



REACTIVACIÓN INTEGRAL DE FERROCARRILES DEL ECUADOR

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y
FERROVIARIO

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO

2022

1.- ANTECEDENTES.-

1.1.- Mediante Decreto Ejecutivo Nro. 313 de 6 de abril de 2010, se creó Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública – FEEP, como una persona jurídica de derecho público, con patrimonio propio, dotada de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa, operativa y de gestión.

1.2.- Mediante Decreto Ejecutivo 1057 de 19 de mayo de 2020, reformado por Decreto Ejecutivo 1288 de 13 de abril de 2021, el señor Presidente de la República del Ecuador decretó: *“Disponer la extinción de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública FEEP, para lo cual serán aplicables las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas.”*

1.3.- Desde el 27 de agosto de 2020, Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, inició su proceso de liquidación en cumplimiento a las disposiciones contenidas en el Decreto Ejecutivo No. 1057 de 19 de mayo de 2020, mismo que fue reformado mediante Decretos Ejecutivos: No. 1096 de 17 de julio de 2020, No. 1123 de 6 de agosto de 2020, Nro. 1243 de 23 de febrero de 2021; y, No. 1288 de 13 de abril de 2021. El mencionado Decreto Ejecutivo No. 1057 de 19 de mayo de 2020, inicialmente en su artículo 4 contemplaba un plazo para efectuarse el proceso de liquidación de 180 días, contados a partir de la fecha de designación del Liquidador.

1.4.- Mediante Decreto Ejecutivo Nro. 1243 de 23 de febrero de 2021, la Presidencia de la República decretó el plazo de 256 días para ejecutar el proceso de liquidación de FEEP; es decir ampliando el mismo hasta el 10 de mayo de 2021; y, por consiguiente, manteniendo el estado legal de Empresa en liquidación, lo cual le permitiría desarrollar actividades en base a las atribuciones que le corresponden al Liquidador establecidas en el artículo 59 de la Ley Orgánica e Empresas Públicas (en adelante LOEP).

1.5.- Mediante Decreto Ejecutivo Nro. 1288 de 13 abril de 2021, la Presidencia de la República en base al "Análisis de rectoría y competencias institucionales para la administración de la infraestructura ferroviaria nacional", presentado por el Ministerio de Turismo, ente rector a la fecha, mediante Oficio Nro. MT-MINTUR-2021-2072-OF de 18 de marzo de 2021, decretó designar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas como ente rector y responsable de recibir activos, pasivos y derechos litigiosos de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador FEEP en Liquidación.

1.6.- La Disposición Transitoria Única, agregada mediante Decreto Ejecutivo No. 1123 de 06 de agosto de 2020, y modificada mediante Decreto Ejecutivo No. 1288 de 13 de abril de 2021, determina: *“Dentro del proceso de extinción dispuesto en el presente Decreto, transfírase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la infraestructura ferroviaria nacional, que comprende: las vías férreas existentes al momento de la creación de FEEP EP y las que se hayan incorporado a ella, con sus dependencias y estructuras anexas de carácter patrimonial; así como los trenes, las locomotoras, vagones e intangibles como marcas registradas, derechos de propiedad intelectual, registros, patentes, etc, que mantiene actualmente Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública FEEP EP. Además, se transferirá el material rodante, equipos y maquinaria, herramientas, repuestos útiles, existencias y enseres, y demás activos que sirvan para el óptimo mantenimiento del sistema ferroviario. Le corresponderá al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la administración de la referida infraestructura ferroviaria, para lo cual tendrá a su cargo la planificación, dirección, administración,*

rehabilitación, operación, construcción y funcionamiento de esta, en consecuencia, podrá adoptar todas las medidas administrativas, técnicas y económicas necesarias para el efecto.”

1.7.- El 10 de mayo de 2021, feneció el plazo dispuesto para el proceso de liquidación (256 días).

A partir de esta fecha, de conformidad con el artículo 4 del Decreto Ejecutivo No. 1057 y lo resuelto por el Directorio mediante Resolución No. 001-DIR-20-05-2021 de 20 de mayo de 2021, se dispuso a esta Empresa a realizar las acciones de transferencia de activos, pasivos, infraestructura ferroviaria y derechos litigiosos.

1.8.- Mediante Decreto Ejecutivo No. 108 de 13 de julio de 2021, el Presidente de la República del Ecuador decretó ampliar hasta un año el plazo del proceso de liquidación de las empresas públicas que aún no hayan realizado la transferencia de sus activos, pasivos y derechos litigiosos mediante escritura pública, siendo el caso de la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador.

2.- DATOS DEL PROYECTO:

2.1.- NOMBRE: Repotenciación y rehabilitación del sistema ferroviario para transporte de turistas, transporte masivo de personas y carga en el Ecuador.

2.2.- OBJETIVO GENERAL:

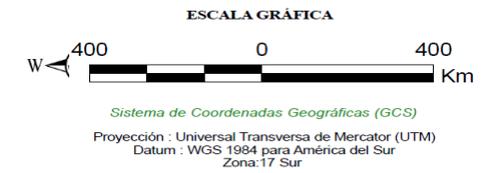
El objetivo del proyecto es la repotenciación y rehabilitación del sistema ferroviario para transporte de turistas, transporte masivo de personas y carga, a través de 965.6 km aproximadamente de línea férrea existente, aprovechando el derecho de vía y dependiendo de la demanda en cada tramo del sistema.

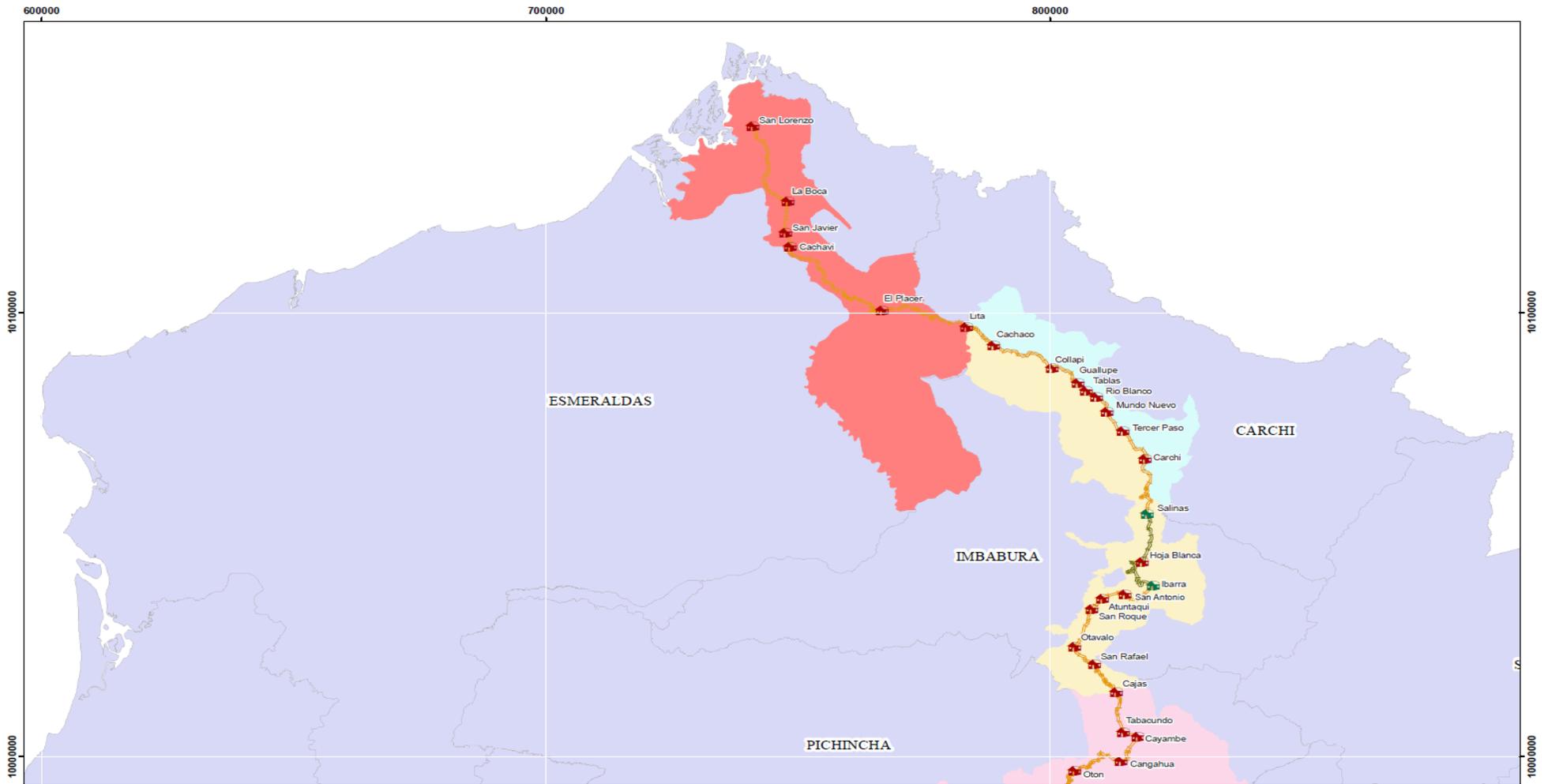
2.3.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

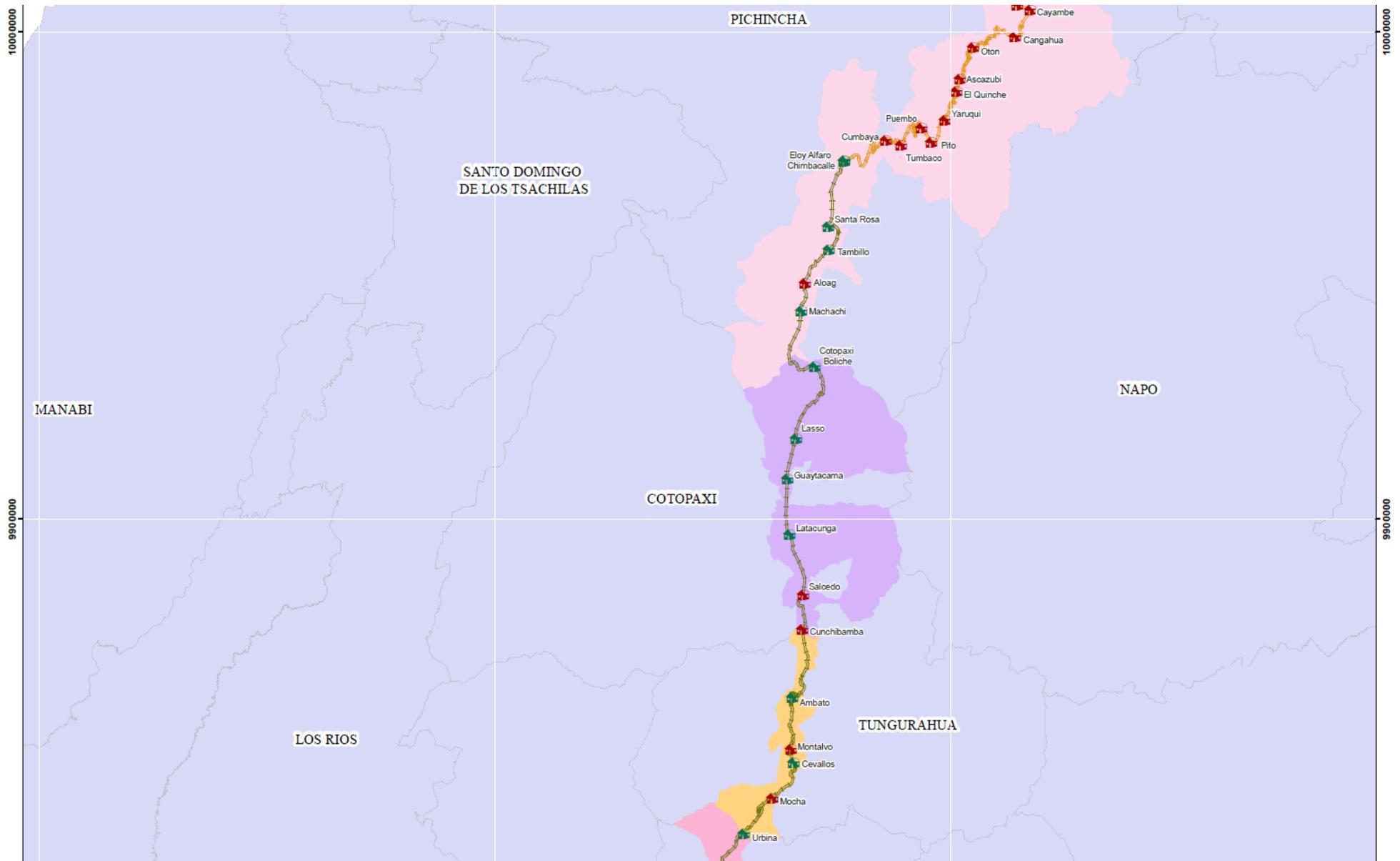
- Impulsar la producción agrícola de la sierra centro del país, transporte inter e intra provincial de pasajeros, así como el turismo a nivel nacional e internacional.
- Favorecer el cambio de matriz energética, abriendo la posibilidad de utilizar trenes con sistema de tracción eléctrica, que favorecen la descarbonización del sistema de transporte, alineando al país a los compromisos adquiridos internacionalmente hacia el cambio climático y movilidad sostenible.

