



VEEDURÍA CIUDADANA EN EL PROCESO DE CIERRE Y LIQUIDACIÓN DE LA EMPRESA FERROCARRILES DEL ECUADOR

A las cuales en su mayoría no recibimos respuesta a nuestro requerimiento, al cual adjunto matriz de documentación gestionada a las diferentes instituciones involucradas directamente en el proceso (Anexo "E").

Respuestas recibidas

De la Contraloría General del Estado, los informes de exámenes de auditoría efectuados por la Institución desde el año 2008, aunque nosotros habíamos solicitado desde el año 2007, año en el que se inició el proceso de rehabilitación con una cuantiosa inversión pública (Anexo "F").

Del Instituto Nacional de Patrimonio, INPC, recibimos un informe Técnico (029-DRPC-INPC-2020, anexo "G"), muy prolijo y detallado, sobre la situación de todos los bienes del Ferrocarril, una copia del mismo les fue enviado a personeros de la Empresa de Ferrocarriles, con recomendaciones expresas de que se haga un levantamiento de inventario total y de que se adopten medidas de protección para lograr adecuado mantenimiento, conservación, preservación y seguridad a lo largo de toda la infra estructura de la red ferroviaria, bajo la premisa de que es un Bien Patrimonial, según Acuerdo Ministerial No. 029 del 01 de abril del 2008, publicado en el registro Oficial No. 361 del 17 de junio del mismo año.

De la Empresa de Ferrocarriles, únicamente recibimos, un informe de la Directora de Marketing, correspondiente al año 2019, en el que se puede apreciar la gran aceptación internacional y las óptimas condiciones de rendimiento económico de la empresa, que mantenía convenios y contratos con agencias nacionales e internacionales, ofertando paquetes turísticos para viajeros de todo el mundo y que justamente por el cierre, estaba obligada a hacer cuantiosos reembolsos por haber incumplido con preventas efectuadas, este hecho incluso, crea desprestigio y desdice de la imagen y buen nombre del país y de la Empresa (Anexo H).

El Secretario General del Comité de Empresa Ferrocarriles del Ecuador. - Nos hizo llegar algunos documentos: copias de contratos colectivos, Pliego de Peticiones y demandas por sueldos adeudados desde el 2018, de horas extras no pagadas, por jubilaciones patronales, no pagadas, Solicitud de Inconstitucionalidad del Decreto 1057 y la Sentencia emitida por la Corte Constitucional (Anexo I).

Esos documentos, fueron analizados por el pleno de la Veeduría y la respectiva Comisión, con participación del Secretario General del Comité de Empresa y Delegados de los ex – trabajadores jubilados.

Solicitamos el apoyo de un abogado del CPCCS y contamos con el aporte de un especialista en derecho Laboral, Dr. Luis Cueva.

En algunas sesiones de trabajo, hemos contado con la presencia de ex trabajadores Contactaron con nosotros, también contratistas de un grupo musical que solía prestar servicios a la comunidad, bajo contrato del Empresa, que tenía pendiente un pago; y familiares de un trabajador fallecido en funciones, que no habían recibido ningún tipo de indemnización, solicitaron nuestro respaldo, mismo que se logró haciéndoles contacto con el liquidador, para que logre encontrar una solución.

Contamos con una interesante recopilación de información de prensa y radio, participación en entrevistas y un foro con participación de la Comunidad, inclusive.



VEEDURIA CIUDADANA EN EL PROCESO DE CIERRE Y LIQUIDACION DE LA EMPRESA FERROCARRILES DEL ECUADOR

Con fecha 06-08-2020, desde Salinas, el Presidente emite un nuevo Decreto Ejecutivo, el 1123, mismo que dispone que la liquidación de las ocho empresas entre ellas FEEP-EP, entran en proceso de liquidación a partir del 17-08/2020, y en el plazo de diez días los Directorios de las Empresas en liquidación deberán nombrar liquidador que saldrá de una terna enviada por EMCO, En su disposición transitoria establece que se transfiera al Ministerio de Turismo la Infraestructura entrar en liquidación desde el 17-08-2020 y que en el plazo de 10 días serían nombrados los liquidadores por los directorios respectivos, de una terna enviada por EMCO. Establece también que una vez concluido el proceso de liquidación, los bienes de la Empresa pasarían al Ministerio de Turismo, que sería el encargado de la administración y reactivación.

Es importante señalar que se hizo una exhaustiva revisión de las páginas web de la Empresa de Ferrocarriles y de la Empresa Coordinadora de Empresas Públicas, EMCO.

CONTENIDO DEL INFORME

Descripción de hallazgos

TÉCNICOS:

La Empresa de Ferrocarriles del Ecuador desde su construcción a partir del 1861 iniciada en el gobierno del Presidente Gabriel García Moreno, hasta su inauguración, con la llegada a Quito en 1908, en la presidencia del General Eloy Alfaro, hacía un recorrido por 7 provincias. Posteriormente se construyeron ramales secundarios, inclusive aislados que cubrían rutas pequeñas que daban servicio o enlazaban a otras provincias, En 1920, durante el gobierno del Dr. Isidro Ayora, se inaugura un primer tramo de la línea Quito – Ibarra y en el gobierno del Dr. Camilo Ponce se completa la ruta Ibarra- San Lorenzo.

Con esos avances, contaba con 760 Km de vía desde Quito hasta Durán, hacia el sur, y 440 km en la ruta Quito – San Lorenzo.

Por falta de mantenimiento y como consecuencia de problemas climáticos como el Fenómeno del Niño, gran parte de las rutas, norte y sur fueron afectadas ocasionando grandes pérdidas de importantes tramos. Se había iniciado la construcción de vías terrestres que iban sustituyendo el servicio ferroviario y se restó importancia a este servicio que otrora tuviera gran relevancia porque llenaba una necesidad vital.

Una importante intervención del Presidente, Dr. Rodrigo Borja, estableció contacto con Francia, se inicia su rehabilitación parcial y se hace importante inversión en la compra de locomotoras Electro-diésel.

En el Gobierno del Ec. Rafael Correa se retoma un proceso de reactivación del Ferrocarril con una cuantiosa inversión, se sustituye la anterior denominación de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador, con el Decreto Supremo 313 del 2007, que pasa a ser FEEP-EP, y se le reconoce como Bien Patrimonial con el Acuerdo Ministerial 029. del 01 de abril del 2008, año en que reinicia sus actividades.

FEEP-EP, contaba para sus operaciones, con personal capacitado para atender las diferentes demandas del servicio: manejo de locomotoras, trenes, vagones, mantenimiento de vías, talleres, etc., con formación especializada en cada campo, para su desempeño.

Complementario a su servicio de pasajeros, contaba con una lancha que transportaba pasajeros de Guayaquil a Durán y viceversa.



VEEDURIA CIUDADANA EN EL PROCESO DE CIERRE Y LIQUIDACION DE LA EMPRESA FERROCARRILES DEL ECUADOR

Sus actividades en el campo turístico, fueron óptimas, lo que se deduce por el alto grado de satisfacción de los visitantes nacionales y extranjeros, procedentes de todas partes del mundo, y que inclusive motivaban a que fuera alta la demanda en las compañías turísticas nacionales e internacionales, mismas que hacían preventas también de paquetes que incluían conexiones con otros puntos de interés en el territorio nacional.

Como servicio de transporte nacional, había perdido su razón de ser, pues había disminuido la oferta de ese tipo, manteniendo sus servicios sobre todo ofertando servicio turístico.

El TREN ecuatoriano, conocido internacionalmente como el “Tren más difícil del mundo”, fue galardonado en algunas ocasiones:

- El Premio otorgado por ser el mejor Tren de Lujo de Sud América, **World Travel Awards**, en Londres, más de 4 años.
- El “Reconocimiento al Mejor Proyecto Turístico Responsable y de Reducción de la Pobreza e Inclusión Social”, que fuera otorgado por la UNESCO.
- En el presente año, 2020, es parte de la lista indicativa para Patrimonio Mundial de la UNESCO, lo que le otorgaría el beneficio de protección de esa entidad, y se uniría al selecto grupo de **Patrimonio Ferroviario Mundial**, del que son parte el Tren Rojo de Suiza, y el famoso Parjeeling de los Himalaya.

Las rutas y servicios del TREN en estos últimos años:

- Machachi Festivo: De Quito a Machachi
- Camino al Boliche: De Quito al Boliche
- Páramo Infinito: De Machachi al Boliche y Mocha
- Avenida de los Volcanes: de Quito a Latacunga
- Avenida de los Volcanes III: Quito – Ambato - Quito
- Nariz del Diablo: Alausí – Sibambe –Alausí
- Tren de la Libertad I: Ibarra, Salidas, Ibarra
- Tren de la Libertad II: Otavalo – Salinas - Otavalo
- Sendero de Arrozales: Durán, Yaguachi
- Los Baños del Inca: El Tambo, Coyoctor, El Tambo
- Tren del Hielo I: Riobamba - Urbina – La Moya – Riobamba
- Tren del hielo II: Ambato – Mocha - Urbina - Cevallos
- Sendero de Ancestros: Riobamba – Colta - Riobamba
- Tren de la Dulzura I: Durán – Bucay – Durán
- Tren de la Dulzura II: Durán – Naranjito – Durán
- Tren Crucero
- Tren Crucero Gold (de lujo)

A la fecha, en que está ejecutándose el proceso de liquidación de la Empresa, aún no existen **inventarios**, a pesar de que el Presidente de Empresas EMCO, en la Sesión ampliada de la Comisión de lo Laboral, de la Asamblea, efectuada en el mes de julio, dijo que ya se tenía la valoración **del 80% de los activos**. También se **comprometió a gestionar** en el Ministerio de Finanzas, los fondos para los pagos y liquidaciones de trabajadores pendientes que debía cumplirse hasta fines de julio, cosa que hasta la fecha no se hace realidad.



VEEDURIA CIUDADANA EN EL PROCESO DE CIERRE Y LIQUIDACION DE LA EMPRESA FERROCARRILES DEL ECUADOR

Habiéndose ejecutado una cuantiosa inversión, en épocas de bonanza petrolera, según declaraciones de la Ministra de Turismo, no se ha cumplido con la adopción de las medidas de protección, lo que ha determinado que parte de sus vagones y locomotoras, se mantengan a la intemperie, sufriendo el consiguiente deterioro.

A lo largo de todo este tiempo, hemos contado con el apoyo y persistente presencia de la comunidad, que vive la incertidumbre sobre el destino del TREN ECUATORIANO, en particular con organizaciones como "El Tren del Norte", que busca la posibilidad de reactivación, dentro de programas Ruta Cultural, "Integrando Ecuador", en el cual intervienen el GAD provincial de Antonio Ante y el de Salinas de Ibarra.

Sabemos de la Intensión del gobierno de buscar alternativas de reactivación como el de "Turismo Andino", para el que se han presentado propuesta al Ministerio de Turismo;

Los gobiernos autónomos descentralizados, GADS, han presentado propuestas al Ministerio de Turismo.

El Consorcio de Gobiernos Autónomos Provinciales, CONGOPE, en fecha reciente presentó una propuesta al gobierno central, con una carta de intención de comprometerse a administrar los bienes del Ferrocarril, en sus respectivas jurisdicciones.

Según declaraciones de prensa de la Ministra de Turismo en varias ocasiones, del Presidente Ejecutivo y del Gerente de EMCO, del Liquidador de FEED.EP, conocemos que hay algunas firmas internacionales interesadas en participar en la reactivación del Ferrocarril, no solo como empresa turística, sino también de servicio público, para lo cual se hace urgente, la declaratoria por parte del **gobierno, de Bien de "servicio público"**, lo que evitara se incurra en las posibilidades de venta, prohibición establecida en lo dispuesto en la Constitución (art, 379), y por la Ley de Cultura y Patrimonio, y que a su vez, abriría las puertas a su rehabilitación y funcionamiento.

Se publicó el "REGLAMENTO PARA ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS", con Decreto Ejecutivo 1190 el 17 de diciembre de 2020 (Anexo "D").

Entre las empresas internacionales interesadas, y que se han obtenido por los diferentes medios de comunicación pública son:

- PKNKA, Persero, de Indonesia,
- Relance – Rail International de E.U
- CONSA Corporación de España,
- M. Global, USA LLc de E. U.
- Peruvian – Trains & Rail Ways, S.A
- Rail Wais International de Texas, E.U. Si bien, estas empresas y otras, ya han tenido contactos oficiales, la última ha elaborado ya estudios de evaluación y factibilidad desde hace más de dos años y cuenta con experiencia de haber participado en la rehabilitación ferroviaria del Ecuador en la década anterior.

LEGALES

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR:

Art. 18.- Todas las personas, en forma individual o colectiva, tienen derecho a: