

FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR

RENDICIÓN DE CUENTAS

JUNIO 2012 - MAYO 2013



INDICE

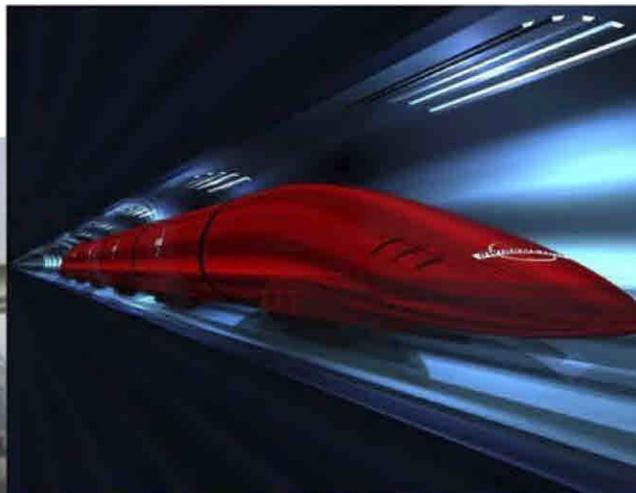
1. Problemática actual
2. Reseña histórica (1892 - 2012)
3. Situación al 2012: abandono del sistema ferroviario
4. Propuesta del nuevo sistema ferroviario de El Salvador
5. Balance de gestión Junio 2012 - Mayo 2013: creación de condiciones para impulsar el nuevo sistema ferroviario nacional
6. Situación financiera
7. Proyecciones 2013 - 2014

Desarrollo de tecnologías revolucionarias en el sector ferroviario, con empleo de nuevos materiales que permiten alcanzar velocidades desde 250 hasta 6.500 kilómetros por hora

Trenes en tubos de vacío



Trenes de túneles superconductores



Trenes de levitación magnética



Tren eléctrico



Trenes que usan paneles solares

● Costos crecientes del transporte de carga



● Costos crecientes de los combustibles

● Competencia comercial con base en una mayor conectividad intermodal



2. Reseña histórica (1892 - 2012)



Y mientras eso pasa en el mundo... ¿Cómo estamos en El Salvador?

Para entender lo que nos pasa en el presente, haremos un breve recorrido de los principales hitos de la historia del sistema ferroviario de El Salvador desde 1880 hasta nuestros días

Los ferrocarriles en El Salvador se construyeron para conectar los puertos con los centros de producción y consumo más importantes y facilitar el traslado de nuestros productos de exportación, en particular, del café.



1892: El primer ferrocarril comenzó operaciones desde el Puerto de Acajutla a Sonsonate, y en 1905 conectó al puerto con las ciudades de Santa Ana y San Salvador. Fue construido y dado en concesión a las empresas Compañía del Ferrocarril de Acajutla

1912: El segundo tren fue construido y dado en concesión a la International Railways of Central America (IRCA), empresa subsidiaria de la bananera United Fruit Company, que habilitó el tramo entre La Unión - San Miguel



1962: El Estado interviene la empresa Salvador Railway

1964: Declaró la caducidad de la concesión

1965: Se traspasa a CEPA la responsabilidad para mantener en operación al ferrocarril, ampliar y mejorar sus servicios e instalaciones

1971: El Estado salvadoreño intervino la administración de la IRCA



1980/92: las operaciones ferrocarrileras, las vías férreas y los trenes sufrieron el impacto del conflicto armado

Al finalizar el conflicto, FENADESAL cargaba con tres enormes lastres: el daño físico, la falta de decisión política para reconstruir la infraestructura y modernizar sus equipos, y su descenso como medio de transporte de carga y pasajeros, debido a la competencia del tráfico vehicular por carretera



1992/2001: FENADESAL sólo operaba un servicio de trenes de pasajeros de cercanía, que se ofrecía a los distritos del centro y el occidente del país; el oriente quedó totalmente aislado. Los problemas asociados con los rieles, los durmientes deteriorados y los equipos en mal estado afectaron la imagen del ferrocarril como medio de transporte barato y confiable. Además, FENADESAL tenía otros problemas: el atraso tecnológico falta de inversiones y pérdidas operacionales crecientes