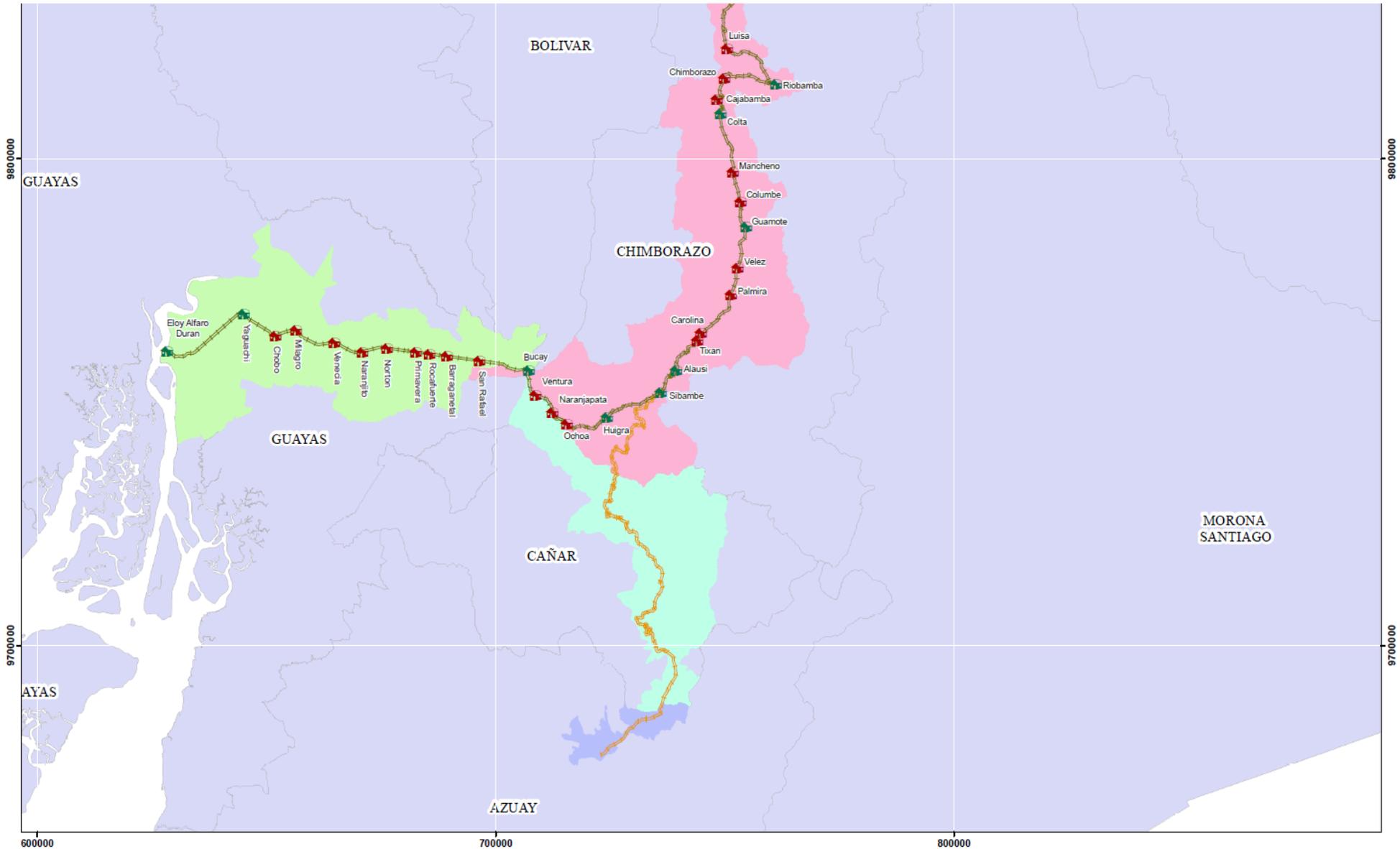
2.4.- UBICACIÓN DEL PROYECTO:

TRAMOS Y ESTACIONES DE FERROCARRILES DEL ECUADOR EMPRESA PÚBLICA



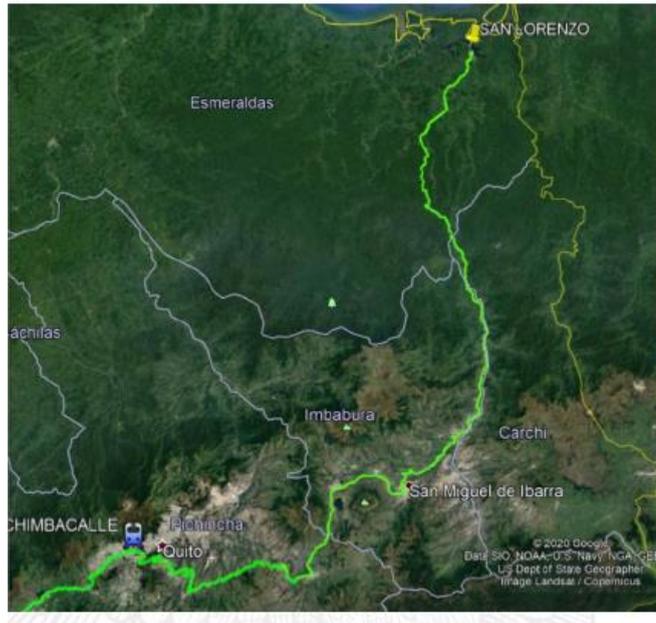






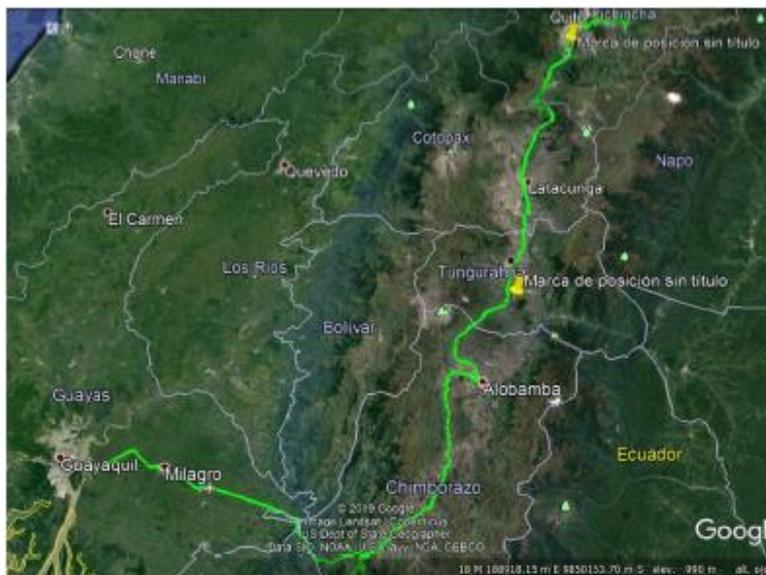
TRAMO OTAVALO – SAN LORENZO

Este tramo está ubicado en la parte Norte del país desde la Ciudad de Otavalo hasta la ciudad de San Lorenzo, abarca tres (3) provincias: Imbabura, Carchi y Esmeraldas y seis (6) cantones: Ibarra, Otavalo, Urcuquí, Antonio Ante, Mira, San Lorenzo.



TRAMO QUITO-DURÁN

Este tramo está ubicado en la parte Centro – Sur del país desde la desde la Ciudad de Quito hasta la ciudad de Durán, que abarca cinco (5) provincias: Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Guayas y 17 cantones: Quito, Mejía, Latacunga, Salcedo, Mocha, Cevallos, Ambato, Colta, Riobamba, Guano, Eloy Alfaro (Durán), Milagro, Naranjito, Gral. Antonio Elizalde.



3.- SITUACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL

3.1.- TRAMOS – VÍA FÉRREA

Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública (FEEP), fue creada con el patrimonio de la Empresa Ferrocarriles Ecuatorianos (EFE) misma que se extinguió con la creación de FEEP, iniciando con un valor de activos de 378 millones de dólares, de los cuales el 83% (315 millones) corresponden a bienes de larga duración – edificios, terrenos y tendido ferroviario.

En esta valoración contable de activos se incluye el resultado de la consultoría realizada por INEXTEC Cía. Ltda., quienes entregaron un valor de 279 millones por tendido de vía férrea al año 2006.

Para el año 2012, FEEP cierra con activos por US\$ 617.786.842,50, de los cuales el 56% corresponde a bienes muebles e inmuebles y se registra un valor de US\$ 202.489.455,23 como Proyecto de Inversión por Rehabilitación de Ferrocarriles.

En el año 2013, se realiza un ajuste contable en el que se disminuye el patrimonio de FEEP por un valor de US\$ 279.865.955,45, bajo el concepto de “se activó el tendido ferroviario de la Empresa mediante asiento de diario de diciembre 31 de 2006, sin que se haya encontrado documentación suficiente, competente ni pertinente de sustento.”, con este ajuste el patrimonio de FEEP desciende a USD\$ 381,647,760.19.

En el año 2016, se realiza un ajuste donde se reclasifica la vía férrea de la cuenta “Tendido Ferroviario” a la cuenta de “Edificios Locales y Residencias”, por un valor de USD\$ 270,565,824.51.

Desde el año 2016, no se registran procesos de rehabilitación o ampliación del tendido ferroviario; el valor actual considera la depreciación aplicada como política contable de 1% anual considerando una vida útil de 100 años.

El valor actual del tendido de vía férrea según los Estados Financieros 14 registros contables es de **USD \$ 263, 828,261.47**

En el cuadro a continuación se muestra la condición de la Red Vial Ferroviaria al 31 de agosto del 2021, dividido por filiales que existían en la empresa pública y se indica la operatividad del estado actual de los tramos que entraron en proceso de rehabilitación o reparación por parte de FEEP en su momento.

FILIAL	TRAMO	ESTADO ACTUAL	MOTIVO DEL ESTADO ACTUAL	KILÓMETROS TRAMO
LITORAL	DURÁN – YAGUACHI	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza.	21.20
			- Robo de elementos ferroviarios.	
	YAGUACHI-NARANJITO	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza.	29.30
- Robo de elementos ferroviarios.				
NARANJITO-SAN	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza.	9.40	

	ANTONIO		- Robo de elementos ferroviarios.	
	SAN ANTONIO-BUCAY	NO OPERATIVO	- Durmientes de madera en mal estado (Ramar Trade)	27.50
SUR	BUCAY – HUIGRA	NO OPERATIVO	- Durmientes de Madera en mal estado (Ramar Trade).	28.70
			- Colapso de puente metálico de 6mts en el km 112+200	
	HUIGRA-SIBAMBE	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza.	14.60
			- Deslave en el sector de Chanchán.	
			- Colapso del puente metálico en el km 118+450 sector Huigra.	
	SIBAMBE-TAMBO	FUERA DE SERVICIO	- Este Tramo no fue Rehabilitado y se encuentra fuera de servicio aproximadamente desde el año 1993	69.20
	TAMBO-COYECTOR	NO OPERATIVO	- Falla geológica km 1.	2.90
	COYECTOR-CUENCA	FUERA DE SERVICIO	- Este Tramo no fue Rehabilitado y se encuentra fuera de servicio aproximadamente desde el año 1993	73.30
	SIBAMBE-ALAUŚÍ	OPERATIVO	OPERATIVO	11.80
	ALAUŚÍ-PALMIRA	NO OPERATIVO	- Durmientes de madera en mal estado (Ramar Trade).	23.50
- Colapso de Puente de Hormigón Sector Tixán.				
PALMIRA-RIOBAMBA	NO OPERATIVO	- Derrumbes sobre la plataforma ferroviaria.	64.50	
		- Robo de rieles en el sector de Minas de Palmira		
RIOBAMBA-URBINA	OPERATIVO	OPERATIVO	31.30	

CENTRO	URBINA-AMBATO	NO OPERATIVO	- Pérdida de la plataforma ferroviaria en el km 272+400 Sector Mochapata	43.08
			- Exceso de Maleza	
	AMBATO-LATACUNGA	OPERATIVO	OPERATIVO	44.02
	LATACUNGA – COTOPAXI	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza. - Durmientes de madera en mal estado (tramo no rehabilitado)	39.20
	COTOPAXI-MACHACHI	OPERATIVO	- Exceso de maleza y escombros sobre la vía férrea.	18.80
	MACHACHI-CONFITECA	NO OPERATIVO	- Robo de elementos ferroviarios (placas de asiento y tirafondos), vía suelta. - Exceso de maleza	32.10
	CONFITECA-CHIMBACALLE	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza y escombros sobre la vía férrea.	7.80
CHIMBACALLE-CAYAMBE	FUERA DE SERVICIO	- Este Tramo no fue Rehabilitado y se encuentra fuera de servicio aproximadamente desde el año 1993	110.00	
NORTE	CAYAMBE - OTAVALO	FUERA DE SERVICIO	- Este Tramo no fue Rehabilitado y se encuentra fuera de servicio aproximadamente desde la década de los 70	36.70
	OTAVALO-SAN ROQUE	NO OPERATIVO	- Colapso de Alcantarilla en el Sector de San Roque. Durmientes de madera en mal estado (Ramar Trade) - Exceso de Maleza.	9.90

	SAN ROQUE-ANDRADE MARÍN	NO OPERATIVO	- Durmientes de madera en mal estado (Ramar Trade)	3.50
			instalados únicamente en curvas.	
			- Exceso de Maleza.	
	ANDRADE MARÍN- IBARRA	OPERATIVO	OPERATIVO	13.00
IBARRA – SALINAS	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza.	30.10	
		- Contaminación de la plataforma ferroviaria con material de derrumbe.		
SALINAS-SAN LORENZO	FUERA DE SERVICIO	- Este Tramo no fue Rehabilitado y se encuentra fuera de servicio aproximadamente desde el año 2005	170.20	
TOTAL KILÓMETROS SISTEMA FERROVIARIO=				965.60
OPERATIVO AL 31 DE AGOSTO DE 2021=				118.92
NO OPERATIVO =				387.28
FUERA DE SERVICIO O ABANDONADO =				459.40

Sobre la base de los recorridos de inspección de vía realizados por la empresa en liquidación, se concluye que se tienen actualmente 118.92 kilómetros operativos y 387.28 kilómetros no operativos, principalmente debido a la época invernal, que ha ocasionado derrumbes, socavamiento de la plataforma principalmente en zonas donde la vía se desarrolla junto al río, exceso de maleza y robo de elementos de vía férrea como rieles y sujeciones. Es necesario aclarar que 106,10 kilómetros se encontraban no operativos antes de la declaración del estado de emergencia y corresponden principalmente al mal estado de los durmientes de madera.

Los tramos que se encuentran fuera de servicio son aquellos que en su momento no fueron tomados en cuenta dentro del Proyecto de Rehabilitación del Sistema Ferroviario de los años 2010 y 2013 o que desde hace mucho tiempo se encontraban abandonados y corresponden a 459,4 km.

Mientras que los 506, 2 km se encontraban rehabilitados, sin embargo, por el cierre de las operaciones de Ferrocarriles del Ecuador, de esos 118,92 km se encuentran operativos (entendiéndose como aquellos que requieren de mantenimiento primario) mientras que los 387,28 km no se encuentran operativos principalmente por mal estado de durmientes y de la vía férrea y requieren de una intervención mayor, conforme lo detallado en los siguientes cuadros:

3.1.1.- OBSERVACIONES POR FILIALES:

LITORAL

FILIAL	SUBTRAMO	OBSERVACIONES
LITORAL	DURAN-NARANJITO	Debido al exceso de maleza, escombros sobre la plataforma ferroviaria y robo de elementos ferroviarios en el Sector de Durán (500 metros de vía aproximadamente), este tramo actualmente se encuentra NO operativo, por lo que se requeriría para su operatividad de un mantenimiento correctivo que comprendería el desbroce, fumigación, limpieza de alcantarillas, reconformación de balasto en el tramo Durán-Yaguachi y reposición de elementos ferroviarios. Para el mantenimiento correctivo se requiere de alineación y nivelación mecanizada que incluya la restitución de balasto principalmente en el tramo Durán – Yaguachi.
	NARANJITO-SAN ANTONIO	Principalmente debido al exceso de maleza, este tramo se encuentra NO operativo, para su operatividad se requiere de mantenimiento rutinario para el desbroce de maleza y limpieza de escombros, así como la alineación y nivelación mecanizada que incluya la restitución de balasto en sitios puntuales. En este tramo no se han reportado robo de rieles.
	SAN ANTONIO – BUCAY	Aproximadamente 12.5 kilómetros de vía férrea se han visto afectados principalmente por el corte y robo de rieles, ocasionado principalmente por la pudrición de los durmientes de madera dejando sin sujeción a los rieles y susceptibles de robo. Este tramo requiere de una intervención mayor con personal y maquinaria que permita levantar toda la superestructura ferroviaria, debido a que los durmientes se encuentran en estado de pudrición y para su rehabilitación se necesitaría de una rehabilitación total. Por lo antes señalado, este tramo se encuentra NO operativo principalmente por la pudrición de la totalidad de los durmientes de madera y robo de elementos de vía férrea.
	BUCAY-HUIGRA	Derrumbe sobre la plataforma ferroviaria en el km 114+800, debido a las fuertes lluvias en el sector. Desbordamiento del río en el km 112+200, volcó el puente de vigas metálicas de 6 metros de largo km y roptura de rieles. Este tramo se encuentra NO operativo y para volver a operar se requiere de mantenimiento correctivo y la restitución de las obras civiles dañadas, así como de la sustitución total de los durmientes de madera en mal estado instalados en curvas principalmente.

SUR

FILIAL	SUBTRAMO	OBSERVACIONES
SUR	HUIGRA-SIBAMBE	El tramo NO se encuentra operativo, se requiere de maquinaria y personal para realizar la limpieza de escombros y recuperación de las estructuras de los tres puentes colapsados, asimismo es necesario contar con personal para realizar la inspección técnica completa del tramo Sibambe-Huigra con el fin de evaluar los daños reales ocasionados por el deslave.
	SIBAMBE-ALAUÍS	No se observa mayor presencia de maleza se requiere de limpieza y desalojo de derrumbes menores. Este tramo se encuentra operativo y requiere mantenimiento rutinario y correctivo para la alineación y nivelación, asimismo el recambio de vigas en puentes. No requiere todavía enrieldadura.

	ALAUÍS-PALMIRA	<p>Actualmente este tramo se encuentra fuera de servicio por el mal estado de los durmientes de madera instalados en curvas que se hallan en proceso de pudrición. Adicional se dio el colapso de un puente de 30 metros de luz, del cual cuenta con los estudios definitivos para ejecución de la obra.</p> <p>Como mantenimiento correctivo se requiere el recambio de la totalidad de durmientes de madera instalados en curvas en el proceso de rehabilitación y posterior alineación y nivelación mecanizada. Asimismo, la construcción del Puente nuevo en el Sector de Tixán.</p>
	PALMIRA-URBINA	<p>Este tramo se encuentra operativo, sin embargo, se requiere de mantenimiento rutinario para la limpieza de maleza y escombros, así como mantenimiento correctivo para el recambio de la totalidad de durmientes de madera instalados en curvas en el proceso de rehabilitación, construcción de muros de gaviones y posterior alineación y nivelación mecanizada, así como el recambio de vigas en puentes.</p>
	URBINA - AMBATO	<p>Presencia de maleza especialmente en toda la zona urbana de Ambato, Cevallos, Mocha y escombros sobre la plataforma ferroviaria; así como durmientes de madera de procedencia europea en mal estado, colocados en algunas curvas, alternados con durmientes de madera de procedencia americana en buen estado.</p> <p>En el sector Mochapata se ha producido el socavamiento o deslizamiento de la plataforma y su talud, aproximadamente 4.000 metros cúbicos de material, aparentemente causado por el desbordamiento de una de las líneas de captación y conducción del agua potable del GAD Municipal del Cantón Cevallos, que cruzan la línea férrea, lo que ocasionó que la vía férrea se encuentre suspendida y en peligro de que se volque hacia arrastrando un tramo más de vía férrea.</p>

CENTRO

FILIAL	SUBTRAMO	OBSERVACIONES
CENTRO	AMBATO - LATACUNGA	<p>Durmientes de madera de procedencia europea en mal estado, colocados en algunas curvas, alternados con durmientes de madera de procedencia americana en buen estado, por este motivo no es posible la circulación de unidades por este tramo.</p> <p>El tramo se encuentra operativo, sin embargo, se requiere de mantenimiento rutinario para la limpieza de maleza y escombros, así como mantenimiento correctivo para el recambio de la totalidad de durmientes de madera de procedencia europea.</p>
	LATACUNGA - BOLICHE	<p>Este tramo se encuentra fuera de servicio debido a que se tiene gran cantidad de durmientes que han cumplido su vida útil (rolizos viejos) lo que demandará una inversión para la adquisición de nuevos durmientes y la ejecución de trabajos complementarios de sujeción, alineación y nivelación de la vía férrea, ramado, reconfiguración de banquina. Asimismo, para una operación óptima se requeriría de trabajos de enrioladura en la totalidad del tramo con el fin de unificar el tipo de riel.</p>
	BOLICHE - MACHACHI	<p>Para la operatividad de este tramo se requiere de la fumigación, desalojo de material, desbroce de maleza, limpieza de alcantarillas y cunetas, así como el recambio puntual de durmientes de madera antiguos en mal estado y alineación y nivelación manual.</p>
	MACHACHI - CONFITECA	<p>Para la operatividad de este tramo se requiere de mantenimiento rutinario para la limpieza de maleza y escombros, limpieza de alcantarillas y cunetas, así como la sustitución de los durmientes de madera de origen europeo (RAMAR TRADE) instalados en el proceso de Consolidación. Se requiere de alineación y nivelación</p>

	mecanizada para mejorar el confort.
CONFITECA - QUITO(CHIMBACALLE)	Para la operatividad de este tramo se requiere de la fumigación, desalojo de material, desbroce de maleza, así como el recambio puntual de durmientes de madera en mal estado y alineación y nivelación manual.
CHIRIYACU (QUITO) – OTAVALO	Este tramo no se encuentra rehabilitado, únicamente existe la trocha que pertenece a Ferrocarriles del Ecuador, la plataforma ferroviaria se encuentra totalmente contaminada con material, en especial en la zona urbana a lo largo del trazado el derecho de vía se ha visto afectado por el crecimiento demográfico de las ciudades que han utilizado el trazado de la vía férrea como vía carrozable En algunos sectores se puede apreciar los rieles que se encuentran enterrados. Este tramo requiere una total Rehabilitación.

NORTE

FILIAL	SUBTRAMO	OBSERVACIONES
NORTE	OTAVALO-IBARRA	<ul style="list-style-type: none"> • Por el mal estado de los durmientes de madera las placas de asiento se encuentran flojas y susceptibles de robo • En la abscisa 146 + 720 (Salida Norte de Otavalo) se han realizado ingresos particulares no autorizados rompiendo los bordillos o muros de confinamiento de la vía férrea. • Abscisa 147 + 000 se encuentra llena de vegetación hasta la abscisa 148 + 000 • Abscisa 149 + 000 (Sector Peguche), se encuentran las placas de asiento flojas por el mal estado de los durmientes de madera, siendo susceptibles de robo. • En el sector de Peguche se ha contaminado el balasto por habitantes del sector para construir accesos vehiculares particulares. • Abscisa 150 + 000 (Sector Shucos), se ha derribado muro de confinamiento de la plataforma para ingreso de vehículos. • En el mismo sector los propietarios de los terrenos junto a la línea férrea, no han respetado el derecho de vía, cultivando hasta el filo de los durmientes. <p>Adicional la vía fue suspendida por el colapso de una alcantarilla y posterior socavamiento de la plataforma en el Sector de San Roque en abril del 2017</p>
	IBARRA-SALINAS	<ul style="list-style-type: none"> • Abscisa 178 + 000, la plataforma de la vía férrea llena de vegetación y los laterales. • Se requiere el mantenimiento de la estructura del Puente Ambi • Asimismo, es necesario el mantenimiento de la estructura del Puente Chorlavi. <p>De manera general en este tramo se requiere de mantenimiento mínimo para la conservación de la plataforma ferroviaria, actividades tales como: fumigación, desbroce de maleza, limpieza de alcantarillas, recorridos permanentes de vía, limpieza y reconfiguración de cunetas y limpieza de derrumbes.</p>
	SALINAS – SAN LORENZO	Este tramo no se encuentra rehabilitado, existe la trocha que pertenece a Ferrocarriles del Ecuador, sin embargo, en especial en la zona urbana a lo largo del trazado el derecho de vía se ha visto afectado por el crecimiento demográfico de las ciudades. Este tramo requiere una total Rehabilitación.

ANEXO (ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA FERROVIARIO 31 AGOSTO 2021)

3.2.- MATERIAL RODANTE NACIONAL

En el año 2012 se realizó una revalorización por 31 millones de dólares, en base a los informes técnicos que sirvieron para sustentar el valor por el cual se aseguraron las locomotoras; luego de la reparación que se realizó a las mismas; sin embargo, este valor no contempló el análisis de todas las locomotoras que mantenía la empresa a esa fecha.

En el año 2016, como ajuste contable, se reclasifica el equipo tractivo de FEEP por USD\$ 76,950,588.77 de la cuenta “Maquinaria y Equipo” hacia la cuenta “Vehículos” considerando una vida útil de 10 años.

Cuadro No.4. Costo Histórico Equipo Tractivo

NOMBRE DEL BIEN	COSTO HISTÓRICO	COSTO EN LIBROS
LOCOMOTORA ELECTRO DIESEL 2402 GEC ALSTNON	2.700.000,00	1.173.153,26
LOCOMOTORA A VAPOR BALDWIN	4.300.873,12	1.173.153,16
TOTAL TREN CRUCERO	2.600.000,00	2.100.893,08

En el año 2018, se realizó una consultoría para la revalorización de bienes muebles entre los cuales se incluyen las locomotoras; estableciéndose el valor razonable y los años de vida útil; aplicación contable que se realizó en el año 2021.

En el siguiente cuadro, se detallan las características principales del equipo tractivo y remolcado que posee FEEP en liquidación a nivel nacional hasta el corte del presente documento.

Tipo	Unidad	Dimensiones (milímetros)	Peso locomotora y tender con fluido (toneladas)	Presión Máxima de operación (psi)	Capacidad de arrastre (toneladas)	Peso locomotora y tender sin fluido (toneladas)	Fuera de Servicio	No Operativo	Operativo	TOTAL	Ilustración
UNIDADES TRACTIVAS	GEC Alstom	Altura: 3.752 mm Ancho: 2.800 mm Largo: 15.180 mm	N/A	2400	200	84	2	1	6	9	
	TD2000	Altura: 3.780 mm Ancho: 2.600 mm Largo: 15.708 mm	N/A	2000	150	62	0	1	2	3	
	VAPOR	Altura: 4.061 mm Ancho: 2.695 mm Largo: 16.050 mm	70 - 80- 102	150 - 160 - 200	565 A 1% 590 A 1% 95 A 3.57% 140 A 3.3%	47 - 60 - 71	0	2	5	7	
	Unidad	Dimensiones (milímetros)	Peso (toneladas)	Capacidad pasajeros			Fuera de Servicio	No Operativo	Operativo		Ilustración
	AUTOFERRO	Altura: 3.730 mm Ancho: 2.700 mm Largo: 13.400 mm	10 - 15	12 - 30			2	6	3	11	

		TOTAL						30		
Tipo	Unidad	Dimensiones (milímetros)	Peso (toneladas)	Capacidad pasajeros		Fuera de Servicio	No Operativo	Operativo	TOTAL	Ilustración
UNIDADES REIMOLCADAS	Coche de pasajeros climatizados	Altura: 3.350 mm Ancho: 2.540 mm Largo: 13.880 mm	19	30						
	Coche de pasajeros de madera	Altura: 3.560 mm Ancho: 2.610 mm Largo: 14.230 mm	12-15	28 - 36		11	7	15	33	
	Coche de pasajeros metálicos	Altura: 3.560 mm Ancho: 2.570 mm Largo: 14.100 mm	15 - 19	30 - 32						
	Convoy de Lujo	Altura: 3.573 mm Ancho: 2.548 mm Largo: 54.234 mm	32	34		0	0	22	22	
	Unidad	Dimensiones (milímetros)	Peso (toneladas)	Área útil m2	Carga Máxima toneladas	Fuera de Servicio	No Operativo	Operativo	TOTAL	Ilustración

Vagón	Altura: 3.650 mm Ancho: 2.500 mm Largo: 13.800 mm	21	30	30	3	3	0	6	
Gondola	Altura: 2.180 mm Ancho: 2.550 mm Largo: 11.170 mm	15	30.2		0	2	8	10	
Plataforma	Altura: 900 mm Ancho: 2.667 mm Largo: 13.800 mm	21	22		4	0	5	9	
Tanquero	Altura: 3.650 mm Ancho: 2.500 mm Largo: 13.800 mm	15	22		0	1	0	1	
TOTAL								81	

En el siguiente detalle se muestra la condición actual a nivel nacional de las Unidades Tractivas y Remolcadas:

NIVEL NACIONAL				
UNIDADES TRACTIVAS	FUERA DE SERVICIO	NO OPERATIVO	OPERATIVO	TOTAL
Locomotora GEC Alsthom 2400	2	2	5	9
Locomotora TD-2000	0	1	2	3
Locomotoras a vapor	0	2	5	7
Autoferros	2	4	5	11
			Total	30
UNIDADES REMOLCADAS	FUERA DE SERVICIO	NO OPERATIVO	OPERATIVO	TOTAL
Convoys de lujo	0	0	22	22
Coches	11	7	15	33
Góndolas o Tolvas	0	2	8	10
Plataformas	4	0	5	9
Tanquero	0	1	0	1
Vagón	3	1	2	6
			Total	81

Para garantizar la operatividad de las unidades y su vida útil se deben realizar programas de mantenimiento que incluyan encendido de unidades, revisión de sistemas eléctricos, mecánico, térmico, neumático y revisión de fluidos del equipo tractivo y remolcado. Para las locomotoras GEC Alsthom 2400, TD-2000 y autoferros se deben realizar encendidos semanales y para locomotoras a Vapor un encendido al mes.

ANEXO (INFORME AL 19 DE FEBRERO DE 2021)

3.3.- ESTADO DE LAS ESTACIONES:

Al igual que en los tramos de la vía férrea, las estaciones que son catalogadas como rehabilitadas (35) corresponden al proyecto de rehabilitación que se dio en los años 2010 y 2013, mientras que las que constan como no rehabilitadas (60) son aquellas que no fueron tomadas en cuenta.

CLAVE Y KILOMETRAJE DE LAS ESTACIONES DE FEEP					
GUAYAQUIL			QUITO		
ESTACION	KM	ESTADO	PRODUCTO	TREN / EXPEDICIÓN	
1	DURÁN	0,0	REHABILITADO	Plaza Artesanal, Museo del tren	TREN DE LA DULZURA
2	CASIGUANA	11,7	NO REHABILITADO	CAMPAMENTO	
3	YAGUACHI	21,2	REHABILITADO	Café del tren, Tienda del Tren	
4	CHOBO	29,6	NO REHABILITADO	Ya no existe Estación	
5	VALDEZ	33,6	REHABILITADO	Existe un Andén Nuevo	
6	MILAGRO	34,4	REHABILITADO	Café del tren, Tienda del Tren	
7	VENECIA	43,8	NO REHABILITADO	Ya no existe construcción	
8	NARANJITO	50,5	REHABILITADO	Café del tren, Plaza Artesanal, Centro Interpretativo	
9	SAN ANTONIO	59,9	NO REHABILITADO	Ninguno	
10	PRIMAVERA	62,3	NO REHABILITADO	Ninguno	
11	ROCAFUERTE	65,2	NO REHABILITADO	CAMPAMENTO	TREN DE LA DULZURA PLUS TREN DEL CACAO
12	BARRAGANETA	69,1	REHABILITADO	Ninguno	
13	PAQUITA	72,1	NO REHABILITADO	CAMPAMENTO YA NO EXISTE CONSTRUCCIÓN	
14	SAN RAFAEL	76,3	NO REHABILITADO	Ya no existe estación	
15	LOLITA	81,6	NO REHABILITADO	CAMPAMENTO YA NO EXISTE CONSTRUCCIÓN	
16	BUCA Y	87,4	REHABILITADO	Café del tren. Plaza Artesanal, Tienda del tren	
17	VENTURA	93,7	NO REHABILITADO	Ninguno	
18	CHILICAY	96,8	NO REHABILITADO	Ya no existe terreno por deslave	
19	NARANJAPATA	99,6	NO REHABILITADO	Ninguno	
20	OCHOA	104,7	NO REHABILITADO	Ninguno	
21	OLIMPO	107,0	NO REHABILITADO	CAMPAMENTO YA NO EXISTE CONSTRUCCIÓN	COSTA - SIERRA TREN CRUCERO
22	HUIGRA	116,1	REHABILITADO	Ninguno	
23	CHANCHAN	121,6	NO REHABILITADO	Ya no existe terreno por deslave	
24	SIBAMBE	130,7	REHABILITADO	Café del Tren, Plaza Artesanal, Centro Interpretativo, Tienda del Tren	
25	ALAUSI	142,5	REHABILITADO	Café del tren, Plaza Artesanal, Centro Interpretativo	

26	TIXAN	152,7	NO REHABILITADO	Ninguno					
27	CAROLINA	154,5	NO REHABILITADO	Ninguno					
28	PALMIRA	166,0	NO REHABILITADO	Ninguno					
29	VELEZ	171,8	NO REHABILITADO	Ninguno					
30	GUAMOTE	181,5	REHABILITADO	Centro Interpretativo					
31	COLUMBE	187,4	NO REHABILITADO	Ninguno					
32	MANCHENO	194,1	NO REHABILITADO	Ninguno					
33	COLTA	205,6	REHABILITADO	Café del tren, Tienda del Tren					
34	CAJABAMBA	211,8	NO REHABILITADO	Ninguno					
35	LICAN	225,1	NO REHABILITADO	Campamento					
36	RIOBAMBA-Est.	230,5	REHABILITADO	Café del tren, Plaza Artesanal, Tienda del tren, Museo del tren					
37	Talleres Riobamba	230,5	NO REHABILITADO			TREN DEL HIELO I			
38	LUISA	244,0	NO REHABILITADO	Ninguno					
39	SIBERIA	252,4	NO REHABILITADO	Ninguno					
40	URBINA	261,8	REHABILITADO	Café del tren, Plaza Artesanal, Tienda del tren, Centro Interpretativo					
41	MOCHA	275,6	REHABILITADO	Estación Nueva en Campamento					TREN DEL HIELO II
42	CEVALLOS	287,3	REHABILITADO	Café del tren, Centro Interpretativo					
43	MONTALVO	291,6	NO REHABILITADO	Ninguno					
44	AMBATO	304,9	REHABILITADO	Plaza Artesanal					
45	PUERTO ARTURO	315,2	NO REHABILITADO	Campamento					
46	CUNCHIBAMBA	325,1	NO REHABILITADO	Campamento					
47	SALCEDO	335,6	NO REHABILITADO	Ninguno					
48	LATACUNGA	348,9	REHABILITADO	Plaza Artesanal					
49	GUAYTACAMA	360,6	REHABILITADO	Ninguno					
50	LASSO	369,0	REHABILITADO	Ninguno					
51	COTOPAXI	388,1	REHABILITADO	Café del tren, Plaza Artesanal, Tienda del tren, Museo del tren					
52	MACHACHI	406,9	REHABILITADO	Café del tren, Tienda del tren					
53	ALOAG	413,2	NO REHABILITADO	Campamento					
54	TAMBILLO	423,0	REHABILITADO	Café del tren, Plaza Artesanal					
55	SANTA ROSA	432,9	REHABILITADO	Ninguno					
56	QUITO-ESTACION	446,8	REHABILITADO	Café del tren, Plaza Artesanal, Tienda del tren, Museo del tren					
QUITO					SAN LORENZO				
ESTACION	KM	ESTADO	PRODUCTO		TREN / EXPEDICIÓN				
1	QUITO-	0,0	REHABILITADO	Ninguno	REHABILITADO				

GERENCIA									
2	CUMBAYA	21,4	NO REHABILITADO	Esta en Comodato					
3	TUMBACO	27,2	NO REHABILITADO	Ninguno					
4	PUEMBO	42,1	NO REHABILITADO	Ninguno					
5	PIFO	45,8	NO REHABILITADO	Ninguno					
6	YARUQUI	54,2	NO REHABILITADO	Ninguno					
7	CHECA	60,4	NO REHABILITADO	Ninguno					
8	EL QUINCHE	66,3	NO REHABILITADO	Ninguno					
9	ASCAZUBI	70,8	NO REHABILITADO	Ninguno					
10	OTON	86,7	NO REHABILITADO	Ninguno					
11	CANGAHUA	101,2	NO REHABILITADO	Ninguno					
12	CAYAMBE	110,0	NO REHABILITADO	Ninguno					
13	TABACUNDO	113,5	NO REHABILITADO	Ninguno					
14	TUPIGACHI	117,2	NO REHABILITADO	Ninguno					
15	CAJAS	124,5	NO REHABILITADO	Ninguno					
16	SAN RAFAEL	137,5	NO REHABILITADO	Ninguno					
17	OTAVALO	146,7	REHABILITADO	Café del tren					
18	ILUMAN	152,9	NO REHABILITADO	Ninguno					
19	SAN ROQUE	156,6	REHABILITADO	Café del tren, Plaza Artesanal, Tienda del tren, Centro Interpretativo					
20	ATUNTAQUI	160,1	REHABILITADO	Café del tren, Tienda del tren					
21	NATABUELA	162,5	NO REHABILITADO	Ninguno					
22	SAN ANTONIO	165,6	REHABILITADO	Café del tren					
23	IBARRA	173,1	REHABILITADO	Café del tren, Plaza Artesanal, Tienda del tren, Museo del tren					
24	HOJA BLANCA	189,7	REHABILITADO	Café del tren, Centro Interpretativo de Yachay					
25	SALINAS	203,2	REHABILITADO	Café del tren, Plaza Artesanal					
26	PRIMER PASO	217,0	NO REHABILITADO	Ninguno					
27	CARCHI	222,1	NO REHABILITADO	Ninguno					
28	TERCER PASO	231,2	NO REHABILITADO	Ninguno					
29	MUNDO NUEVO	237,1	NO REHABILITADO	Ninguno					
30	TABLAS	242,2	NO REHABILITADO	Ninguno					
31	GUALLUPE	244,8	NO REHABILITADO	Ninguno					
32	RIO BLANCO	247,4	NO REHABILITADO	Ninguno					
33	COLLAPI	255,1	NO REHABILITADO	Ninguno					
33	ROCAFUERTE	258,2	NO	Ninguno					

4			REHABILITADO					
3	PARAMBAS	262,2	NO REHABILITADO	Ninguno				
3	PAJON	264,2	NO REHABILITADO	Ninguno				
3	ARENAL	268,0	NO REHABILITADO	Ninguno				
3	CACHACO	271,6	NO REHABILITADO	Ninguno				
3	LITA	280,8	NO REHABILITADO	Ninguno				
4	ALTO TAMBO	295,0	NO REHABILITADO	Ninguno				
4	EL PLACER	304,0	NO REHABILITADO	Ninguno				
4	SAN JOSE	323,0	NO REHABILITADO	Ninguno				
4	CACHAVI	338,6	NO REHABILITADO	Ninguno				
4	SAN JAVIER	342,0	NO REHABILITADO	Ninguno				
4	LA BOCA	348,7	NO REHABILITADO	Ninguno				
4	SAN LORENZO	373,4	NO REHABILITADO	Ninguno				
SIBAMBE CUENCA								
ESTACION	KM	ESTADO	PRODUCTO	TREN / EXPEDICIÓN				
1	SIBAMBE	0,0	REHABILITADO	Café del Tren, Plaza Artesanal, Centro Interpretativo, Tienda del Tren				
2	CHUNCHI	11,7	NO REHABILITADO	Ninguno				
3	CAPSOL	17,2	NO REHABILITADO	Ninguno				
4	COMPUD	25,1	NO REHABILITADO	Ninguno				
5	SANTA ROSA	30,1	NO REHABILITADO	Ninguno				
6	G. CARRASCO	35,6	NO REHABILITADO	Ninguno				
7	TIPOCOCHA	46,3	NO REHABILITADO	Ninguno				
8	TAMBO	69,2	REHABILITADO	Café del tren				
9	VENTANAS	90,0	NO REHABILITADO	Ninguno				
10	PAPALOMA	99,2	NO REHABILITADO	Ninguno				
11	BIBLIAN	110,2	NO REHABILITADO	Ninguno				
12	AZOGUES	116,0	NO REHABILITADO	Ninguno				
13	EL DESCANSO	128,9	NO REHABILITADO	Ninguno				
14	CUENCA-OFICINAS	145,4	NO REHABILITADO	Ninguno				



3.3.2.- El MTOP debe encontrar soluciones inmediatas a los problemas principales que tendría al asumir la Infraestructura Ferroviaria Nacional, siendo una de las principales el dotar de seguridad a las estaciones y talleres donde se encuentran también el equipo tractivo y remolcado entre otros bienes muebles de importancia.

Como plan contingente hasta que el proceso de concesión entre en marcha es determinar la viabilidad de la **operación** de los tramos habilitados que se encuentran en buenas condiciones con el Apoyo económico – logístico – recursos humanos por parte de los GAD y de la sociedad civil. (Las rutas operativas son: Alausí – Sibambe; Latacunga – Ambato, Ibarra – Atuntaqui; existen otras rutas como Quito – Boliche; Ibarra -Salinas; Riobamba – Urbina)

Para lo cual se está coordinando con el Ministerio de Turismo, el plan piloto que deberá entregar para determinar su viabilidad técnica conjuntamente con el análisis y pronunciamiento de Ferrocarriles del Ecuador.

Una de las estrategias para custodiar la Infraestructura Ferroviaria Nacional hasta que esta Cartera de Estado obtenga recursos para mantener y dar seguridad son las siguientes:

- Se pretende realizar convenios interinstitucionales, comodatos o el instrumento legal que corresponda con los GAD que pueden contar con apoyo del sector privado, donde atraviesa el sistema ferroviario para realizar mantenimiento de la infraestructura vial, estaciones y del

equipo tractivo y remolcado (locomotoras), brindar seguridad y adquirir seguros dentro de su jurisdicción.

- - Lograr la participación de la ciudadanía – acuerdos privados
- - Convenios interinstitucionales con el Ministerio de Gobierno para brindar seguridad a nivel nacional.
- - Lograr el apoyo de los Asambleístas de la provincia de Chimborazo que han brindado su apoyo como ciudadanos y en su calidad de asambleístas

Los 965,6km atraviesan las provincias de Carchi, Esmeraldas, Imbabura, Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Cañar, Azuay y Guayas y las ciudades de Durán, Yaguachi, Milagro, Naranjito, Bucay, Tambo, Cuenca, Alausí, Guamote, Colta, Guano, Riobamba, Mochas, Cevallos, Latacu Latacunga, Ambato, Salcedo, Mejía, Quito, Cayambe, Otavalo, Antonio Ante, Ibarra y San Lorenzo.

Motivo por el cual este Ministerio con la colaboración de la Presidencia, Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Trabajo, de Cultura, de Turismo y de todas las instituciones del Ejecutivo, podrá lograr mantener y brindar seguridad a la Infraestructura Ferroviaria Nacional transferida, es el principal objetivo el de precautelar los bienes patrimoniales del país.

Por eso se pide a la ciudadanía y a los GADs donde pasa la vía férrea se comprometan a ayudar para el cumplimiento de este primer objetivo.

3.4.- INFORMACIÓN FINANCIERA:

El activo no corriente en FEEP en liquidación, queda expresado en Estados Financieros de la siguiente manera:

Cuadro No.7. Costo Histórico - Activos

ACTIVOS	COSTO HISTORICO (A)	DEPR.ACUM (B)	VALOR LIBROS (C=A-B)
MOBILIARIOS	751,466.96	-608,072.12	143,394.84
MAQUINARIAS Y EQUIPOS	6,316,877.14	-4,074,470.41	2,242,406.73
VEHICULOS	89,703,814.29	-53,629,524.45	36,074,289.84
HERRAMIENTAS	1,117,452.76	-797,464.29	319,988.47
EQUIPOS, SISTEMA Y PAQUETES INFORMATICOS	1,191,253.73	-1,034,613.07	156,640.66
BIENES ARTISTICOS Y CULTURALES	13,746.66	-10,741.51	3,005.15
LIBROS Y COLECCIONES	3	0	3
PARTES Y REPUESTOS	63,485.73	-51,156.26	12,329.47
TERRENOS	37,350,453.06	0.00	37,350,453.06
EDIFICIOS, LOCALES Y RESIDENCIAS	310,410,243.55	-28,832,697.65	281,577,545.90
TOTAL	446,918,796.88	-89,038,739.76	357,880,057.12

El Pasivo para el cierre del proceso de liquidación alcanza el valor de USD\$ 4'674.170,99 de los cuales el 25% es decir Ú\$ 1'155.547,92 corresponde al registro de la Calificación de Acreencias.

Cuadro No.9. Identificación de Pasivos

DETALLE VALOR	VALOR
DEPOSITOS DE TERCEROS	185,187.57
CUENTAS POR PAGAR	2,748,395.19
FINANCIEROS	1,674,052.47
DEPÓSITOS Y FONDOS DE TERCEROS DEL AÑO ANTERIOR	66,535.76
TOTAL CUENTAS POR PAGAR	4,674,170.99

Las cuentas por pagar registradas en estados financieros que representan erogación de recursos financieros alcanzan el valor de USD\$ 4'442,626.59; siendo las principales:

- OCAVIP Servicio de Seguridad y Vigilancia del año 2020, Ú\$ 1'039.692,88 (servicio prestado a FEEP hasta abril de 2020, cuando la empresa se encontraba aún en operación)
- **391 Jubilados Patronales (septiembre 2020 a septiembre 2021) Ú\$ 1'541,783.25**
- Seguros Sucre pólizas 2019 – 2020, período liquidación Ú\$ 564.192,08
- Finalmente, el valor de Ú\$ 93,358.26 por depósitos no identificados y Ú\$ 757.51 corresponden a ajustes contables, lo cual no constituye erogación de recursos.

3.5.- INFORMACIÓN HISTÓRICA DE LA OPERACIÓN TURÍSTICA

El turismo tiene una participación importante en el PIB del Ecuador y siendo parte de la cadena turística, el tren contribuía a la ocupación de los establecimientos de hospedaje en los destinos desde donde operaba, por lo que existen ciudades en el cual es un factor importante en su economía, en los flujos de pasajeros que generan las expediciones ofrecidas por Tren Ecuador, como es el caso de Alausí con cerca de 60 mil pasajeros al año.

Tabla 2: Participación de turistas en Tren Ecuador

Año	Nacionales	Extranjeros
2017	71%	29%
2018	70%	30%
2019	68%	32%
2020*	63%	37%

Nota: datos del 01 de enero al 16 de marzo de 2020.

Fuente: Gerencia Comercial y de Sostenibilidad

Elaborado: Gerencia Comercial y de Sostenibilidad

En el 2020 la vía férrea presentó afectaciones por el daño en los durmientes, por lo que la Empresa realizó su mayor esfuerzo para brindar un servicio de calidad en los tramos que continuaba abiertas hasta el mes de marzo, y eran:

1. **Tren de la Dulzura:** Durán – Yaguachi – Naranjito – Milagro - Durán
2. **Nariz del Diablo:** Alausí - Sibambe - Alausí

3. **Tren del Hielo I:** Riobamba – Urbina - Riobamba
4. **Tren del Hielo II:** Ambato – Mocha – Urbina – Cevallos - Ambato (Autoferro)
5. **Tren de los Volcanes:** Chimbacalle – Tambillo – Boliche – Machachi -Chimbacalle
6. **Tren de la Libertad:** Ibarra – Salinas - Ibarra
7. **Tren a la Fábrica:** Ibarra – Andrade Marín – Ibarra
8. **Tren Maravillas:** Quito – Durán
9. **Tren a las Nubes:** Durán - Quito

Es importante mencionar que los itinerarios continuaron para el primer y segundo trimestre con pequeñas variaciones de 2019 a 2020, con las siguientes especificaciones:

Tren de las Maravillas:

Día 1: Quito - Lasso

Día 2: Lasso - Riobamba

Día 3: Riobamba - Alausí

Día 4: Alausí - Durán

Tren a las Nubes:

Día 1: Durán - Alausí

Día 2: Alausí - Riobamba

Día 3: Riobamba - Lasso

Día 4: Lasso – Quito

El porcentaje de relación del pasajero promedio anual por producto activo del año 2017 al 2018 corresponde al 2%, mientras que del año 2018 a 2019 se observa un aumento del 32%, pese a que se encuentran menos tramos operativos.

Tabla 18: Pasajeros promedio anual por producto

AÑOS	VENTA	PAX	PRODUCTOS	PROMEDIO PAX POR PRODUCTO	RELACIÓN (%)
2017	\$4.834.321,31	114.838	14	8.203	N/A
2018	\$4.215.298,49	117.083	14	8.363	2%
2019	\$3.698.455,16	109.897	9	12.211	32%

Fuente: Gerencia de Comercialización

Elaborado por: Gerencia de Comercialización

Durante el viaje se ofrecían servicios adicionales que complementaban la experiencia del turista, dando una participación importante a los emprendedores locales, así como a prestadores privados, los cuales componían un modelo único de turismo con enfoque social, premiado tanto nacional como internacionalmente.

En el 2020, el producto que reportó mayores ingresos fue el producto Nariz del Diablo con USD. 309.653,50, el cual operó 6 días a la semana en 2 frecuencias diarias con un demográfico aproximado de 50% pasajeros extranjeros y 50% ecuatorianos. Seguido por el producto Tren de los Volcanes con ingresos de USD. 115.063,64 y un demográfico aproximado de 18% extranjeros y 82% nacionales y, en tercer lugar, se encuentra el Tren Crucero que posee 4 días de circuito desde Quito a Guayaquil y

viceversa, adicionalmente compuesto por servicios turísticos complementarios, reportando ingresos por USD. 91.415,32 con un demográfico de 88% pasajeros extranjeros y 12% ecuatorianos.

En los demás productos de Expedición, se repite el comportamiento de trasladar mayormente turistas nacionales que extranjeros, el Tren de la Libertad en cuarta posición se registra un monto de USD. 58.142,34 y en los productos Tren de la Dulzura, Tren del Hielo I y Hielo II representan un total de USD. 65.005,08.

Tabla 27: Detalle Macro de Productos Tren Ecuador 2020

Información del 1 de enero al 31 de marzo del 2020									
Filial	Productos/servicios	Total Ingresos			Total Operativo				
		No. Pax vendidos	Monto	\$ Promedio	Capacidad	% Ocupación	Frecuencia semanal	Kms recorrido	# Vagones
Filial Centro	Tren Volcanes I	3.594	\$ 115.063,64	\$ 32,02	195	51%	3	117	4
	Tren Hielo II	826	\$ 15.948,85	\$ 19,31	110/30	77%	2	86	1
Filial Norte	Tren Libertad I	2.155	\$ 58.142,34	\$ 26,98	180/30	34%	4	60	6
	Tren a La Fábrica	0	\$ -	\$ -	180/30	0%	1	29	6
Filial Litoral	Tren de La Dulzura	844	\$ 20.884,40	\$ 24,74	139	35%	2	110	4
	Tren Nariz del Diablo	11.288	\$ 309.653,50	\$ 27,43	122	58%	12	24	5
Filial Sur	Tren Hielo I	1.401	\$ 28.171,83	\$ 20,11	85	74%	2	61	4
	Total Excursión	20.108	\$ 547.864,56			53%	Frecuencia Mensual		
Crucero	Crucero Luxury	56	\$ 77.018,92	\$ 1.375,34	40	32%	2	327,03	4
	Crucero Gold	8	\$ 14.396,40	\$ 1.799,55	10	30%	2	327,03	4
	Total Crucero	64	\$ 91.415,32			32%			
	Total	20.172	\$ 639.279,88			53%			

*Frecuencias; semanales y anuales, además de feriados y salidas especiales de temporada alta

Fuente: Gerencia Comercial y de Sostenibilidad

Elaborado por: Gerencia Comercial y de Sostenibilidad

Activar Window:
Ve a Configuración p...

Tabla 24: Productos desempaquetados

Nombre	Ruta
Tren de la Libertad I	Ibarra – Salinas – Ibarra
Tren a la Fábrica	Ibarra-Andrade Marín- Ibarra
Tren de los Volcanes I	Quito – Boliche – Quito
Tren del Hielo II	Ambato – Urbina – Ambato
Tren del Hielo I	Riobamba- Urbina – Riobamba
Tren de la Dulzura	Durán – Naranjito – Durán
Nariz del Diablo	Alausí – Sibambe – Alausí
Nariz del Diablo con extensión a Huigra	Alausí – Huigra - Alausí

Fuente: Gerencia Comercial y de Sostenibilidad

Elaborado por: Gerencia Comercial y de Sostenibilidad

A

Anexo 2: Servicios que se ofrecen en los productos Tren Ecuador

Producto	Servicios que incluye
Tren de la Libertad	<ul style="list-style-type: none"> • Boleto de ida y retorno en tren. • Guianza bilingüe (inglés/español) durante el viaje. • Presentación artística afro ecuatoriana en estación Salinas. (convenio) • Visita a la Sala Etnográfica o Museo de la Sal. (convenio)
Tren a la Fábrica	<ul style="list-style-type: none"> • Boleto de ida y retorno en tren. • Guianza bilingüe (inglés/español) durante el viaje. • visita a la Fábrica Textil Imbabura. (cancela el pax).
Tren de los Volcanes	<ul style="list-style-type: none"> • Boleto de ida y retorno en tren. • Guianza bilingüe (inglés / español) durante el viaje. • Caminata en el Área Nacional de Recreación El Boliche. (sin costo) • Charla de elaboración de artesanías. (sin costo) • Presentación artística en estación Machachi. (convenio) • Tiempo libre en estación Machachi para almuerzo y actividades. (cancela el pax)
Tren del Hielo II	<ul style="list-style-type: none"> • Boleto de ida y retorno. • Guianza bilingüe (inglés / español) durante el viaje. • Guianza en el Centro Interpretativo del Hielo. (convenio) • City Tour en Cevallos (sin costo).
Tren del Hielo I	<ul style="list-style-type: none"> • Boleto de ida y retorno en tren. • Guianza bilingüe (español/inglés) durante el viaje. • Charla explicativa de los Hieleros del Chimborazo. (convenio) • Visita guiada al centro interpretativo de la Comunidad La Moya. (convenio)
Nariz del Diablo	<ul style="list-style-type: none"> • Boleto de ida y retorno en tren. • Guianza bilingüe (español/inglés) durante el viaje. • Presentación cultural. (convenio) • Visita al Complejo Histórico Nizag. (convenio)
Nariz del Diablo con extensión a Huigra	<ul style="list-style-type: none"> • Boleto de ida y retorno en tren. • Guianza bilingüe (inglés/español) durante el viaje. • Presentación cultural. (convenio) • Visita al Complejo Histórico Nizag. (convenio)
Tren de la Dulzura	<ul style="list-style-type: none"> • Boleto de ida y retorno en tren.

	<ul style="list-style-type: none"> • Guianza bilingüe (español/inglés) durante el viaje. • Recorrido guiado en Yaguachi. (sin costo) • Presentación artística cultural de bienvenida en Durán. (convenio) • Charla explicativa del cacao y fibra de banano en Naranjito. (convenio)
Tren Crucero Tren de las Maravillas Luxury Experience	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte a bordo del Tren Crucero. • Todas las comidas durante el viaje en tren. • Bocaditos y bebidas no alcohólicas a bordo complementarias ilimitadas. • Guianza en español e inglés. • Excursiones de acuerdo al itinerario. • Transporte en bus/furgoneta durante el programa para las excursiones y traslado a hoteles. • Alojamiento en base acomodación doble, con porteo de equipaje en los hoteles (Ciénega / Abraspungo / Molino / Oro Verde o Wydham Guayaquil).
Tren Crucero Tren a las Nubes Luxury Experience	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte a bordo del Tren Crucero. • Todas las comidas durante el viaje en tren. • Bocaditos y bebidas no alcohólicas a bordo complementarias ilimitadas. • Guianza en español e inglés. • Excursiones de acuerdo al itinerario. • Transporte en bus/furgoneta durante el programa para las excursiones y traslado a hoteles. • Alojamiento en base acomodación doble, con porteo de equipaje en los hoteles (Molino / Andaluza / Ciénega / Swissotel o Hilton Colón Quito).
Tren Crucero Tren de las Maravillas Gold Class	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte a bordo del Tren Crucero. • Todas las comidas durante el viaje en tren. • Bocaditos y bebidas no alcohólicas a bordo complementarias ilimitadas. • Guianza en español e inglés. • Excursiones de acuerdo al itinerario. • Transporte en bus/furgoneta durante el programa para las excursiones y traslado a hoteles. • Alojamiento en base acomodación doble, con porteo de equipaje en los hoteles (Ciénega / Abraspungo / Molino / Hotel del Parque).
Tren Crucero Tren a las Nubes Gold Class	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte a bordo del Tren Crucero. • Todas las comidas durante el viaje en tren. • Bocaditos y bebidas no alcohólicas a bordo complementarias ilimitadas. • Guianza en español e inglés. • Excursiones de acuerdo al itinerario. • Transporte en bus/furgoneta durante el programa para las excursiones y traslado a hoteles. • Alojamiento en base acomodación doble, con porteo de equipaje en los hoteles (Molino / Andaluza / Ciénega / Hotel Plaza Grande).

Fuente: Gerencia Comercial y De Sostenibilidad
Elaborado por: Gerencia Comercial y De Sostenibilidad

La empresa no tuvo un método adecuado que pueda evaluar económica y financieramente el real beneficio para los emprendimientos asociados, sin embargo, el retorno social que han expresado, fue calculado sobre declaraciones de pasajeros en las encuestas realizadas al final del viaje y de acuerdo a rangos de montos económicos, en donde el viajero marca cuanto gastó aproximadamente en ese viaje aparte del boleto de tren. La muestra obtenida se según Ferrocarriles tiene un nivel de confianza mayor al 95% y se ha extrapolado con relación al número total de pasajeros transportados, este cálculo muestra una aproximación al flujo económico del cual se sirven los emprendimientos asociados a la gestión de FEOP en los diferentes destinos visitados como se visualiza en la siguiente tabla tanto del año 2019 como 2020:

Tabla 20: Retorno Social 2019

Filial	Producto	Retorno Social	Estaciones	Emprendimientos
Centro	Tren Volcanes	\$ 322.140,00	Quito Tambillo Machachi (Aloasi) Boliche	59
	Tren Hielo II	\$ 74.178,00	Ambato Mocha Urbina Cevallos	
Norte	Tren Libertad I	\$ 182.348,00	Ibarra Salinas	55
Litoral	Tren Dulzura	\$ 82.540,00	Durán Naranjito Yaguachi	36
Sur	Tren Nariz del Diablo	\$ 863.866,00	Alausí Sibambe	40
	Tren Hielo I	\$ 101.712,00	Riobamba Urbina La Moya	
	Tren Crucero	\$ 63.563,00	Durán Quito	4
	Total	\$ 1.690.347,00		194
<p>Nota: 9.276 encuestas tabuladas representan el 9% de pasajeros transportados, la muestra tiene un margen de confiabilidad superior al 99%. Se reporta el valor máximo de cada rango encuestado.</p>				

Fuente: Gerencia de Comercialización
Elaborado por: Gerencia de Comercialización

Tabla 28: Retorno Social 2020

Filial	Producto	Retorno Social	Estaciones	Emprendimientos
Centro	Tren Volcanes	\$ 7.878,00	Tambillo Machachi (Aloasi) Boliche	59
	Tren Hielo II	\$ 1.856,40	Ambato Mocha Urbina Cevallos	
Norte	Tren Libertad I	\$ 2.730,00	Ibarra Salinas	55
Litoral	Tren Dulzura	\$ 1.170,00	Durán Naranjito Yaguachi	36
Sur	Tren Nariz del Diablo	\$ 20.670,00	Alausí Sibambe	40
	Tren Hielo I	\$ 2.199,60	Riobamba Urbina La Moya	
	Tren Crucero	\$ 3.696,93	Durán Quito	4
	Total	\$ 40.200,93		194

Nota:
* 2.371 encuestas tabuladas representan el 12% de pasajeros transportados, la muestra tiene un margen de confiabilidad superior al 98,50%.
Se reporta el valor máximo de cada rango encuestado.

Fuente: Gerencia Comercial y De Sostenibilidad
Elaborado por: Gerencia Comercial y De Sostenibilidad

Tabla 29: Resultados por Línea de Negocio 2020

PRODUCTO	META DE VENTAS EN MONTO (US\$)			VENTAS EJECUTADAS EN MONTO (US\$)			% CUMPLIMIENTO META VENTAS TOTALES	COSTOS DIRECTOS VARIABLES	MARGEN DE CONTRIBUCIÓN	COSTOS FIJOS DIRECTOS	COSTOS INDIRECTOS	RESULTADO OPERATIVO
	I	II	META TOTAL 2020	I	II	TOTAL						
TREN VOLCANES I	\$ 206.408,94	\$ 214.840,94	\$ 887.612,86	\$ 115.063,64	\$ -	\$ 115.063,64	13%	\$ 7.256,74	\$ 107.806,90	\$ 89.156,48	\$ 20.907,26	\$ -2.256,84
TREN HIELO II	\$ 15.940,05	\$ 25.127,57	\$ 93.100,96	\$ 15.948,85	\$ -	\$ 15.948,85	17%	\$ 2.218,77	\$ 13.730,08	\$ 59.944,09	\$ 13.526,22	\$ -59.742,24
TREN LIBERTAD I	\$ 67.356,00	\$ 82.404,15	\$ 383.338,19	\$ 58.142,34	\$ -	\$ 58.142,34	16%	\$ 8.091,85	\$ 50.050,49	\$ 74.890,62	\$ 24.596,77	\$ -49.436,90
TREN A LA FÁBRICA	\$ 1.431,64	\$ 2.548,58	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	0%	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
TREN DE LA DULZURA	\$ 29.224,75	\$ 28.074,92	\$ 159.969,56	\$ 20.884,40	\$ -	\$ 20.884,40	13%	\$ 2.677,45	\$ 18.206,95	\$ 34.328,59	\$ 9.223,79	\$ -25.345,43
TREN NARIZ DEL DIABLO	\$ 397.345,19	\$ 398.615,71	\$ 1.761.668,10	\$ 309.653,50	\$ -	\$ 309.653,50	18%	\$ 50.212,93	\$ 259.440,57	\$ 261.616,26	\$ 73.790,31	\$ -75.966,01
TREN HIELO I	\$ 42.154,19	\$ 43.723,76	\$ 174.065,40	\$ 28.171,83	\$ -	\$ 28.171,83	16%	\$ 6.260,79	\$ 21.911,04	\$ 32.144,16	\$ 11.068,55	\$ -21.301,66
TREN CRUCERO LUXURY	\$ 284.566,44	\$ 234.157,53	\$ 808.168,69	\$ 77.018,92	\$ -	\$ 77.018,92	10%	\$ 165,80	\$ 76.853,12	\$ 66.997,08	\$ 808,79	\$ 9.047,25
TREN CRUCERO GOLD	\$ 66.276,81	\$ 26.826,33	\$ 241.436,97	\$ 14.396,40	\$ -	\$ 14.396,40	6%	\$ 606,59	\$ 13.789,81	\$ 18.792,42	\$ 147,05	\$ -149,66
TOTAL	\$ 1.110.704,02	\$ 1.056.319,48	\$ 4.500.000,00	\$ 639.279,88	\$ -	\$ 639.279,88	14%	\$ 77.490,92	\$ 561.788,96	\$ 637.869,72	\$ 154.070,73	\$ -230.151,49

Nota: Meta de Ventas: son los montos de ventas proyectados para el 2020.

Ventas ejecutadas en monto: son los montos de ventas generados por venta de boletos sin IVA.

% Cumplimiento meta ventas: es el porcentaje de cumplimiento en relación a las ventas ejecutadas y las proyectadas.

Costos directos variables: son los costos que se calculan en relación al número de pasajeros transportados entre los cuales se encuentran: las tarifas de los servicios que brindan los proveedores con quienes FEEP mantiene convenios de cooperación como: alimentación, espectáculos culturales y sociales, seguros de pasajeros, hospedaje de pasajeros, comisiones de tarjetas de crédito de clientes.

Margen de Contribución: diferencia entre el volumen de ventas y los costos variables.

Costos Fijos Directos: son los costos que FEEP necesita para brindar servicios turísticos a los usuarios que realizan los viajes en tren y para impulsar la marca de Tren Ecuador, como: marketing, publicidad, membresías, alquiler de transporte, espectáculos culturales y sociales, dependiendo del convenio con el proveedor, hospedaje del personal operativo turísticos, Guías Free Lance, remuneración, horas extras, viáticos y alimentación personal turística, Menaje de cocina, limpieza y aseo de la mantelería, materiales de aseo, comisiones bancarias, limpieza de los convoyes.

Costos Indirectos: Son los costos que se mantienen constantes sin considerar el número de pasajeros que se transportan a bordo del tren y que se calculan en relación al número de salidas. Tomando en cuenta únicamente se cubre el costo del 66% y el 33% restante se cubrirá con ingresos generados por otros ingresos distintos a la operación directa. Los costos indirectos son herramientas, vestuario, materiales de oficina, materiales de construcción y eléctricos, viáticos al interior, mantenimiento vehículos, tasas generales, servicios básicos, inspecciones técnicas, paquetes informáticos, repuestos y accesorios, extintores y fondos de reposición.

Resultados operativos: es la resta del margen de contribución del resultado de los costos fijos directos e indirectos.

Fuente: Gerencia Comercial y de Sostenibilidad

Elaborado por: Gerencia Comercial y de Sostenibilidad

Activar Windows
Ve a Configuración para activar Win

Durante el año 2019 el producto que reportó mayores ingresos fue el producto Nariz del Diablo con US\$ 1.5 millones, el cual opera 6 días a la semana en 2 frecuencias diarias con un demográfico aproximado de 45% pasajeros extranjeros y 55% ecuatorianos. Seguida por el producto Tren Crucero la que tiene 28 salidas anuales en fechas específicas por 4 días de circuito desde Quito a Guayaquil y viceversa compuesta por servicios turísticos además del viaje en Tren reportando ingresos por US\$ 729 mil con un demográfico de 90% pasajeros extranjeros y 10% ecuatorianos.

Tren de los Volcanes es el tercer producto con ingresos de US\$ 685 mil en una operación 3 días a la semana y un demográfico aproximado de 10% extranjeros y 90% ecuatorianos comportamiento que se repite en el resto de productos de expedición en adelante. Tren de la Libertad en cuarta posición con US\$ 314 mil. Los siguientes productos Tren de la Dulzura, Tren del Hielo I y Hielo II representan un total de US\$ 381 mil.

El producto Tren de los Volcanes tenía una frecuencia semanal de viernes a domingo en horario de 8h00 a 17h30. Durante el primer trimestre del 2020 se tuvo una ocupación de pasajeros transportados del 51%, en 34 salidas ejecutadas.

El producto Nariz del Diablo tenía una frecuencia semanal de martes a domingo, en horarios de 8h00, 11h00 y 14h00 respectivamente. En el primer trimestre del año 2020 se mantuvo una ocupación de pasajeros transportados de 58%, en 120 salidas ejecutadas.

Cabe mencionar, que la Metodología utilizada divide el costo total de seguridad operativa en la vía férrea a nivel nacional, para cada salida comercial en partes iguales, por tanto, se concluye que debido a que el número de salidas en el trayecto Nariz del Diablo es mayor, los costos operativos también aumentan generando un margen de contribución negativo entre los costos directos e indirectos, como se puede apreciar en la tabla.

Los márgenes de contribución que se muestran en la tabla anterior están conformados de acuerdo a la Metodología del Costos, elaborada en el mes de septiembre de 2019 y aprobada en el mes febrero 2020, la cual permite establecer indicadores por operación y por producto de Tren Ecuador. En el caso, de aplicar todas las normas financieras y contables, para la definición de costos ninguno de los productos presentaría un margen de contribución positivo.

