

**COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA**

**MEMORIA DE LABORES**

**JUNIO 2013 - MAYO 2014**





# CONTENIDO

## CAPÍTULO I

### ■ ASPECTOS GENERALES

Misión, Visión y Valores	5
Mensaje de la Presidencia	7
Junta Directiva de CEPA	8
Administración de CEPA	9
Organigrama Institucional	10

## CAPÍTULO II

### ■ Principales Tendencias

Mundial	11
Regional	12
Nacional	13

## CAPÍTULO III

### ■ LA CONTRIBUCIÓN DE CEPA AL DESARROLLO

La Transformación institucional: Una CEPA moderna, eficiente y solvente	15
Planeación Estratégica	15
Fortalecimiento de rol planificador de CEPA	16
Modernización de sus activos estratégicos	17
Fortalecimiento de las capacidades institucionales de CEPA	17
Desarrollo Logístico	19
Principales hitos institucionales	20
Transparencia y Rendición de Cuentas	25
Situación Financiera	30

## CAPÍTULO IV

■ LA MODERNIZACIÓN DE LAS EMPRESAS: modernas, eficientes y competitivas	33
■ AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR (AIES)	34
Objetivos	34
Lineamientos estratégicos	34
Principales logros	34
Desempeño operativo	36
Gestión en Terminal de Carga	40
Estados financieros	41
■ AEROPUERTO INTERNACIONAL DE ILOPANGO (AILO)	44
Objetivos	44
Lineamientos estratégicos	45
Principales logros	45
Desempeño operativo	46
Proyecciones 2013 – 2014	47

■ SERVICIOS DE APOYO A LA NAVEGACIÓN AÉREA	48
Objetivos	48
Lineamientos estratégicos	48
Principales logros	48
■ PUERTO DE ACAJUTLA	50
Objetivos	50
Lineamientos estratégicos	50
Principales logros	50
Desempeño operativo	51
Proyecciones 2013-2014	56
Estados financieros	57
■ PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA	60
Objetivos	60
Lineamientos estratégicos	60
Principales logros	61
Desempeño operativo	62
Proyecciones 2013-2014	63
Proceso de Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana	64
Estados financieros	68
■ FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR (FENADESAL)	70
Objetivos	70
Lineamientos estratégicos	70
Principales logros	70
Desempeño operativo	71
Proyecciones 2013-2014	71
Estados financieros	72

## CAPÍTULO I

### ASPECTOS GENERALES

#### Misión

Desarrollar la infraestructura de puertos, aeropuertos y ferrocarriles, a través de nuevos modelos de gestión, con participación del sector privado, para prestar servicios seguros, eficientes y competitivos regionalmente a nuestros clientes, contribuyendo a convertir a El Salvador en un centro de distribución con valor agregado

#### Visión

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

#### Valores

##### CALIDAD:

Eficiencia, agilidad y excelencia en el servicio

##### COMPETITIVIDAD:

Obtener una posición de liderazgo regional

##### LEALTAD:

Fidelidad y respeto a nuestra empresa y nuestros clientes

##### PROBIDAD:

Rectitud y honradez para beneficio de nuestros clientes



## Mensaje de la Presidencia de CEPA



Deseo agradecer a Dios por la oportunidad de servir a El Salvador e iniciar un nuevo quinquenio con el deseo de aportar nuestra experiencia y conocimientos al servicio de El Salvador. La labor que nos ha encomendado el señor Presidente de la República, Profesor Salvador Sánchez Cerén, al frente de esta importante institución reviste una enorme responsabilidad en la administración de algunos de los objetivos estratégicos que brindan facilitación al comercio, industria y turismo. Somos la puerta de entrada y salida al mundo exterior y estamos listos para hacer nuestro mejor esfuerzo por alcanzar los niveles de calidad esperados para una entidad de estas características.

En esta oportunidad tengo el agrado de presentar a ustedes el trabajo realizado por mis antecesores en el período comprendido entre el 01 de junio de 2013 y el 31 de mayo del 2014. Hemos procurado incluir los

éxitos alcanzados como las tareas que han quedado pendientes y que esperamos en esta administración llevar a feliz término.

Nuestro objetivo continúa siendo posicionar y mantener a CEPA como una institución solvente, eficiente y transparente que planifica y administra la infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria de manera responsable que contribuya al engrandecimiento de El Salvador.

El desafío es importante para el país, lo que nos compromete a trabajar fortaleciendo nuestra relación con nuestros trabajadores, con el sector privado y con la ciudadanía salvadoreña, buscando el equilibrio para trabajar unidos y en un solo rumbo.

**Ing. Nelson Edgardo Vanegas**  
Presidente

## Junta Directiva de CEPA

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

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

Los miembros de la Junta Directiva de CEPA durante el período del 1 de junio de 2013 al 31 de mayo de 2014, incluyendo al Secretario de Actas, son los siguientes:



PRESIDENTE:  
SECRETARIO DE JUNTA DIRECTIVA

Hugo Barrientos  
Salvador Villalobos

(De pie de izq. a der.)

Don Ricardo Cruz  
Lic. Alfonso Goitia  
Ing. Emérito de Jesús Velásquez  
Contralmirante Juan Antonio Calderón González  
Ing. Nelson Edgardo Vanegas  
Lic. Salvador Villalobos  
Lic. Filadelfo Baires

(Sentados de izq. a der.)

Don Ricardo Ballesteros  
Lic. Ronny Rodríguez  
Licda. Karla Fratti de Vega  
Arq. Hugo Barrientos  
General Jaime Leonardo Parada González  
Dr. José Francisco Lazo

Ausente  
Ing. Roberto de Jesús Solórzano

## Administración de CEPA

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



**GERENTE GENERAL:**

Lic. Salvador Villalobos

**(De pie de izq. a der.)**

**Nombres:**

Gerencias:  
 Asesor de Presidencia y Gerente de Concesiones  
 Gerencia Legal  
 Gerencia de Sistemas de Información  
 Unidad de Adquisiciones y Compras Institucionales  
 Unidad de Auditoría Interna  
 Gerencia de Seguridad Institucional  
 Gerencia de Ingeniería

Lic. Carlos Federico Paredes  
 Lic. Carlos Molina  
 Ing. René Ventura  
 Ing. Edwin Molina  
 Lic. Benigno Vásquez  
 Lic. José Vigil  
 Arq. Guillermo Rodríguez

**(Sentados de izq. a der.)**

**Nombres:**

Gerencias:  
 Aeródromo Aeropuerto Internacional de Ilopango  
 Gerencia Financiera  
 Gerencia Aeropuerto Internacional de El Salvador  
 Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez  
 Gerencia General  
 Gerencia Puerto de La Unión Centroamericana  
 Gerencia Ferrocarriles Nacionales de El Salvador  
 (FENADESAL)

Lic. Nefthalí Ramírez  
 Don Raúl Funes  
 Ing. Yicsi Rodríguez  
  
 Lic. Salvador Villalobos  
 Ing. Milton Lacayo  
 Ing. Mauricio Castro

Ausentes:  
 Gerencia Puerto de Acajutla  
 Gerencia de Polos de Desarrollo

Ing. Roberto Mendoza  
 Cap. Miguel Mejía

## Organigrama Institucional

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



## CAPÍTULO II

### Principales Tendencias

El dinamismo del comercio internacional, los avances tecnológicos, la vacilación económica y geopolítica a nivel mundial, los cambios regulatorios y la acelerada globalización, ha suscitado a que las organizaciones deban monitorear constantemente estas variables que afectan su ámbito competitivo y analizarlos con el fin de alinear sus estrategias a la realidad de los mercados continuamente. En este contexto, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) ha diseñado un sistema de monitoreo, en el cual se evalúan las principales tendencias internacionales que influyen en la Institución y en el País.

A continuación se presentan algunas de las más relevantes:

#### MUNDIAL

- 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) y a que la producción en el mundo actual se desplace hacia las economías de 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.
- Paralelamente, han suscitado nuevos modelos de negocios fomentados por las tecnologías de la información y comunicación, lo que ha permitido reducir costos, niveles de intermediación, mejorar la trazabilidad de la carga, mayor predictibilidad y disminuir los tiempos de entrega.

Entre los nuevos modelos de negocios se encuentran: (1) la manufactura virtual, (2) el comercio electrónico de negocio a consumidor, (3) cadenas de abastecimiento orientadas a la demanda y justo a tiempo, (4) políticas

de “cero papeles” y ventanillas únicas virtuales, entre otros.

▪ Otro factor a tomar en cuenta es el crecimiento de nuevos mercados, entre ellos el denominado comercio Sur-Sur<sup>1</sup>, 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<sup>2</sup>.

Otro mercado que la región centroamericana (por su ubicación estratégica) debería de tomar mayor ventaja según la OCDE<sup>3</sup>, es el comercio que requiere velocidad de respuesta al mercado, es decir, especializarse en productos intensivos en logística. Algunos ejemplos son bienes perecederos, prendas de vestir de temporada, artículos de moda, farmacéuticos, alimentos, entre otros.

Lo anterior también ha generado hacia una tendencia del transporte de grandes lotes, poco frecuentes, hacia el transporte de lotes más pequeños y frecuentes; segmento en que el país se podría especializar

▪ A nivel de 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.

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 hacia servicios de valor agregado; generándose también una mayor competencia entre puertos para convertirse en hubs regionales para fortalecer la conectividad nacional e internacional.

▪ A nivel aeroportuario: Según IATA<sup>4</sup>, 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 un estudio del Banco Mundial<sup>5</sup>, 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)
- 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 de 9/11, los aeropuertos han ido evolucionando rápidamente en las normas, procesos y tecnologías relacionadas a la seguridad;

▪ 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) costos crecientes de los combustibles, (3) la sincronización de los modos de transporte (4) la mayor conectividad intermodal, (5) necesidad de descongestionar la infraestructura vial y (6) las altas velocidades de este modo de transporte, en comparación al vehicular.

## REGIONAL

Entre las tendencias regionales más importantes se encuentran:

▪ Inversión en infraestructura como estrategia para el desarrollo

La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) ha señalado en diversos estudios la imperante necesidad de que Latinoamérica invierta entre un 5-6% del Producto Interno Bruto (PIB) en los próximos quinquenios para

<sup>1</sup> Comercio Sur-Sur: Generalmente se refiere a comercio entre países ubicados en el Hemisferio Sur o entre economías en desarrollo.

<sup>2</sup> Paul Bradley (2007)

<sup>3</sup> Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)

<sup>4</sup> IATA- International Air Transport Association

<sup>5</sup> Restrictions for an Effective Regional Integration of the Air Cargo Market in LAC

mejorar su competitividad y apuesta al desarrollo.

Muchos países han respondido hacia este pilar de competitividad desarrollando innovadoras políticas de infraestructura y logística, el fomento de los socios públicos y privados, mayores recursos y opciones de inversión provenientes de los fondos de pensiones, entre otras políticas públicas de vanguardia.

Entre otros factores a considerar en el contexto regional de trascendencia son:

- La apuesta de los países centroamericanos a la construcción de corredores interoceánicos, canales secos y centros de distribución regional como estrategia de desarrollo.
- Necesidad de una transformación productiva y estructural que dinamice y diversifique la oferta exportable regional y nacional.
- Los altos costos de transporte, energía y seguridad limitan el potencial de crecimiento de los países de la región<sup>6</sup>.
- A nivel aeroportuario: la creciente clase media en la región amplia el mercado en varios segmentos, entre ellos los vuelos regionales para competir con el transporte terrestre de pasajeros.
- A nivel portuario: El proceso de concesión de varias terminales de contenedores a nivel regional, entre ellas Puerto Quetzal (Guatemala) y Puerto Cortes (Honduras).

Mayor competencia entre los puertos regionales, especialmente en la carga de contenedores.

- A nivel ferroviario: Como área de oportunidad, el proyecto a nivel mesoamericano que busca la conectividad regional vía férrea para generar economías de escala<sup>7</sup>.

## NACIONAL

Entre las principales tendencias a nivel nacional se encuentran:

- Crecimiento de la actividad económica transporte, almacenamiento y comunicaciones; la cual representa aproximadamente el 9.6% del PIB nacional

- Crecimiento del turismo regional y nacional, lo que representa un área de oportunidad para los distintos modos de transporte

- Poca diversificación de la oferta exportable nacional

- Erosión de las ventajas que brindan las preferencias arancelarias de los tratados de libre comercio

- Con la reducción drástica de los aranceles y la eliminación de muchas barreras no arancelarias, los costos logísticos se volvieron fundamentales para la competitividad del país

- Las políticas pública que permitan una mayor facilitación del comercio, reducir costos y a mejorar el clima de negocios, permitirían incrementar el potencial de atraer carga de tránsito que conllevaría a desarrollar los centros de distribución regional

- A nivel aeroportuario: Las oportunidades para que los socios públicos-privados y privados generen nuevas inversiones en las zonas adyacentes de los aeropuertos; desarrollándose como potenciales distritos industriales y parques logísticos que beneficien a las localidades

- A nivel portuario: La diversificación de la matriz energética en el país abre las potencialidades para nuevas inversiones en las zonas adyacentes al Puerto La Unión y Puerto Acajutla

- Por otro lado, el retraso de algunos proyectos regionales, especialmente la ampliación del Canal de Panamá, abre un espacio corto de oportunidad para acelerar el posicionamiento del hinterland regional y la opción que representa el Puerto La Unión y los corredores logísticos; así como, el liderazgo nacional en el transporte de carga marítima de corta distancia (Ej. Ferry).

<sup>7</sup>El Proyecto Mesoamérica (PM), Plan Puebla Panamá (PPP) como se nombró originalmente, representa un espacio político de alto nivel que articula esfuerzos de cooperación, desarrollo e integración de 10 países mesoamericanos, facilitando la gestión y ejecución de proyectos orientados a mejorar la calidad de vida de los habitantes de Mesoamérica. Entre los proyectos que se priorizan en la agenda se encuentran las interconexiones eléctricas, la interconexión de la infraestructura de transporte, telecomunicaciones, la facilitación comercial y competitividad, y una atención especial a proyectos en áreas sociales como salud, medio ambiente, gestión del riesgo y vivienda.



## CAPÍTULO III

### LA CONTRIBUCIÓN DE CEPA AL DESARROLLO

#### TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL: una CEPA moderna, eficiente y solvente

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma continuamente se mantiene desarrollando acciones, proyectos y actividades que le permitan mejorar los procesos estratégicos, operativos y administrativos existentes, que contribuyan al desempeño de la gestión institucional; pero también a proporcionar expectativas alentadoras a sus clientes, usuarios y público en general, promoviendo la innovación y el máximo de sus capacidades, en medio de un mundo cambiante, que además demanda fuertes inversiones, experiencia y alto compromiso para hacer frente a la competencia de su negocio.

Por lo anterior, CEPA tomando como referencia su Plan Estratégico Institucional y la normativa vigente, desarrolló durante el período junio 2013 y mayo 2014, los siguientes avances y logros:

#### 1. Planeación Estratégica

La planeación estratégica en CEPA se implementa en forma integral, pero a la vez en forma sectorizada, es decir cada empresa según sus objetivos específicos enfoca y orienta sus recursos a la materialización de los aspectos que mayor prioridad tienen; esta facultad es responsabilidad tanto de la Dirección Superior de la institución, como de la máxima autoridad y administración de las empresas, por tal razón los logros presentados estarán distribuidos en esas diferentes direcciones.

La planificación de corto y mediano plazo para proyectos de infraestructura, se realiza utilizando herramientas técnicas y tecnológicas de programación, que faciliten el seguimiento, la gestión y administración del mismo; dependiendo de la complejidad del proyecto, así es la hoja de ruta establecida ya sea en Word, Excel, PowerPoint o MS Project.

Los criterios transversales que aseguran la operatividad de los objetivos y hojas de ruta son: Competitividad, Transparencia, Gestión por resultados, Atención a los usuarios, Sostenibilidad, y Rentabilidad.

A continuación las principales estrategias formuladas en el período:

a) La estrategia Integral de Transformación del AIES mantiene sus ejes de implementación y continua su desarrollo a través del Plan de Rehabilitación, Modernización y Optimización, como proyecto clave que incorpora las inversiones globales aeroportuarias, según componente de ejecución, todos con el propósito de mejorar la infraestructura y equipo de las instalaciones existentes del AIES, que respondan a las necesidades de los pasajeros, importadores y exportadores de carga, líneas aéreas, concesionarios, arrendatarios y otros usuarios, para proporcionar un servicio orientado al cliente de conformidad a lo establecido por las normas nacionales e internacionales.

b) La estrategia para la Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana está siendo implementada, con algunos ajustes y replanteamientos dados los resultados de los estudios financieros, económicos, legales, de mercado y técnicos, realizados por los consultores internacionales. También se ha considerado la opinión de sectores relacionados con la administración y operación del puerto, tales como: gremiales, líderes de opinión, navieras, operadores, reguladores, superintendencias, entes gubernamentales, entre otros. Todo lo anterior se ha realizado, con el objeto de garantizar el éxito del proceso de otorgamiento de la concesión.

c) La estrategia para el relanzamiento del nuevo Sistema Ferroviario Nacional, se está implementando por etapas, debido a la magnitud y prioridad de los proyectos de CEPA, éste en particular, requiere la ejecución de acciones y actividades previas que facilitaran la decisiones estratégicas; por ejemplo el levantamiento de rieles y su venta constituyen tareas críticas para preparar las condiciones que permitan la continuidad o reorientación del proyecto, respetando también el orden del ciclo de vida de los proyectos.

d) La estrategia para la reconversión del Puerto de Acajutla, ha sido concebida con el propósito de identificar las oportunidades reales para la terminal marítima, como un puerto multipropósito, tomando como base la aspiración de proporcionar soluciones logísticas a nuestros clientes actuales y futuros, bajo un esquema de negocio como puerto versátil, eficiente, amigable, confiable y en constante desarrollo; el progreso de dicha estrategia estará en relación directa con el proceso de concesión del Puerto de La Unión.

e) La estrategia para la Concesión del Aeropuerto Internacional de Ilopango (AIO), continua siendo importante dentro de los planes globales de CEPA y del Aeropuerto Internacional El Salvador, aunque los avances a la fecha han sido pocos, existe una propuesta de Términos de Referencia como iniciativa para la contratación de servicios de consultoría que desarrolle el "Nuevo Modelo de Negocios para el AIO", considerando inversiones a ser ejecutadas bajo el concepto de un potencial Asocio Público Privado (APP), la cual será estudiada cuidadosamente y con responsabilidad. No obstante, la intención de desarrollo de la terminal aérea tomará en cuenta la prestación de servicios clave en la industria del transporte aéreo y otros nuevos complementarios, que permitan la generación de ingresos suficientes para contar con un aeropuerto sostenible, de conformidad a las condiciones técnicas de las instalaciones y a las mejoras que sean factibles de realizar.

f) La Estrategia para la creación de la empresa de Servicios de Apoyo a la Navegación Aérea, mostró avance en el desarrollo de un diagnóstico integral para dichos servicios y se preparó una propuesta de trabajo para reestructurar los Servicios de Navegación Aérea, garantizando la seguridad operacional y el desarrollo institucional correspondiente. Se trata de crear una organización efectiva, con el personal, la infraestructura y los equipos que demanden para operar y prestar dichos servicios tal como lo establece la Ley Orgánica de Aviación Civil y la Organización de Aviación Civil Internacional.

## 2. Fortalecimiento del ROL Planificador: actividades, técnicas y colaboración inter-gubernamental

CEPA, como mínimo, cada año revisa que las técnicas utilizadas y contactos existentes para realizar la tarea de planeación estratégica institucional y de sus empresas, que le permiten obtener una buena colaboración entre los actores, sea la mejor para el ciclo de tiempo que analiza, ya que a pesar que el marco regulatorio y normativo para su funcionamiento se mantiene vigente por mucho tiempo, algunos lineamientos pueden variar, de conformidad a las exigencias del entorno y las entidades con las que se relaciona; sin embargo, durante el período de junio 2013 a mayo 2014, esta función se vio fortalecida por las siguientes acciones:

a) Estudio y análisis FODA previo a la ejecución de proyectos estratégicos, para la elaboración de planes de trabajo, y en todos aquellos procesos nuevos que involucra altos montos de inversión.

b) Elaboración de Hojas de Ruta que permitan determinar tareas críticas.

c) Estrecha relación interinstitucional con organismos del sector público vinculados con el desarrollo de infraestructura logística, a fin de dar continuidad coordinada a la ejecución de proyectos en proceso, y mantener acercamiento que facilite la promoción de otros nuevos, que sea necesario implementar, que requieran los permisos correspondientes.

d) La relación armoniosa con el sector privado es también parte del quehacer planificador de CEPA, por la tremenda experiencia que poseen en la ejecución de proyectos que involucra la prestación de servicios aéreos y portuarios.

e) La política de Estado, el Plan Quinquenal de Desarrollo, las reformas relacionadas con el transporte y los lineamientos y normativas presupuestarias, son elementos fundamentales para una adecuada Planeación Estratégica, entre otros.

f) Gestión coordinada y conjunta entre CEPA y los organismos financieros con los que se tramita fondos para la ejecución de acciones y proyectos, a fin de elaborar y presentar toda la información necesaria solicitada para análisis y evaluación de los mismos.

g) Comunicación constante y fluida de las autoridades de CEPA con las entidades regulatorias del negocio, y las autoridades superiores del Gobierno, que direccionan proyectos específicos, cada vez que se requiere.

h) Definir prioridades de manera conjunta entre los miembros de la Dirección Superior, la Administración Superior, los mandos intermedios de CEPA, y el personal técnico y de apoyo, ha sido la principal fortaleza de la planeación institucional.

#### MODERNIZACIÓN DE SUS ACTIVOS ESTRATÉGICOS Proyecto Modernización, Rehabilitación y optimización de AIES

Contempla una cartera de 42 proyectos enfocados en rehabilitar la infraestructura aeroportuaria, sustitución del equipamiento y realizar labores de mantenimiento operativo, que no fueron realizados en los últimos 15 años.

- Monto de Inversión: US \$ 78.5 millones (Titularización US \$58.3 millones y fondos propios US \$20.2 millones)
- Período de Ejecución: 2013 – 2015
- Estado Actual: 68% de Avance

## FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES INSTITUCIONALES

### Gestión del desarrollo del talento humano

La Comisión impulsa un proceso para mejorar las condiciones laborales de sus empleados que trasciende el enfoque tradicional de administración de personal a un enfoque moderno de recursos humanos, basado en la gestión y desarrollo del talento de su personal, mediante la capacitación y formación profesional, la salud y seguridad en el trabajo, el fomento de un clima laboral positivo y procesos participativos de diálogo laboral para la mejora continua e innovación, que incrementen la productividad y aseguren una mejor calidad en los servicios.



CEPA está implementando un enfoque moderno de recursos humanos, basado en la gestión y desarrollo del talento de su personal.

A continuación se describen las actividades más importantes llevadas a cabo:

- Se han realizado mejoras de las condiciones socio laboral en los contratos para el personal bajo modalidades de sub-contratación, en las diferentes áreas de las empresas
- Se realizó el proceso de levantamiento y valoración de puestos para poder implementar una política salarial, que corresponda con el nivel de complejidad y responsabilidad de cada puesto de trabajo. Se realizará el análisis de las competencias requeridas en cada uno de los puestos, que involucra la identificación de los conocimientos, destrezas, habilidades y comportamientos que deben poseer el colaborador de una organización para lograr la consecución de objetivos y metas, alineados a la visión Institucional
- Se modificaron los instrumentos de medición del

desempeño del personal, con la finalidad de obtener resultados que muestren a la administración en forma clara el nivel de liderazgo, trabajo en equipo y otros aspectos de importancia, que indiquen las capacidades y habilidades del personal, basados en los objetivos y metas establecidas en los planes de trabajo

- Se ha considerado determinante impulsar y desarrollar el crecimiento de las competencias laborales de los empleados y empleadas en CEPA, mediante la formulación de políticas para desarrollar planes de carrera y de sucesión, lo cual permitirá la implementación de un nuevo sistema de relaciones laborales, que promueva el trabajo en equipo, el diálogo laboral para la mejora continua, asegure el crecimiento de la productividad y competitividad de la fuerza laboral de CEPA

#### Facilitación de Trámites de servicios Importación/exportación

En CEPA estamos comprometidos con la eficiencia, la competitividad y la transparencia, por lo que todo nuestro trabajo lo desarrollamos de la forma más clara posible, cuyas consideraciones son parte importante en la modernización de los servicios portuarios/aeroportuarios y la rapidez en los trámites que nuestros clientes exigen, lo anterior, dentro del marco del Programa de Modernización y Gestión de los Activos Estratégicos de CEPA firmado con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

En ese contexto, se firmó un acuerdo interagencial entre el PNUD y la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) para ejecutar el Proyecto de Facilitación de Trámites para la importación de Carga Aérea en el Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez, de cara a beneficiar a todos los salvadoreños, mejorar el clima de inversión y los indicadores de competitividad. Así mismo, para lograr el éxito de dicho proyecto, se ha conformado un Comité Interinstitucional, quienes son parte vital para el proceso de simplificación de los trámites para la importación en el Aeropuerto.

