

Estudios Estratégicos



Competitividad para el Desarrollo 2011

Caminando hacia una infraestructura y servicios de transporte y logística de calidad mundial: agenda de propuestas

Introducción

La infraestructura de transporte es clave para aumentar la competitividad y el desarrollo económico y social. Una adecuada infraestructura reduce los costos y tiempos del transporte, y contribuye a mejorar su calidad; además, incide favorablemente en crear un ambiente atractivo para la inversión y el turismo. Por otro lado, tener una buena infraestructura contribuye a la reducción de la pobreza; no sólo a través de la generación de empleo, sino también porque posibilita que las comunidades más pobres tengan un mejor acceso a los mercados, puestos de trabajo, y servicios sociales.

Por el contrario, la burocracia y una infraestructura deficiente son elementos que elevan los costos de transporte y logística, y complican el proceso, poniendo fuertes restricciones a la competitividad de los productos en los mercados internacionales. Asimismo, hacen más difícil mejorar las condiciones de vida de las poblaciones en condiciones precarias que se encuentran aisladas.

Con la globalización, mejorar la infraestructura y los servicios de transporte y logística es un objetivo cada vez más importante en las agendas gubernamentales alrededor del mundo, tanto de países desarrollados como en vías de desarrollo, con la diferencia que los primeros han sido mucho

más efectivos para desarrollar eficientemente estas agendas, mientras que la mayoría de los segundos han presentado atrasos en concretizar las medidas. Una infraestructura y una logística de transporte eficiente no sólo son elementos indispensables para aprovechar el comercio mundial, sino que, además, no tenerla significa ser desplazados de los mercados internacionales por otras naciones que están mejorando estas áreas.

El aumento de la participación de los servicios, bienes percederos y bienes de alto valor agregado dentro del comercio internacional, así como la internacionalización de los procesos de producción, hacen que el tiempo, costo y calidad del transporte, las comunicaciones y la logística sea cada vez un factor más decisivo en el éxito de un país para penetrar mercados externos y atraer inversión extranjera.

I. Diagnóstico

En el caso específico de El Salvador, mejorar la infraestructura y los servicios de transporte es un tema que no debe demorarse, sobre todo porque el sector productivo ha señalado deficiencias en la misma que están afectando su

competitividad¹. En 2006, los empresarios señalaron que los costos de logística eran elevados, y que estos costos, junto con los del transporte marítimo, obstaculizaban la competitividad del sector productivo². Los resultados de una encuesta al sector exportador en años recientes, también señalaba que la falta de una infraestructura adecuada ocupaba el primer lugar dentro de los principales obstáculos que enfrenta el sector, sobre todo por la condición de los puertos.

Por otra parte, los estudios al respecto y las valoraciones hechas por usuarios y proveedores de servicios de logística, señalan que en El Salvador existe falta de coordinación entre las instituciones que están a cargo de estas áreas; y hay, en algunos casos, duplicidad o ambigüedad en las funciones que les corresponden a las distintas dependencias. En general, falta un ente de alto nivel, con el liderazgo suficiente, para lograr esta coordinación y para impulsar armónicamente una

¹ Para ahondar sobre la situación de la infraestructura y la logística en El Salvador referirse a: “Infraestructura: puertos y aeropuerto en El Salvador”, Estudios Estratégicos, Fusades, 2011; “Recursos e infraestructura para la competitividad”, Informe de desarrollo económico y social, Fusades, 2007; “El Salvador: Desarrollos Económicos Recientes en Infraestructura Informe Estratégico (REDI-SR)”, Banco Mundial, 2006.

² REDI-SR 2006.

mejora importante en infraestructura, transporte y logística. No existe una legislación acorde con el papel que desempeñan estas actividades en el presente, y, por el contrario, existen regulaciones que frenan su desarrollo y elevan los costos de estos servicios; un ejemplo, las dificultades que existen actualmente para consolidar carga. Finalmente, falta una cultura más generalizada sobre las actividades de logística.

Esta situación está reflejada en distintos indicadores internacionales, en los cuales El Salvador ha retrocedido en los últimos años con respecto a otros países, en cuanto al componente de infraestructura y logística.

El Salvador pasó de ocupar la posición 52 en 2005 a la 65 en 2011³ en infraestructura, dentro del Índice Global de Competitividad (IGC) del Foro Económico Mundial (FEM) (cuadro 1 y gráfica 1). Al analizar los factores que incidieron en este retroceso, se observa que el país desmejoró principalmente en la calidad de infraestructura en general (-22), en la de puertos (-37) y en la calidad de la aeroportuaria (-21). Simultáneamente, otros países de la región mejoraron

³ En 2005 el índice incluyó 117 países y en 2011 fueron incorporadas 142 naciones.

Cuadro 1
Centroamérica: Índice Global de Competitividad. Componente infraestructura

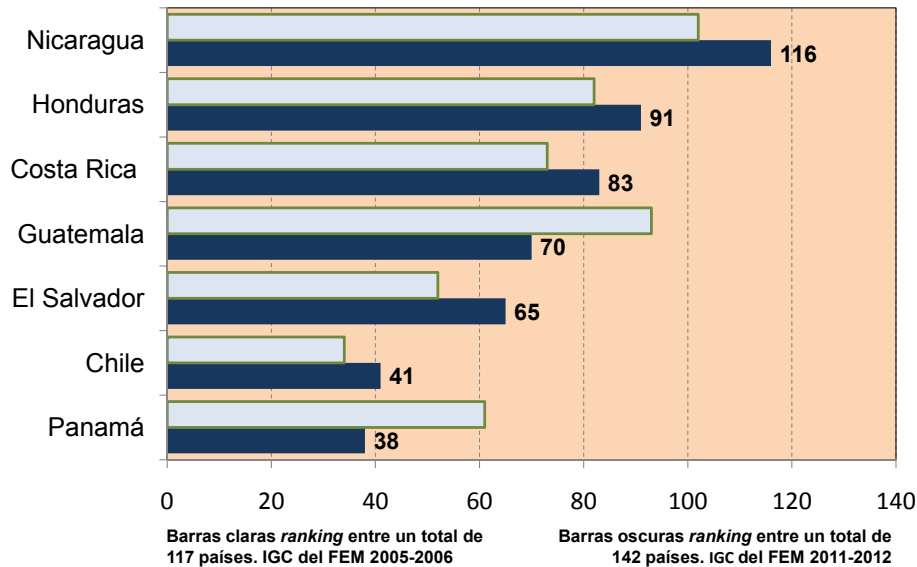
Indicador	Guatemala		El Salvador		Honduras		Nicaragua		Costa Rica		Panamá		Rep. Dominicana	
	2005-06	2011-12	2005-06	2011-12	2005-06	2011-12	2005-06	2011-12	2005-06	2011-12	2005-06	2011-12	2005-06	2011-12
Infraestructura	93	70	52	65	82	91	102	116	73	83	61	38	94	106
Calidad de la infraestructura en general	90	51	36	58	76	89	98	118	93	101	54	55	74	110
Calidad de las carreteras		72		41		86		91		124		60		70
Calidad de la infraestructura ferroviaria	106	118	96	111	112	116	116	103	108	100	66	45	114	72
Calidad de la infraestructura portuaria	91	61	52	89	51	38	98	129	100	137	38	5	66	58
Calidad de la infraestructura del transporte aéreo	82	46	23	44	88	73	73	82	56	68	69	15	49	53
Capacidad de asientos de los vuelos (*)		99		83		111		123		75		54		50
Calidad del suministro de electricidad	87	60	56	70	85	86	96	111	43	46	57	55	117	129
Líneas fijas de telefonía	81	90	75	77	91	98	98	109	42	37	70	80	72	93
Suscripciones de telefonía móvil		31		35		32		112		111		4		8

(*) El número de asientos disponibles en cada vuelo programado en una semana, se multiplica por los kilómetros que implica el vuelo; se calcula para dos semanas específicas del año y luego se obtiene el promedio semanal de estas dos semanas.

En el *Global Competitiveness Report de 2005-06* se incluyeron 117 países y en el de 2011-12 se analizaron 142 países

Fuente: *Global Competitiveness Report, World Economic Forum*

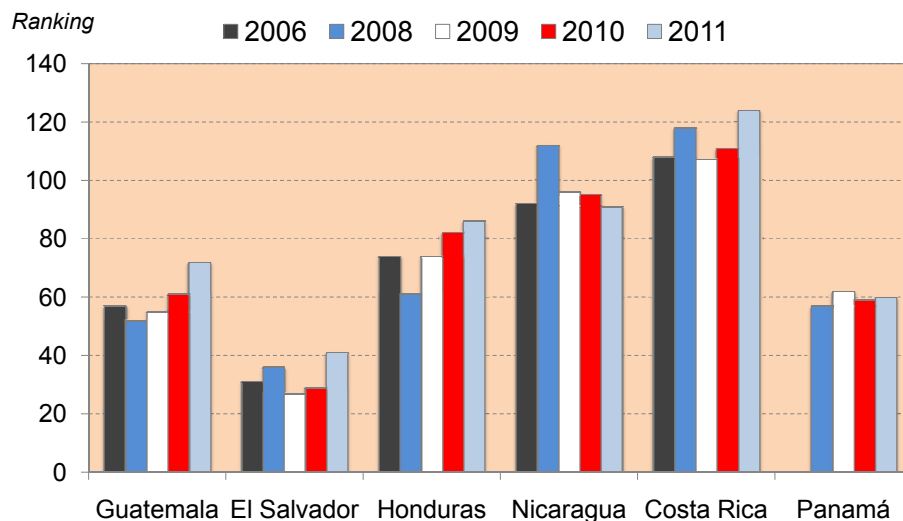
Gráfica 1
Índice Global de Competitividad: componente infraestructura



su posición en infraestructura portuaria y aeroportuaria en esos años. Por otra parte, aunque El Salvador continúa ubicándose, por un buen margen, en el primer lugar en cuanto a calidad de la infraestructura vial, de 2009 a 2011,

el país retrocedió 14 posiciones en el ranking de calidad de las carreteras, tendencia que también se observó en otros países vecinos (gráfica 2).

Gráfica 2
Calidad de las carreteras



Fuente: Global Competitiveness Index del WEF

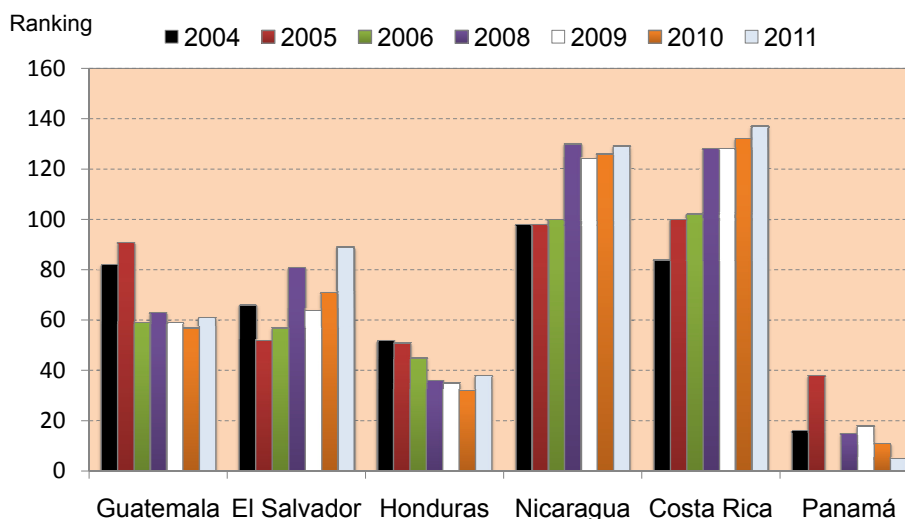
En la calidad de la infraestructura portuaria, al mismo tiempo que El Salvador ha venido retrocediendo (gráfica 3), se ha ampliado la brecha que tiene con Guatemala, Honduras y Panamá, países que están desarrollando un plan para mejorar sus puertos. El caso de Panamá sobresale, al ubicarse en la posición 5 en el componente de calidad de la infraestructura de puertos, dentro del Índice Global de Competitividad 2011-12; en lo que ha incidido la ampliación del Canal de Panamá y la infraestructura alrededor de este proyecto. Lo paradójico es que, actualmente, El Salvador tiene la ventaja de contar con el puerto más nuevo de América Latina; no obstante, a pesar de que su construcción terminó a finales de 2008, hasta el momento no se ha logrado concesionar el puerto.

En cuanto a aeropuertos, por muchos años, El Salvador ocupó el primer lugar en Centroamérica en el *ranking* de calidad de la infraestructura aeroportuaria (gráfica 4), sin embargo, a partir de 2010 fue desplazado por Panamá. Este último país está haciendo importantes inversiones en su infraestructura. Por otro lado, Guatemala también ha registrado un avance notorio -de acuerdo con el *ranking*- en su infraestructura aeroportuaria, encontrándose únicamente dos puestos por debajo de El Salvador en 2011; por lo que si el país no hace

las inversiones necesarias en el Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES), es muy probable que en los próximos años Guatemala también lo supere.

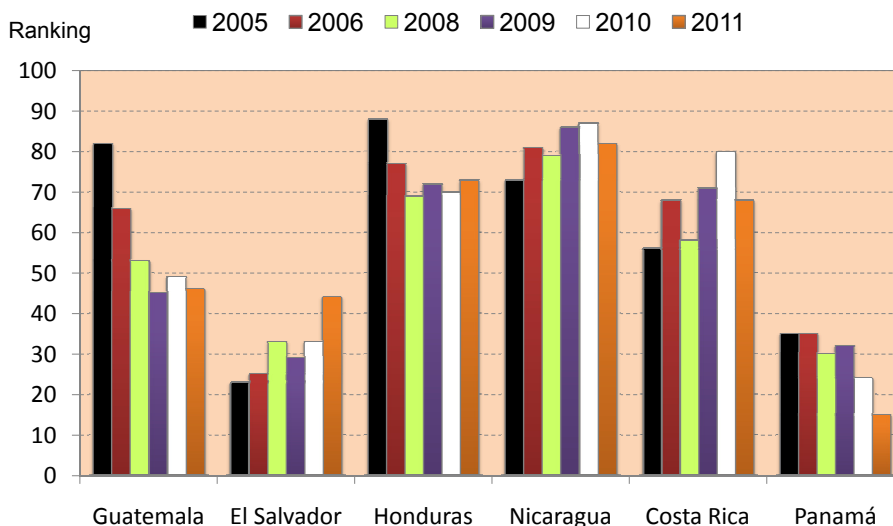
El retroceso en la calidad de la infraestructura del aeropuerto que presenta el país está relacionado con la falta de inversiones en equipo y en infraestructura. Desde mediados de la década pasada ya se registraban ciertos problemas de congestión en carga y pasajeros, sobre todo en las horas pico, donde se observaban problemas de saturación. No obstante, a la fecha no se han realizado las ampliaciones en infraestructura que se requiere para solventar estos problemas, que cada vez se manifiestan en mayor congestión en el flujo de pasajeros, junto con ineficacias e ineficiencias en el manejo y almacenamiento de la carga; esto, a pesar de que se tienen cuatro propuestas diferentes para la ampliación del aeropuerto (ver anexo A). La situación del puerto La Unión también ha impedido que se realicen las inversiones que requieren en el equipamiento y modernización de las operaciones del aeropuerto, ya que las utilidades generadas por el AIES se han desviado para cubrir los costos generados por el puerto.

Gráfica 3
Calidad de infraestructura portuaria



Fuente: Global Competitiveness Index del WEF

Gráfica 4
Calidad de infraestructura aeroportuaria



Fuente: Global Competitiveness Index del WEF

Además, el país se está quedando rezagado en el desempeño de las actividades de logística de apoyo al comercio. El Índice de Desempeño Logístico (IDL) del Banco Mundial, muestra que El Salvador pasó de ocupar la posición 66 en 2007 a la 93 en 2012, un retroceso significativo de 27 puntos

(cuadro 2). Se retrocedió en todas las variables consideradas en este índice, pero principalmente en los precios competitivos en envíos internacionales, en el monitoreo de envíos y en la infraestructura relacionada con el comercio.

Cuadro 2
Índice de Desempeño Logístico y sus componentes

	IDL		Eficiencia procesos aduaneros		Calidad infraestr. relacionada con el comercio y transp.		Precios competitivos de envíos internac.		Calidad y competencia de serv. logísticos		Habilidad para rastrear envíos		Tiempos de entrega	
	2007	2012	2007	2012	2007	2012	2007	2012	2007	2012	2007	2012	2007	2012
Alemania	3	4	4	6	3	1	4	11	3	4	5	7	8	2
Singapur	1	1	3	1	2	2	2	2	2	6	1	6	1	1
Hong Kong	8	2	7	3	8	7	7	1	9	5	8	5	7	4
Estados Unidos	14	9	19	13	7	4	20	17	13	10	10	3	19	8
Brasil	61	45	74	78	49	46	74	41	49	41	65	33	72	49
Chile	32	39	24	35	34	37	34	44	35	46	37	41	44	54
México	56	47	60	66	53	47	53	43	57	44	48	49	51	55
Panamá	54	61	48	74	48	51	58	79	61	63	49	57	49	56
Costa Rica	72	82	64	80	67	80	82	69	89	101	78	72	90	78
República Dom.	96	85	82	76	97	77	107	73	108	76	107	110	91	100
Honduras	80	105	65	91	79	111	93	86	91	109	91	126	93	108
El Salvador	66	93	75	114	68	95	61	108	78	95	61	92	73	89
Guatemala	75	74	87	68	104	81	73	75	79	71	90	73	64	77
Nicaragua	122		112		137	102	124		92		116		131	

Fuente: Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy 2007 y 2012, World Bank

II. Un sistema integral de infraestructura, transporte y logística con visión regional

Es evidente la importancia de mejorar la calidad de la infraestructura para elevarla a un nivel acorde con las exigencias de un mundo moderno y globalizado, pero no es suficiente. Es necesario, además, cambiar sustancialmente la forma de abordar el tema de la infraestructura y el transporte, y pasar a un enfoque de sistema logístico integral y regional.

La infraestructura de transporte ya no puede entenderse como un concepto reducido de obras físicas que permiten distintas alternativas para la movilización de personas y carga: carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarril. Por el contrario, deben considerarse procesos más amplios que involucran distintas actividades y participantes (gráfica 5).

En primer lugar, las distintas formas de movilización no son excluyentes, sino que, frecuentemente, se requiere del transporte multimodal⁴ para el desplazamiento de personas

⁴ El transporte intermodal se refiere a la articulación entre diferentes modos de transporte utilizando una única medida de carga (generalmente contenedores), para hacer más eficientes las operaciones de trasbordo de bienes. Dado que el transporte intermodal requiere de distintos tipos de

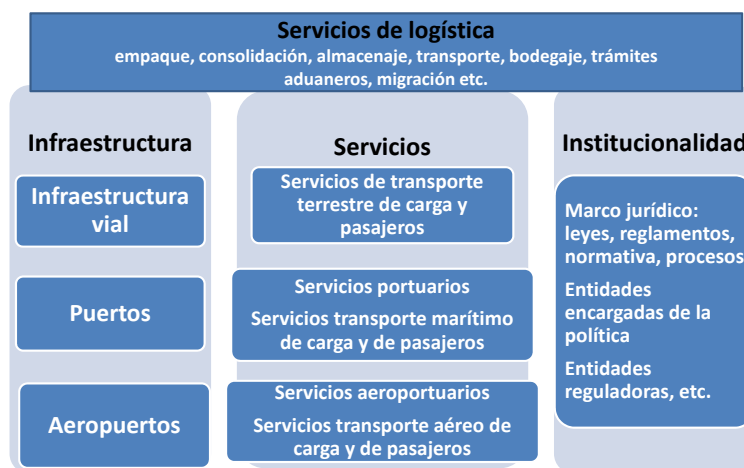
... y mercaderías. Por otra parte, además de las obras físicas se encuentran los servicios relacionados con el transporte: servicios aeroportuarios, servicios portuarios, transporte vial, transporte aéreo y transporte marítimo, junto con una cadena de acciones de logística involucradas en el traslado eficiente las personas y mercaderías de un punto de origen hasta su destino.

Este proceso logístico comprende, entre otros, procedimientos aduaneros y migratorios, consolidación de carga, bodegaje, sincronización de tiempos entre distintas formas de transporte en distintos puntos del recorrido, uso de tecnologías de información, etc. Se trata de hacer eficiente la cadena de movilización, y tener la infraestructura adecuada para que las mercancías puedan ser entregadas a tiempo, con costos competitivos y en condiciones óptimas.

Por otra parte, para abordar el tema de la infraestructura, transporte y logística, debe tenerse una visión regional para poder responder oportunamente a los desafíos de la globalización; de manera que los países centroamericanos puedan ampliar mercados y aprovechar economías de escala, y eviten estar confinados a intercambios domésticos reducidos.

vehículos para transportar la carga, éste también es un tipo de transporte multimodal, refiriéndose a los contratos que usan más de un modo de transporte.

Gráfica 5
Sistema integrado de infraestructura, servicios de transporte intermodal y logística



Fuente: elaboración propia.

Este nuevo enfoque de abordar en forma integral el tema del transporte, implica un cambio en la cultura y en la institucionalidad de apoyo, acorde con la mayor coordinación que debe existir, con la aparición de nuevos actores y nuevas formas de financiamiento, y con los avances en las tecnologías de información y de transporte.

Dentro de los países de la región, la visión integral y regional del transporte es especialmente importante para El Salvador; ya que además de la ser la economía más pequeña de Centroamérica, es la única nación que no tiene costa en el Atlántico.

Esta situación hace que sea natural que el país tenga en el mercado centroamericano como principal destino de los bienes no tradicionales exportados. Por otro lado, una parte no despreciable de su carga sale a través de puertos de otros países. De manera que actualmente, la eficiencia en el traslado de sus importaciones y exportaciones, depende mucho de las decisiones y relaciones con otros gobiernos, de la armonización de las regulaciones y procesos aduaneros, de la eficiencia de las aduanas y puertos, de la calidad y disponibilidad de una red vial regional y del transporte intermodal, entre otros.

III. Objetivos

Objetivo general:

Dado este panorama, la mesa de infraestructura, transporte y logística (ITL), dentro de la Agenda de Competitividad⁵, tiene como objetivo general contribuir para que exista en el país un sistema nacional y regional integrado de infraestructura, transporte intermodal y logística que sea competitivo; y que posibilite que el país se convierta en un centro de distribución regional.

⁵ Para más detalles sobre la Agenda de Competitividad que se está impulsando consultar www.competitividadelsalvador.org, y el documento “Agenda de competitividad 2012/2013: propuesta de acciones. Iniciativa para la competitividad: un esfuerzo de nación”, que se encuentra en el mismo sitio.

Objetivos específicos:

- Lograr el desarrollo y la institucionalidad de apoyo del sector logístico, de manera que se facilite el suministro y acceso a estos servicios, reduciendo costos y tiempos en el transporte y envío.
- Lograr que se cuente con una infraestructura vial moderna que cumpla con estándares internacionales, que conecte los principales centros de producción del país, y las terminales aéreas y portuarias; y que facilite el transporte de carga y pasajeros al interior del país y con las naciones vecinas.
- Lograr que el puerto La Unión se convierta en un puerto regional eficiente, que logre aumentar significativamente la consolidación de carga regional, y que permita tener costos de transporte marítimo competitivos.
- Lograr que el país cuente con uno de los mejores aeropuertos de la región y con servicios de transporte aéreo competitivos.

IV. Líneas de acción estratégicas de corto plazo

Mejorar significativamente y en forma sostenida la competitividad de los servicios de transporte, infraestructura y logística, requiere, como se ha mencionado antes, un enfoque integral y regional dentro de un proceso de esfuerzo continuo para que el país avance en este componente, no sólo internamente sino con respecto a otros países.

Lograr este objetivo bajo este enfoque implicará, además de otras acciones, hacer uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones que faciliten esta integración y coordinación entre los diferentes actores, los distintos medios de transporte y las acciones de logística.

Por otro lado, debe mencionarse que la inseguridad es uno de los problemas más importantes que están afectando

negativamente al sector transporte; sin embargo, las acciones para superar esta situación se encuentran fuera de los alcances de la mesa de infraestructura, transporte y logística, por lo que no han sido consideradas en este trabajo.

Para poder alcanzar los objetivos, se han identificado obstáculos y se han propuesto líneas de acción para superarlos. Siguiendo el enfoque integral y regional, las acciones prioritarias que se han identificado se agrupan ya sea dentro de una agenda transversal -que abarca medidas que atañen a los distintos componentes-, o dentro de una agenda vertical, en la que se presentan las medidas específicas para cada uno de los componentes, y que atañen a la institucionalidad, la infraestructura y los servicios de cada uno de ellos:

A) Agenda transversal

1. Un sistema de infraestructura, transporte y logística nacional integral.
2. Un sistema de infraestructura, transporte y logística con visión regional.
3. Nuevas formas de participación y financiamiento de infraestructura, transporte y logística.

B) Agenda vertical

1. Logística
2. Infraestructura vial y servicios de transporte terrestre
3. Puertos
4. Aeropuerto

A continuación se presentan las acciones que se impulsarán durante 2012-2013, y al final aparecen otras medidas que se impulsarán a mediano plazo.

Agenda transversal

A. Institucionalidad y financiamiento

1. Crear la institucionalidad necesaria para impulsar el desarrollo y la regulación coordinada de la infraestructura, transporte y logística

- **Acción 1.** Contribuir en la creación de una comisión nacional de infraestructura, transporte y logística con liderazgo al más alto nivel, que involucre a altos funcionarios y al sector privado. Esta comisión tendrá a su cargo desarrollar una política y una estrategia con visión de país; así como coordinar las instituciones del sector, y priorizar acciones para encaminar al país como centro logístico de categoría internacional.

2. Impulsar nuevas fuentes de financiamiento y formas de participación en infraestructura y fortalecer el papel de la Agencia de Promoción de Exportaciones e Inversiones de El Salvador (PROESA)

- **Acción 2.** Propiciar el apoyo de la sociedad civil y de los centros de pensamiento para lograr la aprobación de la ley de asocio público privado (APP). Al mismo tiempo, colaborar para que se estudien experiencias efectivas de formas de financiamiento de infraestructura en América Latina, como el peaje, la contribución por mejoras o la tasa de valorización; siempre con el objetivo de lograr nuevas formas de financiamiento y participación privada.

Es importante evaluar nuevas formas de financiamiento y de participación de la empresa privada. Este financiamiento es una opción para superar la falta de fondos públicos, que hace difícil que el gobierno pueda invertir en la infraestructura que necesita el país. Además, las nuevas modalidades de participación se convierten en otra opción para atraer inversión privada al sector de infraestructura.

Al mismo tiempo, la mesa colaborará para que se adopten medidas que fortalezcan a PROESA para que pueda desempeñar eficientemente su nuevo papel en la gestión de los APP. La nueva tarea requiere que se fortalezca financieramente y en recurso humano, y que la persona que la presida tenga el respaldo pertinente. Es conveniente que esta institución cuente con un consejo público-privado para que la toma de decisiones considere los intereses del Estado y la perspectiva del sector empresarial.

Para fortalecer PROESA también se impulsará que se transforme el decreto ejecutivo de creación de PROESA en decreto legislativo aprobado por la Asamblea Legislativa. De esta manera se tendrá mayor seguridad sobre la continuidad en el tiempo y las funciones de esta institución, que no dependerán del cambio de administración.

Agenda vertical

B. Desarrollo logístico

3. Creación de un instituto de logística

- **Acción 3.** Promover la creación de un ente que lidere en el ámbito nacional y regional la estrategia logística del país. Este instituto contribuirá a fomentar las mejores prácticas, identificar obstáculos y proponer soluciones; así como también a difundir los servicios de logística en el país y la región, y dar a conocer las distintas alternativas a las que pueden acudir los exportadores e importadores.

4. Ley de centros de operación logística

- **Acción 4.** Contribuir para que se prepare y emita una ley que incluya la figura del operador logístico.

La carencia de leyes que regulen y promuevan esta actividad ha dificultado el desarrollo del sector, lo que encarece y alarga los tiempos del transporte y envíos. Actualmente, el marco legal que regula las actividades está disperso y son leyes obsoletas. Se necesita de una ley moderna de centros de operación logística, a través de la cual pueda regularse e incentivarse el desarrollo del sector y atraer inversiones. Esta nueva ley deberá contemplar la figura del operador logístico y deberá incorporar normativa moderna que facilite la movilidad de carga.

La ley deberá regular, pero también facilitar la consolidación de carga, con el objetivo de apoyar la orientación regional del puerto La Unión. Además, con los controles debidos, se deberá permitir la consolidación de carga tanto de empresas operando en zonas francas, como de las que se encuentran fuera de estos recintos.

C. Infraestructura vial y transporte

5. Institucionalidad del transporte vial

- **Acción 5.** Buscar acuerdos para que se revise la Ley General de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para que el Viceministerio de Transporte (VMT) modernice el sector carreteras, redefiniendo competencias entre los diversos organismos.

La Ley General de Transporte asigna al VMT la responsabilidad sobre el transporte de pasajeros y de carga; sin embargo, lo complejo del tema de transporte de pasajeros en el área metropolitana de San Salvador (AMSS) absorbe gran parte de los esfuerzos del Viceministerio, impidiendo que éste tenga suficiente incidencia en la modernización del sector de carga por carretera. El nuevo marco legal debería autorizar delegar la autoridad sobre el transporte de pasajeros, lo que permitiría que, por una parte, el viceministerio pueda atender apropiadamente el desarrollo del sector de carga por carretera, y, por otra, que se busquen soluciones

sostenibles al grave problema del transporte colectivo de pasajeros.

Se necesita un marco legal con reglas claras, que ordene tanto el transporte de pasajeros como el de carga, velando porque una vez sea aprobada esta ley, sus disposiciones se cumplan. El marco legal deberá, además, facilitar y propiciar la comunicación y coordinación entre el Ministerio de Obras Públicas (MOP), quien tiene a su cargo el desarrollo de la infraestructura, y el VMT, encargado de regular los servicios de transporte.

6. Conectividad vial estratégica

- **Acción 6.** Propiciar que se realicen las acciones preparatorias para que puedan ejecutarse en el menor plazo los proyectos viales que mejoren el tráfico de carga y pasajeros entre los principales puertos, aeropuertos y centros de producción. Dentro de las obras prioritarias se puede mencionar, por ejemplo, la ampliación a cuatro carriles del trayecto de la carretera del Litoral, desde el desvío a Comalapa hasta Zacatecoluca, trayecto que presenta una considerable carga vehicular en el presente. Otro proyecto que demanda atención es la intersección de la Ruta Militar–Carretera Panamericana, donde se generan congestionamientos, por lo que se necesita realizar adecuaciones para facilitar el movimiento de tráileres con contenedores. .

La ubicación geográfica de El Salvador sin salida al océano Atlántico, implican el uso frecuente de puertos de Guatemala y Honduras para el comercio internacional, lo que, unido a la construcción del puerto de La Unión, asigna a la red vial una importancia estratégica para la competitividad del país.

La red vial nacional debe insertarse exitosamente en una red regional de carreteras y corredores logísticos. Al respecto, un buen punto partida es el marco que proporciona la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) del Proyecto Mesoamérica.

Las carreteras del Litoral y Panamericana forman parte de esta red; su rehabilitación y ampliación contribuirían a mejorar la competitividad; no obstante, esto requiere una cantidad considerable de recursos. Por lo tanto, se deben identificar aquellos tramos que son estratégicos para mejorar la competitividad.

D. Puertos

7. Institucionalidad de entes reguladores

- **Acción 7.** Confirmar el papel de la Autoridad Marítima Portuaria (AMP) como ente regulador de obra concesionada y encargado de establecer multas y tarifas; revisar y armonizar el marco legal de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), AMP y PROESA y armonizar esta legislación con la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública (LACAP); para evitar duplicidad de funciones y posibles conflictos.

Actualmente no existe plena aceptación de parte de CEPA sobre el papel de la AMP en la supervisión de la obra concesionada, lo que debe establecerse claramente. Por otra parte, es necesario modernizar la ley de CEPA.

Asimismo, deben armonizarse las multas, ya que también hay diferencias entre las que establece la LACAP y la Ley de la Autoridad Marítima Portuaria.

8. Concesión del puerto de La Unión

- **Acción 8.** Sumar esfuerzos para la exitosa concesión del puerto de La Unión.

La concesión del puerto permitirá que el gobierno obtenga ingresos o reduzca las pérdidas que representa tener el puerto sin operar.

De la concesión de puerto La Unión depende la priorización de obras de infraestructura y el

desarrollo de áreas extraportuarias, e incluso la factibilidad de un área económica especial alrededor del puerto.

Además, la concesión es un elemento importante para lograr convertir al país en un centro de distribución regional, más aún considerando que los países de la región están modernizando su infraestructura portuaria.

9. Operación del dragado

- **Acción 9.** Impulsar para que se haga la planificación del dragado, basada en análisis costo-beneficio, definiendo la capacidad de los buques que realmente atracarán en La Unión.

La función de realizar el dragado ha quedado como responsabilidad del gobierno, aun después de concesionar el puerto; ya que cuando finalizó la construcción del mismo no se tenía un estudio preciso sobre el costo que esto representaría anualmente.

La labor de dragado representará un gasto anual alto para el gobierno, por lo que debería de estar debidamente contemplado en los presupuestos anuales.

E. Aeropuerto

10. Plan básico de mantenimiento y plan estratégico de modernización

- **Acción 10.** Apoyar la gestión para que se realicen inversiones urgentes en equipos y modernización de infraestructura, ejemplo: puentes de abordaje, estacionamiento, servicios sanitarios, salas de espera, aire acondicionado, radar, recarpeteo, etc.

Al mismo tiempo, se debe promover que se elabore un plan de modernización del AIES que contemple cambios en procesos operativos, incorporando sistemas y nuevas tecnología. Por ejemplo, un cambio en los procesos operativos en el área de

counters, permitiría optimizar el uso de los mismos y aliviaría los problemas de congestión.

En los últimos años el AIES ha presentado crecientes problemas de congestión en el área de pasajeros, migración, aduanas y bodegas, sin que se hayan implementado medidas para resolver esa situación, lo que ha hecho que El Salvador haya retrocedido en infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con el Índice Global de Competitividad.

Por otra parte, los gastos de operación y el servicio de la deuda que se han generado desde que finalizó la construcción del puerto La Unión, han desviado recursos del aeropuerto hacia el puerto, frenando inversiones básicas que se necesitan en el AIES.

Las medidas anteriores serán impulsadas por la mesa de ITL a corto plazo; sin embargo, estas acciones están enmarcadas dentro de un esfuerzo más amplio para mejorar la competitividad de la infraestructura, transporte y logística en el país, que incluyen otras iniciativas prioritarias que también serán impulsadas en el futuro.

Así, dentro de las acciones de mediano plazo contempladas se encuentran:

A. Desarrollo logístico

Apoyar el diseño del observatorio logístico regional que está conformando el Proyecto Mesoamérica e impulsar una campaña de educación sobre actividades de logística, promoviendo vínculos entre empresa privada, sector académico y profesionales de logística.

B. Infraestructura vial y transporte

Incidir en la creación de una autoridad metropolitana de transporte público, con la participación del gobierno y del Concejo de Alcaldes del AMSS; velar porque los recursos recaudados por el Fondo de Conservación Vial (FOVIAL) se utilicen para el mantenimiento rutinario y

periódico de la red vial prioritaria, como fue concebido originalmente; e impulsar que se revise todo el marco legal relacionado con las calles y carreteras para delimitar claramente las competencias, incluyendo la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales, la Ley de FOVIAL y lo pertinente en el Código Municipal.

C. Puertos

Impulsar que se formule una estrategia y planes de desarrollo para la microrregión alrededor del puerto La

Unión y puerto Acajutla y colaborar para que Fomilenio II y la Iniciativa del Asocio para el Crecimiento consideren la interconexión del puerto y el desarrollo de las áreas extraportuarias.

D. Aeropuerto

Impulsar que se actualice el plan maestro de ampliación del aeropuerto, como paso previo para elegir la opción más factible; y propiciar para que se actualice el plan maestro para el desarrollo de áreas extraaerportuarias.

Anexo A

Distintas propuestas de ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador a marzo de 2012

Propuestas	Inversión	Terminales	Proyecciones	Calles de rodaje y pistas	Puentes	Otros
1. Propuesta ADPI 1/ (2007)	US\$700 millones. Total tres fases					
Inmediatamente	US\$39 millones	Expansión inmediata terminal aérea			Nueva rampa	
Primera fase	US\$275 millones	Nueva terminal pasajeros y nueva terminal carga	Capacidad para 4 millones de pasajeros	Ampliar pista en 250 mts y ampliación calles de rodaje	2 puentes para abordaje y desabordaje	Plataformas estacionamiento aviones
Segunda fase	US\$125 millones		Capacidad se eleva a 7 millones			Dos nuevos hangares para aeromantenimiento (galeras)
Tercera fase	US\$300 millones	Área proyecto total (no sólo terminal) 27 mil metros cuadrados en tres fases	Capacidad se eleva a 10 millones de pasajeros al año 2030	Segunda pista		Construcción aeródromo para aviones pequeños
2. Propuesta Nippon Koei (2008)	US\$150 millones. Área proyecto total 40 mil metros cuadrados. Una sola fase duración 42 meses	Edificio 30 mts más ancho; ampliación 40% terminal pasajeros; ampliación 30 mts área chequeo. Modificar patio carga para aviones más grandes	Capacidad se eleva a 4 millones pasajeros y 50,000 toneladas carga con proyecciones al 2018	Dos calles de rodaje y extender pista 500 mts. más para recibir Boeing 747	7 puentes de abordaje	
3. Propuesta canadiense SNC-Lavalin (2009)	Entre US\$150 millones y US\$175 millones Retoma fase 1 de ADPI con ciertos cambios		Capacidad se eleva a 4 millones de pasajeros			Propone crear APP entre 40 y 60 años; similar al modelo con que opera en Malta
4. Propuesta CEPA						
Primera fase	Entre US\$25 y US\$40	Ampliación terraza. Ampliaciones área de chequeo y migración			4 puentes de abordaje más	
Segunda fase		Podría implicar la construcción nueva terminal aérea	Capacidad se eleva a entre 3 y 4 millones de pasajeros en los próximos 5 años	Podría implicar una nueva pista		

1/ Aeropuertos de París-Ingeniería

Fuente: elaboración propia, con base en información de CEPA.