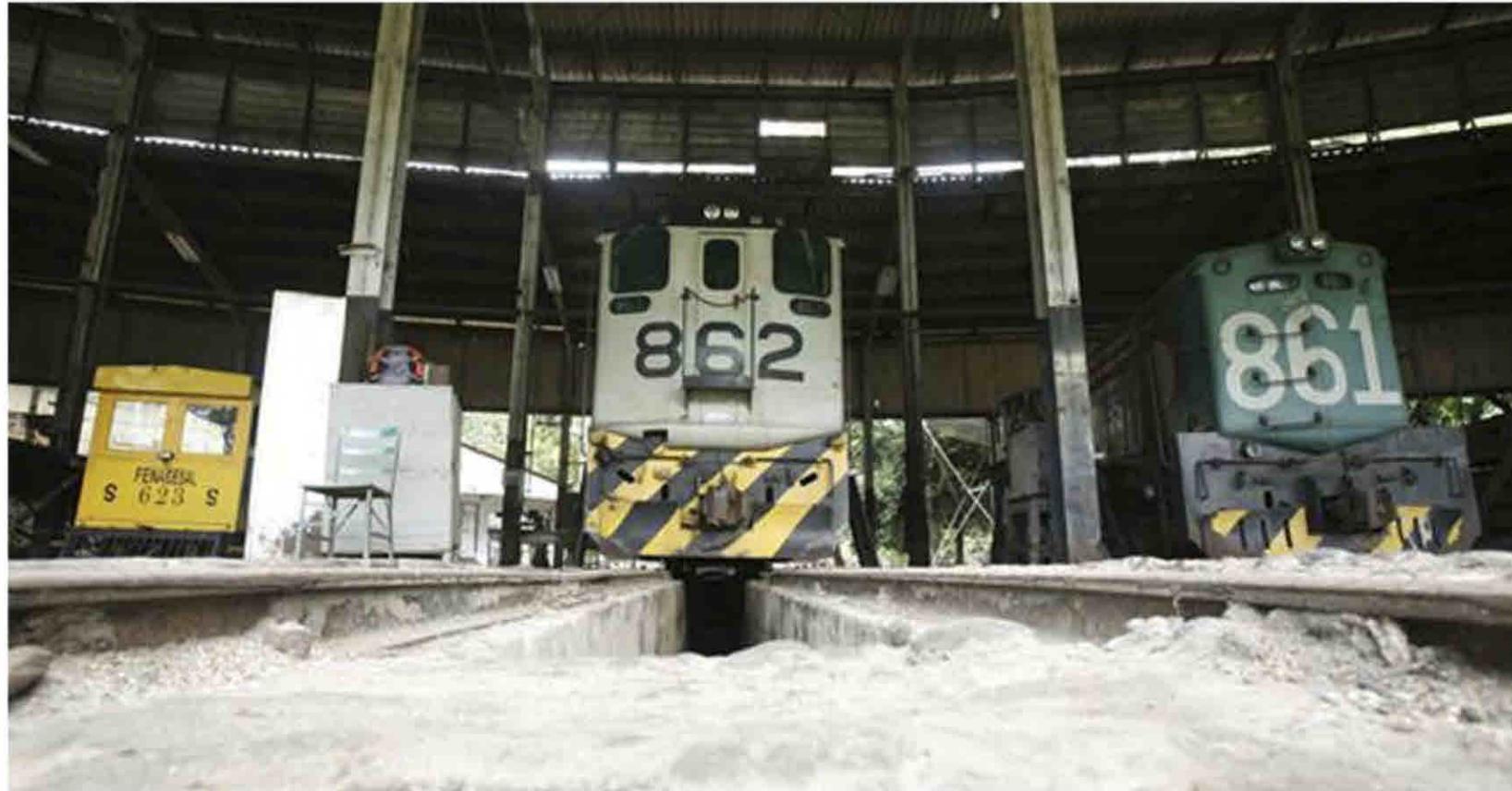
2001/2002: FENADESAL dejó de funcionar e indemnizó a todos sus empleados, quedándose con los servicios básicos de administración y seguridad.

El ferrocarril quedó petrificado en el tiempo...



2007: ante el alarmante incremento de los costos de transporte terrestre, la administración de CEPA y FENADESAL impulsó un Tren de Pasajeros a bajo costo, el cual realizaba recorridos desde San Salvador, pasando por Ciudad Delgado hasta llegar el municipio de Apopa y viceversa. El pasaje costaba tan sólo \$0.10 centavos

2007/2011: el funcionamiento de FENADESAL durante los últimos veinte años, ha sido posible porque el Estado le ha proporcionado un subsidio anual, pero sin realizar las inversiones necesarias para mejorarlo y ponerlo a tono con las exigencias del Siglo XXI



INFRAESTRUCTURA: en estado de abandono, con un ancho de trocha de 914 milímetros, que no permite la operación de un tren moderno en sus vías

MAQUINARIA Y EQUIPOS: agotamiento de su equipamiento y obsolescencia de su maquinaria

REALIDAD SOCIAL: con un aproximado de 100,000 personas habitando en las líneas, en condiciones de alta inseguridad

4. Propuesta del nuevo sistema ferroviario de El Salvador ¿CÓMO RECUPERAR EL ATRASO DE UN SIGLO?

Una nueva visión



Desarrollar un sistema ferroviario complementario con todo el sistema portuario, aeroportuario y logístico de El Salvador para lograr una mayor interconectividad, eficiencia logística y competitividad que permita insertarnos de manera más competitiva e inteligente en los mercados regionales e internacionales



VALOR SOCIAL: incorporación de las comunidades como socios estratégicos para el desarrollo de este gran proyecto, generación de empleo e integración social.

ECOLOGIA: minimizará el impacto en el consumo de combustibles del transporte urbano e interurbano y reducirá la congestión de las redes viales



POLO DE DESARROLLO URBANO: con las 11.2 manzanas de terreno propiedad de CEPA se construirá un polo de desarrollo urbano, que comprenderá la primera Estacion Multimodal que integra el transporte ferroviario (FENADESAL) y el terrestre (SITRAMSS), el Museo del Tren y del Transporte, las áreas verdes, parques y jardines, la torre CEPA y un Centro Comercial. Este polo incluiría la remodelación y embellecimiento de la Avenida Independencia, coordinado por el Vice Ministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano

5. Balance de gestión Junio 2012 Mayo 2013:

Creación de condiciones para impulsar el nuevo sistema ferroviario nacional

En sólo un año de gestión, CEPA:

- Cerró la operación de la ruta Apopa-San Salvador, por razones de seguridad a los pasajeros
- Diseñó de la propuesta para un sistema ferroviario nacional con un enfoque multimodal con dos trenes, uno para los usuarios de carga y otro para pasajeros.
- Se inició y avanzó en el registró propiedad de los inmuebles a favor de CEPA
- Instaló mesas de diálogo con los habitantes de la línea férrea, quienes son vistos por CEPA y FENADESAL como socios estratégicos de este gran proyecto
- Fortaleció su estructura , con la creación de la Unidad de Relaciones con la Comunidad, para mantener una relación proactiva con los habitantes de la línea férrea y sus representantes



Antes



Después

- Se rescataron documentos de valor histórico nacional, con ayuda especializada, que fueron ubicados en un nuevo local de archivo periférico, con estantería especial para archivos y expedientes, cumpliendo normas internacionales.

6. Situación financiera

Ferrocarriles Nacionales de El Salvador

Estado de Resultados Consolidados Comparativa

01 de Junio 2012 a 31 de Mayo 2013 (en miles de US\$)

CONCEPTOS	JUNIO 2011-MAYO 2012 (A)	JUNIO 2012 - MAYO 2013 (B)	VARIACION (B - A)	%
INGRESOS DE OPERACIÓN	418,403	335,221	(83,182)	-24.81%
GASTOS DE OPERACIÓN	820,246	886,277	66,031	7.45%
UTILIDAD (PERDIDA) OPERACIÓN	(401,844)	(551,056)	(149,212)	27.08%
(+) INGRESOS NO DE OPERACIÓN	430,964	517,091	86,127	16.66%
(-) GASTOS NO DE OPERACIÓN	325,784	276,308	(49,476)	-17.91%
UTILIDAD (PERDIDA)	(296,664)	(310,273)	(13,609)	4.39%

EBITDA EN US\$	\$	(1.18)	\$	(1.25)
-----------------------	-----------	---------------	-----------	---------------

Ferrocarriles Nacionales de El Salvador

Informe de Ejecución Presupuestaria Junio 2012 a Mayo 2013

(en miles de US\$)

DESCRIPCION	PRESUPUESTADO Jun/12 a Mayo/13	EJECUTADO Jun/12 a Mayo/13	SALDO	%
INGRESOS CORRIENTES				
VENTA DE BIENES Y SERVICIOS	7,875	96,737.6	\$ (88,862.64)	-92%
INGRESOS FINANCIEROS Y OTROS	515,530.0	341,192.0	\$ 174,338.05	51%
SUBVENCION DEL GOES	401,680.0	401,680.0	\$ -	0%
DEBITO FISCAL	67,211.7	53,866.4	\$ 13,345.28	25%
TOTAL INGRESOS	992,296.7	893,476.0	\$ 98,820.69	11%
EGRESOS				
REMUNERACIONES	598,406.3	606,437.3	\$ (8,031.01)	-1%
ADQUISICION DE BIENES Y SERVICIOS	270,374.6	281,570.9	\$ (11,196.28)	-4%
GASTOS FINANCIEROS Y OTROS	44,317.5	8,296.1	\$ 36,021.38	434%
INVERSIONES EN ACTIVOS FIJOS	36,050.0	1,185.8	\$ 34,864.19	2940%
CREDITO FISCAL	42,309.6	34,882.7	\$ 7,426.84	21%
TOTAL EGRESOS	991,457.9	932,372.8	(59,085.12)	-6%
SUPERAVIT (DEFICIT) PRESUP.	838.76	(38,896.81)	(39,735.57)	1.02

7. Proyecciones 2013-2014



Para este año, FENADESAL tiene previsto:

1. Firmar Convenio de cooperación técnica no reembolsable con el BCIE para el diseño del Plan Maestro y los estudios de factibilidad del tren de pasajeros entre el Sito del Niño-San Salvador/San Salvador-Aeropuerto Internacional de El Salvador así como el Plan Maestro del sistema ferroviario nacional
2. Diseñar política comercial de auto sostenibilidad para crear nuevos ingresos (venta de rieles, repuestos y alquiler de vallas y estaciones, etc) e identificar una ruta financiera para convertirla en una empresa auto sostenible a finales de 2014
3. Finalizar el registro de la propiedad a nombre de CEPA

4. Ejecutar el Plan de levantamiento de rieles con las comunidades.
5. Gestionar la aprobación de dos proyectos pilotos para reubicar a las comunidades asentadas en las líneas ferroviarias, con el apoyo de Naciones Unidas con la agencia de ONU-HABITAT
6. Restaurar las 22 estaciones para establecer nuevos negocios como fuente de ingreso
7. Contratar diseño para construir el museo del Sistema Ferroviario Nacional.
8. Iniciar el proceso de registro para que los archivos puedan ser declarados patrimonio documental nacional por el Comité de El Salvador para el Programa Memoria del Mundo - UNESCO
9. Diseñar la propuesta para adelantar el Polo de Desarrollo Urbano

Beneficios

1. Reducirá los costos de viaje de aproximadamente 130 mil personas trabajadoras que diariamente se movilizan en estas zonas para cumplir su jornada laboral
2. Mejorará la calidad de vida de 14 mil familias que actualmente habitan los contornos de la línea férrea, con el proyecto de CEPA y el Vice Ministerio de Vivienda y Instituto de Legalización de la Propiedad
3. Transformará los asentamientos precarios en espacios urbanos de convivencia productiva y pacífica, con la asistencia de ONU-HABITAT
4. Capacitará a los habitantes de la línea férrea para ser contratados en las diferentes fases del proceso de reconstrucción
5. Traerá mejoras sociales, medioambientales y económicas en los territorios aledaños
6. Incrementará la interconectividad nacional y regional, incrementando la competitividad de El Salvador en los mercados mundiales

Gracias

