados para otros propósitos legalmente establecidos por parte del Estado.
  - Con relación a los inmuebles inscritos a favor del Estado y Gobierno de El Salvador, que también son parte de la red nacional del ferrocarril, y que se detallan en el informe adjunto, los cuales son administrados por CEPA, de conformidad al Decreto Legislativo N° 269, publicado en el Diario Oficial N° 93, Tomo N° 247, de fecha 22 de mayo de 1975, están en desuso y ya no serán útiles para fines ferroviarios, por lo que pueden ser utilizados por el Estado, para los fines legalmente establecidos, en tal sentido se le ponen a disposición.

“No habiendo nada más que hacer constar, se da por terminada la sesión a las diecinueve horas con cuarenta y cinco 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”.