#### Participación en evento ROUTES AMERICAS 2014

Siendo el País la sede del evento internacional Routes Americas, uno de los encuentros más importantes de la aviación comercial a nivel mundial, se logró generar una excelente presencia ante la comunidad internacional de las potencialidades del país en dicho sector y con ello anunciar a las multinacionales que asistieron a la cumbre sobre los proyectos de modernización del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo

Romero y Galdámez.

Alrededor de 70 aerolíneas, más de 400 profesionales de la aviación, 25 autoridades de turismo, 20 conferencistas destacables, y 20 aeropuertos se reunieron en un mismo lugar y hora para presenciar el “Lunch Day One” patrocinado por CEPA; en donde se dio a conocer el trabajo visionario que la Comisión realiza en materia de infraestructura aeroportuaria, de navegación aérea y de los proyectos futuros de la Institución.

El evento dio paso a que inversionistas internacionales se interesaran tanto en el Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y en el Aeropuerto de Ilopango. Entre los logros más destacados, se encuentran los siguientes:

- Reuniones bilaterales con 15 aerolíneas de gran escala, empezando así un ciclo de encuentros con inversionistas a nivel internacional, a los cuales se les dará un seguimiento comercial específico; logrando así, el inicio de un proceso de marketing internacional y promoción de nuevas inversiones para el Aeropuerto.
- Se colocó un Stand para brindar información a todos los interesados. Diversos profesionales de la aviación concretaban reuniones a través de este espacio.
- Se elaboró una marketing dossier, el cual brinda información estratégica que las aerolíneas necesitan para evaluar nuevas rutas aéreas y potencialidades de inversión en El Salvador.
- Se presentaron herramientas promocionales innovadoras, entre ellas el video del plan de modernización del Aeropuerto Internacional y una maqueta arquitectónica en tres dimensiones.
- En conjunto con el Ministerio de Turismo, se buscó atraer otras rutas aéreas y posicionar al país como destino estratégico aprovechando los proyectos de modernización del Aeropuerto Internacional.



## DESARROLLO LOGÍSTICO

### Logística una apuesta nacional

Desde diferentes aproximaciones ha sido propuesto y establecido como aspiración nacional el convertir al país en “un centro o plataforma logística regional”. Esta aspiración existe por la percepción de que el futuro desarrollo económico del país se sustenta en el desarrollo de los intereses marítimos, especialmente en el fortalecimiento del intercambio comercial, del transporte marítimo y del valor agregado a la carga.

En línea con esa aspiración, el país se ha planteado como objetivo nacional actual el establecerse como un centro logístico regional; una plataforma logística que sea base de un nuevo esquema de desarrollo contribuyente a la economía de El Salvador para el siglo XXI.

Por plataforma logística se entiende una combinación de componentes logísticos (infraestructura, puertos, aeropuertos, zonas logísticas, tecnología, procesos, regulaciones y personas), trabajando de manera orgánica y coordinada para permitir el movimiento sincromodal, transformación, almacenamiento y distribución de productos, con el fin de apoyar los flujos de carga del comercio doméstico, regional y global,

aprovechando su ubicación geográfica respecto a mercados y a redes de transporte.

### El Salvador: plataforma logística regional

CEPA (administrador/operador de los principales nodos de transporte ) busca contribuir volviéndose un holding (de empresas públicas) competitivo, solvente y eficiente. Un holding que contribuya a la apuesta de convertir al país en una plataforma logística.

Ello compromete a que se generen las condiciones adecuadas para atraer inversión privada (nacional y extranjera) hacia los sectores más dinámicos; entre éstos, la logística y servicios conexos, siendo la franja costero marina una de las perspectivas a impulsar, por estimarse que en esta franja existe un potencial motor estratégico para el desarrollo.

Desde la perspectiva del país como plataforma logística, la franja costero marina presenta potencialidades para el desarrollo de zonas logísticas con parques de servicios y zonas francas, a proximidad de nodos de transporte y centros locales ubicados a lo largo del corredor frontera La Hachadura – Puerto Acajutla – Sonsonate – San Andrés – San Bartolo – Aeropuerto Internacional – Zacatecoluca – Usulután – La Unión – El Amatillo.

### CEPA: su esfuerzo por impulsar desarrollo económico

Uno de tres ejes de la estrategia de CEPA es el impulso de nuevos polos de desarrollo (optimizar sus activos ociosos, contiguos a sus nodos de transporte, para agregar valor a la carga conexas a esos nodos).

En relación con este último eje, impulso de nuevos polos de desarrollo, CEPA creó en octubre de 2013 una nueva estructura: la Gerencia Polos de Desarrollo (GPD), la cual está orientada a la generación de nuevos negocios, iniciativas y proyectos en los bienes inmuebles de CEPA, para maximizar las posibilidades de la Comisión en desarrollar económicamente sus nodos y aumentar sus ingresos, mediante la captación de inversiones en sectores/subsectores conexos a los servicios portuarios, aeroportuarios, ferroviarios, a través del arrendamiento de sus bienes inmuebles, infraestructuras y otros.

Esta estructura organizacional gestionará las inversiones en el contexto de una política de inversiones privadas y nuevos negocios en zonas logísticas, así como la gestión de sus riesgos.

La misión de dicha gerencia es desarrollar conglomerados industriales conexos a los nodos de transporte de CEPA, vinculados con los tejidos industriales locales, en los cuales sus usuarios se beneficien con un acceso ágil y oportuno a mercados.

Mientras que la visión es ser un subsistema articulador de nodos logísticos rentables conectados a la región, que agreguen valor nacional a carga y flujos de pasajeros y que impacten de manera positiva en el nivel de vida de las comunidades de influencia.

Dentro de las actividades realizadas desde su creación, se ha iniciado el proceso de formación de su estructura organizativa, su funcionamiento y sus procesos, enmarcada en la nueva visión de (el holding) CEPA; también se han iniciado contactos con corporaciones con potencial de materializar inversiones en las zonas logísticas (inversiones en proceso), lo que tendrá continuidad y prioridad en lo que resta de 2014 y 2015. También, se enfocará a gestionar la materialización de proyectos desencadenantes que permitan iniciar la concreción de otros objetivos.

Según mejores prácticas en la región, pasar de hasta 50 años de activos, zonas más adelante, la estrategia variará a adicionar todos los elementos que sean requeridos para lograr todos los recursos- personas, financieros, materiales- acorde con las prioridades que se vayan estableciendo.

## PRINCIPALES HITOS INSTITUCIONALES CONCESIÓN DEL PUERTO DE LA UNIÓN

### Reformas a la Ley de Concesión

En el proceso de interacción con el mercado de operadores portuarios, se identificaron y discutieron los principales factores que generan riesgos al modelo de negocio propuesto por el Banco Mundial para concesionar el Puerto de La Unión Centroamericana, lo que llevó a la modificación de la Ley de Concesión vigente en 4 Artículos.

Los cambios buscan generar clima de confianza en los inversionistas y hacer viable el negocio, siendo estos: a) ampliación a 10 años el período establecido para la ejecución de las inversiones iniciales obligatorias; b) el estado garantiza las profundidades del canal de navegación del puerto, considerando incrementos de profundidad, hasta llegar a las de diseño, de acuerdo las necesidades del concesionario; c) ampliación del período de suscripción del contrato a 60 días después de la fecha en que quede en firme la resolución de adjudicación y prorrogable por un período similar.

Este período garantiza al concesionario un tiempo suficiente para que constituya la sociedad de propósito exclusivo que exige la Ley.

### Precalificación

El 3 de julio de 2013, se inició el proceso de precalificación de empresas interesadas en participar en la Licitación Internacional. Como resultado, 4 empresas acreditaron su documentación y están habilitados para participar en el proceso de licitación.

El proceso concluyó con la aprobación por parte de Junta Directiva de los resultados del proceso el 26 de noviembre de 2014. Las empresas precalificadas son: Terminal de Contenedores de Barcelona (España), International Container Terminal Services, Inc. (Filipinas), Bolloré (Francia) y Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (Chile).

### Lanzamiento de la Licitación Internacional

Habiendo realizado las actividades anteriores, CEPA está en la posibilidad de realizar el lanzamiento de la licitación internacional, para que las empresas



Imagen del Puerto de La Unión Centroamericana, ubicado en la Bahía del Golfo de Fonseca.

precalificadas u otras, que amparándose en los Tratados de Libre Comercio con los Estados Unidos y Unión Europea pudieran solicitar precalificarse, presenten sus Ofertas Técnicas y Financieras.

Como resultado de la licitación, se obtendrá la acreditación del futuro operador del Puerto de La Unión por un período de 30 años.

### PLAN MAESTRO DEL AIES

En diciembre de 2013 se realizó la presentación del estudio de Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero

y Galdámez, el cual fue realizado por la empresa Kimley Horn and Associates, gracias a un convenio de cooperación técnica no reembolsable.

El estudio contempla 4 fases de ampliación, que aumentará progresivamente la capacidad del aeropuerto de 2.6 a 4.6 millones de pasajeros hasta el año de 2032.

### POLÍTICA COMERCIAL DEL AIES

Se realizó una consultoría enfocada en la explotación de los componentes generadores de ingresos No Aeronáuticos como Terminal de Pasajeros, Terminal de Carga, Estacionamiento Público y Áreas Extraportuarias del AIES, de forma eficiente y competitiva, incrementando la rentabilidad, creando nuevas líneas de negocios y brindando a pasajeros, líneas aéreas, visitantes y usuarios un aeropuerto con servicios y facilidades de nivel mundial. La consultoría fue realizada por la empresa española Ingeniería y Economía en el Transporte (INECO).

### ESTUDIO DE VALOR POR DINERO

Se llevó a cabo una consultoría enfocada en brindar por medio de un Comparador Público Privado, la opción más conveniente para el financiamiento de la ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez, sea esta bajo la administración estatal o por medio de un Asocio Público Privado (APP). La consultoría está a cargo de la empresa estadounidense Ikon, gracias al apoyo de Fomilenio y PROESA. Actualmente se está revisando el informe preliminar.

### FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL EN GESTIÓN DE PROYECTOS

El proyecto suscrito con el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), tiene como objetivo apoyar a la modernización de la infraestructura aeroportuaria y portuaria del país, a fin de contribuir al desarrollo de una plataforma logística competitiva. Creando un ciclo de inversión, dinamización económica y competitividad que permita en el mediano plazo posicionar a El Salvador como un centro logístico en la región, contemplando los siguientes componentes dentro de su programa:

- Plan de Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES)
- Optimización del Puerto de La Unión

### Centroamericana (PLU)

- Modernización del Puerto de Acajutla
- Incidencia en política, asesoría y desarrollo de capacidades
- Monto del Proyecto: US \$103 millones

### FORTALECIMIENTO FINANCIERO DE FENADESAL

FENADESAL es una empresa del estado que fue entregada para su administración a CEPA desde los años noventa, sin embargo desde su inicio FENADESAL no logró nunca volver a ser una empresa rentable y eficiente; al contrario, FENADESAL se ha mantenido sin inversiones pero subsidiada por el estado, perdiendo los activos por el paso del tiempo. Entre esto se puede mencionar: las estaciones del ferrocarril están completamente deterioradas, no se cuenta con repuestos para los equipos ferroviarios, los rieles han sido hurtados y más de 100,000 personas viven en los derechos de la vía férrea.

Ante la situación FENADESAL propuso a la Junta Directiva de CEPA una nueva visión: lograr en menos de un año ser autosuficientes, así como con un nuevo enfoque, convertir el ferrocarril en parte de una plataforma logística.

El plan para llegar a la reactivación del sistema ferroviario consta de 4 fases:

1. Reorganización interna de la empresa y creación de una nueva visión (2013)
2. Recolección de rieles que aún están en la vía férrea y su comercialización para dar inicio a la auto sostenibilidad. 2013-2014
3. Invertir en los estudios para tener un plan maestro del desarrollo ferroviario 2014
4. Invertir en desarrollo de bienes raíces en todas las estaciones para generar ingresos que den la sostenibilidad 2014-2015, tales como: comercializar los repuestos que se tienen en las bodegas, alquilar rutas de FENADESAL para la industria de comunicaciones.

En la actualidad el plan de reactivación del sistema ferroviario, se encuentran en ejecución, lo que ha permitido que FENADESAL ahorre al Estado salvadoreño el subsidio que percibía del Ministerio de Hacienda por \$ 500,000.

Se estima que lo recaudado por la primera parte de rieles rondará los \$2 millones de dólares y, el resto podría comercializarse en un aproximado de U\$ 5 millones; estos ingresos se invertirán en la compra de



Momento en que están siendo retirados los rieles de la línea del tren en el Departamento de San Miguel.

tierras para las nuevas rutas que requerirá el ferrocarril y en la adecuación de estaciones. Se tiene previsto que las estaciones generarán ingresos corrientes superiores a los U\$500,000, siendo dicho monto superior al subsidiado por el Estado a la Institución. Una vez los estudios se hayan finalizado, FENADESAL tendrá los argumentos técnicos para poder identificar qué tipo de Asocio Público Privado (APP) o de Concesión se puede contemplar para contar con nuevo sistema ferroviario.

## COMUNICACIONES Y EVENTOS INSTITUCIONALES RELEVANTES

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

En los últimos años la CEPA inició un proceso de transformación institucional y organizativa, a partir de una nueva visión que permitirá convertir a El Salvador en una plataforma regional de servicios logísticos, mediante la optimización de sus activos estratégicos.

Esta visión implica llevar adelante la transformación de la infraestructura portuaria, aérea, ferroviaria y logística del país; de manera más específica, la Rehabilitación, Modernización y Ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez y la concesión exitosa del Puerto de La Unión Centroamericana, entre otros.

En ese contexto, se lograron definir hojas de ruta precisas y cronogramas detallados de ejecución para cada uno de sus proyectos, contando con asesoría especializada y diversas opciones de financiamiento, que le han permitido concretar importantes avances. Sin embargo, para darle sostenibilidad a la Estrategia de Transformación y poder visualizar sus proyectos como parte de un Proyecto de Nación, se requiere consolidar y ampliar los apoyos actuales, acercarse a nuevos aliados estratégicos nacionales e internacionales y fortalecer el compromiso tanto del personal de sus empresas como de la población en general.

Para lograrlo, CEPA - como institución portadora de buenas noticias - requiere posicionar interna y externamente sus avances y logros, a través de una adecuada Estrategia de Comunicación con la capacidad de influir y lograr los cambios de actitud requeridos para el logro de tales objetivos.

En ese contexto se puede afirmar que en la actualidad, CEPA ha incrementado su credibilidad, reputación y buena imagen, compartiendo el primer

lugar en el ranking de transparencia y acceso a la información, logrando establecer excelentes relaciones interinstitucionales así como excelentes contactos con la cooperación internacional y con países amigos interesados en los proyectos y la Estrategia de Transformación de CEPA y sus empresas.

A continuación se describen las actividades más importantes llevadas a cabo en el marco de la Estrategia de Comunicación en este período:

- Asegurar la difusión estructurada de la Transformación de CEPA
- Potenciar efecto Multiplicador
- Actualizar imagen gráfica institucional
- Crear y optimizar los medios de comunicación propios (Nueva Página web 2.0 y su inserción en las Redes Sociales de Facebook, Twitter, Youtube)
- Diseñar campaña de posicionamiento de Institución
- Producir material digital y audiovisual
- Desarrollar productos promocionales o de divisibilidad
- Estructurar programa anual de entrevistas
- Institucionalizar encuentros periódicos con todo el personal
- Actividades dirigidas prioritariamente a público externo
- Evaluación de imagen corporativa

A continuación se muestra una reseña de las principales actividades cubiertas por la Unidad de Comunicaciones en el período analizado:

Presentación de los resultados de la consultoría sobre la elaboración de la Política Comercial del AIES

El 25 de julio de 2013, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) y la Oficina de Naciones Unidas de Servicios de Proyectos (UNOPS) presentaron a los diferentes medios de comunicación del país, los resultados de la consultoría sobre la elaboración de la Política Comercial para el Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES), la que fue realizada por la empresa Ingeniería y Economía del Transporte (INECO).

Inicio del proyecto de Rehabilitación de la pista principal, calles de rodaje y calles perimetrales del AIES

El 18 de diciembre de 2013 se realizó el acto de inicio de de las operaciones de rehabilitación de la pista principal, calles de rodaje y calles perimetrales del AIES cuya obra está a cargo de la firma costarricense MECO.

El monto total a invertir en este proyecto asciende a US\$20.9 millones, recursos provenientes de la titularización de US\$58.3 millones que CEPA realizó en febrero 2013.

Presentación de la “Planificación del sistema logístico sostenible de El Salvador (SLSES): detonando infraestructura e inversiones verdes”

El 10 de octubre de 2013 La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) realizaron por dos días el Primer encuentro de expertos y autoridades denominado “Planificación del Sistema Logístico Sostenible de El Salvador (SLSES): Detonando Infraestructura e Inversiones Verdes”.

Acto de inicio de la sustitución de los puentes de abordaje del AIES

Dieciocho años después de haberse vencido la vida útil de los puentes de abordaje, entre el último trimestre del 2013 y el primer semestre del 2014, CEPA inició en el mes de octubre la sustitución de los catorce puentes de abordaje del Aeropuerto Internacional de El Salvador, por un monto total de US\$ 6, 253,761.



Puentes. Imagen de uno de los nuevos puentes de abordaje con los que ya cuenta el AIES.

### Firma de Memorando de Entendimiento CEPA y el Estado de Maryland de los Estados Unidos

Con el objetivo de establecer relaciones institucionales y de cooperación para apoyar el proceso de Modernización y Ampliación del AIES, el 8 de diciembre de 2013, se firmó un Memorando de Entendimiento entre la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) y el Estado de Maryland de los Estados Unidos, representado por el Gobernador Martin O'Malley.

### Firma de Memorando de Entendimiento CEPA y la Asociación de Municipios de Los Nonualcos

La CEPA y la Asociación de Municipios de Los Nonualcos firmaron el 18 de diciembre un Memorando de entendimiento entre ambas instituciones, como muestra del compromiso recíproco de colaboración para generar y fortalecer el polo de desarrollo sostenible en esa zona del país; así como para estimular los tejidos productivos locales, las nuevas inversiones, el incremento de empleos y la calidad de vida de sus habitantes. Este acuerdo permitirá, entre otras cosas, formar y capacitar el recurso humano del territorio, que contribuirá en su inserción a las empresas e industrias vinculadas al AIES.

### Presentación del Plan Maestro del AIES

En un evento llevado a cabo el 16 de diciembre en Casa Presidencial, con la presencia del Señor Secretario Técnico, Dr. Alexander Segovia, la CEPA presentó el Plan Maestro para la ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez 2014-2032.

Dicho Plan fue elaborado por la empresa estadounidense Kimley Horn, ganadora de la licitación efectuada a través del convenio de cooperación técnica no reembolsable por 427 mil dólares, entre la Agencia de Estados Unidos para el Comercio y el Desarrollo -USTDA por sus siglas en inglés- y CEPA, en el marco del Asocio para el Crecimiento entre los Gobiernos de El Salvador y de los Estados Unidos de América.

### Develación de placa con motivo de la denominación del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez

El 24 de marzo de 2014 el Presidente de la República, Don Carlos Mauricio Funes, junto a la Primera Dama y Secretaria de Inclusión Social, Doña Vanda Pignato; el Presidente de la Asamblea Legislativa, Sigfrido Reyes y

la Gerente del Aeropuerto, Yicisi Rodríguez, develaron una placa con motivo de la denominación por decreto legislativo del aeropuerto salvadoreño como Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez.

### Lanzamiento del proceso de precalificación de las empresas interesadas en participar en la Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana

El Gobierno de El Salvador a través de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) realizó el 3 de julio de 2013, en Casa Presidencial, el "Acto de inicio del proceso de precalificación de las empresas interesadas en participar en la Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase I, del Puerto de La Unión Centroamericana".

### Apertura pública de los Documentos de Precalificación de las empresas interesadas en participar en la Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana

El 8 de octubre de 2013, concluyó el proceso de recepción y se realizó la apertura pública de los documentos de precalificación de las empresas interesadas en participar en la Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase I, del Puerto de La Unión Centroamericana.

### Aprobación por parte de Junta directiva de CEPA de las bases de licitación y contrato de concesión del Puerto de La Unión Centroamericana

La Junta Directiva de la CEPA aprobó el 2 de abril de 2014 de manera unánime las bases de licitación y el contrato de concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase I, del Puerto de La Unión Centroamericana, mismos que servirán para llevar a cabo el proceso de licitación internacional de la Terminal Portuaria.

Los documentos fueron enviados por el Presidente de CEPA Arq. Hugo Barrientos a la Autoridad Marítima Portuaria (AMP) y a la Unidad Nacional de Adquisiciones y Contrataciones del Ministerio de Hacienda (UNAC), para su respectiva evaluación y aprobación; así mismo dichos documentos se enviaron también a la Agencia Internacional de Cooperación de Japón (JICA), para su no objeción.

### Firma de Memorando de Entendimiento CEPA y ONU-HÁBITAT

El 25 de noviembre de 2013 se llevó a cabo la firma de un Memorando de Entendimiento entre CEPA y el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat) con el objetivo de establecer lazos de cooperación técnica, en forma de programas y proyectos, sobre asentamientos humanos y desarrollo urbano sostenible alrededor de los activos estratégicos de CEPA.



Habitantes de las comunidades que viven en los alrededores de la vía férrea, quienes se han convertido en aliados estratégicos del proyecto

El primer proyecto implementado entre CEPA y ONU-Hábitat consiste en facilitar la organización comunitaria para su vinculación en actividades productivas en el proceso de la creación del nuevo sistema ferroviario nacional, en actividades que fomentan la diversificación productiva, el empleo y la cooperación a nivel de las comunidades. La primera actividad productiva realizada por los mismos pobladores de la línea férrea fue la recolección y acopio de 164 km de rieles en los departamentos de Santa Ana, Usulután, San Miguel y La Unión

### Participación de CEPA en el evento ROUTES Americas 2014

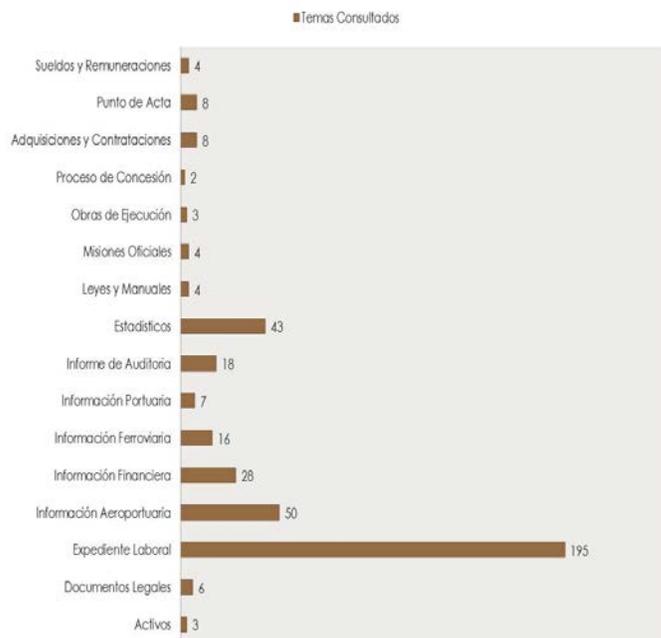
Siendo el País la sede del evento internacional Routes Americas, uno de los encuentros más importantes de la aviación comercial a nivel mundial, se logró generar una excelente presencia ante la comunidad internacional de las potencialidades del país en dicho sector y con ello anunciar a las multinacionales que asistieron a la cumbre sobre los proyectos de modernización del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez

### TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS

En cumplimiento a la Ley de Acceso a la Información Pública (LAIP) e implementación de mecanismo de rendición de cuentas, y el compromiso asumido por ésta Comisión, se han sumado diferentes esfuerzos de manera sistemática y progresiva desde institucionalizar una cultura de transparencia, implementación de dicha ley, atención de solicitudes y la facilitación de mecanismos a ciudadanos de forma descentralizada brindando el servicio en las empresas de CEPA y disposición de información de oficio en el Portal de Transparencia, e información para el proceso de Pre-Calificación del Proceso de Concesión en Sitio Web (Español/Inglés), Redes Sociales (Facebook/Twitter/YouTube), obteniendo como resultado 1,150,000 visitas en Facebook, 732 seguidores en Twitter y 9,722 reproducciones de video, siendo el mayor consultado en lo relativo a la ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez.