La liquidadora de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública en Liquidación ha puesto en conocimiento de esta Cartera de Estado los siguientes datos financieros a ser tomados en cuenta:

- **Acreecias de gasto corriente:** Al 31 de octubre el pasivo de gasto corriente en Estados Financieros, suma el valor de US\$ 4'486.823,14; una vez realizada la proyección se incrementa el valor del pasivo corriente a US\$ 5'562.035,43, incremento que responde al registro de nómina de jubilados patronales mensual por un valor de US\$ 118.181,08; que incluye el décimo tercer sueldo de jubilados patronales; así como la nómina de personal activo del período de liquidación por un valor mensual de US\$ 100.839,23; entre otras.

Dentro del pasivo corriente proyectado a diciembre 2021; se debe destacar:

DETALLE	VALOR
NOMINA (personal activo Oct- Dic. 2021)	497.760,84
JUBILADOS (Octubre 2020 - Diciembre 2021) incluye beneficios sociales	1.842.101,37
LIQUIDACIÓN PERSONAL (69 liquidaciones del personal activo; 19 personal pasivo de liquidación; y, 44 liquidaciones de años anteriores que no entraron en proyecto de inversión)	245.925,51
PROVEEDORES (685 proveedores, incluye devolución de pasajes)	2.976.247,71
TOTAL	5.562.035,43

- **Acreecias de gasto inversión:** No se considera acreecias de gasto de inversión; debido a que la ejecución del Proyecto de Inversión denominado "Desvinculación de Personal de 8 Empresas Públicas" ha finalizado por parte de Ferrocarriles del Ecuador en Liquidación, encontrándonos en la etapa de verificación y validación por parte de la Empresa Coordinadora de Empresas Públicas para el cierre definitivo.
- **Detalle de nómina,** con énfasis en el personal técnico necesario para el mantenimiento de los bienes: Ferrocarriles del Ecuador en Liquidación, mantiene en nómina 69 personas; distribuidas a nivel nacional, de las cuales 29 personas corresponden al área administrativa; y, 40 personas al área de mantenimiento, operaciones, vigilancia precaria e inventarios; en cuyo costo se resume en el siguiente cuadro.

DETALLE	NO. FUNCIONARIOS	TOTAL GASTO MENSUAL
ADMINISTRATIVO	29	60.889,28
OPERATIVO - TÉCNICO	40	39.949,96
Total general	69	100.839,23

A esta nómina de personal activo es indispensable considerar **la nómina mensual de jubilados patronales de 395 personas, por un valor mensual US\$ 118.181,08.**

Promedio de gastos de mantenimiento

1. Costo mensual de Seguridad Privada a nivel nacional

En lo que respecta a la contratación de Seguridad Privada, al momento se cuenta con una seguridad brindada por el personal en relación de dependencia, de igual manera se ha realizado el análisis en dos escenarios:

Escenario 1: Instalar 41 puntos de seguridad (Estaciones Rehabilitadas y Talleres)

No. Puntos	Horario	Costo Mensual Unitario	Costo Mensual Total
41 Puntos de seguridad a nivel nacional	24 horas de Lunes a Domingo	3.393,66	139.140,06

Escenario 2: Instalar 15 puntos de seguridad en Estaciones Rehabilitadas y Talleres de mayor riesgo

No. Puntos	Horario	Costo Mensual Unitario	Costo Mensual Total
15 Puntos de seguridad en puntos de ubicaciones de mayor riesgo	24 horas de Lunes a Domingo	3.393,66	50.904,90

2.- Costo mensual de servicios básicos

En otros gastos de mantenimiento se debe considerar los servicios básicos de los bienes inmuebles a nivel nacional; los cuales suman un valor promedio mensual de US\$ **11.000,00** dato que se obtiene en base a la matriz levantada de 34 proveedores de servicios básicos identificados a nivel nacional.

3.- Costo mensual de mantenimientos de instalaciones

Los 39 bienes inmuebles operativos que al momento mantiene FEOP en Liquidación (35 estaciones rehabilitadas; 4 talleres); nunca contaron con planes de mantenimiento, sin embargo se ha realizado un análisis de la necesidad mínima como: pintura, suministros de limpieza, repuestos e insumos para maquinaria básica con un costo promedio mensual de US\$ **700,00** para mantenimiento y limpieza básica.

4.- Costo mensual de mantenimiento mínimo preventivo para vías y equipo tractivo

Durante el período de liquidación se ha dado un mantenimiento preventivo mínimo a las vías, en coordinación con algunos GAD y Juntas Parroquiales; en cuanto al equipo tractivo, se han realizado encendidos de verificación de funcionamiento de la maquinaria; una vez al mes; con el siguiente detalle de costos de insumos: máquinas electrodiesel (8 operativas) US\$ 150,00 por encendido; locomotoras a vapor (7 operativas) US\$ 600,00 por encendido.

La recomendación técnica es de al menos un encendido semanal a las máquinas de electrodiesel; y un encendido mensual a la locomotoras a vapor, generando un costo mínimo de mantenimiento mensual de US\$ 9.000,00

Detalle de avalúos de bienes, con la precisión del valor de las pólizas vigentes:

A la presente fecha la empresa no cuenta con pólizas de seguros vigentes, sin embargo, de conformidad a los últimos procesos de contratación, el aseguramiento de bienes se lo realizaba en dos procesos:

RAMOS	VALOR DE LA ÚLTIMA CONTRATACIÓN (ANUAL)
Vida en Grupo, Fidelidad, Equipo Electrónico, Responsabilidad Civil, Vehículos, Equipo y Maquinaria, Rotura de Maquinaria, Incendio y Líneas Aliadas, Robo, Dinero y Valores	USD \$ 167.109,18
Equipo y Maquinaria (aseguramiento del equipo tractivo y remolcado: trenes, vagones, autoferros, etc.)	USD \$ 755.902,02

Es importante destacar que, se contó con pólizas hasta el 15 de marzo de 2021, mediante una extensión de vigencia. Previo al vencimiento de las pólizas y pese a haber realizado los trámites y gestiones para el aseguramiento, no hubo interesados en presentar oferta para levantar el presupuesto referencial.

Con el Decreto de ampliación del plazo de liquidación de la empresa, se retoma el proceso de contratación donde Aseguradora del Sur es el único interesado y presenta cotización en el mes de octubre de 2021, sin embargo, no se pudo avanzar en el mismo, ya que, el listado de bienes para el aseguramiento sufrirá cambios significativos en vista de la entrega de bienes al MTOP.

Sin embargo, nos permitimos anexar el análisis realizado para el aseguramiento considerando dos escenarios con operación ferroviaria y sin operación ferroviaria.

El costo estimado anual para el aseguramiento de bienes de FEEP en liquidación, sin mantener una operación ferroviaria alcanza la suma de **USD\$194.276,38**, detallados de la siguiente manera:

RAMOS	VALOR DE LA ÚLTIMA CONTRATACIÓN (ANUAL)
Vida en Grupo, Fidelidad, Equipo Electrónico, Responsabilidad Civil, Vehículos, Equipo y Maquinaria, Rotura de Maquinaria, Incendio y Líneas Aliadas, Robo, Dinero y Valores	USD \$ 167.109,18
Equipo y Maquinaria (aseguramiento del equipo tractivo y remolcado: trenes, vagones, autoferros, etc.)	USD \$ \$755.902,02

En caso de mantener operaciones ferroviarias, el costo de la prima por seguros anual sería de aproximadamente **USD\$845.853,16**, conforme el siguiente detalle:

RAMO	PRIMA ANUAL	PRIMA MENSUAL
Incendio	\$59.708,38	\$4.975,70
Robo	\$1.752,80	\$146,07
Equipo Electrónico	\$1.677,49	\$139,79
Fidelidad	\$1.168,16	\$97,35
Rotura De Maquinaria	\$2.000,38	\$166,70
Equipo Y Maquinaria	\$14.422,97	\$1.201,91
Responsabilidad Civil	\$583,52	\$48,63
Vehículos	\$8.637,44	\$719,79
Equipo tractivo y remolcado	\$755.902,02	\$62.991,84
TOTAL	\$845.853,16	\$70.487,76

4.- AVANCE DE TRANSFERENCIA DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL

Transferencia de Infraestructura Ferroviaria Nacional (70%)

Con fecha 5 de enero de 2022 la empresa Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública en Liquidación y el Ministerio de Transporte y Obras y Públicas suscribieron la escritura parcial de transferencia de Infraestructura Ferroviaria, construyéndose el punto de partida para preparar el proceso de delegación al privado para la rehabilitación integral de la operación del tren en el Ecuador.

Activos, Pasivos y Derechos Litigiosos (30%):

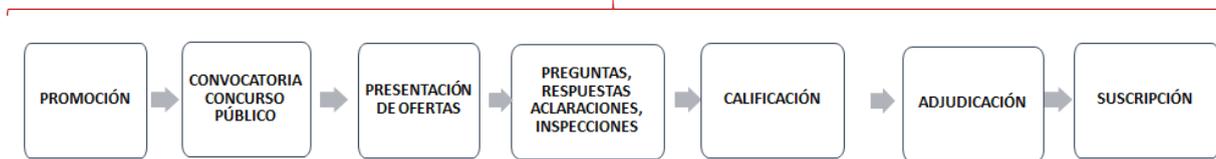
En dos meses (marzo) se espera culminar la segunda etapa de transferencia con la firma de la escritura pública final donde se transfiere la totalidad de activos, pasivos y derechos litigiosos de la empresa en liquidación para su respectiva extinción conforme lo dispuesto en el Decreto 1057 de 19 de Mayo de 2020

A pesar de tener hasta el 13 julio de 2022 según el Decreto Nro. 108 de 13 de julio de 2021, para que se venza el plazo de liquidación, se realizará antes de lo dispuesto

5.- REACTIVACIÓN INTEGRAL DE LA OPERACIÓN DEL TREN EN EL ECUADOR

La transferencia permitirá la estructuración del proyecto público para un proceso de modelo de gestión delegada, liderado por el MTOP (como ente rector), se conoce que existe interés de inversionistas privados para el desarrollo de este sector.

FASE DE CONCURSO PÚBLICO Y CONTRATACIÓN (10 MESES)



**Proceso de contratación interno MTOP
(No SERCOP)**

6.- SITUACIÓN ACTUAL

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública en Liquidación hasta culminar la segunda etapa, se encuentran en un periodo de transición en donde se ejecutarán las siguientes actividades administrativas:

- Receptar activos, pasivos y derechos litigiosos de FEED a MTOP, a cargo de la Coordinación Administrativa Financiera, quien deberá cumplir con lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo 1057 de 19 de mayo de 2020.
- Revisar lo entregado por Ferrocarriles del Ecuador - (Información técnica - archivo documental).
- Solucionar el tema humanitario (jubilados) en conjunto con Presidencia, Ministerio de Economía y Finanzas, Ferrocarriles del Ecuador y EMCO EP.
- Solicitar los recursos necesarios al Ministerio de Economía y Finanzas para brindar el mantenimiento y seguridad de los bienes patrimoniales transferidos por FEED al MTOP (GASTOS MENSUALES ASUMIDOS POR LA TOTALIDAD DE TRANSFERENCIA, incluido el valor de jubilados es de USD 250.000,00. Solo el valor de jubilados corresponde a USD 125.000,00)
- Pedir apoyo al Ministerio de Cultura, Instituto Nacional de Patrimonio y a los GAD donde pasa la vía férrea para precautelar dichos bienes patrimoniales.
- Motivar a la reforma al estatuto orgánico de esta Cartera de Estado para cumplir con las competencias otorgadas mediante Decreto 1123 de 6 de agosto de 2020.
- Postular proyectos de inversión para mantenimiento y seguridad de la Infraestructura Ferroviaria Nacional.

Fuente:

Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública en Liquidación

Subsecretaría de Concesiones del MTOP

	Nombre / Sumilla	Cargo
ELABORADO POR:	Abg. María José Proaño	Directora Nacional de Transporte Ferroviario
APROBADO POR:	Ing. Mario Pardo	Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario