

un ahorro que excede la pérdida de ingresos que ello ha ocasionado, además de que se superó el riesgo de accidentes. Adicionalmente, cabe señalar que los resultados financieros de este distrito eran deficitarios.

**Distrito 3.** Este distrito no sufrió daños de significación y ha mantenido su operación de manera regular.

En cuanto al **subsector de infraestructura aeroportuaria** debe consignarse que el aeropuerto internacional de Comalapa sufrió diversos daños en el edificio terminal, en cielos falsos, panderetas, estanterías, etcétera. Adicionalmente, se produjeron algunos daños en las estructuras de pavimentos de las pistas, sólo en los cabezales, lo que no impidió el posterior uso de ellas, gracias a la gran longitud de las mismas. También hay daños en hangares, losas de desplazamiento y de estacionamiento, y en parte del equipamiento.



Por otra parte, es preciso señalar dos aspectos relacionados con la temática operativa, que se tratan en el acápite siguiente. Una de ellas se refiere a que en cuanto ocurrió el sismo se suspendieron las operaciones aéreas, por precaución, falta de electricidad, y a la espera de verificar el estado de instalaciones, equipos y pavimentos. El otro aspecto que conviene anticipar es que la ubicación actual de la torre para las comunicaciones de la navegación aérea regional presenta una situación de alta vulnerabilidad.

En cuanto al **subsector de operación aeronáutica** es preciso consignar algunos aspectos. Inmediatamente después de producido el fenómeno telúrico, como ya se señaló, la autoridad dispuso la suspensión inmediata de las operaciones aéreas, a la espera de conocer los daños que eventualmente hubiesen ocurrido en la infraestructura e instalaciones. Dicha suspensión duró 26 horas, desde el 13 de enero a las 11:30 hasta las 13:30 horas del día siguiente, aunque los vuelos se reanudaron de manera plena el día siguiente. En dicho lapso, los vuelos que ya venían destinados a San Salvador recurrieron a las alternativas aeronáuticas establecidas, que corresponden en este caso a los aeropuertos internacionales de Ciudad de Guatemala y de San Pedro Sula. Luego, los pasajeros fueron transportados, algunos por vía terrestre y otros en vuelos que se reanudaron al día siguiente.

Esto ocasionó diversos costos indirectos que se relacionan a continuación:

- La disminución de ingresos del aeropuerto, por tasas de embarque y por derechos aeronáuticos no percibidos el día del sismo;
- El costo del transporte por vía terrestre a San Salvador de algunos pasajeros, y el costo por permanencia transitoria en otros destinos;

- Las alteraciones en la programación de viajes aéreos de las líneas aéreas, que se traduce principalmente en costos por lucro cesante de las aeronaves retenidas en el aeropuerto de Comalapa; y
- Los costos de índole personal de quienes no pudieron embarcar y de aquellos que demoraron su arribo a San Salvador.

En el **subsector ayudas a la aeronavegación** han ocurrido algunas situaciones que imponen pérdidas del tipo indirecto. La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) posee en las proximidades del Volcán de San Salvador las antenas de ayuda a la aeronavegación para la región centroamericana en su conjunto, ubicadas en una torre que, a raíz de los deslizamientos en el cráter del volcán, quedó en una posición altamente vulnerable. Las autoridades de COCESNA dispusieron el inmediato traslado de la torre y las antenas a un lugar próximo y más seguro, aunque provisorio. Se encuentran en estudio varios sitios alternativos en los que se están realizando análisis de suelo con la intención de trasladar la torre y liberarla de su actual posición vulnerable.



La nueva instalación conllevará costos por la necesidad de construir muros de contención, para incrementar la seguridad del emplazamiento; cortar algunos pequeños cerros y remover las tierras, mejorar los suelos, impermeabilizar el sitio, hincar pilotes e instalar la torre, antenas y equipamientos. No parece necesario destacar los costos en que se traduciría la eventual indisponibilidad de dicho elemento fundamental de ayuda a la aeronavegación, puesto que obligaría a suspender todos los vuelos internacionales en la región centroamericana.

En el **subsector de telefonía** se produjeron también algunos inconvenientes de carácter temporal. Debido a la falta de energía, se interrumpió el servicio en algunas de las redes, lo que impidió la realización de muchas llamadas telefónicas. Por otra parte, debido al aumento desmedido de la demanda, se congestionó el sistema de telefonía celular. Estas situaciones se solucionaron en un plazo relativamente breve. Adicionalmente, ante la emergencia, algunas empresas privadas del sector temporalmente autorizaron el uso del teléfono sin costo.

Ello trajo consigo un lucro cesante limitado para las empresas del sector, al no haberse podido usar temporalmente los activos telefónicos existentes, y también al no cobrarse muchas conferencias telefónicas.

En resumen, el sector de transporte y telecomunicaciones acusó daños directos que fueron estimados en 71 millones de dólares, por afectación a la infraestructura del sector así como en el parque automotor. Además, se estiman pérdidas indirectas —producto de mayores costos de operación y de la necesidad de adoptar o construir medios alternos de comunicación, así como lucro cesante de las empresas del sector— por un monto estimado de 304 millones más. Ello supone que los daños totales del sector ascienden a 375 millones, de lo cual el 60% corresponde al sector privado (224 millones) y el 40% restante al sector público. Adicionalmente, ello

implicará un efecto negativo sobre el balance de pagos por un monto cercano a los 149 millones de dólares, que se deriva de mayores importaciones. (Véase el cuadro 15.)

Cuadro 15

DAÑOS Y PÉRDIDAS EN EL SECTOR DE TRANSPORTE  
Y TELECOMUNICACIONES

(Millones de dólares)

Componente	Daños			Sector		Efecto sobre balance pagos
	Total	Directo	Indirecto	Público	Privado	
<b>Total</b>	<b>375.3</b>	<b>71.3</b>	<b>304.0</b>	<b>151.1</b>	<b>224.2</b>	<b>148.7</b>
Infraestructura vial	<u>145.9</u>	<u>63.4</u>	<u>82.5</u>	<u>145.9</u>	-	55.2
Vías primarias	121.7	43.2	78.5			
Vías secundarias	20.0	20.0	...			
Vías urbanas	0.2	0.2	...			
Emergencia	4.0	-	4.0			
Transporte automotor	<u>220.3</u>	<u>0.3</u>	<u>220.0</u>	-	220.0	90.0
Mayores costos	220.0	-	220.0			
Parque automotriz	0.3	0.3	-			
Portuario y marítimo	...	-	..	-	...	..
Ferrovionario	2.5	2.3	0.2	0.2	-	0.9
Infraestructura aeroportuaria	5.3	5.3	-	5.3	-	2.0
Operación aeronáutica	0.6	-	0.6	-	0.6	0.3
Ayuda a la aeronavegación	0.2	-	0.2	-	0.2	...
Telefonía	0.5	-	0.5	-	0.5	0.1

Fuente: CEPAL sobre la base de cifras oficiales y privadas, y estimaciones propias.