#### Temas Consultados 2013 - 2014



La Comisión ha brindado servicio de solicitudes de acceso a información a diferentes sectores de interés, tales como la empresa privada, representación sindical, medios de prensa, estudiantes, personal interno, entre otros, estableciendo un tiempo promedio de respuesta de 5 días hábiles, siendo inferior al requerido por la referida ley; además de disponer el 100% de información Oficiosa actualizada en el Portal

de Gobierno Abierto de la Presidencia de la República, manteniendo y compartiendo con otras instituciones el primer lugar en el Ranking otorgado por la Secretaría de Asuntos Estratégicos a través de la Subsecretaría de Transparencia y Anticorrupción.

Se presentaron informes de Rendición de Cuentas de las empresas de CEPA de forma descentralizada, en cinco eventos en los cuales se ha sumado en el período informado la gestión de FENADESAL, contado con un total de 1,171 asistentes a las audiencias de rendición de cuentas.

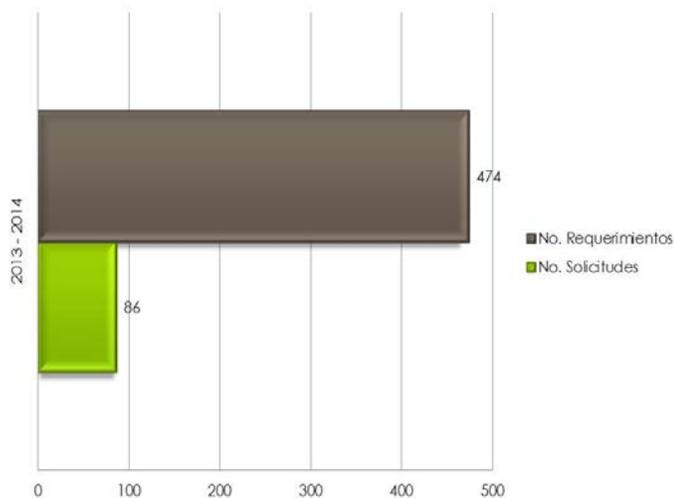
### Consultas Web

Portal de Transparencia



### Consultas Web

Concesión



El logro principal y de notables beneficios en dichas rendiciones, fue el acercamiento a los ciudadanos y grupos de interés, a fin de informar la gestión realizada en materia de proyectos estratégicos, proyecciones dentro de una visión institucional compartida, situación financiera, ejecución presupuestaria, contrataciones y adquisiciones, asimismo, conocer las propuestas desde la perspectiva ciudadana, así como de los Comentaristas invitados representantes de diferentes sectores relacionado al que hacer de la Comisión,

siendo los participantes los siguientes:

En el evento de Rendición de Cuentas del Puerto de Acajutla participaron como comentaristas sociales de la audiencia pública el Presidente de la Asociación de Representantes de Empresas Navieras y Portuarias (ARENEP) y Gerente en Puerto de Maersk Line, Omar Ramírez y el Gerente de la Almacenadora del Pacífico S.A. de C.V. (ALMAPAC), Ricardo Iraheta.

Mientras que en la Rendición de Cuentas del Puerto La Unión Centroamericana participaron el Sr. Ezequiel Milla, Alcalde Municipal de La Unión; el Sr. Mario Maza, Consultor de la Oficina de Naciones Unidas UNOPS; el Sr. Raúl Antonio Castro, Presidente de la Cámara de Comercio e Industria de El Salvador filial La Unión y el Sr. Raul Montenegro, Representante Legal de UNIFERSA-DISAGRO.

Por su parte en la Rendición de Cuentas del Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez se contó con la participación del Sr. Roberto Kriete, Presidente de la Junta Directiva de Avianca; el Sr. Gabriel Gurméndez, Asesor en Gestión Aeroportuaria para UNOPS y el Sr. José Antonio Torres, Gerente General de Los Nonualcos.

Así mismo en la Rendición de Cuentas de FENADESAL, estuvo presente el Sr. José Antonio Sebastián, Director de Desarrollo Estratégico de TRAMRAIL(España), el Sr. Ángel Alberto Cisneros, Presidente de la Comunidad "Y Griega" El Guarumal de Lourdes Colón, el Sr. Bernardo Welzel, Experto en Logística y Transporte Multimodal.

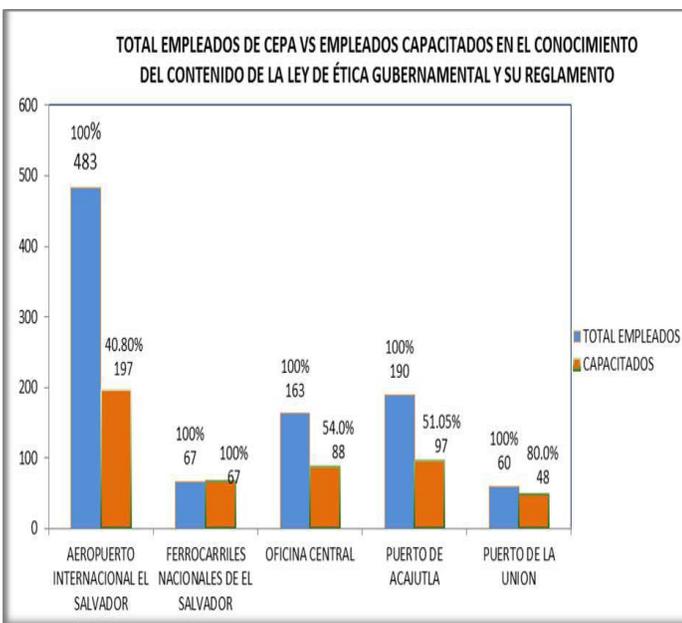
Finalmente en el evento de Rendición de Cuentas de CEPA Central participaron el Sr. Marcos Rodríguez, Coordinador del Plan País del FMLN; la Sra. Merlin Barrera, Coordinadora del Plan de Gobierno de UNIDAD; la Sra. Ana Vilma de Escobar, Ex Vicepresidenta de El Salvador y Diputada representante de Asamblea Legislativa.



## GESTIÓN DE VALORES ÉTICOS

La Comisión de Ética Gubernamental de CEPA (CEG), fue juramentada el 04 de junio del año 2013, y en concordancia con el Art. 27 literal d) de la Ley de Ética Gubernamental, es mandatorio la difusión y capacitación a los servidores públicos sobre la ética en la función pública. Esto fue posible gracias al apoyo recibido de la Presidencia de CEPA, Gerencia General, Gerencias de empresas y Jefes inmediatos de los miembros de la Comisión de Ética.

De un total de 963 empleados de la CEPA, se logró capacitar a 497 para el año 2013, lo que representa un 51.61%, siendo importante señalar que en las capacitaciones impartidas, se entregó una Ley de Ética Gubernamental y su Reglamento a cada uno de los servidores públicos capacitados, para su lectura y socialización, además de divulgar las actividades realizadas por dicha Comisión en las empresas de CEPA. A continuación un resumen de capacitados en el año 2013:



Durante 2014 se ha avanzado con las capacitaciones, siendo 222 empleados los que han asistido a las jornadas realizadas.

Así mismo, un logro importante es haber iniciado y acompañado el programa de fomento de principios y valores para la convivencia ciudadana armoniosa, el cual fue dirigido a 15 hijos de empleados de las empresas de CEPA.

## FORTALECIMIENTO DEL ARCHIVO INSTITUCIONAL

Se han establecido alianzas estratégicas con instituciones afines al tema archivístico para desarrollar y potenciar la capacitación interna del personal de los archivos de las empresas de la Comisión, además de proponer proyectos de inversión para la conservación y organización de fondos documentales históricos y relevantes para el país, así como, relación directa con el Archivo General de la Nación como ente rector del sistema archivístico y el Instituto de Acceso a la Información Pública, para trabajar proyectos en beneficio de los archivos de la Institución.

La CEPA fue elegida para ser parte de la Comisión Técnica de la Red Nacional de Archivos, por ser líder en los avances que presenta nuestro sistema institucional de archivos, capacitando en la temática archivística a los 84 Responsables de Archivo de las instituciones que conforman el Gobierno Central.

Desde el año 2013, la CEPA es miembro del Comité de El Salvador para el Programa de Memoria del Mundo/ UNESCO, el ente responsable de las declaratorias nacionales, regionales e internacionales del patrimonio documental de una nación, con el objetivo de proponer que se declare patrimonio documental nacional al Fondo Histórico de la IRCA (1874-1975) que actualmente es resguardado por FENADESAL.

Se avanzó en la institucionalización e implementación del sistema de archivos en las empresas de la CEPA, se ha logrado capacitar en dicha temática a 1,230 empleados que incluyen a responsables de archivos de gestión central, intermedio y periférico, el nombramiento y ratificación del Comité Institucional de Selección y Eliminación Documental, elaboración de las tablas de plazos de conservación documental, gestiones necesarias para construir o remodelar las áreas de archivos, central, periféricos e intermedio a fin de cumplir las normas básicas de seguridad industrial. También se avanzó un 50% en la organización del Fondo Documental acumulado.



## SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL

El segundo semestre de 2013 representó un impulso muy importante para la Seguridad y Salud Ocupacional en las empresas de CEPA, dentro de la visión estratégica de la mejora continua de la Seguridad y Salud en el trabajo. El lanzamiento de un programa de capacitación para la formación de cuadros que permitan desarrollar acciones coordinadas para avanzar en el cumplimiento de la Ley General de Prevención de Riesgos en los Lugares de Trabajo y sus Reglamento, es por ello que cinco profesionales de las diferentes empresas fueron enviados a cursar un diplomado de Seguridad y Salud Ocupacional, el cual fue financiado por la CEPA; así mismo se contrató a personal especialista para la formación técnica de los Comités de Seguridad y Salud Ocupacional, formación de carácter normativa y reglamentaria que da las herramientas a los referidos Comités para el desarrollo de la función encomendada en la Ley de Prevención y su Reglamentos.

Entre los logros más destacados que se puede mencionar en el período podemos citar:

- Acreditación y formación técnica de un curso de 48 horas reglamentarias a los Comités de Seguridad y Salud Ocupacional del Aeropuerto Internacional El Salvador "Monseñor Óscar Arturo Romero y Galdámez"; Puerto de Acajutla, Puerto de La Unión, FENADESAL y Oficina Central
- Capacitación de sensibilización al personal de CEPA en temas como estigma y discriminación asociados a enfermedades como el VIH
- Desarrollo de talleres de entrenamiento de brigadistas en temas como primeros auxilios, evacuación y combate de incendios, en el cual se llevaron a cabo prácticas de traslado de heridos y uso de extintores
- Taller de Actuación de la Alta Gerencia en Normas de Seguridad y Salud Ocupacional, organizado en coordinación con la Dirección General de Previsión Social del Ministerio de Trabajo, el cual se enfocó a la orientación de las Gerencias y jefaturas en la aplicación y apoyo de las distintas acciones orientadas al cumplimiento de la Ley
- Se desarrollaron visitas de asistencia técnica, en coordinación con el Ministerio de Trabajo para proporcionar a los Comités la orientación en la identificación de prioridades en la mejora de las medidas de seguridad en las empresas de la CEPA.

- Se llevó a cabo un Simulacro de evacuación para evaluar el plan de emergencias ante un escenario de terremoto, el cual se desarrolló en coordinación con personeros de Grupo Roble y empresas del Edificio Torre Roble, en Metrocentro, San Salvador
- Distribución de afiches en apoyo a campañas de prevención del dengue desarrolladas por FOSALUD
- Charlas sobre medidas de seguridad para el reconocimiento de los riesgos, medidas de prevención para evitar niños quemados por el uso de pólvora durante las festividades de Navidad y fin de año
- En el campo de la Salud se ha continuado con las campañas médicas en las cuales se han proporcionado los servicios de toma de glucosa, presión arterial, peso y talla, exámenes de citología, exámenes de la vista y facilitación para la adquisición de lentes
- Se asignó 5 botiquines de primeros auxilios en Oficina Central para la atención de pequeñas emergencias
- Renovación de sistemas de lámparas de Emergencia; adquisición de camilla tipo férula más inmovilizador tetra cameral, 1 collarín cervical, (8 juegos) equipo de protección personal (chalecos, cascos, megáfono, silla de ruedas, entre otros.
- Por último en abril 2014 se desarrolló una reunión general con los Comités de Seguridad y Salud Ocupacional de todas las empresas, donde la Gerencia General de CEPA proporcionó lineamientos de trabajo a los miembros de los Comités y se recolectaron insumos sobre recomendaciones enfocados a la mejora del trabajo en dicha materia.



## Convenios

A continuación se presentan los convenios más importantes suscritos por la CEPA durante el período:

- Convenio: Ministerio de la Defensa Nacional y CEPA firmado el 30 de enero de 2014. El objetivo es regular los componentes de la cooperación entre ambas instituciones, para que CEPA en coordinación con ONU HÁBITAT y con la ayuda de los habitantes de las comunidades asentadas en los derechos de la vía férrea para poder desarrollar el Proyecto de Levantamiento de Rieles, en un aproximado de 163.80 kilómetros, que constituye la Etapa Uno.
- Acuerdo de Ejecución entre CEPA y ONU-Hábitat, firmado el 30 de noviembre de 2013. Cuyo objetivo es establecer términos y condiciones para que las partes ejecuten el proyecto de levantamiento de rieles en desuso Fase I, en los Departamentos de La Unión, San Miguel y Usulután.
- Memorando de Entendimiento entre el Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) y CEPA firmado el 25 de noviembre de 2013. Establecer los lazos de cooperación técnica en forma de programas y proyectos en materia de asentamientos humanos y desarrollo urbano sostenible alrededor de los activos estratégicos de CEPA, con especial énfasis en los asentamientos humanos localizados en el derecho de vía ferroviario y de las ciudades sedes de los activos estratégicos de CEPA.
- Memorando de Entendimiento CEPA y el Estado de Maryland de los Estados Unidos, firmado el 8 de diciembre de 2013. El objetivo de establecer relaciones institucionales y de cooperación para apoyar el proceso de Modernización y Ampliación del AIES.
- Memorando de Entendimiento CEPA y la Asociación de Municipios de Los Nonualcos, firmado el 18 de diciembre de 2013. Este acuerdo permitirá, entre otras cosas, formar y capacitar el recurso humano del territorio, que contribuirá en su inserción a las empresas e industrias vinculadas al AIES.

## DESARROLLO TECNOLÓGICO

Se han desarrollado mejoras al sistema informático SADFI en el funcionamiento de varios módulos, y se impulsó el uso del módulo de almacén de materiales en las empresas de CEPA. Además, con el apoyo del Departamento Administrativo de FENADESAL, se impulsó la utilización del sistema SADFI en dicha

empresa, permitiendo así la integración con el resto de empresas de CEPA.

Paralelo al desarrollo de mejoras al SADFI, se desarrolló el proyecto de implementación de la nueva plataforma tecnológica de trabajo colaborativo, basado en software del fabricante Microsoft, que en resumen se ilustra en la siguiente figura:



**Dashboard de Indicadores:** Es el Sistema de Información Gerencial (SIG-CEPA), que permitirá a las autoridades disponer en una forma sencilla y en tiempo real la información de los diferentes sistemas institucionales. El SIG-CEPA está soportado por herramientas de inteligencia de negocios (BI). El resultado logrado, incluye la creación de “dashboard”: a) de los ingresos de las operaciones que se prestan en las empresas de CEPA, b) de los gastos que se generan a través de las planillas de pago, c) de las operaciones que se realizan en el AIESMOARG (Aterrizajes, Estacionamientos, Kilogramos de Importación Movilizados, y Pasajeros Saliendo), y d) de los proyectos registrados en la plataforma Project Server.

**Plataforma Project Server:** Se implementó la plataforma tecnológica (Project Server 2013) para el control en tiempo real de los proyectos y de los indicadores de gestión de proyectos y que opera sobre un Portal WEB Intranet.

**Centro de Trabajo Colaborativo:** Se definió utilizar la plataforma tecnológica para la compartición de información por áreas, usando SharePoint Server 2013, y ya se han efectuado las pruebas iniciales de la plataforma en áreas de oficina central.

**Bibliotecas Digitales:** Se definió implementar la “biblioteca digital” donde residirán todos los manuales de procedimientos, instructivos, normativas y leyes del quehacer de la CEPA, para facilitar el acceso a los empleados de la Comisión.

**COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)**

(Institución de Derecho Público)

**Estado de Situación Financiera**

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012

(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

	2013	2012
<b>Recursos</b>		
<b>Fondos</b>	<b>44,207,982.49</b>	<b>6,786,418.66</b>
Disponibilidades	5,252,386.53	3,665,173.26
Anticipos de fondos	38,955,595.96	3,121,245.40
<b>Inversiones financieras</b>	<b>30,844,844.14</b>	<b>2,772,670.23</b>
Inversiones temporales	25,078,312.00	-
Inversiones permanentes	2,318,293.00	-
Deudores financieros	3,352,993.02	2,476,419.74
Inversiones intangibles	95,246.12	296,250.49
<b>Inversiones en existencias</b>	<b>5,141,428.92</b>	<b>4,395,630.48</b>
Existencias institucionales	5,141,428.92	4,395,630.48
<b>Inversiones en bienes de uso</b>	<b>411,853,647.20</b>	<b>425,390,350.74</b>
Bienes depreciables	233,674,805.35	247,247,495.73
Bienes no depreciables	178,178,841.85	178,142,855.01
<b>Inversiones en proyectos y programas</b>	<b>41,803,261.13</b>	<b>10,175,321.56</b>
Inversiones en proyectos y programas	41,803,261.13	10,175,321.56
<b>Total recursos</b>	<b>533,851,163.88</b>	<b>449,520,391.67</b>
<b>Obligaciones</b>		
<b>Deuda corriente</b>		
Depósitos de terceros	12,790,490.60	13,309,178.43
<b>Financiamiento de terceros</b>	<b>193,843,596.90</b>	<b>129,240,916.45</b>
Endeudamiento interno	70,064,800.31	10,295,668.69
Endeudamiento externo	76,575,737.39	102,747,080.34
Acreedores financieros	47,203,059.20	16,198,167.42
<b>Patrimonio estatal</b>		
Patrimonio	327,217,076.38	306,970,296.79
Patrimonio instituciones descentralizadas	51,843,049.66	51,843,049.66
Donaciones y legados corporales	115,445,007.89	115,409,021.05
Superávit por revaluaciones	83,069,249.84	83,069,249.84
Detrimento patrimonial	-	(685.92)
Resultados acumulados	56,649,679.69	43,966,866.93
Resultado del período	20,210,089.30	12,682,795.23
<b>Total obligaciones y patrimonio estatal</b>	<b>533,851,163.88</b>	<b>449,520,391.67</b>



Raul Antonio Funes Quinteros -  
Gerente Financiero

Sandra Hernández de Medrano  
Contador Institucional



Este estado financiero ha sido preparado para propósitos locales, en cumplimiento de disposiciones legales y las cifras arriba mostradas están conforme con los registros de la Compañía. Nuestra opinión sobre los estados financieros se presenta en un documento por separado.

Jaime Antonio Pérez Mejía, Navas,  
de C.V.  
Registro No. 1513  
Auditor Externo  
Representante Legal



**COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)**

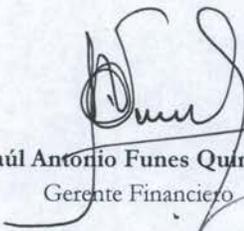
(Institución de Derecho Público)

**Estado de Rendimiento Económico**

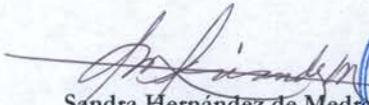
Por los años terminados al 31 de diciembre de 2013 y 2012

(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

	2013	2012
<b>Ingresos de gestión</b>	<b>96,189,617.31</b>	<b>90,252,105.80</b>
Ingresos financieros y otros	7,085,621.98	4,297,068.35
Ingresos por transferencias corrientes recibidas	105,844.11	270,769.95
Ingresos por ventas de bienes y servicios	66,874,876.67	63,546,076.55
Ingresos por actualizaciones y ajustes	22,123,274.55	22,138,190.95
<b>Menos:</b>		
<b>Gastos de gestión</b>	<b>(73,485,052.65)</b>	<b>(75,629,130.11)</b>
Gastos en personal	(16,407,607.17)	(16,138,168.14)
Gastos en bienes de consumo y servicios	(25,513,635.43)	(22,869,452.72)
Gastos en bienes capitalizables	(155,574.61)	(124,648.53)
Gastos financieros y otros	(9,000,692.45)	(5,843,089.71)
Gastos en transferencias otorgadas	(4,084,174.00)	(4,009,539.33)
Costos de ventas y cargos calculados	(15,036,022.34)	(15,518,101.75)
Gastos de actualización y ajustes	(3,287,346.65)	(11,126,129.93)
<b>Resultado antes de impuesto y retribución fiscal</b>	<b>22,704,564.66</b>	<b>14,622,975.69</b>
<b>Impuesto sobre la renta</b>	<b>(1,765,301.42)</b>	<b>(1,292,190.74)</b>
<b>Retribución fiscal</b>	<b>(729,173.94)</b>	<b>(647,989.72)</b>
<b>Resultado del período</b>	<b>20,210,089.30</b>	<b>12,682,795.23</b>



Raúl Antonio Funes Quinteros  
Gerente Financiero

Sandra Hernández de Medrano  
Contador Institucional



Este estado financiero ha sido preparado para propósitos locales, en cumplimiento de disposiciones legales y las cifras arriba mostradas están conforme con los registros de la Compañía. Nuestra opinión sobre los estados financieros se presenta en un documento por separado.

Grant Thornton Pérez Mejía, Navas, S.A. de C.V.

Registro No. 1513

Audidores Externos

Jaime Antonio Pérez Mejía

Representante Legal





## CAPÍTULO IV

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

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

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

## AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR (AIES)



GERENTE  
AEROPUERTO INTERNACIONAL  
DE EL SALVADOR

Inga. Yicsi Rodríguez

(Sentados de izq. a der.)

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

(De pie de izq. a der.)

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

### Objetivo

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

### Lineamientos estratégicos

En el mes junio de 2013, se realiza por parte de la firma española Ingeniería y Economía del Transporte (INECO), la Presentación "Elaboración de Políticas Comerciales del AIES". Posterior a dicha entrega la Administración del Aeropuerto presentó a Junta Directiva de CEPA sus recomendaciones o/y observaciones al estudio, finalizando en el mes de diciembre de 2013 en la aprobación por Junta Directiva de los "Lineamientos Generales de la Política Comercial del Aeropuerto Internacional de El Salvador"

Estos Lineamientos Generales tienen como Objetivo General, elaborar una “Estrategia de Implementación de las Nuevas Políticas Comerciales” para el Aeropuerto Internacional de El Salvador, la cual permita a CEPA mejorar la experiencia del pasajero en el Edificio Terminal de Pasajeros, con mejores servicios y productos de calidad de aeropuertos de primer nivel, elevando adicionalmente los ingresos No Aeronáuticos al 50% proyectados por el consultor, pero desarrollada de forma escalable para minimizar el impacto en la operatividad actual, ingresos comerciales y facilidades brindadas a los pasajeros y visitantes del recinto aeroportuario.

Simultáneamente a la ejecución de dicha política, la empresa estadounidense Kimley Horn, presentó en el mes de diciembre de 2013, el “Estudio de Factibilidad del Proyecto de la Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional de El Salvador”, que contempla la ampliación del AIES en sus diferentes etapas de ejecución. Dicho Plan actualizará la tendencia del mercado aeronáutico

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

Por medio de Decreto Legislativo No. 631 de fecha 20 de marzo del año 2014, se renombró el Aeropuerto Internacional de El Salvador con el nombre de “Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez”, el cual será utilizado para todos los efectos de funcionamiento y operación, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, como reconocimiento de la meritoria labor en defensa de los derechos humanos de los salvadoreños, en especial, de los más vulnerables de nuestro país que ejerció de manera sobresaliente durante su ejercicio episcopal al frente de la Arquidiócesis de San Salvador, el entonces Cuarto Arzobispo Metropolitano de San Salvador, Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez.

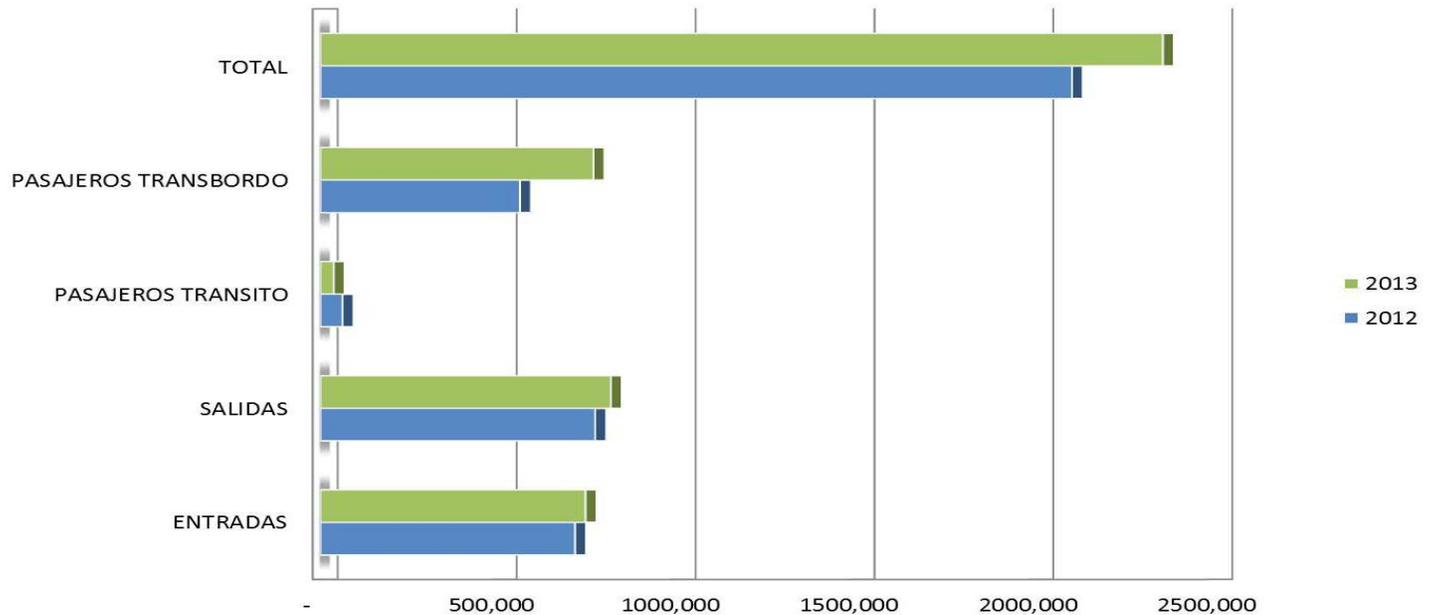
## PRINCIPALES LOGROS DE LA GESTIÓN

LOGROS	INVERSIÓN	ENTREGABLE
1. Desmontaje, suministro e instalación de 3 puentes de abordaje para las posiciones 4,7 y 11 del AIES	\$ 1,628,935.00	Puentes instalados
2. Mantenimiento Correctivo en 16,400 Metros Cuadrados de Pavimento Asfáltico del Área Aeronáutica del Aeropuerto Internacional de El Salvador	\$987,795.00	Bacheo finalizado
3. Recepción Informe Final Consultoría Elaboración de Políticas Comerciales	\$241,002.44	Informe Consultoría Recibido
4. Construcción De Servicios Sanitarios en las Instalaciones del Departamento de Mantenimiento del Aeropuerto Internacional de El Salvador	\$9,903.59	Obra Recibida
5. Construcción de casetas de seguridad y baños en perimetral Sur.	\$23,514.23	Casetas y letrinas construidas
6. Construcción de local para personal de fauna del departamento de mantenimiento del AIES	\$13,714.64	Obra Recibida
7. Clínica Empresarial para empleados	\$ 8,788.51	Clínica Acondicionada

## Desempeño operativo

Durante el periodo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2013, se movilizaron 2,355,001 pasajeros, obteniendo un aumento de 254,207, comparados con el año 2012 que fue un total de 2,100,794. Se obtuvo un incremento en los pasajeros entrantes del 4.12%, saliendo 5.66% y transbordo del 36.90 %. Los pasajeros en tránsito sufrieron una disminución del 39.21%, esto debido a los cambios en las operaciones en los diferentes HUBs de Avianca que significó el aumento de pasajeros en transbordo.

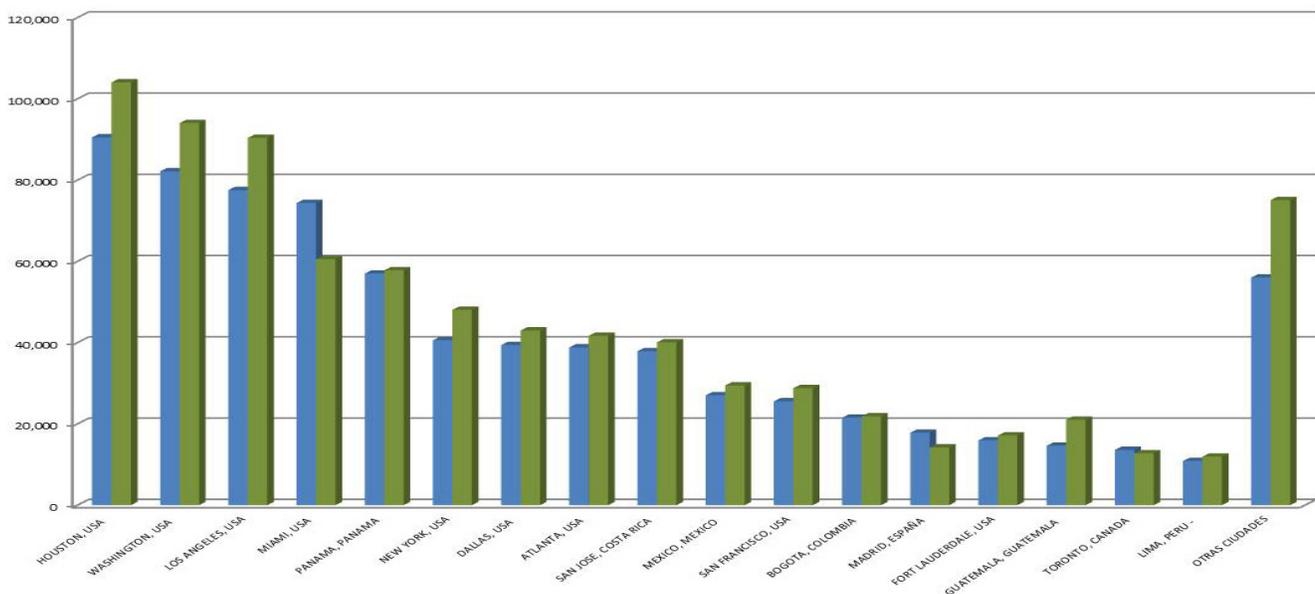
**Movimiento de pasajeros año 2013**



## Pasajeros origen y destino

En el año 2013, el ingreso de pasajeros por origen ascendió a un total 741,392, considerando que los pasajeros que ingresan a El Salvador proceden en su mayoría de la Ciudad de Houston con un 12.21%, Washington 11.08%, Los Ángeles 10.46%. En cuanto a salida de pasajeros del aeropuerto por destino asciende a un total de 812,017 el mayor movimiento fue la ciudad de Houston el 12.81%, Washington 11.58% y Los Ángeles 11.13%.

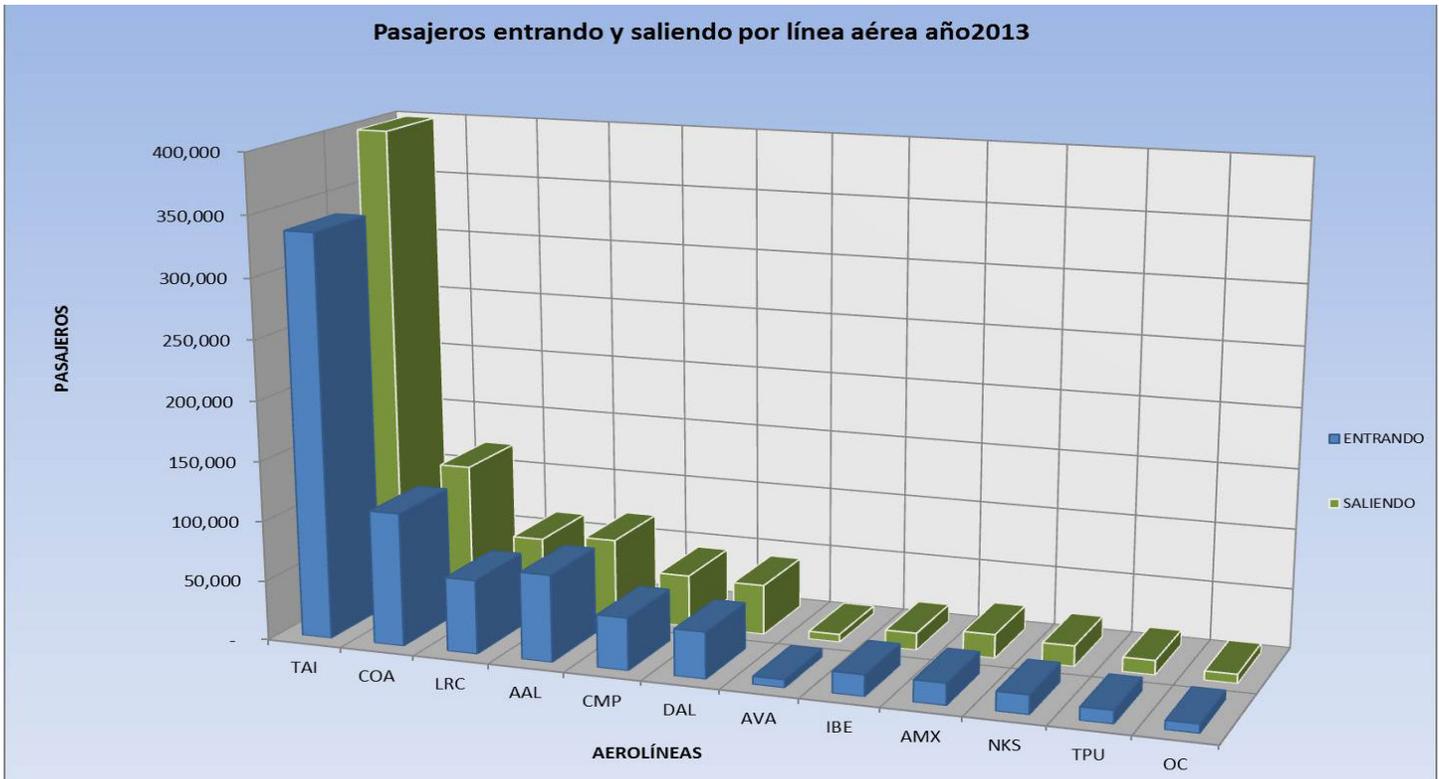
**Entrada y salida de pasajeros por ciudad año 2013**



### Entrada y salida de pasajeros por línea aérea

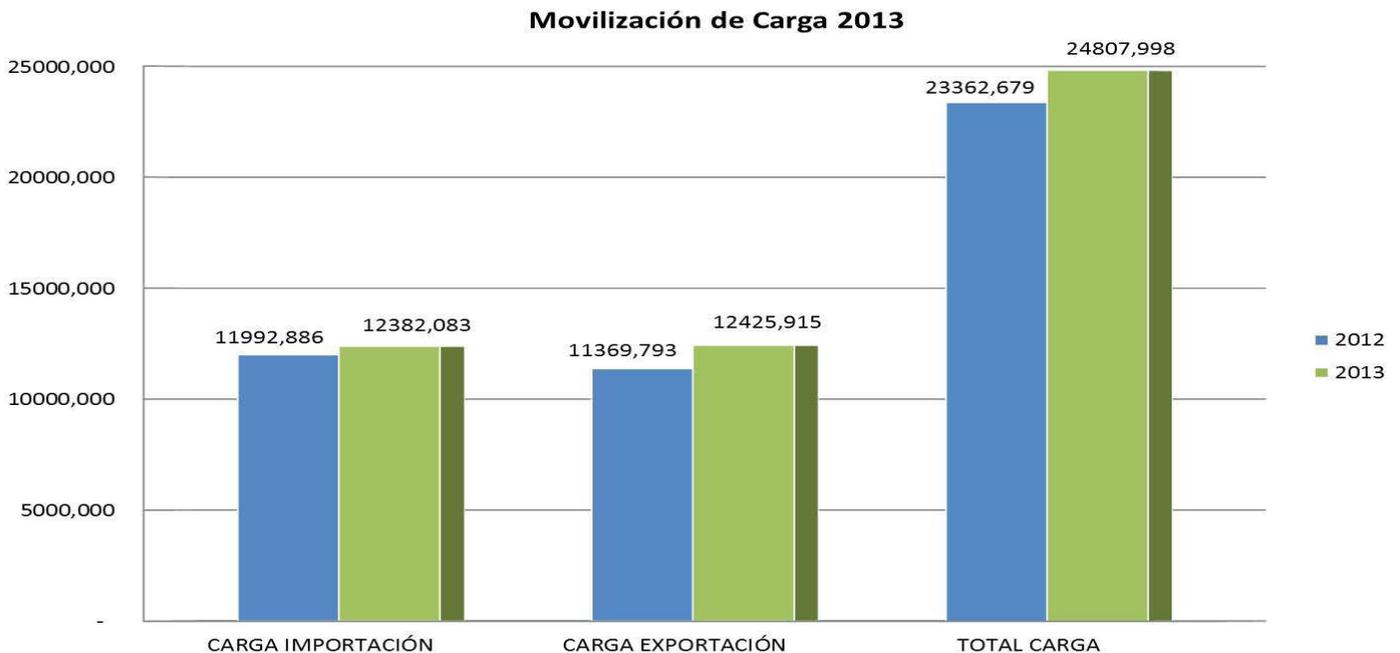
Considerando la afluencia de pasajeros en el aeropuerto TACA International Airlines, S.A., aerolínea que pertenece al grupo AVIANCA HOLDING, es la empresa que transportó al país la mayor cantidad de pasajeros entrando con un total 45.31%, en segundo lugar se encuentra Continental que ocupa el 15.03% y tercer lugar American 9.79%.

Durante el 2013 la salida de pasajeros por líneas aérea, TACA International Airlines, S.A., aerolínea que pertenece al grupo AVIANCA HOLDING se mantiene como la compañía de mayor movilización con un 49.14%, en segundo lugar se encuentra Continental con un 14.75% y American en tercer lugar con un 8.37%.



### Movimiento de Carga

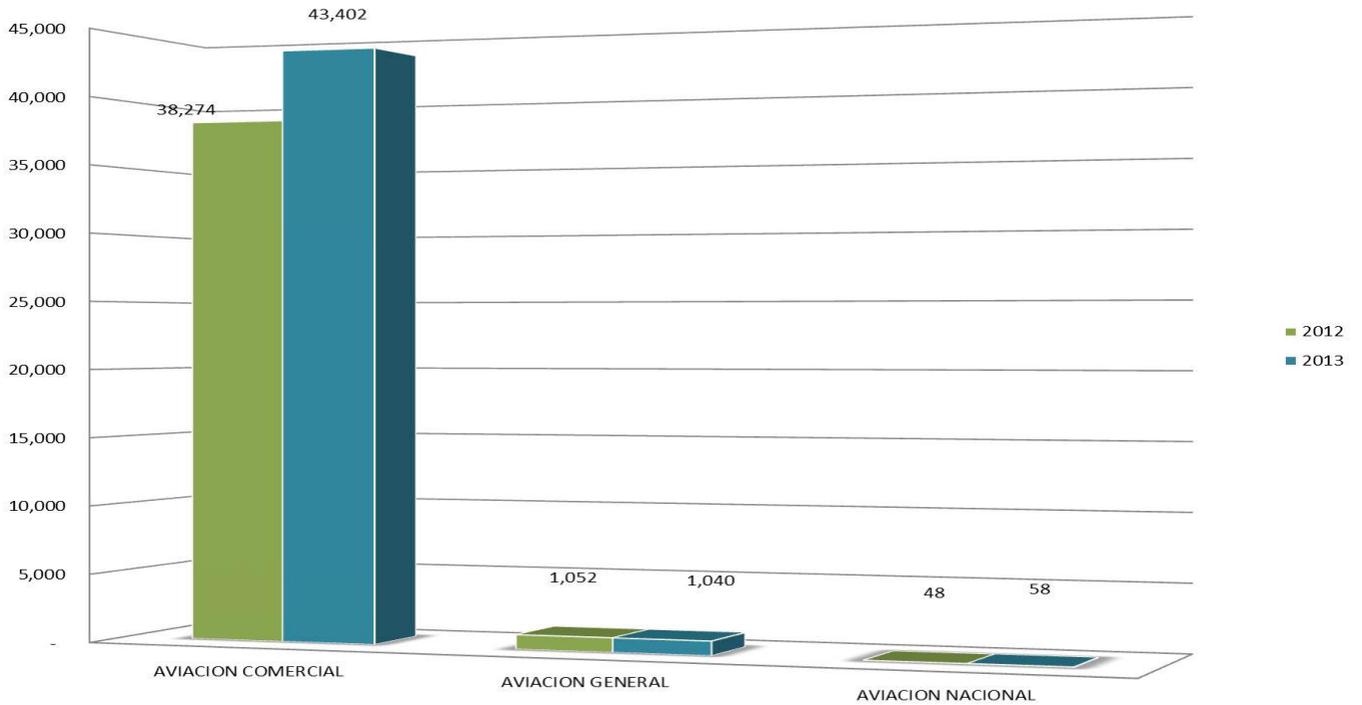
En cuanto el movimiento de carga del 2013 se obtuvo un incremento del 6.19% con respecto al 2012, para este año se movilizó un total de carga 24,807,998 kilogramos de importación y exportación



### Movimiento de aeronaves

El movimiento de aeronaves para el 2013 tuvo un aumento de un 13.02% comparado con el movimiento de aeronaves del 2012, en operaciones de aterrizaje y despegue este incremento se debe a los cambios en los diferentes HUBs de Avianca

**Movimiento de Aeronaves 2013**



## Desarrollo de Plan Maestro para el Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez

En el marco del Asocio para el Crecimiento entre los Gobiernos de El Salvador y de los Estados Unidos de América, la CEPA firmó un convenio de cooperación técnica no reembolsable por 427 mil dólares, con Agencia de Estados Unidos para el Comercio y el Desarrollo -USTDA por sus siglas en inglés-; con lo que se realizó una licitación y se contrató a la empresa Kimley Horn and Associates, para realizar el estudio de Plan Maestro de Ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez.

El estudio fue presentado en el mes de diciembre de 2013, el cual para su ejecución contempla 4 fases de ampliación, que aumentará progresivamente la capacidad del Aeropuerto, de 1.6 millones de pasajeros anuales a 4.6 millones en el año 2032, permitiendo absorber el incremento del tráfico de pasajeros hasta el año 2040. A continuación unas imágenes proyectadas del Aeropuerto, al finalizar las fases de ampliación:



## Gestión en Terminal de Carga

Durante el período se estableció por medio de los existentes nexos entre CEPA y Naciones Unidas un acuerdo de contribución entre agencias, para que por medio de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) se llevara a cabo el “Estudio de factibilidad de un servicio electrónico integral para los trámites de importación en la Terminal de Carga del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez”.

Dicho proyecto de facilitación de trámites que la Comisión está liderando, se encuentra enmarcado en el eje de acción relativo al Fortalecimiento del Clima de Negocios en El Salvador, como Facilitación de Trámites, el cual es llevado por la Secretaría Técnica de la Presidencia de la República.

En mayo de este 2014, la CEPA realizó el lanzamiento oficial del portal informativo eRegulation, en el cual se disponen los trámites o pasos a seguir por los usuarios, generando previsibilidad en el proceso de importación de carga que ingresa al país por vía aérea a través del Aeropuerto Internacional de El Salvador.

En su primera etapa, se han documentado todos los trámites actuales que deben realizarse para la importación de mercancías en el aeropuerto, tiempos de atención, a qué entidad deberán dirigirse y los documentos requeridos. Actualmente en promedio, una operación de recepción y despacho de carga de importación requiere de 24 pasos, 14 horas hábiles y la elaboración de 35 documentos.

A partir de la implementación de este portal se espera reducir los pasos y los tiempos entre el 50% y 70%, y los documentos físicos podrían ser casi totalmente eliminados.



El consultor de la UNCTDA, Nelson Pérez, es el encargado de llevar a cabo el proyecto en la Terminal de Carga del AIES.

## Servicios de Apoyo a la Navegación Aérea

CEPA ha alcanzado una madurez trascendental en el desarrollo de infraestructura para la logística del país, sin embargo, se requiere lograr una madurez integral para fortalecer también los diferentes servicios técnicos y operativos que presta.

Tal es el caso de los Servicios de Navegación Aérea, los cuales requieren de alrededor de 3.5 millones anuales para ser provistos; y actualmente son subsidiados por CEPA, debiéndose fortalecer los ingresos por estos servicios, por debajo de 20,000 pies en la República de El Salvador.

Como organización se avanzó en el desarrollo de un diagnóstico integral para dichos servicios y se preparó una propuesta de trabajo para reestructurar los Servicios de Navegación Aérea, garantizando la seguridad operacional y el desarrollo institucional correspondiente. Se trata de crear una organización efectiva, con el personal, la infraestructura y los equipos que demanden para operar y prestar dichos servicios tal como lo establece la Ley Orgánica de Aviación Civil y la Organización de Aviación Civil Internacional.

Lo anterior aún está en proceso de aprobación, y que al ser implementado nos conllevará a superar el sistema de administración actual, dinamizándolo y estableciéndose en esta área de gestión políticas públicas en materia logística en los servicios de navegación aérea, mejorándose la coordinación interinstitucional, implementar las regulaciones en esta materia; y por último pero no menos importante superar una elevada necesidad de recursos humanos especializados en áreas técnicas-operativas especializados para la prestación de Servicios de Navegación Aérea.

También se ha encaminado para la modernización en sistemas y equipos que son requeridos para brindar el aseguramiento a la calidad y seguridad operacional a los diferentes usuarios del transporte aéreo, con una visión de clase mundial.

**COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)  
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR**

(Institución de Derecho Público)

**Estado de Situación Financiera**

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012

(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

	2013	2012
<b>Recursos</b>		
<b>Fondos</b>	<b>102,684,251.34</b>	<b>35,850,494.37</b>
Disponibilidades	31,654,874.15	2,296,296.89
Anticipos de fondos	71,029,377.19	33,554,197.48
<b>Inversiones financieras</b>	<b>1,728,915.00</b>	<b>1,218,542.75</b>
Deudores financieros	1,728,915.00	960,639.35
Inversiones intangibles	-	257,903.40
<b>Inversiones en existencias</b>	<b>889,075.79</b>	<b>628,435.97</b>
Existencias institucionales	889,075.79	628,435.97
<b>Inversiones en bienes de uso</b>	<b>91,059,974.29</b>	<b>95,860,736.71</b>
Bienes depreciables	26,104,098.87	30,904,861.29
Bienes no depreciables	64,955,875.42	64,955,875.42
<b>Inversiones en proyectos y programas</b>	<b>34,762,000.24</b>	<b>5,856,186.73</b>
Inversiones en proyectos y programas	34,762,000.24	5,856,186.73
<b>Total recursos</b>	<b>231,124,216.66</b>	<b>139,414,396.53</b>
<b>Obligaciones</b>		
<b>Deuda corriente</b>		
Depósitos de terceros	5,346,313.47	5,688,013.94
<b>Financiamiento de terceros</b>	<b>95,721,456.87</b>	<b>9,976,269.76</b>
Endeudamiento interno	59,231,582.48	1,078,379.96
Acreedores financieros	36,489,874.39	8,897,889.80
<b>Patrimonio estatal</b>		
Patrimonio	130,056,446.32	123,750,112.83
Patrimonio	123,750,124.49	116,274,679.65
Resultado del período	6,306,321.83	7,475,433.18
<b>Total obligaciones y patrimonio estatal</b>	<b>231,124,216.66</b>	<b>139,414,396.53</b>



Raúl Antonio Funes Quinteros

Gerente Financiero

Sandra Hernández de Medrano

Contador Institucional

Este estado financiero ha sido preparado para propósitos locales, en cumplimiento de disposiciones legales y las cifras arriba mostradas están conforme con los registros de la Compañía. Nuestra opinión sobre los estados financieros se presenta en un documento por separado.

Grant Thornton Pérez Mejía, Navas, S.A. de C.V.

Registro No. 1513

Audidores Externos

Jaime Antonio Pérez Mejía

Representante Legal



**COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)  
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR**

(Institución de Derecho Público)

**Estado de Rendimiento Económico**

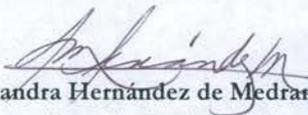
Por los años terminados al 31 de diciembre de 2013 y 2012

(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

	2013	2012
<b>Ingresos de gestión</b>	<b>41,005,310.33</b>	<b>36,621,213.65</b>
Ingresos financieros y otros	4,620,091.94	2,282,414.57
Ingresos por transferencias corrientes recibidas	43,838.94	47,584.91
Ingresos por ventas de bienes y servicios	36,010,461.64	34,190,023.01
Ingresos por actualizaciones y ajustes	330,917.81	101,191.16
<b>Menos:</b>		
<b>Gastos de gestión</b>	<b>(33,580,721.55)</b>	<b>(28,062,272.79)</b>
Gastos en personal	(7,918,783.16)	(7,825,889.85)
Gastos en bienes de consumo y servicios	(9,355,887.31)	(8,430,930.88)
Gastos en bienes capitalizables	(81,129.65)	(52,059.04)
Gastos financieros y otros	(5,466,822.40)	(1,555,991.07)
Gastos en transferencias otorgadas	(5,011,630.27)	(4,505,865.06)
Costos de ventas y cargos calculados	(5,730,978.43)	(5,677,044.55)
Gastos de actualización y ajustes	(15,490.33)	(14,492.34)
<b>Resultado del periodo</b>	<b>7,424,588.78</b>	<b>8,558,940.86</b>

  
Raúl Antonio Funes Quinteros  
Gerente Financiero



  
Sandra Hernández de Medrano  
Contador Institucional



Este estado financiero ha sido preparado para propósitos locales, en cumplimiento de disposiciones legales y las cifras arriba mostradas están conforme con los registros de la Compañía. Nuestra opinión sobre los estados financieros se presenta en un documento por separado.

  
Grant Thornton Pérez Mejía, Navas, S.A. de C.V.  
Registro No. 1513  
Auditores Externos  
Jaime Antonio Pérez Mejía  
Representante Legal





## AEROPUERTO INTERNACIONAL DE ILOPANGO



JEFE  
DEL AERÓDROMO DE ILOPANGO

Lic. Nefthalí Ramírez

(De izq. a der.)

Lic. José Antonio Vigil  
Lic. Nefthalí Ramírez

### Objetivo

Potenciar el desarrollo del Aeropuerto Internacional de Ilopango, mediante la estructuración de un "Plan de Implementación Aeroportuario" con medidas a corto, mediano y largo plazo, que permitan de

forma metódica y sistemática responder a todas las necesidades administrativas, operativas y de seguridad que actualmente impactan en el recinto aeroportuario, impulsando el desarrollo progresivo de sus instalaciones, facilidades y nuevos servicios hacia un aeropuerto regional eficiente y competitivo.

## Lineamientos estratégicos

**MARCO LEGAL:** Contempla el conjunto de acciones legales y administrativas a realizar para lograr formalizar la delimitación de las instalaciones aeroportuarias a conformidad entre Fuerza Aérea Salvadoreña (FAES), Autoridad de Aviación Civil (AAC) y la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), para su efectiva administración. El origen de estas limitantes radica en que CEPA tiene la responsabilidad de mantener, operar y administrar el Aeropuerto en condiciones de seguridad física y operativa pero todavía no tiene los activos a su nombre, condición necesaria para implementar un plan de desarrollo integral del Aeropuerto

**CERTIFICACIÓN AEROPORTUARIA:** Contempla el conjunto de acciones a desarrollar para lograr la certificación de "Aeropuerto Seguro", y de esta forma garantizar la operatividad en las instalaciones aeroportuarias

**INGRESOS Y TARIFAS AEROPORTUARIAS:** Consiste en las gestiones a realizar para lograr la rentabilidad de las instalaciones aeroportuarias

**DESARROLLO DE TERMINAL DE PASAJEROS:** Contempla el desarrollo de una Terminal de Pasajeros y facilidades complementarias (oficinas y estacionamiento público), con la finalidad de brindar facilidades óptimas para pasajeros y segregar el sector aeronáutico del sector público controlado.

**DESARROLLO DE PLAN MAESTRO:** Consiste en el desarrollo de un Plan Maestro que oriente el desarrollo y administración futura de las instalaciones aeroportuarias.

## Principales logros

En términos de infraestructura, se hicieron trabajos periódicos de mantenimiento básicos, como la poda de pastos y limpieza de canaletas, proyectos necesarios para asegurar la operatividad del Aeropuerto.

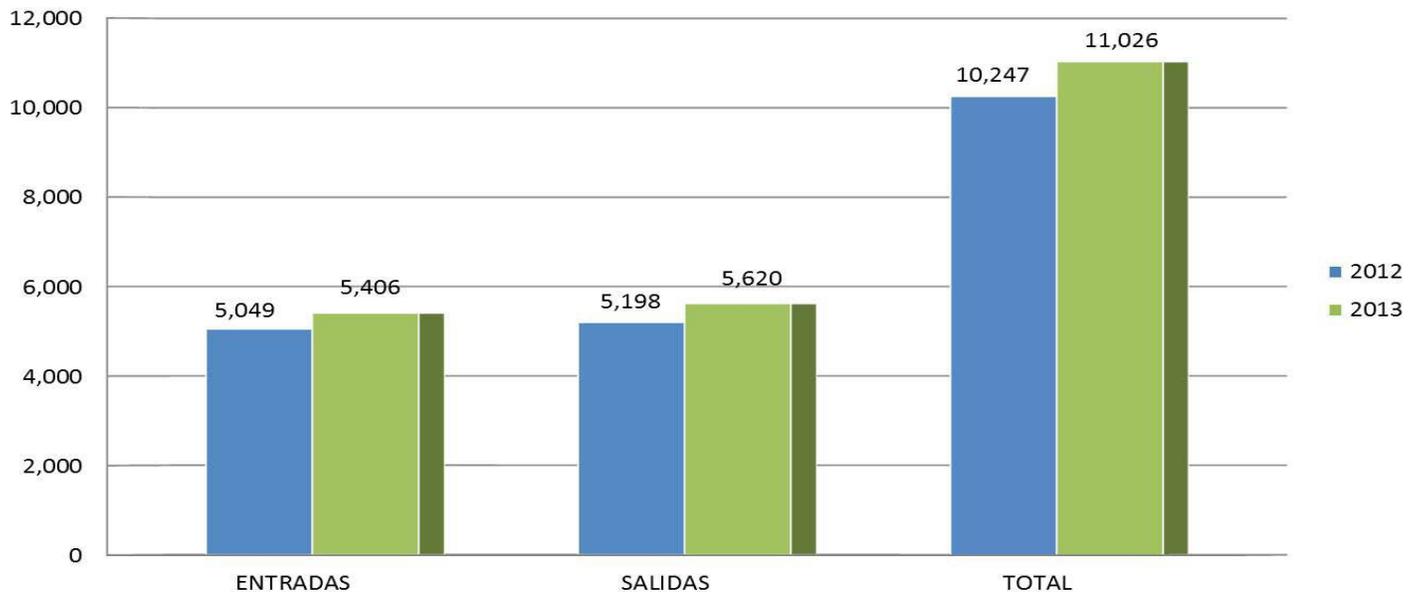
Además se realizaron inversiones por el orden de US \$1,624,235.00, entre las cuales se destacan obras como recuperación y mitigación de drenajes, canaletas, cercas, mantenimiento y corte de maleza; señalización de pista 15/33 y calles de rodaje, instalación de rotulación vertical (rótulos de dirección y obligatorios), recuperación de bermas cabecera 33, construcción de salida de emergencia torre de control, instalación de plumas electrónicas en ingreso sur del aeropuerto y control vehicular para cruce de pista 15/33, ampliación Oficina de Información Aeronáutica y Edificio Terminal de Pasajeros, segunda etapa de rehabilitación de la calle acceso a la Sección de Salvamento del Aeropuerto Internacional de Ilopango, suministro e instalación de equipos de aire acondicionado para el edificio terminal de pasajeros y dormitorio de personal de tránsito aéreo, demarcación de áreas entre la Fuerza Armada y CEPA, sellado de grietas pista 15/33.

Desempeño operativo

Movimiento de pasajeros

Durante el período de enero a diciembre de 2013 el movimiento de pasajeros en el AILO ascendió a un total de 11,026, el cual representa un incremento de 779 pasajeros si lo comparamos con el mismo período del año 2012. El aumento en los pasajeros entrando fue de un 7.07% (5,406) y para pasajeros saliendo de 8.12% (5,620).

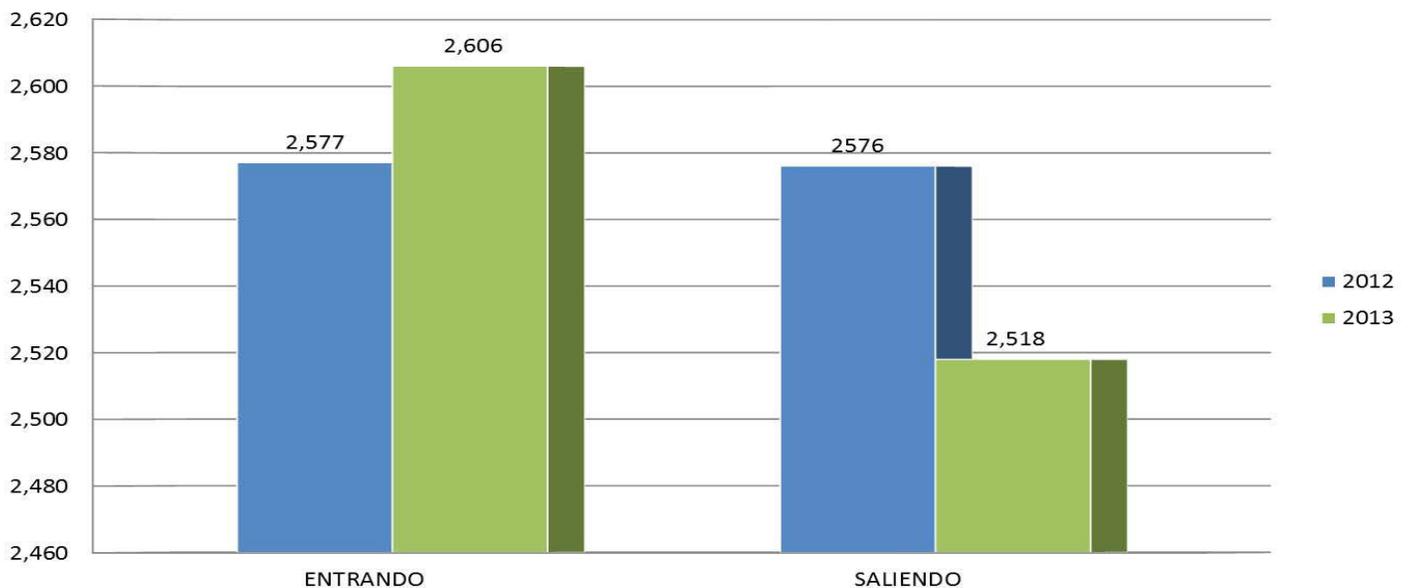
**Movimiento de Pasajeros 2013**



Movimiento de Aeronaves en Vuelos Internacionales

El movimiento de aeronaves en vuelos internacionales durante el año 2013, tuvo un leve incremento en los vuelos entrando del 1.16%, si lo comparamos con el mismo período del año 2012; mientras que los vuelos saliendo reportan una disminución de (-2.25%) en el año 2013 con respecto al año 2012, tal como se puede ver en la siguiente gráfica:

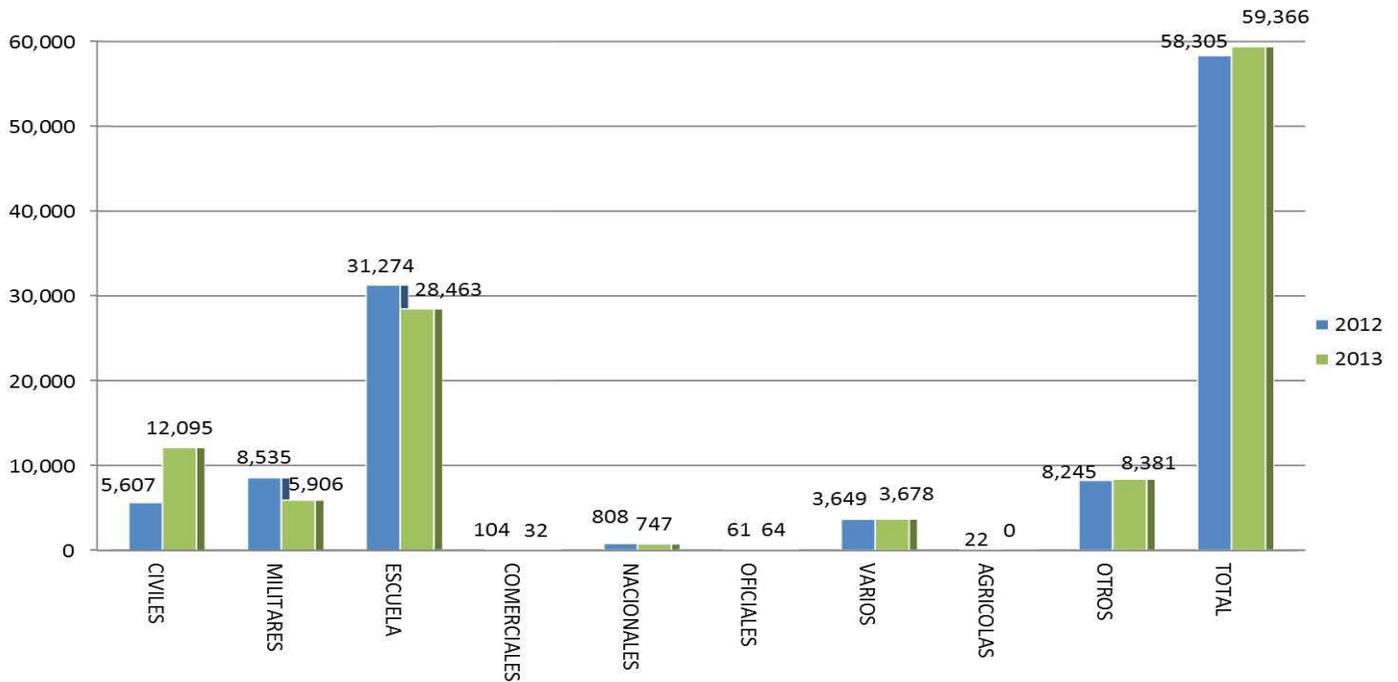
**Comparación de aeronaves en vuelos internacionales 2013**



## Movimiento de operaciones aeronáuticas

En el período de enero a diciembre del 2013 se realizaron un total de 59,366 operaciones aeronáuticas, que representa un incremento de 1,061 operaciones en comparación con el 2012; el rubro que tiene mayor movimiento es la Escuela de Aviación con un 47.94% que equivale a 28,463 y en segundo lugar se encuentra las operaciones civiles con un 20.37%, el equivalente a 12,095.

**Comparativo Movimiento de Operaciones 2013**



## Proyecciones junio 2014 - mayo 2015

Para el período se estima:

1. Se prevé que el crecimiento en pasajeros y operaciones se mantenga en crecimiento sostenido
2. Actualizar las tarifas aeronáuticas y no aeronáuticas para mejorar los ingresos

3. Se espera que las operaciones no regulares de la empresa Transportes Aéreos guatemaltecos se incrementen en los próximos años

4. Se tienen otras intenciones de aerolíneas de bajo costo para operar en el Aeropuerto: Tropic Air, Vive Colombia

## SERVICIOS DE APOYO A LA NAVEGACIÓN AÉREA

### Objetivo

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

### Lineamientos estratégicos

A partir del 2011, CEPA está trabajando en su transformación Institucional y en cada una de sus empresas portuarias, aeroportuarias, ferroviarias y zonas extra-portuarias que permitirán contribuir al desarrollo de una Plataforma Regional de Servicios Logísticos.

Con este firme compromiso, la Comisión también le está apostando al proceso de fortalecimiento de los Servicios de Navegación Aérea (SNA), que busca convertir a CEPA en líder de la región, con una nueva visión integral que incluye todos los componentes de la gestión de tránsito aéreo-ATM, tales como: las operaciones de usuarios del espacio aéreo, el equilibrio entre capacidad/demanda, la gestión de conflictos, la provisión de servicios de gestión del tránsito aéreo, la sincronización del tránsito, las operaciones de aeródromo y organización, y gestión del espacio aéreo, lo que requiere la actualización de sistemas y tecnologías de acuerdo a las necesidades operativas.

Esta planificación busca mejorar la seguridad operacional e implementar los sistemas de calidad y cumplir

con las necesidades de la industria aeronáutica, en el marco de la normativa internacional establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Con esta estrategia, CEPA busca ubicar a El Salvador como líder de la región, con una nueva perspectiva en materia de prestación de servicios de navegación aérea por debajo de los 20,000 pies e implementar componentes de la Gestión de Tránsito Aéreo-ATM.

CEPA está enfrentando este nuevo desafío a nivel Institucional, que ha asumido con confianza y optimismo, haciéndose acompañar de entidades como OACI, CANSO, FAA, Autoridades Aeronáuticas, COCESNA, Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, Compañías Aéreas, usuarios y con el valioso aporte de su valioso Recurso Humano.

Este esfuerzo también es respaldado por la Autoridad de Aviación Civil (AAC) de El Salvador, quien a la vez ha iniciado proyectos como la modernización del espacio aéreo salvadoreño y la implementación de PBN, entre otros, lo que contribuirá significativamente a la eficiencia de los servicios proporcionados por CEPA a nivel nacional.

### Principales logros

- a) Se mantuvo el Servicio de Apoyo a la Navegación Aérea de manera ininterrumpida a nivel nacional
- b) Se realizó diagnóstico sobre la prestación del servicio y se identificaron recomendaciones para ser ejecutadas en el corto plazo.



PUERTO DE ACAJUTLA (PA)



GERENTE  
PUERTO DE ACAJUTLA

Ing. Roberto de Jesús Mendoza

(Sentados de izq. a der.)

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

Ausente: Ingeniero Samuel Ortega

(De pie de izq. a der.)

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

Objetivo

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

Lineamientos estratégicos

El Puerto de Acajutla como factor clave del fortalecimiento del sistema portuario nacional, enfrenta el reto de atender las necesidades de un entorno cambiante. Por ello, la gestión portuaria se orientara

a mantener tarifas competitivas y transparentes, desarrollando la infraestructura e incorporando la tecnología y el equipamiento idóneo para mejorar continuamente el servicio al cliente.

Principales Logros

- Incremento en el movimiento de carga y TEU's con respecto al año 2012, en carga se registro una variación del 4% y en TEU's la variación fue del 12%, esto gracias a la eficiencia en el manejo de carga

- Inicio de operaciones de la línea naviera Royal Caribbean con el crucero Azamara Quest, el cual visitó el Puerto el 16 de enero y el 1 de marzo del 2014
- Proceso de adquisición de dos almejas para descarga de gránulos sólidos de 14 yardas cúbicas de capacidad
- Proceso de adquisición de una planta de emergencia la cual incluye el suministro, instalación y puesta en servicio, para uso stand by de al menos 1,200 kW a 480 voltios, 60 Hz para el Puerto de Acajutla
- Se inició la “Construcción de Sistemas Individuales de Tratamiento de Aguas Negras en el Puerto de Acajutla”, para lo cual se ha invertido un monto aproximado de US\$ 1.5 Millones de dólares, como responsabilidad en cumplimiento a la Ley de Medio Ambiente
- Se inició la rehabilitación de las tablestacas y pilotes metálicos de los muelles “A” y “B” del Puerto de Acajutla, cuya inversión asciende a US\$1,4 Millones. Permitiendo prolongar la vida útil de las estructuras metálicas existentes

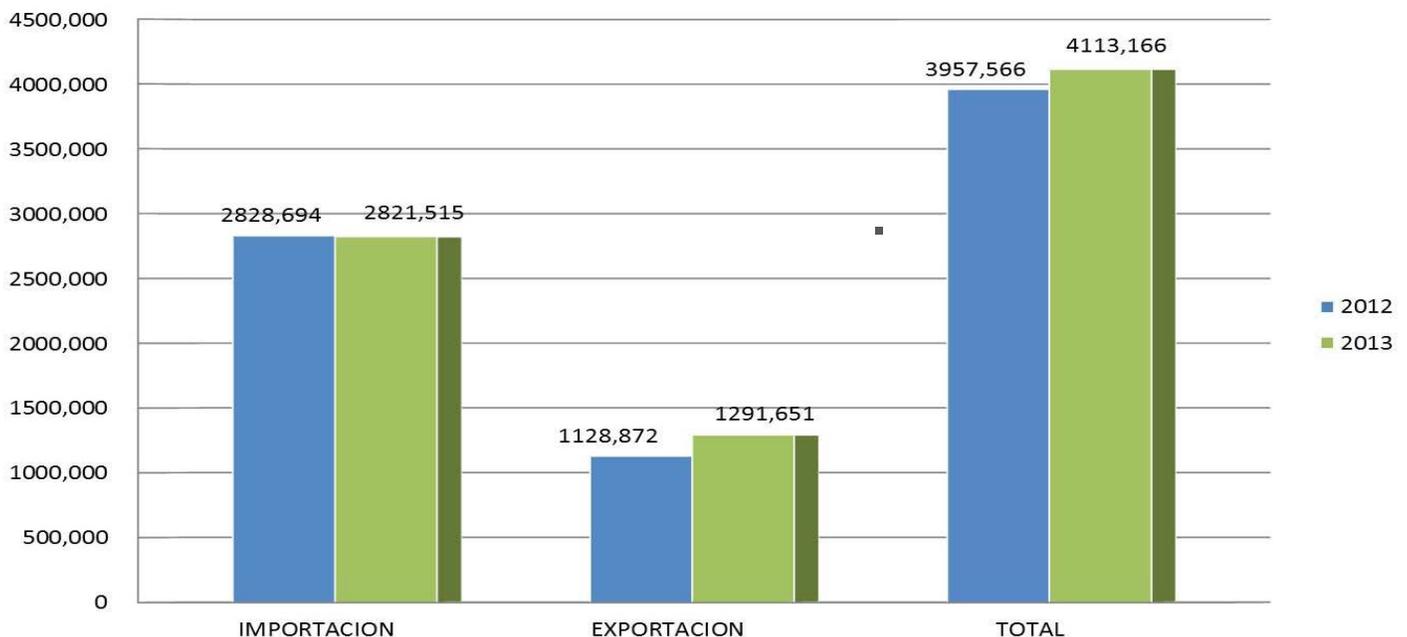
- Adquisición de una boya de balizamiento cardinal oeste con su respectivo bloque de concreto (muerto), cadena y demás accesorios del tren de fondeo en Punta Remedios, Departamento de Sonsonate, la cual incluyó el suministro, fondeo y puesta en operación
- Acajutla Centro Energético: Generación de energía a gran escala con recursos más limpios, contrato de arrendamiento con empresa Quantum para la instalación de planta regasificadora de gas natural licuado y generación de 355 MW de energía
- Se mantiene la Certificación como Puerto Seguro, conforme lo establece el Código PBIP
- Mantener el buen clima laboral, lo cual se ha convertido en un beneficio económico para los usuarios, agencias navieras, importadores y exportadores de la carga; así mismo ha permitido la creación de nuevas empresas dedicadas a las actividades portuarias, generándose una reinserción laboral de la mano de obra calificada que tenía el Puerto y la oportunidad de fuentes de trabajo para otras personas, beneficiando en gran medida la economía del país al contar con un puerto más competitivo.

Desempeño operativo

Movimiento comparativo de carga

Con respecto a las estadísticas portuarias de enero a diciembre de 2013, el movimiento de carga ascendió a un total de 4,113,166 toneladas métricas (TM), comparadas con el 2012 que se movilizaron un 3,957,567(TM), obteniendo un crecimiento del 3.93% tanto de las importaciones como las exportaciones. Este comportamiento fue producto del aumento en la carga de exportación 162,779 (TM), que equivale al 14.42%; entre los productos que tuvieron un mayor movimiento fueron el azúcar y la melaza, como lo demuestra en la siguiente gráfica:

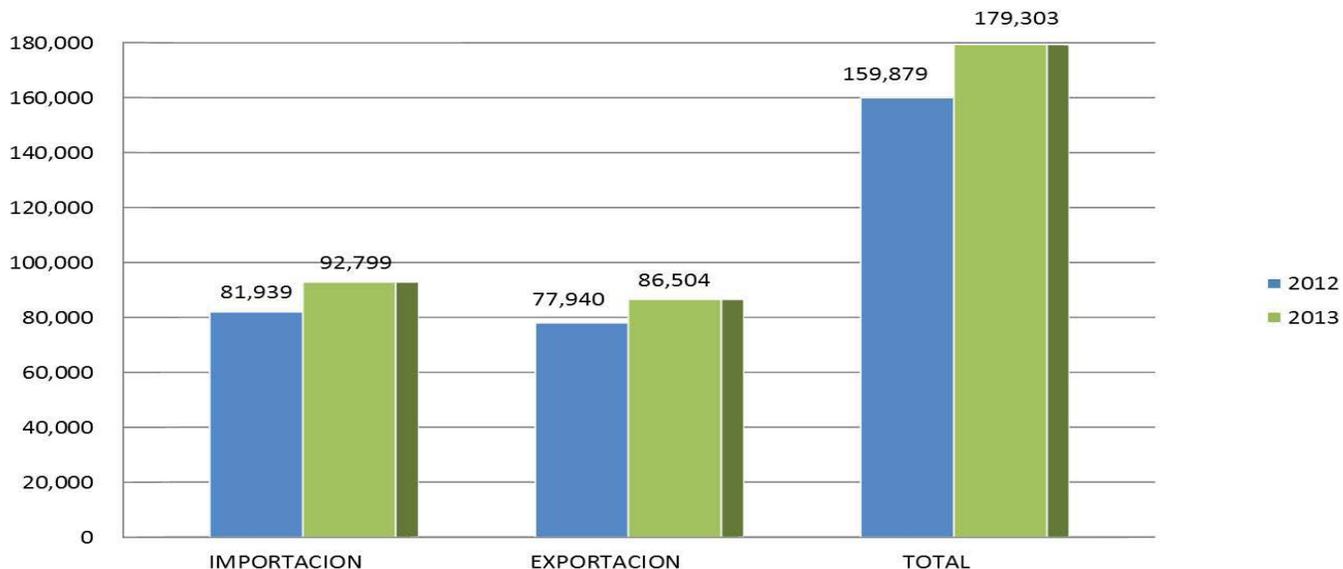
**Movimiento de Carga 2013**



**Movimiento comparativo de TEUs**

En el movimiento de contenedores se puede apreciar un aumento 12.15% con respecto al año, ya que en el periodo de enero a diciembre de 2013, se movilaron un total de 179,303 TEU's, comparados con los 159,879 TEU's del año 2012, como se detalla en el siguiente gráfico:

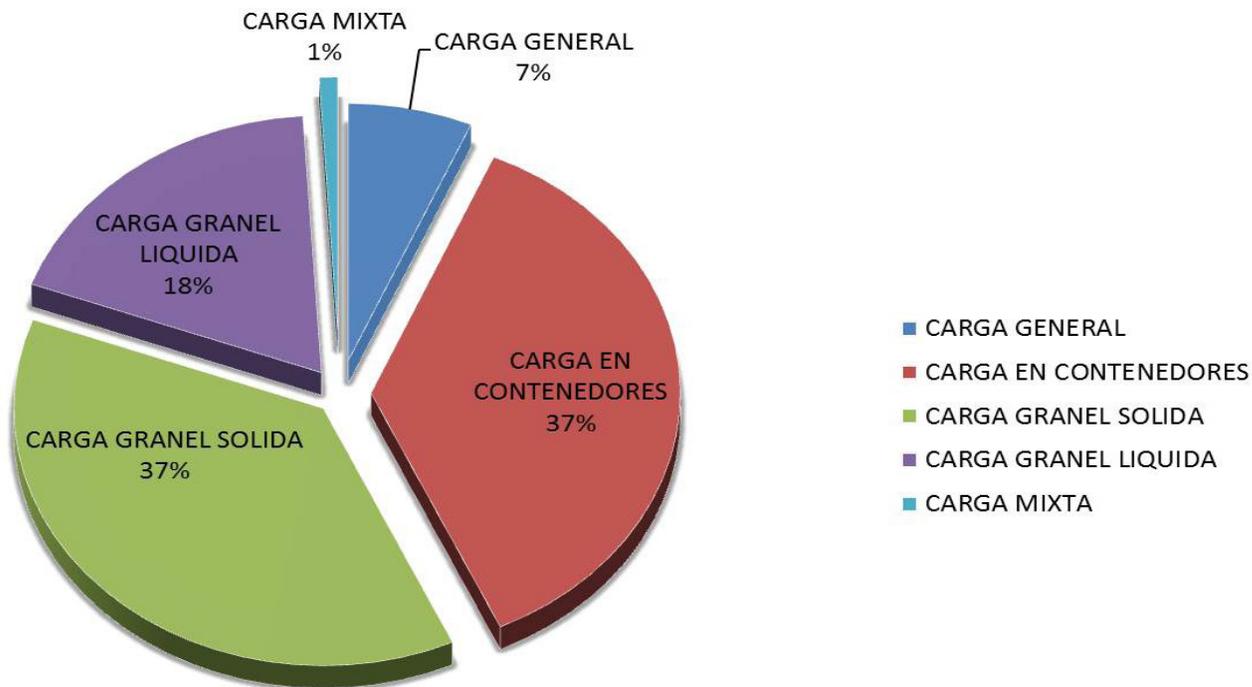
**Movimiento de TEU's 2013**



**Tonelaje movilizado por tipo de carga**

La cantidad de tonelaje movilizado por tipo de carga fue el siguiente: la carga granel sólida un 37% equivalente a 1,540,988 (TM), seguido de la carga en contenedores con 37% el equivalente a 1,507,286 (TM) y la carga granel líquida con un 18% que representa un total de 757,888 (TM), entre otros tipos de carga.

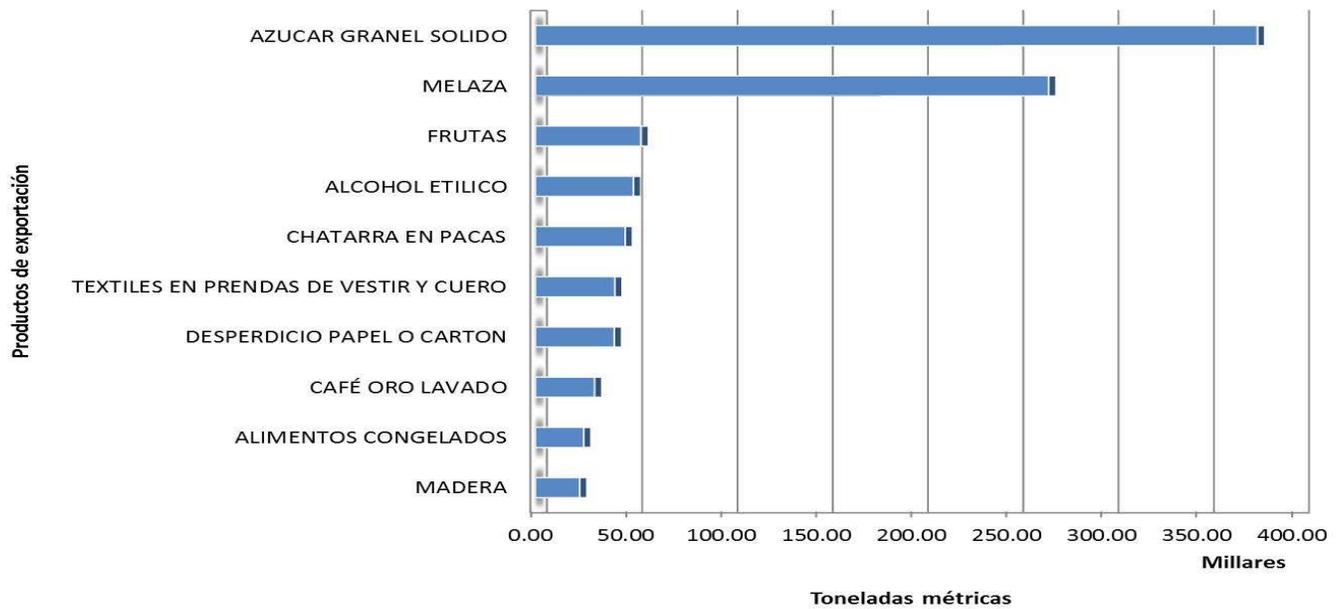
**Tonelaje movilizado por tipo de carga 2013**



**Tráfico de exportación por clase de carga**

Para el período de enero a diciembre del año 2013 los productos que tuvieron mayor auge en las exportaciones fueron los siguientes: el azúcar (granel sólido) con una cantidad de 378,864.83(TM), la melaza con un total de 269,338.07 (TM) y las frutas con un total de 55,362.09 (TM), las que contribuyeron al crecimiento total de 14.42% de las exportaciones comparadas con el año 2012.

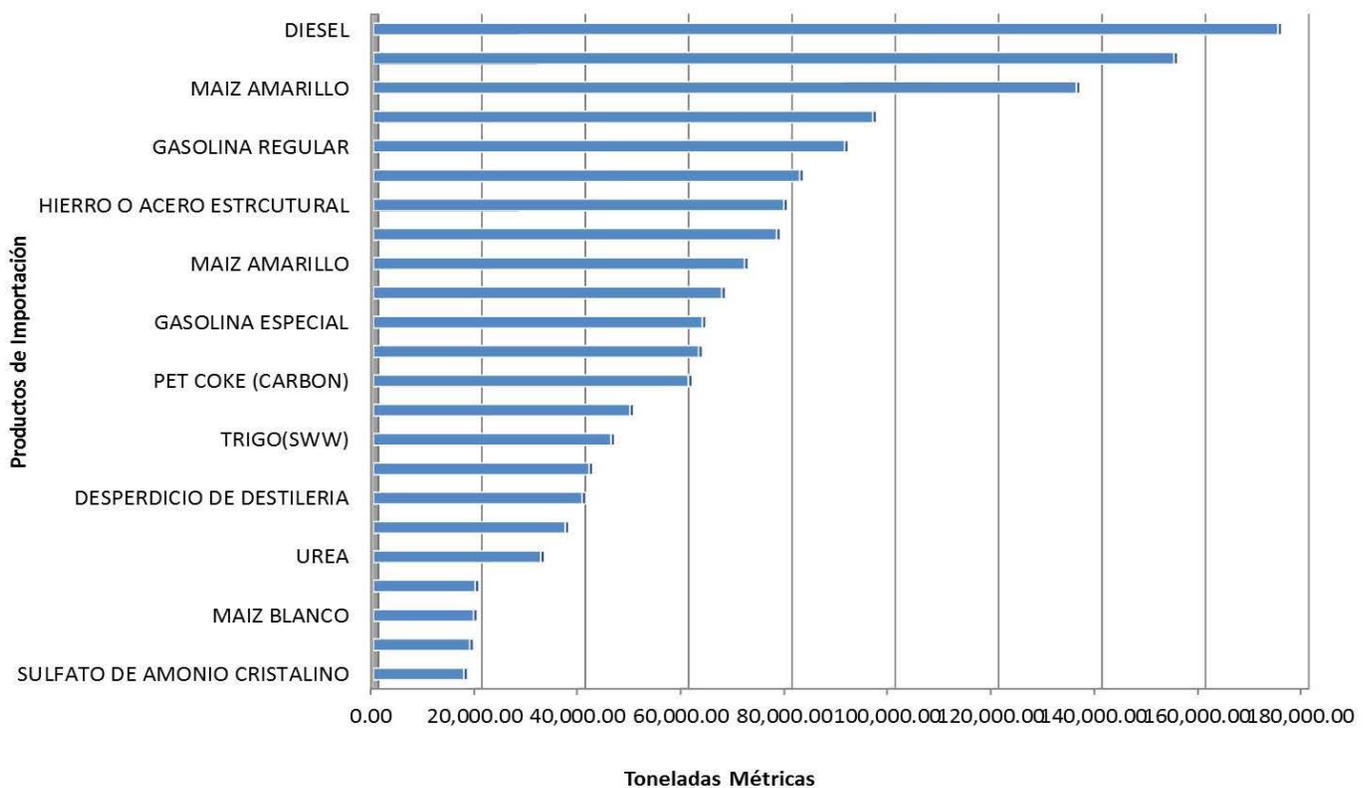
**Tráfico de exportación según clase de carga 2013**



**Tráfico de importación según clase de carga**

La carga de importación movilizada según clase se divide en: primer lugar el Diésel con 175,056.99 (TM), segundo lugar harina de soya con un total de 154,915.77(TM) y en tercer lugar Maíz amarillo con un total de 136,054.72(TM).

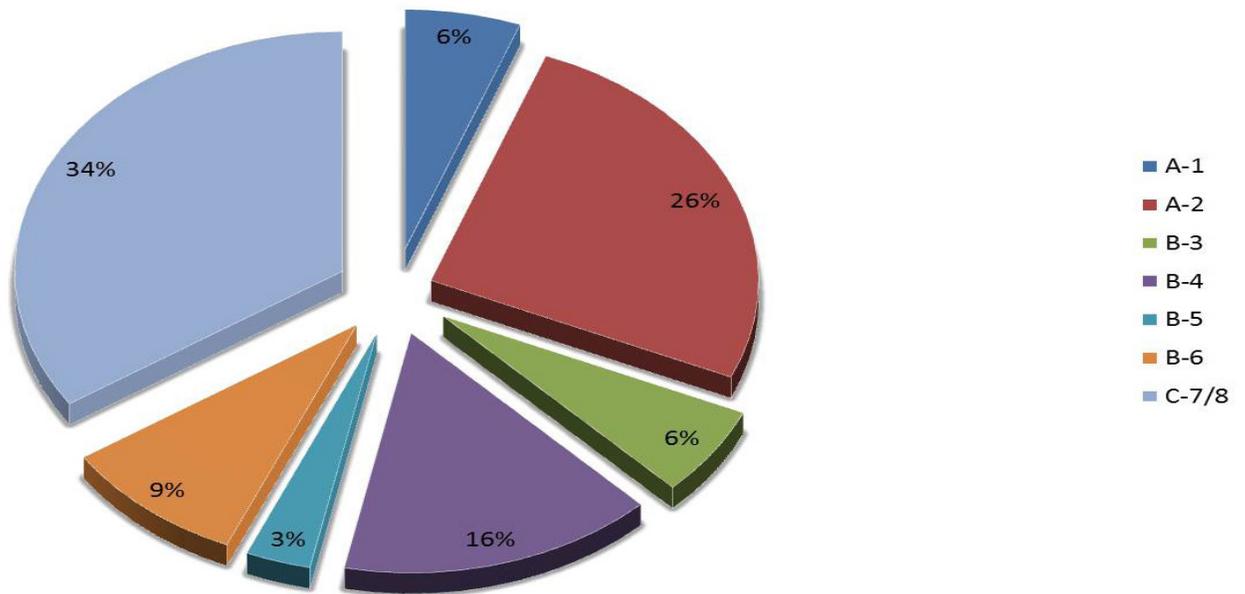
**Tráfico de importación de carga según clase 2013**



### Tonelaje movilizado por atracadero

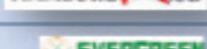
Durante el año 2013 el atracadero que tuvo mayor movimiento fue C-7/8 con un 34% con un total de carga movilizada 1,411,867.64 (TM), en segundo lugar se encuentra con el A-2 con un movimiento del 26% la que representa un total de carga 1,065,305.49(TM), con respecto al año anterior siempre se mantiene el movimiento de los atracaderos que tienen mayor demanda el C-7/8 y el A-2

**Tonelaje movilizado por atracadero 2013**



### Líneas navieras

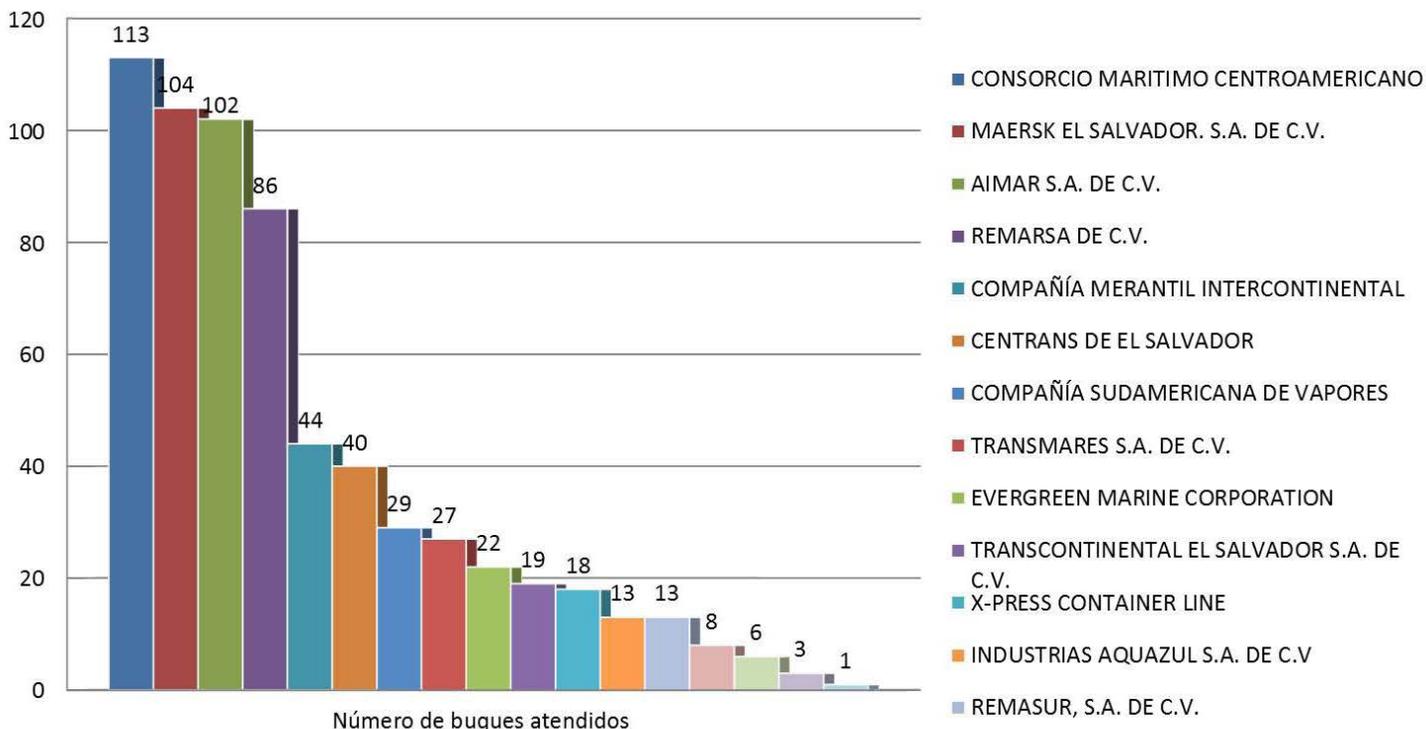
En el puerto recalaban importantes líneas navieras de contenedores, las cuales se presentan en el siguiente cuadro:

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

### Buques gestionados por líneas navieras

Las agencias navieras que gestionó mayor cantidad de buques en el año 2013 es el Consorcio Marítimo Centroamericano con un 17.44% equivalente a 113 buques atendidos y seguido de MAERSK EL SALVADOR S.A. DE C.V. con un 16.05% equivalente a 104 buques atendidos.

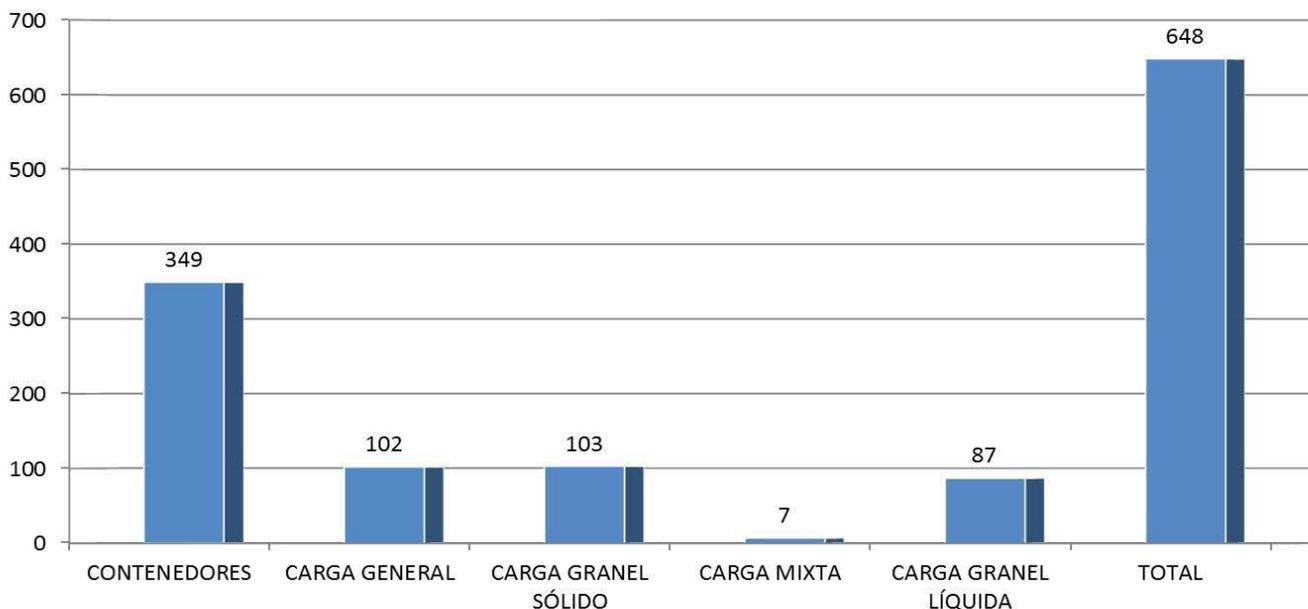
### Buques gestionados por agencias naviera 2013



### Movimiento de buques

El total de buques movilizados durante el año 2013 ascendió a 648 embarcaciones, el tipo de carga fue el siguiente: contenedores 349, granel sólido 103, carga general 102

### Movimiento de Buques 2013



## Proyecciones junio 2014 - mayo 2015

Para el período junio 2014- mayo 2015, se tiene previsto:

1. Realizar inversiones por un monto total de US \$29, 663, 988 millones de dólares, para realizar mejoras en facilidades generales en muelles, facilidades marinas, facilidades generales en tierra y muelles, proyectos para gestión portuaria, facilidades para gráneles sólidos, lo que permitirá tener un puerto con facilidades modernas, mayor capacidad de almacenaje y manejo de carga, facilidades de trámites con servicios automatizados, garantía de carga segura bajo un nuevo Sistema de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV), procesos ordenados y ágiles para concesionarios y usuarios, y, finalmente un Puerto con nuevas líneas de negocio en terrenos extraportuarios.

2. Las facilidades generales en muelles consisten en la Rehabilitación de la superficie de los muelles del Puerto de Acajutla, rehabilitación del enrocamiento de protección del espigón de acceso a muelles, Transformador seco trifásico 2400/480 V, 500 KVA y 225 KVA, para los muelles A-C y B, respectivamente; Rehabilitación de las estructuras de concreto en el frente de atraque del muelle A Fase II (posterior al proyecto de rehabilitación de las Tablestacas), Diseño, ampliación y mejoramiento del sistema de iluminación del muelle B; Compra de accesorios e instalación de tuberías del sistema de extinción de incendios con agua de mar en el muelle C.

3. Las facilidades marinas consisten en la Adquisición del sistema de propulsión del remolcador Cuscatlán, Mantenimiento en dique seco de los remolcadores Acajutla, Izalco y Cuscatlán; y, Balizamiento de Canal de Acceso y áreas de maniobra.

4. Las facilidades generales en tierra son la Rehabilitación del sistema de alimentación eléctrica del circuito de Bodegas y patio de almacenamiento de carga del Puerto de Acajutla; Construcción, rehabilitación y equipamiento de oficinas del Puerto de Acajutla; Suministro, instalación y puesta en servicio de una planta de emergencia, para uso stand by de al menos 1200 kW a 480 voltios, 60 Hz para el Puerto de Acajutla; Sustitución por etapas de dos grúas obsoletas(+22 años de trabajo); Ampliación del Acceso 1 del Recinto Portuario de Acajutla; Rehabilitación del pavimento de concreto hidráulico existente alrededor de las bodegas 2 y 4 del Puerto de Acajutla; Construcción de estación definitiva para los Bomberos Portuarios; Aplicación de tratamiento

superficial a pavimento asfáltico de las vías de circulación internas del Recinto Portuario (19,000 M<sup>2</sup>) y construcción de 820 M<sup>2</sup> de losas de concreto hidráulico; Rehabilitación de superficie con losas de concreto del patio 6 (ex ICASA) para almacenamiento de productos de acero; Suministro e Instalación de nuevas tuberías del sistema de abastecimiento de Agua Potable del Recinto Portuario de Acajutla - Incluye la zona sur de las bodegas 1 y 2 y el tramo de la esquina sur poniente de la bodega 2 hasta la calle oriente del almacén de materiales; Perforación y equipamiento del Pozo N° 3 del Puerto de Acajutla; Diseño y construcción de 4 tanques para el almacenamiento de combustible; Aplicación de tratamiento superficial al pavimento asfáltico de la calle de acceso al edificio administrativo desde la puerta No. 5; Rehabilitación de taludes en la zona Residencia No 1 (reparación de cárcavas); Patio de almacenamiento de carga general (22,000 metros cuadrados); Suministro, instalación y puesta en servicio de una planta de emergencia de 1,250 kw; Mantenimiento y reparación de torres de alumbrado en Patio de Almacenamiento de Carga; Adquisición e instalación de un ascensor para el edificio administrativo.

5. Las facilidades generales tierra/ muelles son la Construcción de sistemas individuales de tratamiento de aguas negras para todas las instalaciones del Recinto Portuario de Acajutla; Renovación del sistema de Circuito Cerrado de Televisión del puerto de Acajutla; Rehabilitación del sistema de pesaje de la volcadora de camiones y modernización del sistema de pesaje del Puerto de Acajutla; Adquisición de cables de acero de diferentes longitudes; Rehabilitación integral en locales de servicios sanitarios del Puerto de Acajutla; Adquisición de repuestos para los equipos de manejo de carga del Puerto de Acajutla; Suministro de materiales metálicos para la CEPA; Suministro de productos químicos industriales y sus derivados para las empresas de la CEPA.

6. Los proyectos de gestión portuaria consisten en el Fortalecimiento del sistema de Costos ABC; Adquisición de Solución Tecnológica "Sistema Integral para Administración y Control de cargas en Patio de Almacenamiento" del Puerto de Acajutla; Software para el control de las áreas de mantenimiento; Software de sistemas de seguridad y control de accesos.

7. Finalmente las facilidades para graneles sólidos son Adquisición de tolvas con capacidad de 30 TM, Adquisición de 3 Tractor de bandas Adquisición de 5 almejas de 14 yardas cúbicas.

**COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)****PUERTO DE ACAJUTLA**

(Institución de Derecho Público)

**Estado de Situación Financiera**

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012

(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

	2013	2012
<b>Recursos</b>		
<b>Fondos</b>	<b>50,037,786.06</b>	<b>42,063,098.27</b>
Disponibilidades	1,100,419.04	1,202,513.29
Anticipos de fondos	48,937,367.02	40,860,584.98
<b>Inversiones financieras</b>	<b>1,628,633.12</b>	<b>1,469,756.77</b>
Deudores financieros	1,606,266.75	1,466,336.15
Inversiones intangibles	22,366.37	3,420.62
<b>Inversiones en existencias</b>	<b>3,122,006.68</b>	<b>2,680,287.02</b>
Existencias institucionales	3,122,006.68	2,680,287.02
<b>Inversiones en bienes de uso</b>	<b>28,395,526.76</b>	<b>30,027,875.68</b>
Bienes depreciables	13,012,744.74	14,645,093.66
Bienes no depreciables	15,382,782.02	15,382,782.02
<b>Inversiones en proyectos y programas</b>	<b>6,913,491.41</b>	<b>3,863,250.83</b>
Inversiones en proyectos y programas	6,913,491.41	3,863,250.83
<b>Total recursos</b>	<b>90,097,444.03</b>	<b>80,104,268.57</b>
<b>Obligaciones</b>		
<b>Deuda corriente</b>		
Depósitos de terceros	6,708,106.10	7,245,498.83
<b>Financiamiento de terceros</b>	<b>10,541,807.50</b>	<b>7,851,275.84</b>
Endeudamiento interno	1,615,929.10	-
Endeudamiento externo	-	2,477,858.51
Acreedores financieros	8,925,878.40	5,373,417.33
<b>Patrimonio estatal</b>		
Patrimonio	72,847,530.43	65,007,493.90
Patrimonio	65,007,499.77	59,772,705.08
Resultado del período	7,840,030.66	5,234,788.82
<b>Total obligaciones y patrimonio estatal</b>	<b>90,097,444.03</b>	<b>80,104,268.57</b>



*Raúl Antonio Funes Quinteros*  
Raúl Antonio Funes Quinteros  
Gerente Financiero

*Sandra Hernández de Medrano*  
Sandra Hernández de Medrano  
Contador Institucional



Este estado financiero ha sido preparado para propósitos locales, en cumplimiento de disposiciones legales y las cifras arriba mostradas están de acuerdo con los registros de la Compañía. Nuestra opinión sobre los estados financieros se presenta en un documento por separado.

Gran Thornton Pérez Mejía, Navas, S.A. de C.V.

Registro No. 1513

Audidores Externos

Jaime Antonio Pérez Mejía

Representante Legal



**COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)  
PUERTO DE ACAJUTLA**

(Institución de Derecho Público)

**Estado de Rendimiento Económico**

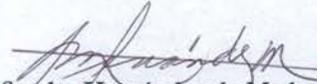
Por los años terminados al 31 de diciembre de 2013 y 2012

(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

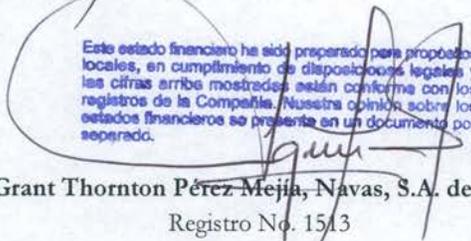
	2013	2012
<b>Ingresos de gestión</b>	<b>34,596,627.99</b>	<b>30,414,150.18</b>
Ingresos financieros y otros	2,363,732.80	2,002,125.66
Ingresos por transferencias corrientes recibidas	43,813.79	45,061.11
Ingresos por ventas de bienes y servicios	30,569,959.71	27,654,175.89
Ingresos por actualizaciones y ajustes	1,619,121.69	712,787.52
<b>Menos:</b>		
<b>Gastos de gestión</b>	<b>(25,380,388.92)</b>	<b>(24,322,667.72)</b>
Gastos en personal	(3,646,065.93)	(3,843,783.89)
Gastos en bienes de consumo y servicios	(13,565,358.32)	(12,014,917.68)
Gastos en bienes capitalizables	(24,388.68)	(19,785.48)
Gastos financieros y otros	(834,053.58)	(900,458.22)
Gastos en transferencias otorgadas	(4,549,133.25)	(4,193,383.73)
Costos de ventas y cargos calculados	(1,909,189.23)	(2,397,276.00)
Gastos de actualización y ajustes	(852,199.93)	(953,062.72)
<b>Resultado del período</b>	<b>9,216,239.07</b>	<b>6,091,482.46</b>

  
**Raúl Antonio Funes Quinteros**  
 Gerente Financiero



  
**Sandra Hernández de Medrano**  
 Contador Institucional



  
 Este estado financiero ha sido preparado para propósitos locales, en cumplimiento de disposiciones legales y las cifras arriba mostradas están conforme con los registros de la Compañía. Nuestra opinión sobre los estados financieros se presenta en un documento por separado.

**Grant Thornton Pérez Mejía, Navas, S.A. de C.V.**  
 Registro No. 1513  
 Auditores Externos  
**Jaime Antonio Pérez Mejía**  
 Representante Legal






PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA



GERENTE  
PUERTO DE LA UNIÓN  
CENTROAMERICANA

Ing. Milton Lacayo

(De izq. a der.)

Ing. Alejandro Molina  
Inga. Tatiana Chacón  
Ing. Milton Lacayo  
Licda. Hazel Castrillo  
Don Ricardo Chávez  
Teniente Miguel Pérez

(De izq. a der. segunda fila)

Ing. Amilto Orellana  
Ing. Osman Montoya  
Ing. Carlos Cornejo  
Cap. Guillermo Jiménez  
Ing. Abelino Cruz

Objetivos

Proporcionar el mantenimiento adecuado a la infraestructura y equipo portuario, con el objeto de preservar los activos que serán transferidos al concesionario y activos que quedarán bajo la administración de CEPA.

Concesionar el Puerto de La Unión Centroamericana,

a un operador que desarrolle el puerto, que coadyuve y genere la transformación productiva de la zona oriental del país. Mantener habilitado el Puerto para la prestación de servicios portuarios que demanden los diferentes usuarios.

Lineamientos estratégicos

Con la concesión y desarrollo exitoso del Puerto de La Unión, se espera generar importantes impactos en la

actividad portuaria nacional y regional, percibiendo beneficios en la atracción de inversiones, en el desarrollo local de la zona oriental del país, en la generación de empleo y el impulso de sus zonas extraportuarias.

### Principales logros

- Aprobación de reformas a la Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase I, del Puerto de La Unión, con el objetivo de brindar mejores prerrogativas para interesar a las empresas internacionales en invertir en la terminal
- Se lanzó la precalificación de empresas interesadas en la concesión del Puerto de La Unión Centroamericana
- Aprobación de Junta Directiva, a cuatro empresas de renombre internacional las cuales cumplen con los requisitos establecidos para aspirar a la adjudicación de la terminal portuaria. Éstas empresas son:

Saam Puertos, de Chile;  
 Grup Maritim TCB, de España;  
 Bolloré Ports and Logistics, de Francia; e  
 International Container Terminal Services, de Filipinas.

Para ser aprobadas, las empresas mencionadas tuvieron que cumplir con algunos requisitos, entre los que figuran:

- Contar con una capacidad financiera (capital de US \$40 millones);
- Experiencia técnica acreditada en el manejo mínimo de 600,000 TEU´s anuales en los últimos tres años;
- Haber operado al menos un puerto con 300,000 TEU´s anuales en lo últimos tres años.

Además de las cuatro empresas precalificadas, también podrán participar en el proceso de Licitación Internacional, previa obtención de su Precalificación, aquellas sociedades interesadas, constituidas y domiciliadas en uno de los países suscriptores del Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos de América, Centroamérica y República Dominicana (DR-CAFTA), que hayan solicitado la aplicación del Art. 9.8.3 de dicho Tratado; o en uno de los países parte del Acuerdo de Asociación entre Centroamérica y la Unión Europea (ADACA-UE), que hayan invocado la aplicación del Art. 215 de dicho Tratado.

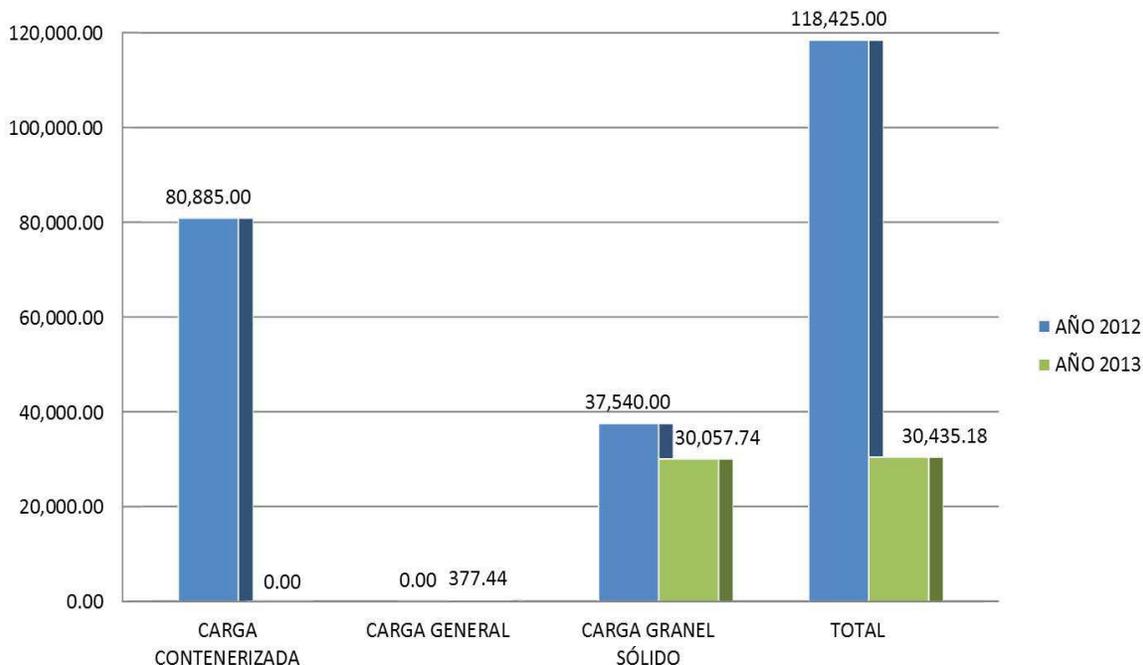
- Finalización del estudio de sedimentación y del nivel de dragado (calado) óptimo del Puerto a través de la empresa japonesa ECOH CORPORATION, financiado por JICA mediante una cooperación no reembolsable
- Conformación de la Unidad de Batimetría y Dragado, la cual cuenta con personal especializado en mediciones batimétricas y ejecución de operaciones de dragado en canales de acceso y dársenas de maniobras
- Finalización del estudio batimétrico en el canal de acceso y dársena de maniobras del Puerto de La Unión Centroamericana, con el propósito de conocer las profundidades actuales de los mismos; lo cual es fundamental para evaluar el tipo de embarcaciones que pueden ingresar al Puerto y planificar los trabajos de dragado. La obra fue realizada por la empresa TOPONORT
- Reubicación de ocho (8) boyas en el Canal de Acceso, como una cooperación no reembolsable, con el objetivo de permitir la navegación segura de los buques en su desplazamiento al Puerto de La Unión
- Se continuó con la asesoría de la International Finance Corporation (IFC, por sus siglas en inglés), la cual consistió en evaluaciones, análisis, diálogos y toma de decisiones en el proceso de concesión. Además, acompañó a CEPA en las consultas al mercado internacional (operadores portuarios y líneas navieras). De igual manera, se buscaron consensos para trabajo en conjunto, con actores relevantes a nivel nacional para identificar alternativas y fortalecer el proceso de concesión, tales como la Autoridad Marítima Portuaria (AMP), el sector privado (agencias navieras, transportistas, ANEP, FUSADES, Consejo para el Crecimiento) y el sector laboral
- Con los resultados de los estudios y la consulta nacional e internacional se redactó el borrador de las bases de licitación y de las bases del contrato de concesión, las bases definitivas de la precalificación y las reformas legales requeridas para reducir la incertidumbre y fortalecer la viabilidad de la licitación

Desempeño operativo

Movimiento de carga

El tonelaje movilizado de carga para el año 2013 fue un total de 30,435.18(TM), representando una disminución de un 74.30%, en comparación con el año 2012. El tipo de carga movilizado fue: granel sólido con un total de 30,057.74 (TM) y la carga general 377.44 (TM).

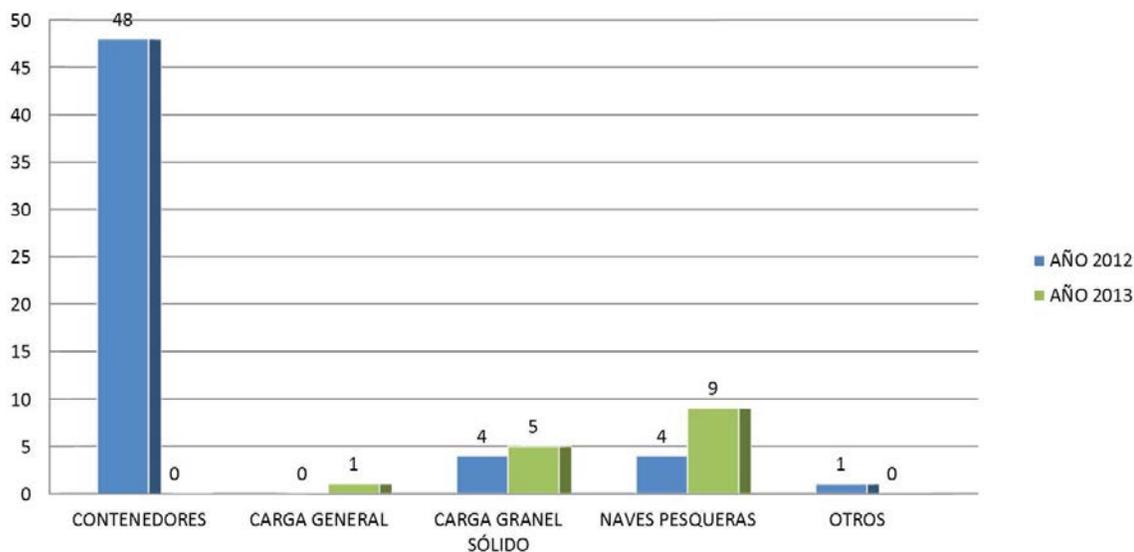
**Movimiento de carga 2013**



Movimiento de buques

El movimiento de buques atendidos durante el año 2013 se divide en: primer lugar las naves pesqueras con un total de 9 buques, en segundo lugar carga a granel solido con 5, en tercer lugar la carga general con 1, en cuanto a los buques de contenedores no reflejó ningún movimiento durante este periodo.

**Comparacion de Movimiento de Buques 2013**



### Movimiento de Importaciones y Exportaciones

En el año 2013, únicamente se realizaron movimientos de importación, respecto a la carga granel sólido y carga general atendida.

En cuanto a las naves pesqueras, no se reflejaron movimientos de importaciones y/o exportaciones, debido a que las naves utilizaron los muelles para realizar reparaciones y aprovisionamiento de las mismas.

### Proyecciones junio 2014 - mayo 2015

En torno al Puerto de La Unión Centroamericana los hitos por ejecutar durante el período 2014/2015 son los siguientes:

1. Realizar la Licitación y Adjudicación de empresa ganadora la concesión de las operaciones del Puerto de La Unión Centroamericana
2. Realizar la adquisición de dos remolcadores, y una lancha piloto con equipo especializado para ejecutar estudios batimétricos en el canal de acceso del Puerto de La Unión
3. Efectuar las gestiones correspondientes para la contratación e inicio de trabajos de dragado en el canal de acceso y dársena de maniobras del Puerto de La Unión.

## PROCESO DE CONCESIÓN DEL PLU

CEPA, incorporando al sector privado en la prestación de servicios portuarios, a través de la Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana contribuirá al desarrollo y crecimiento de la economía nacional, especialmente la de la Zona Oriental del país, mediante:

- a) El Apoyo a las estrategias gubernamentales orientadas a la reactivación de la Región Oriental de El Salvador y el desarrollo y promoción de la franja marítima costera, dentro de la cual el Puerto de La Unión es considerado una zona de desarrollo especial
- b) La contribución a mejorar la competitividad del país y a generar oportunidades de inversión en los diferentes sectores productivos de la economía
- c) La atracción de operadores privados con capacidad de desarrollar el negocio de prestación de servicios portuarios para carga contenedorizada
- d) La optimización de los beneficios que para el país generará el puerto, a través de una adecuada y atractiva estructuración del modelo de negocio



El Puerto de La Unión Centroamericana se encuentra ubicado en la Bahía del Golfo de Fonseca, en el Océano Pacífico, a 185 kilómetros de San Salvador.

El proyecto de concesión del Puerto de La Unión Centroamericana, se ha dividido en 3 Fases:

**Fase I:** Pre-Estructuración del modelo de negocio, y elaboración y aprobación de la Ley de Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana

**Fase II:** Elaboración de estudios, estructuración del modelo de negocio y elaboración de las Bases de Licitación y el Contrato de Concesión

**Fase III:** Proceso de Precalificación y Licitación

Internacional.

Durante el período Junio 2013 a Mayo 2014, se han desarrollado principalmente las actividades de la Fase III del proceso, siendo los principales hitos los siguientes:

### 1. Promoción del Proyecto

El asesor del Proyecto, la International Finance Corporation (IFC), promocionó el proyecto con importantes operadores portuarios de América, Europa y Asia

### 2. Asocio para el Crecimiento

La visión del Gobierno de El Salvador sobre el crecimiento económico identifica a los proyectos de infraestructura como la piedra angular para la coordinación de una plataforma logística, que servirá como base para la reducción de los costos de producción y en consecuencia, en el aumento de la inversión en el sector de bienes transables.

El Puerto de La Unión juega un rol muy importante en este contexto, por lo que CEPA, a través de la Gerencia de Concesiones, está coordinando el grupo interinstitucional que está dando seguimiento a la obtención de ésta meta del Plan de Acción 2011-2015

### 3. Pliegos Tarifarios para la Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana

La Gerencia de Concesiones, para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley de Concesión del Puerto de La Unión, elaboró y sometió a aprobación de la Autoridad Marítima Portuaria (AMP) el Pliego Tarifario que contiene las tarifas máximas a ser cobradas por el futuro concesionario del Puerto. La autorización fue acordada por el Consejo Directivo de la AMP, el día 9 de agosto de 2013. Los niveles tarifarios tendrán una vigencia de 5 años, contados a partir del inicio de operaciones del Puerto

### 4. Evaluación del estado del proceso de concesión del Puerto de La Unión

La Unidad de Servicios de Infraestructura (USI) de la División de Recursos Naturales e Infraestructura (DRNI) de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ha venido acompañando a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) en el fortalecimiento institucional requerido en un marco de políticas públicas de infraestructura, transporte y logística, de manera especial, en lo referente al proceso de puesta en marcha y estructuración del esquema de concesión para el puerto La Unión.

En este contexto, CEPAL analizó la información disponible sobre el proceso, lo que permitió detectar debilidades en la ley de concesión, además de problemas técnicos para la operación del puerto, los cuales podrían poner en riesgo el proyecto de concesión y la futura operación del mismo. También se introdujo el concepto de contrato de administración como posible alternativa para el PLU (en vez de la concesión) y la necesidad de realizar una gira de promoción del proceso con los principales operadores portuarios internacionales

#### 5. Estudio de Demanda del Puerto de La Unión

La Gerencia de Concesiones, en coordinación con la Agencia Internacional de Cooperación de Japón (JICA), llevó a cabo un estudio de demanda del Puerto de La Unión. El objetivo fue determinar un modelo que nos permita pronosticar el tráfico marítimo nacional y regional del Puerto de la Unión y que sirva de base para el planeamiento de una capacidad portuaria eficiente y para determinar el nivel óptimo de dragado del canal de acceso, considerando los tipos de buques que transitan en el mismo. Consta de tres partes: a) proyección de volumen de contenedores desde y hacia la región del CA-4 (Guatemala, Honduras, Nicaragua y El Salvador); b) desarrollo del modelo de asignación de mercado; y, c) proyección de la asignación de mercado para el Puerto de la Unión

#### 6. Estudio Costo Beneficio del Proyecto del Puerto de La Unión

El estudio desarrolló la evaluación socioeconómica (análisis de costos y beneficios) del proyecto del puerto de La Unión. Para tal efecto, se identificaron, midieron y valoraron los beneficios netos que el país percibiría por efecto de la ejecución del proyecto y su operación. El estudio contó con la colaboración de expertos de la Comisión Económica para América Latina CEPAL

#### 7. Reformas a la Ley de Concesión

En el proceso de interacción con el mercado de operadores portuarios, se identificaron y discutieron los principales factores que generan riesgos al modelo de negocio propuesto por el Banco Mundial para concesionar el Puerto de La Unión, lo que llevó a la modificación de la Ley de Concesión vigente en 4 Artículos.

Los cambios buscan generar clima de confianza en los inversionistas y hacer viable el negocio para los inversionistas, siendo estos: a) ampliación a 10 años el período establecido para la ejecución de las inversiones iniciales obligatorias; b) el estado garantiza

las profundidades del canal de navegación del puerto, considerando incrementos de profundidad, hasta llegar a las de diseño, de acuerdo las necesidades del concesionario; c) ampliación del período de suscripción del contrato a 60 días después de la fecha en que quede en firme la resolución de adjudicación y prorrogable por un período similar. Este período garantiza al concesionario un tiempo suficiente para que constituya la sociedad de propósito exclusivo que exige la Ley

#### 8. Valuación de los Bienes a ser transferidos al concesionario

La Gerencia de Concesiones, en coordinación con la Unidad de Auditoría Interna de CEPA y la Dirección General del Presupuesto del Ministerio de Hacienda, realizó el valúo de los bienes propiedad de CEPA a ser transferidos al concesionario una vez el puerto sea entregado. Esto se hizo en cumplimiento de la Ley de Concesión del Puerto de La Unión

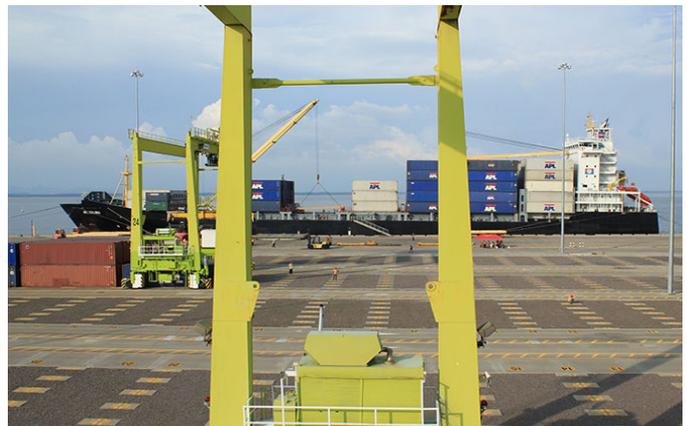


Imagen del patio de contenedores del Puerto de La Unión Centroamericana

9. Gestiones en el Ministerio del Medio Ambiente relacionados con la concesión del Puerto de La Unión Como parte del proceso de preparación para la transferencia al futuro concesionario de las instalaciones portuarias, se están realizando gestiones en el Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales: i) transferencia del Permiso Ambiental de funcionamiento de la Terminal a concesionar; ii) aprobación de nuevos botaderos del material dragado en el canal de acceso del puerto, cuyo objetivo es reducir los costos e incrementar el rendimiento del dragado; y, iii) actualización y seguimiento del Plan de Manejo Ambiental ajustado, el cual respalda la renovación del Permiso de Funcionamiento Ambiental del Puerto de La Unión

#### 10. Inscripción en el Registro Marítimo Salvadoreño de las áreas sujetas a concesionar

La Gerencia de Concesiones, realizó las gestiones exigidas en Ley General Marítima Portuaria y Ley de Concesión del Puerto de La Unión en lo que respecta a la inscripción en el Registro Marítimo Portuario Salvadoreño (REMS) de las áreas sujetas a concesionar. Este proceso incluyó consultas al Registro de Comercio, para conocer sus apreciaciones desde el punto de vista de la legislación mercantil relacionadas con esta inscripción.

#### 11. Política de Movilidad, Transporte y Logística

El Salvador pretende ser el país centroamericano que abra las puertas comerciales en el área del Pacífico, para los países pertenecientes a Centro América, por lo que el Gobierno de El Salvador está desarrollando en apoyo de expertos internacionales la Política Integral de Movilidad, Logística, Transporte y Puertos El Salvador, estrategia que contempla ofrecer la provisión infraestructural, legal y económico-social, que permita a los países de esta región ser más competitivos. Esta Política establecerá lineamientos generales para impulsar el sistema logístico sostenible del país. La política ha sido elaborada por la Gerencia de Concesiones en conjunto con otras Gerencias y Organismos Internacionales

#### 12. Plan de Desarrollo Portuario

CEPA se encuentra desarrollando un Plan de Desarrollo Portuario, que tiene como principal finalidad la incorporación del Puerto de La Unión al sistema portuario salvadoreño. Esto es, el establecimiento de lineamientos que faciliten su desarrollo, así como la forma en que interactuará con el Puerto de Acajutla, valorando las características y potencialidades de desarrollo de cada uno de los puertos y su área de influencia, en el mediano y largo plazo, de manera que se obtengan los mejores resultados para la economía de El Salvador

#### 13. Orígenes y desarrollo del Puerto de La Unión Centroamericana

Considerando la complejidad del Proyecto del Puerto de La Unión y dado que muchos de los datos históricos son en su mayoría desconocidos por la opinión pública, se requirió de una asesoría altamente especializada para clarificar el proceso histórico y las decisiones asociadas durante el diseño, construcción y operación del puerto. En ese sentido la Gerencia de Concesiones desarrolló un proyecto para estudiar los orígenes y desarrollo del Puerto de La Unión Centroamericana y plasmarlos en un documento histórico elaborado por un experto en historia

#### 14. Gestiones en el Gabinete Económico del Gobierno de El Salvador

De acuerdo a la Ley de Concesión el mantenimiento del canal de acceso al Puerto es responsabilidad del Estado Salvadoreño, por lo que es necesario determinar la fuente de los recursos financieros para tal fin, considerando que el Puerto de La Unión es un negocio que inicia sus operaciones y que no será hasta que logre su madurez que generará recursos suficientes para cubrir sus costos operativos y de mantenimiento.

En este contexto, la Gerencia de Concesiones realizó una presentación al Gabinete Económico del Gobierno de El Salvador contextualizando el proyecto de concesión del Puerto de La Unión dentro de la planificación financiera de CEPA que incluye, además, las necesidades del Aeropuerto Internacional de El Salvador, Aeropuerto Internacional de Ilopango, Ferrocarriles Nacionales de El Salvador, Puerto de La Unión y Puerto de Acajutla. De lo cual se concluye que CEPA por sí misma no sería capaz de asumir la responsabilidad que establece la Ley.

Como resultado, los miembros del Gabinete estuvieron de acuerdo en establecer dentro del Presupuesto General de la Nación, una partida que garantice el mantenimiento del Canal, generando confianza en los inversionistas interesados en operar el puerto y viabilizando el modelo de negocio.

#### 15. Sala de Datos

Se sistematizó la información relacionada con el proyecto del Puerto de La Unión, en un Data Room. Esta base de datos servirá para que los potenciales concesionarios elaboren sus propuestas técnicas y económicas. Asimismo, en la medida que se actualice la información, esta información se constituirá en un importante activo para la implementación de futuros procesos de incorporación del sector privado en la prestación de servicios o desarrollo, administración u operación de infraestructura pública

#### 16. Precalificación

El 3 de julio de 2013, se inició el proceso de precalificación de empresas interesadas en participar en la Licitación Internacional. Como resultado, 4 empresas acreditaron su documentación y están habilitados para participar en el proceso de licitación. El proceso concluyó con la aprobación por parte de Junta Directiva de los resultados del proceso el 26 de noviembre de 2014. Las empresas precalificadas son: Terminal de Contenedores de Barcelona (España), International Container Terminal Services, Inc.

(Filipinas), Bolloré (Francia) y Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (Chile)

#### 17. Consulta con el Mercado de Operadores

Con el objeto de validar los términos financieros, operativos y legales bajo los cuales se enmarca el modelo de negocio, durante el mes de febrero de 2014, se realizaron consultas con el mercado de operadores portuarios

#### 18. Gestiones de aprobación de las Bases de Licitación y Contrato de Concesión

El modelo de negocio se plasmó en las Bases de Licitación y el Contrato de Concesión, los cuales, de acuerdo a la Ley de Concesión, requieren del Aval Técnico y Legal de la Autoridad Marítima Portuaria (AMP), la conformidad de la Unidad Normativa de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública (UNAC). Asimismo, en el Contrato de préstamos firmado entre CEPA y la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA), se establece que esta Agencia deberá emitir su “no objeción” al Contrato de Concesión del Puerto. Dadas estas disposiciones, la Gerencia de Concesiones está coordinando un proceso de revisión de las Bases de Licitación y el Contrato de Concesión, entre todas estas instituciones, que agilicen las gestiones requeridas

#### 19. Lanzamiento de la Licitación Internacional

Habiendo realizado las actividades anteriores, CEPA está en la posibilidad de realizar el lanzamiento de la licitación internacional, para que las empresas precalificadas u otras, que amparándose en los Tratados de Libre Comercio con los Estados Unidos y Unión Europea pudieran solicitar precalificarse, presenten sus Ofertas Técnicas y Financieras

Como resultado de la licitación, se obtendrá la acreditación del futuro operador del Puerto de La Unión por un período de 30 años

#### 20. Gestiones para viabilizar el Canal Logístico Atlántico-Pacífico

Se realizó un acercamiento con altos funcionarios del Gobierno de Honduras entre ellos el Presidente de Honduras y el Alcalde de Puerto Cortés, con el objeto de presentar el proyecto del Puerto de La Unión y transmitir los beneficios que implicaría la integración, de una manera planificada por parte de ambos países, de las infraestructuras viales y portuarias mediante el proyecto del Canal Logístico. Este acercamiento incluyó la promoción de un convenio de hermanamiento portuario entre los puertos Cortés y de La Unión.

Las potencialidades que ofrece el Puerto de La Unión como integrante al Canal Logístico, están basadas en el desarrollo que tendrá la Región del Golfo de Fonseca, así como de sus Zonas Extraportuarias y de la Franja Costero Marina contemplada en el proyecto del FOMILENIO II

#### 21. Gestiones con empresarios de la Zona Oriental de El Salvador

En la agenda de promoción y desarrollo del Puerto de La Unión, se están gestionando reuniones, para informar sobre los avances del proyecto y obtener retroalimentación de los sectores relacionados con el Puerto, de manera especial con el sector empresarial de la Zona Oriental, que tienen muchas expectativas sobre este proyecto

#### 22. Análisis sobre reconversión y modernización del Puerto de Acajutla

En el marco de la concesión del Puerto de La Unión Centroamericana, el Puerto de Acajutla busca su reconversión y modernización con el objeto de encontrar nuevos nichos de mercado que le permitan atraer nuevos clientes para compensar la posible pérdida de carga. Por lo anterior, la Gerencia de Concesiones junto a un experto del JICA, desarrollaron una serie de entrevistas con ejecutivos de las empresas más grandes que son usuarios del puerto de Acajutla, en especial las que movilizan carga general y granel, para conocer sobre sus proyecciones de crecimiento, proyectos futuros y obtener retroalimentación sobre el servicio que han recibido en el puerto

Además del personal de CEPA, la ejecución de las actividades contó con la participación de expertos de la International Finance Corporation (IFC), Agencia Internacional de Cooperación de Japón (JICA), Comisión Económica para América Latina (CEPAL), Oficina de las Naciones Unidas para servicios de proyectos United Nations Office for Project Services (UNOPS).

#### Proyecciones 2014-2015 de la Gerencia de Concesiones

1. Lanzamiento de la Licitación Internacional y adjudicación de la concesión del Puerto de La Unión Centroamericana

2. Aprobación del Contrato de Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana, por parte de la Asamblea Legislativa.

**COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)  
PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA**

(Institución de Derecho Público)

**Estado de Situación Financiera**

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012

(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

	2013	2012
<b>Recursos</b>		
<b>Fondos</b>	<b>246,763.50</b>	<b>300,525.88</b>
Disponibilidades	13,611.70	263,191.15
Anticipos de fondos	233,151.80	37,334.73
<b>Inversiones financieras</b>	<b>32,280.07</b>	<b>63,197.84</b>
Deudores financieros	17,811.25	49,444.22
Inversiones intangibles	14,468.82	13,753.62
<b>Inversiones en existencias</b>	<b>1,072,988.41</b>	<b>1,027,113.52</b>
Existencias institucionales	1,072,988.41	1,027,113.52
<b>Inversiones en bienes de uso</b>	<b>285,727,529.33</b>	<b>292,805,751.42</b>
Bienes depreciables	188,930,603.99	196,008,826.08
Bienes no depreciables	96,796,925.34	96,796,925.34
<b>Inversiones en proyectos y programas</b>	<b>31,234.78</b>	<b>200,000.00</b>
Inversiones en proyectos y programas	31,234.78	200,000.00
<b>Total recursos</b>	<b>287,110,796.09</b>	<b>294,396,588.66</b>
<b>Obligaciones</b>		
<b>Deuda corriente</b>		
Depósitos de terceros	81,849,902.17	71,478,491.94
<b>Financiamiento de terceros</b>	<b>86,511,903.59</b>	<b>110,232,843.20</b>
Endeudamiento interno	9,217,288.73	9,217,288.73
Endeudamiento externo	76,575,737.39	100,269,221.83
Acreedores financieros	718,877.47	746,332.64
<b>Patrimonio estatal</b>		
Patrimonio	118,748,990.33	112,685,253.52
Patrimonio	112,685,253.52	112,712,701.15
Resultado del período	6,063,736.81	-27,447.63
<b>Total obligaciones y patrimonio estatal</b>	<b>287,110,796.09</b>	<b>294,396,588.66</b>



Raúl Antonio Funes Quinteros  
Gerente Financiero

Este estado financiero ha sido preparado para propósitos locales, en cumplimiento de disposiciones legales y las cifras arriba mostradas están conformes con los registros de la Compañía. Nuestra opinión sobre los estados financieros se presenta en un documento por separado.

Sandra Hernández de Medrano  
Contador Institucional



Grant Thornton Pérez Mejía, Navas, S.A.  
Registro No. 1513  
Auditores Externos  
Jaime Antonio Pérez Mejía  
Representante Legal



**COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)  
PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA**

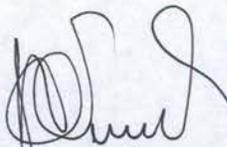
(Institución de Derecho Público)

**Estado de Rendimiento Económico**

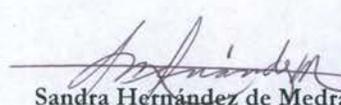
Por los años terminados al 31 de diciembre de 2013 y 2012

(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

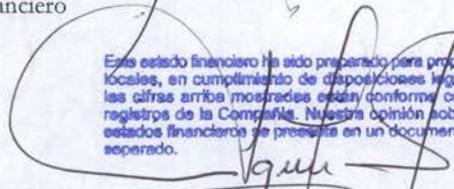
	2013	2012
<b>Ingresos de gestión</b>	<b>20,587,678.99</b>	<b>23,216,741.97</b>
Ingresos financieros y otros	101,797.24	12,528.12
Ingresos por transferencias corrientes recibidas	18,191.38	178,123.93
Ingresos por ventas de bienes y servicios	294,455.32	1,701,877.65
Ingresos por actualizaciones y ajustes	20,173,235.05	21,324,212.27
<b>Menos:</b>		
<b>Gastos de gestión</b>	<b>(14,523,942.18)</b>	<b>(23,244,189.60)</b>
Gastos en personal	(912,898.45)	(910,250.76)
Gastos en bienes de consumo y servicios	(1,539,630.97)	(1,563,556.54)
Gastos en bienes capitalizables	(11,930.18)	(18,096.49)
Gastos financieros y otros	(2,508,728.08)	(3,258,187.99)
Gastos en transferencias otorgadas	(17,006.96)	(126,081.01)
Costos de ventas y cargos calculados	(7,117,215.10)	(7,213,253.19)
Gastos de actualización y ajustes	(2,416,532.44)	(10,154,763.62)
<b>Resultado del período</b>	<b>6,063,736.81</b>	<b>(27,447.63)</b>

  
Raúl Antonio Funes Quinteros  
Gerente Financiero



  
Sandra Hernández de Medrano  
Contador Institucional



  
Este estado financiero ha sido preparado para propósitos locales, en cumplimiento de disposiciones legales y las cifras arriba mostradas están conforme con los registros de la Compañía. Nuestra opinión sobre los estados financieros se presenta en un documento por separado.

Grant Thornton Pérez Mejía, Navas, S.A. de C.V.

Registro No. 1513

Audidores Externos

Jaime Antonio Pérez Mejía

Representante Legal



FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR



GERENTE  
FERROCARRILES NACIONALES  
DE EL SALVADOR (FENADESAL)

Ing. Mauricio Castro

(De izq. a der.)

Ing. Raúl Reyes  
Arq. Evelyn Eguizabal

Ing. Mauricio Castro  
Lic. Geovany Polanco  
Ing. Julio Pineda

Objetivos

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

Lineamientos estratégicos

Impulsar el sistema ferroviario nacional, alineado

con la nueva visión estratégica de CEPA, integrado con el futuro sistema logístico multimodal, nacional y regional.

Principales logros

Durante est período FENADESAL ha realizado las acciones siguientes:

- Se finalizó el proyecto Levantamiento y resguardo de rieles, Fase I, ejecutado en coordinación con ONU Hábitat y el Ministerio de la Defensa Nacional, levantando más de 150,000 quintales, los que se mantienen en 4 centros de acopio: El Papalón (San

Miguel), El Puerto de la Unión Centroamericana, El Ronco (Metapán), y en el plantel de la estación ferroviaria de FENADESAL (San Salvador),

- Se realiza la comercialización de los rieles antes mencionados, mediante la Bolsa de Productos y Servicios de El Salvador (BOLPROS), para lograr el máximo de transparencia y la participación de compradores nacionales e internacionales,
- Se cuenta con el primer documento que describe los términos de referencia para el desarrollo ferroviario nacional: El Plan Maestro Ferroviario incluirá la factibilidad de las rutas que el estudio priorice,
- Se han identificado muestras de interés de participar en el proyecto ferroviario, de los Gobiernos de Alemania, Estados Unidos de América, Francia e Italia; así como también para el desarrollo del museo ferroviario,
- Se desafectaron 79 Km de derechos de vía férrea, mediante el Decreto Legislativo No. 505, de fecha 3 de octubre de 2013, beneficiando a las familias que habitan estos terrenos, en apoyo a los planes de legalización de tierras para familias en extrema pobreza,
- Se han entregado a la fecha más de 7,000 permisos a familias asentadas en los derechos de la vía férrea, para la instalación de servicios provisionales de agua potable y energía eléctrica,
- Se gestiona ante FONAVIPO, el traspaso del inmueble de la Estación Ferroviaria de FENADESAL San Salvador, que por un error registral se encuentra inscrito a favor de dicha institución desde el año 1999
- Se gestionó ante el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en conjunto con el Proyecto Mesoamérica, la realización del Diagnóstico del Desarrollo Ferroviario de Centro América,
- Se inscribió en el Registro de la Propiedad Raíz e Hipotecas, 68 kilómetros de los derechos de la vía férrea a favor de CEPA, adicionales a los 100 kilómetros que ya se encontraban inscritos, quedando pendiente 303 kilómetros por inscribir. Trabajo registral pendiente desde hace 39 años, y que es indispensable para la explotación comercial de los inmuebles de uso ferroviario

## Desempeño operativo

Actualmente, FENADESAL no ejecuta operaciones de transporte; por lo que principalmente se encuentra enfocada en el diseño del proyecto del nuevo sistema ferroviario nacional, concebido con una visión de país y colaborando en la solución de la realidad socio-habitacional, de las familias asentadas en los derechos de la vía férrea.

## Proyecciones junio 2014 - mayo 2015

1. Ejecutar el Proyecto de Levantamiento y Resguardo de rieles, Fase II, que contempla depositar en centros de acopio, aproximadamente 400,000 quintales de rieles que todavía se encuentran instalados en la red ferroviaria nacional.

2. Someter a Junta Directiva de CEPA, las alternativas para financiar el Plan Maestro del Sistema Ferroviario de El Salvador: con fondos propios, o por medio de ayuda técnica financiera no reembolsable.

3. Gestionar a nivel internacional, asistencia técnica para la realización del Proyecto Museo Ferroviario y Museo Cartográfico Nacional, este último en convenio con el Centro Nacional de Registros (CNR). Ambos proyectos en la Estación Ferroviaria de San Salvador, que se mantiene como estación multimodal para el transporte de pasajeros (sistema ferroviario y SITRAMSS).

4. Elaborar los términos de referencia para la formulación del anteproyecto de Marco Normativo para el sistema ferroviario nacional.

5. Proponer a Junta Directiva de CEPA, la conformación de un comité de supervisión del desarrollo del Plan Maestro Ferroviario, que aporte con interpretación y análisis de los diversos formatos de APP o Concesiones, para acompañar en el desarrollo normativo del sistema ferroviario.

6. Finalizar el proceso de inscripción de inmuebles de uso ferroviario a favor de CEPA; y mientras este proceso dure, gestionar ante el Ministerio de Hacienda la donación de los rieles que se encuentran instalados en los terrenos en proceso de registro.

7. Contar con un nuevo Manual Comercial de FENADESAL, que permita la explotación comercial de los activos ferroviarios a precios de mercado, los cuales pueden generar ingresos con o sin operación ferroviaria, logrando la auto sostenibilidad financiera de la empresa.

**FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR**

(Institución de Derecho Público)

**Estado de Situación Financiera**

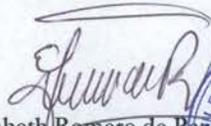
Al 31 de diciembre de 2013 y 2012

(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

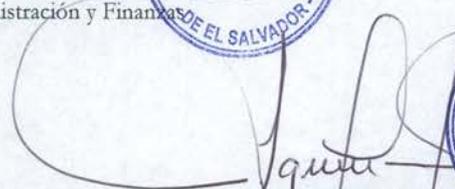
	2013	2012
<b>Recursos</b>		
<b>Fondos</b>	157,425	190,426
Disponibilidades	136,613	171,452
Anticipos de fondos	20,812	18,974
<b>Inversiones financieras</b>	823,778	861,574
Inversiones temporales	685,000	685,000
Deudores financieros	138,778	176,574
<b>Inversiones en existencias</b>	538,703	526,028
Existencias institucionales	538,703	526,028
<b>Inversiones en bienes de uso</b>	1,367,730	1,972,213
Bienes depreciables	701,629	1,239,587
Bienes no depreciables	666,101	732,626
<b>Total recursos</b>	2,887,637	3,550,242
<b>Obligaciones</b>		
<b>Deuda corriente</b>		
Depósitos de terceros	48,870	50,337
<b>Financiamiento de terceros</b>	57,318	66,406
Acreeedores financieros	57,318	66,406
<b>Patrimonio estatal</b>	2,781,449	3,433,499
Patrimonio	5,408,787	4,970,425
Donaciones y legados corporales		504,886
Déficit acumulado	(2,041,813)	(1,738,112)
Déficit del periodo	(585,525)	(303,700)
<b>Total obligaciones y patrimonio estatal</b>	2,887,637	3,550,242

  
**Raúl Ernesto Reyes Cruz**  
 Jefe Dpto. de Administración y Finanzas



  
**Elizabeth Romero de Paz**  
 Contador FENADESA



  
**Grant Thornton Pérez Mejía, Navas, S.A. de C.V.**  
 Registro No. 1513  
 Auditores Externos  
**Jaime Antonio Pérez Mejía**  
 Representante Legal



**FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR**

(Institución de Derecho Público)

**Estado de Rendimiento Económico**

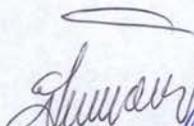
Por los años terminados al 31 de diciembre de 2013 y 2012

(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

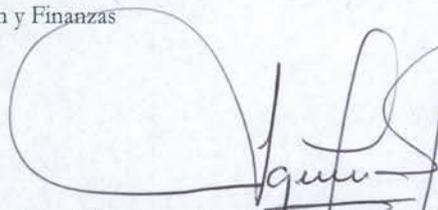
	2013	2012
<b>Ingresos de gestión</b>	<b>806,598</b>	<b>871,531</b>
Ingresos financieros y otros	387,099	355,484
Ingresos por transferencias corrientes recibidas	401,680	401,680
Ingresos por ventas de bienes y servicios	5,678	101,277
Ingresos por actualizaciones y ajustes	12,141	13,090
<b>Menos:</b>		
<b>Gastos de gestión</b>	<b>1,392,123</b>	<b>1,175,231</b>
Gastos en personal	524,979	641,672
Gastos en bienes de consumo y servicios	283,567	257,503
Gastos en bienes capitalizables	9,493	2,520
Gastos financieros y otros	16,400	14,076
Costos de ventas y cargos calculados	557,197	253,821
Gastos de actualización y ajustes	487	5,639
<b>Resultado del período</b>	<b>(585,525)</b>	<b>(303,700)</b>

  
**Raúl Ernesto Reyes Cruz**  
 Jefe Dpto. de Administración y Finanzas



  
**Elizabeth Romero de Paz**  
 Contador FENADES



  
**Grant Thornton Pérez Mejía, Navas, S.A. de C.V.**  
 Registro No. 1513  
 Auditores Externos  
**Jaime Antonio Pérez Mejía**  
 Representante Legal





# COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA

[www.cepa.gob.sv](http://www.cepa.gob.sv)



Boulevard de Los Héroes, Edificio Torre Roble  
Centro Comercial Metrocentro, San Salvador, El Salvador  
Centroamérica  
Tel: (503) 2249-1300