



**2014**

# **INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO**



**Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos**

# Contenido

RESUMEN EJECUTIVO .....	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	7
II. SERVICIOS PRESTADOS .....	10
III. HECHOS DE IMPORTANCIA .....	12
IV. TRÁFICO .....	13
V. DESEMPEÑO OPERATIVO .....	18
VI. TARIFAS REGULADAS .....	21
VII. RESULTADOS FINANCIEROS .....	22
VIII. PAGOS AL ESTADO .....	26
ANEXO .....	28



## Cuadros

<b>CUADRO N° 1</b> PRINCIPALES PRODUCTOS TRANSPORTADOS, 2005-2014.....	13
<b>CUADRO N° 2</b> PRINCIPALES PRODUCTOS POR PESO, 2005-2014 .....	15
<b>CUADRO N° 3</b> PRINCIPALES RUTAS DE TRANSPORTE, 2014 .....	16
<b>CUADRO N° 4</b> ESTADOS DE RESULTADOS INTEGRALES, 2013 - 2014 .....	22
<b>CUADRO N° 5</b> ESTADO DE SITUACION FINANCIERA, 2013 - 2014 .....	24
<b>CUADRO N° 6</b> RATIOS FINANCIEROS, 2007 - 2014.....	25

## Gráficos

<b>GRÁFICO N° 1</b> FERROCARRIL DEL CENTRO .....	10
<b>GRÁFICO N° 2</b> PRODUCTOS TRANSPORTADOS EN TONELADAS-KILOMETRO, 2014 .....	14
<b>GRÁFICO N° 3</b> COMPOSICIÓN ANUAL DE CONCENTRADOS DE MINERALES, 2005 – 2014.....	15
<b>GRÁFICO N° 4</b> PRINCIPALES USUARIOS DE TRANSPORTE, 2014 .....	17
<b>GRÁFICO N° 5</b> DISPONIBILIDAD DE LOCOMOTORAS, 2005 – 2014.....	19
<b>GRÁFICO N° 6</b> INCIDENCIA ANUAL DE DESCARRILAMIENTOS, 2005 – 2014 .....	19
<b>GRÁFICO N° 7</b> KILÓMETROS - VAGÓN RECORRIDOS, 2005 – 2014 .....	20
<b>GRÁFICO N° 8</b> TARIFA POR USO DE VÍA, 1999 – 2014.....	21



# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO

### Resumen Ejecutivo

En 1999, se concesionó la infraestructura ferroviaria del Ferrocarril del Centro a la empresa Ferrovías Central Andina S.A., empresa a la cual se otorgó mediante Contrato de Concesión el derecho de uso de los bienes de la Concesión para la operación, explotación, mantenimiento y provisión de infraestructura ferroviaria. En 2014, el servicio de transporte ferroviario de pasajeros y carga es prestado por la empresa operadora Ferrocarril Central Andino S.A., empresa vinculada a Ferrovías Central Andina S.A.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
<b>Concesionario</b>	Ferrovías Central Andina S.A.
<b>Accionistas de la Concesión</b>	ADR Inversiones S.A.C 27,00% Juan Olaechea y CIA. S.R.L. 24,75% Railroad Development CO. 15,75% Inversiones Andino S.A. 13,50% CIA. De Minas Buenaventura S.A.A. 9,00% Fondo de Inversión en infraestructura, servicios públicos y recursos naturales 10,00%
<b>Tipo de Concesión</b>	Autosostenible
<b>Factor de competencia</b>	Mayor Retribución al Estado
<b>Inversión comprometida<sup>1</sup></b>	FRA II <sup>2</sup>
<b>Inversión realizada al 2014</b>	USD. 27,65 millones (incluido IGV)
<b>Inicio de la Concesión</b>	19 de julio de 1999
<b>Vigencia de la Concesión</b>	30 años más 10 años adicionales
<b>Número de Adendas</b>	9

El Ferrocarril Central es el principal medio de transporte de productos minerales en la región central del país. Opera entre la Estación de Patio Central (Callao), La Oroya (Pasco), Cerro de Pasco (Pasco) y

<sup>1</sup> De acuerdo al Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente.

<sup>2</sup> No tiene monto de inversión comprometido. El compromiso es llegar a cumplir los Estándares de la Federal Railroad Administration (FRA) Class 2.



Huancayo (Junín), siendo los principales puntos de embarque Cerro de Pasco y El Brocal. La longitud total del tramo concesionado es de 489,6 km, que comprende las rutas: Callao – La Oroya (234,6 km), el cual incluye el ramal Huascacocha-CutOff, La Oroya – Cerro de Pasco (131 km) y La Oroya – Huancayo (124 km).

El transporte de carga constituye el principal servicio en el Ferrocarril Central, pues el transporte de pasajeros se realiza de manera eventual mediante paseos turísticos en el tramo Lima – Huancayo. En 2014, se transportó un total de 315,9 millones de toneladas-kilómetro de carga, lo cual significó un aumento de 10,1% en relación con la carga transportada en 2013. Dicho resultado se debe al notable crecimiento observado en el volumen de concentrado de cobre movilizado en 2014, reflejo del aumento de la producción de dicho producto a consecuencia del inicio de operaciones del proyecto minero Toromocho ubicado en la región central del país (Junín) a cargo de la empresa Minera Chinalco Perú S.A.

El 75% de la carga transportada medida en toneladas-kilómetro corresponde a concentrados de minerales (Zinc, cobre y plomo), de los cuales el más importante es el concentrado de zinc, que en 2014 representó el 41% del total de la carga movilizada; siendo importante destacar que el crecimiento de la carga movilizada de concentrado de cobre ha colocado a dicho producto como el segundo producto más importante con el 29% del total de toneladas-kilómetro movilizada.

Los principales usuarios del ferrocarril central son las empresas mineras que se encuentran en el área de influencia de la vía, de ellas, tres empresas mineras concentran el 49% de la carga movilizada; ellas son Minera Chinalco Perú S.A Empresa Administradora Chungar S.A.C. y Votorantim Metais S.A. que concentraron en 2014 el 22%, 16% y 11% del total de carga transportada, respectivamente.

Con respecto al desempeño operativo en 2014, el indicador de disponibilidad de locomotoras muestra una recuperación de la tendencia decreciente que venía registrando desde el 2008, al incrementarse en 7 puntos porcentuales en relación con el año anterior y ubicarse en un nivel de 76%, cercano al 80%, que representa el nivel mínimo recomendado por organismos multilaterales para dicho indicador. Así mismo, el indicador de kilómetros-vagón también presenta una recuperación al incrementarse 6,4% respecto del año anterior.

En cuanto a la situación financiera del Concesionario, aunque en 2014 no se registraron diferencias importantes a nivel de utilidad bruta y operativa en comparación con 2013, a nivel de utilidad neta sí se ha experimentado un notable deterioro, pues FVCA pasó de registrar utilidades de S/. 192 mil en 2013 a registrar pérdidas financieras hasta por un monto de S/. 7,8 millones en 2014. Dicha situación está explicada principalmente por el impacto de la depreciación monetaria sobre los gastos financieros de la empresa. Cabe indicar que los resultados del ejercicio 2014 han afectado los ratios de rentabilidad, así como el patrimonio de la empresa y los ratios de solvencia, siendo que estos últimos alcanzaron en 2014 el máximo valor registrado en los últimos ocho años, lo cual refleja el alto nivel de endeudamiento que enfrentaba la empresa al finalizar el año.

La tarifa regulada por el derecho de uso de vía se reajusta anualmente de manera automática de acuerdo al índice de precios al consumidor del Estado de Nueva York de Estados Unidos de América. Así, esta ascendió, desde septiembre 2014, a USD 0,64 por kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada, incrementándose tan solo 1.6% en relación con la tarifa que estuvo vigente desde septiembre de 2013 (USD 0,63).



Finalmente, en 2014 el Concesionario pagó por concepto de Aporte por Regulación un total de S/. 323,1 miles, y no efectuó pagos por concepto de retribución principal y especial por encontrarse efectuando inversiones para alcanzar los estándares FRA III en la Concesión.



# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO

### I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 19 de julio de 1999 se suscribió el Contrato de Concesión entre el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, en representación del Estado Peruano, y la empresa Ferrovías Central Andina S.A. (en adelante, FVCA), conforme a lo establecido en las bases de la licitación. La concesión se otorgó por un plazo inicial de treinta (30) años, siendo posible que a partir del cuarto año, y cada cinco años, el Concesionario solicite la ampliación de la concesión por períodos de cinco (5) años adicionales. De este modo, el plazo de vigencia de la Concesión ha sido ampliado hasta en dos oportunidades, siendo que al finalizar el 2014, se tiene previsto que la concesión tenga una vigencia de 40 años.
2. A través de este contrato se otorgó en concesión el mantenimiento, rehabilitación y explotación de los bienes de la concesión, y la construcción de obras de infraestructura vial ferroviaria para la prestación de servicios de transporte ferroviario y de servicios complementarios en el área matriz del Ferrocarril del Centro. El Contrato de Concesión no contempla la explotación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros y carga, los cuales pueden ser prestados por operadores de servicios de transporte ferroviario, pudiendo ser este, una empresa vinculada al Concesionario.
3. Asimismo, el Concesionario puede prestar los servicios de embarque y desembarque, carga y descarga, mantenimiento de material tractivo y rodante, entre otros. Estos servicios también pueden ser prestados por otros operadores.
4. El Contrato de Concesión se ha modificado en 9 ocasiones mediante adendas:
  - La primera y segunda tuvieron como objeto completar el listado de los bienes de la Concesión y posibilitar la devolución anticipada de estos.
  - En el 2005 se firmó una cuarta adenda con la finalidad de permitir al Concesionario constituir un fideicomiso sobre derechos de la Concesión.
  - La tercera y quinta adenda tuvieron como finalidad modificar el plazo de la Concesión por un periodo de cinco años respectivamente, cambiando la vigencia de la Concesión a cuarenta años.
  - El 27 de julio de 2009, se firmó la sexta adenda, por medio de la cual se modifica la cláusula 12.2, referida a los operadores de servicio ferroviario.



- Entre 2009 y 2010 se firmaron la séptima y octava adenda, las cuales tuvieron como finalidad permitir la devolución al Concedente del inmueble denominado patio y factoría Guadalupe, así como también la ejecución, por parte del Concesionario, de la primera etapa del proyecto de modernización de la infraestructura ferroviaria del ferrocarril del centro y la modificación del área matriz de la Concesión y de los bienes de la Concesión.
- La novena adenda, se firmó en enero de 2014 y tuvo por objeto permitir al Concesionario devolver al Concedente un área de 627,8 m<sup>2</sup> del área matriz de la Concesión.

### **I.1. Compromisos de inversión**

5. A diferencia de otros contratos de concesión de infraestructura de transporte supervisados por OSITRAN, el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro no contempla de manera explícita la realización de inversiones obligatorias en la infraestructura ferroviaria o en las zonas de influencia de la concesión. En lugar de ello, el contrato exige que se alcancen los requisitos y estándares de la United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II, a más tardar dentro de los cinco primeros años de la concesión, para lo cual el Concesionario deberá realizar las inversiones necesarias.
6. Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece incentivos para incrementar las inversiones. En efecto, en el numeral 10.1 del Contrato de Concesión se establece un mecanismo por el cual el Concesionario puede canjear las inversiones reconocidas por los pagos correspondientes a la Retribución Principal y Especial<sup>3</sup>; pudiendo canjear el íntegro de tales pagos durante los primeros cinco años de vigencia de la Concesión, y un máximo del 50% de la Retribución Principal y Especial durante los siguientes cinco años. El saldo de las inversiones realizadas en los 10 primeros años, que no hayan sido canjeados por la retribución principal y especial, podrán ser descontadas, a partir del año 11 de la Concesión a razón de 1/10 anual hasta agotar el saldo total.
7. Mediante la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión se establece que a cambio de la devolución del Patio Guadalupe, el Concesionario dejará de pagar el 100% de la retribución principal y especial entre los años 11 y 13 de la Concesión. Además, en dicha adenda el Concesionario se compromete a ejecutar la inversión necesaria para alcanzar los estándares al nivel FRA Class III entre los años 11 y 19, pudiendo utilizar dichas inversiones en la liberación del pago de la retribución principal y especial entre los años 14 y 19 de la Concesión, hasta donde alcancen los valores de las inversiones.

---

<sup>3</sup> De conformidad con el artículo N° 10 del Reglamento para el pago de la Retribución al Estado, la empresa concesionaria debe pagar una retribución principal y una retribución especial. De acuerdo a la oferta económica realizada por el Concesionario, la Retribución Principal corresponde al 24,75% de los ingresos brutos anuales con excepción de los ingresos por la explotación de material tractivo y rodante; y la Retribución Especial consiste, de acuerdo al Contrato de Concesión, en el 50% de los ingresos semestrales por explotación del material tractivo y rodante.



## I.2. Tarifas reguladas

8. La cláusula séptima del Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene el derecho a cobrar a los Operadores del Servicio de transporte ferroviario una “tarifa por uso de vía” por cada unidad de vagón o autovagón y/o coche cargado o descargado que circule por la línea férrea. La tarifa máxima fue fijada en USD 0,45 por kilómetro recorrido por vagón, habiéndose previsto reajustes anuales, y de forma automática, en función del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York de los Estados Unidos de América, siendo responsabilidad de OSITRAN verificar que el ajuste se realice de forma adecuada.
9. Conforme al Contrato de Concesión, en caso exista un único Operador del Servicio de transporte ferroviario, la empresa concesionaria se encuentra obligada a cobrar la tarifa máxima de acceso a la vía; mientras que, cuando se tenga una pluralidad de Operadores de Servicios, el Concesionario podrá cobrarles la tarifa máxima o sumas inferiores a ella.
10. Asimismo, en el Contrato de Concesión se dispone que la “tarifa por uso de vía” es el único concepto que se puede cobrar a los Operadores de Servicios por acceder a la línea férrea; no obstante, el Concesionario tiene la facultad de determinar las tarifas a cobrar a los Operadores por los servicios de transporte ferroviario que puede desarrollar y/o por los servicios complementarios y/o por cualquier otra materia vinculada a la explotación de la concesión.



## II. Servicios prestados

11. A través del Contrato de Concesión, se otorga a favor de FVCA la Concesión para el mantenimiento, rehabilitación y explotación de los bienes de la Concesión, y también para la construcción de obras de infraestructura vial ferroviaria, la prestación de servicios de transporte ferroviario y la prestación de servicios complementarios en el área matriz, con excepción del transporte de pasajeros y carga, el mismo que podrá ser prestado por cualquier Operador de Servicio de transporte ferroviario, inclusive por una empresa vinculada al Concesionario.
12. De este modo, el Concesionario presta los servicios de uso de vía y de alquiler del material tractivo y rodante, así como también el alquiler de almacenes y terrenos. La vía férrea del Ferrocarril del Centro tiene un recorrido que va desde el Callao (Patio Guadalupe), pasa por la ciudad de La Oroya y llega hasta las ciudades de Huancayo y Cerro de Pasco, abarcando en total 489,6 km.
13. Actualmente, la empresa Ferrocarril Central Andino S.A. (en adelante, FCCA), empresa vinculada al Concesionario, es el operador que brinda el servicio de transporte de pasajeros y de carga en el Ferrocarril del Centro. Cabe precisar que el servicio de transporte de pasajeros no se presta con una frecuencia diaria sino que corresponde a un servicio turístico con salidas programadas y cubre la ruta Lima – Huancayo – Lima.



14. En cuanto al servicio de transporte de carga brindado por FCCA, cabe destacar que éste constituye el principal servicio de transporte de productos minerales en la región central del país, ello pues, el Ferrocarril del Centro articula importantes centros mineros ubicados en los departamentos de Pasco, Junín y Lima.



15. Así, los principales flujos de productos mineros son: desde la Estación de Cerro de Pasco (con destino a Patio Central - Callao, La Oroya y Cajamarquilla); y desde la Estación El Brocal (con destino a Patio Central - Callao). De otro lado, desde la Estación Patio Central - Callao se transporta un importante volumen de insumos y materiales hacia La Oroya; en tanto que, los principales puntos de embarque en el caso de pasajeros son las estación de Desamparados - Lima y la estación de Huancayo.



### III. Hechos de importancia

16. Con la opinión favorable de OSITRAN, en enero de 2014, se suscribió la novena adenda al Contrato de Concesión del Ferrocarril Central, la cual tiene por objeto reducir el área matriz como consecuencia de la devolución al Concedente de 627,844 m<sup>2</sup> correspondientes al Patio Central, modificando así el *Anexo N° 2 – Bienes de la Concesión*.
17. En 2014, OSITRAN ha reconocido inversiones por un monto de USD 10,9 millones efectuadas por el Concesionario con la finalidad de alcanzar los estándares de calidad FRA III en el tramo la Callao – La Oroya de la Concesión.



## IV. Tráfico

### IV.1 Tráfico de carga

18. Debido a que la región central del país es un importante centro minero a nivel nacional, el principal uso del Ferrocarril Central es el transporte de los productos minerales entre Cerro de Pasco, La Oroya y Lima.
19. En 2014, la carga movilizada fue de 315,91 millones de toneladas-kilómetro, lo cual significó un aumento de 10,1% respecto del 2013. Tal como se aprecia en el cuadro, en el periodo posterior a 2007, año en que se movilizó el máximo volumen de toneladas - kilómetro, el tráfico de carga fue disminuyendo año tras año hasta el 2012, mostrando indicios de recuperación en 2013 y 2014. Cabe señalar que este último año, casi todos los productos movilizados por las vías férreas de la Concesión presentaron reducciones en el número de toneladas – kilómetro, en comparación con el año anterior; sin embargo, las toneladas – kilómetro de concentrado de cobre prácticamente se han triplicado entre 2013 y 2014, explicando así el crecimiento del tráfico de carga en 2014.

**Cuadro N° 1**  
**PRINCIPALES PRODUCTOS TRANSPORTADOS, 2005-2014**  
 (En miles de toneladas-kilómetro)

CARGA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Concentrado de zinc	185 637	190 069	245 442	223 776	200 473	193 796	166 301	152 880	132 807	128 678
Concentrado de cobre	11 031	14 442	17 482	23 741	13 460	24 606	43 136	26 471	31 116	91 178
Concentrado de plomo	30 074	37 541	46 922	44 620	42 539	36 930	22 690	25 163	24 806	17 395
Acido sulfúrico industrial	6 097	6 312	5 516	8 686	11 361	11 165	15 890	15 413	40 477	32 555
Cemento en bolsas Tipo I	0	0	0	0	1 255	9 287	20 624	11 332	21 471	20 537
Zinc en barras y planchas (metales)	5 224	3 415	4 520	4 288	3 789	5 082	8 243	10 174	9 675	9 815
Cemento en bolsas Tipo I (pm)	0	0	0	0	1 160	7 437	16 091	9 805	3 779	201
Relave	0	0	0	0	0	3 197	9 819	7 544	3 055	0
Cemento en Bolsas	0	0	0	50 122	42 815	17 215	0	0	0	0
Carbón	4 831	15 126	21 860	25 336	13 404	15 863	0	5 701	0	0
Otros	98 250	97 820	89 392	37 827	26 294	18 210	6 532	18 491	19 695	15 554
<b>Total</b>	<b>341 143</b>	<b>364 724</b>	<b>431 135</b>	<b>418 395</b>	<b>356 550</b>	<b>342 789</b>	<b>309 324</b>	<b>282 974</b>	<b>286 882</b>	<b>315 912</b>

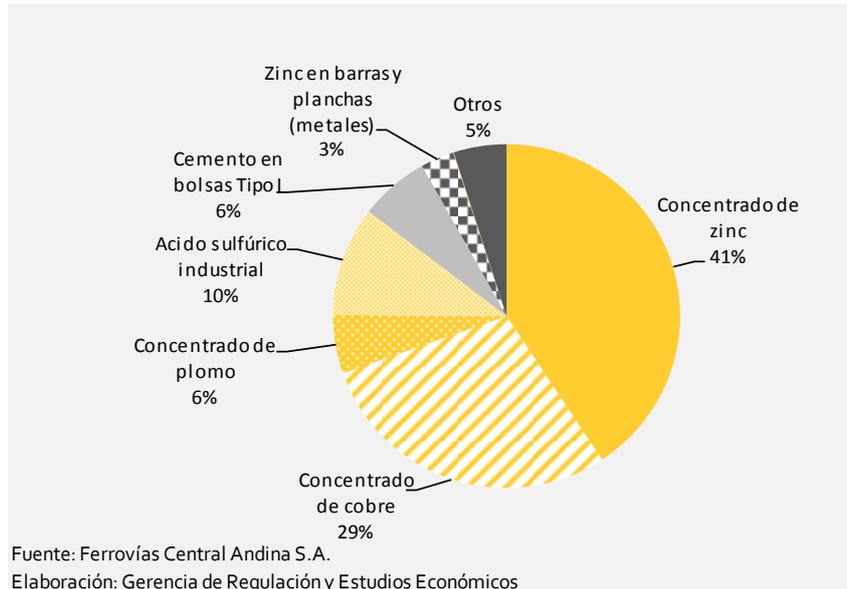
Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

20. Los principales productos transportados durante 2014 fueron aquellos relacionados con la actividad minera de la región central del país. Así, los concentrados de Zinc y los concentrados de cobre, fueron los dos productos principales transportados en el ámbito de la concesión en términos de toneladas-kilómetro, representando, entre ambos, el 70% de la carga del ferrocarril.



**Gráfico N° 2**  
**PRODUCTOS TRANSPORTADOS EN TONELADAS-KILOMETRO, 2014**  
 (En porcentaje)



21. Al analizar el flujo de productos movilizados en el ámbito de la Concesión en términos de volumen o peso, es decir, descontando el efecto de los kilómetros recorridos, se aprecia que en 2014, el volumen de carga transportada se incrementó de manera significativa (25%), en relación con 2013, llegando incluso a alcanzar el máximo volumen de carga transportada en los últimos 10 años. Ello se debe principalmente al crecimiento del volumen de concentrado de cobre, a causa del inicio de la etapa de producción del proyecto minero Toromocho operado por la empresa Minera Chinalco Perú S.A. en la provincia de Yauli en Junin.
22. Adicionalmente, se puede observar que además de los concentrados de minerales (zinc, cobre, plomo), otro producto importante, también relacionado a la actividad minera, es el ácido sulfúrico, el cual en 2014 tuvo una participación de 34% del total de toneladas transportadas. Asimismo, cabe señalar que los concentrados de zinc, cobre y plomo tuvieron una participación conjunta de 44%

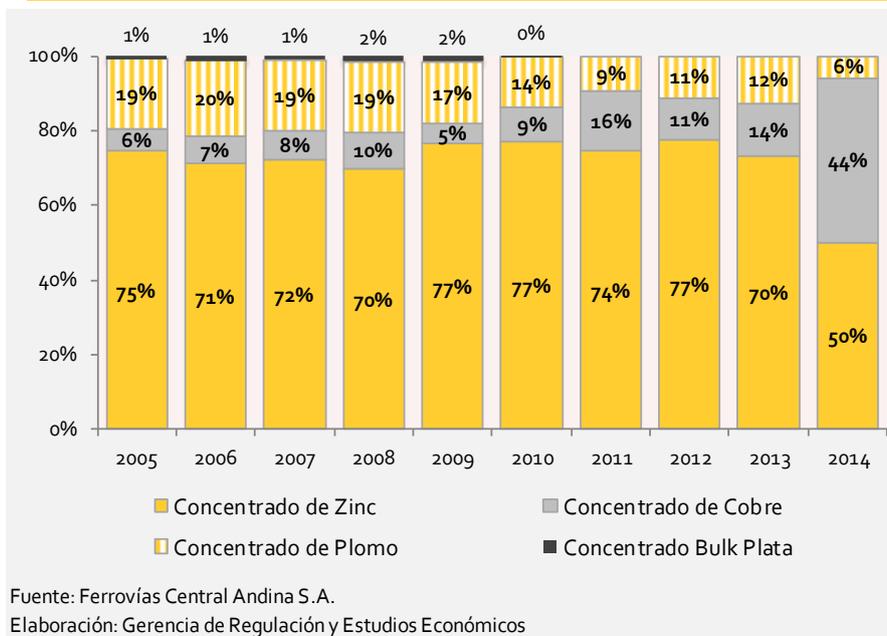


**Cuadro N° 2**  
**PRINCIPALES PRODUCTOS POR PESO, 2005-2014**  
 (En miles de toneladas)

CARGA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Concentrado de zinc	641	616	775	742	665	626	585	546	477	500
Concentrado de cobre	51	65	86	103	45	75	127	80	92	440
Concentrado de plomo	162	176	205	202	144	110	73	79	84	58
Acido sulfúrico industrial	181	188	164	227	207	333	473	459	593	769
Cemento en bolsas Tipo I	0	0	0	0	5	43	90	50	89	86
Zinc en barras y planchas (metales)	85	77	75	93	94	150	249	272	275	297
Cemento en bolsas Tipo I (pm)	0	0	0	0	5	31	66	42	15	1
Relave	0	0	0	0	0	80	245	188	76	0
Cemento en Bolsas	0	0	256	230	195	73	0	0	0	0
Carbón	20	59	84	99	52	59	0	23	0	0
Otros	463	449	161	182	112	65	33	91	108	97
<b>Total</b>	<b>1 603</b>	<b>1 629</b>	<b>1 806</b>	<b>1 878</b>	<b>1 523</b>	<b>1 644</b>	<b>1 940</b>	<b>1 831</b>	<b>1 811</b>	<b>2 246</b>

23. Considerando únicamente el volumen de concentrados, en términos de toneladas, si bien en 2014 el concentrado de zinc se mantiene como el producto de mayor importancia, su participación en el total de concentrados movilizados se ha reducido 20 puntos porcentuales en relación con 2013. Por su parte, en 2014, con el inicio de producción del proyecto Toromocho, la producción de concentrados de cobre se ha incrementado, lo cual se ha visto reflejado en el significativo crecimiento de la participación de dicho producto en el total de concentrados, que entre 2013 y 2014, aumentó 30 puntos porcentuales.

**Gráfico N° 3**  
**COMPOSICIÓN ANUAL DE CONCENTRADOS DE MINERALES, 2005 – 2014**



## IV.2 Principales rutas y usuarios

24. El análisis del volumen de carga transportada según las rutas de la Concesión revela que existe una alta concentración en la ruta Cajamarquilla (Lima)- Patio Central (Callao), por la que se movilizó el 43,6% del total de carga de 2014. Por su parte, la segunda ruta en importancia es la de Tunshuruco (Junin) – Patio Central con 13,5% de la carga. Entre las cinco principales rutas concentraron aproximadamente el 75% de la carga total el 2014, el resto de las rutas tienen participaciones individuales menores a 2%.

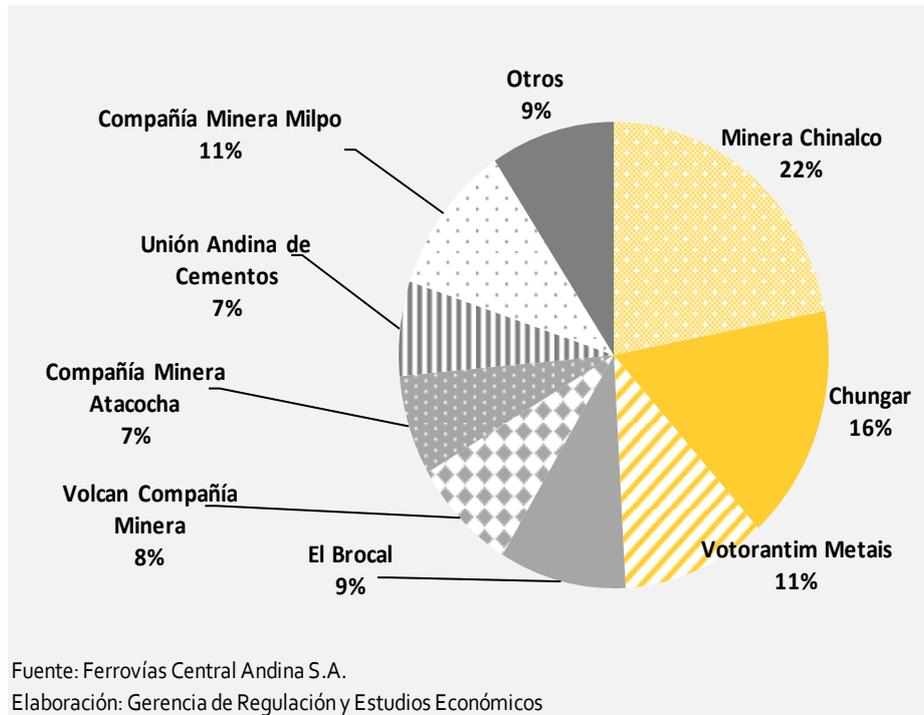
Cuadro N° 3 PRINCIPALES RUTAS DE TRANSPORTE, 2014		
Ruta	Toneladas	Participación
Cajamarquilla-Patio Central	978 377	43,6%
Tunshuruco-Patio Central	303 612	13,5%
Unish-Cajamarquilla	162 000	7,2%
Unish-Patio Central	123 295	5,5%
El Brocal-Patio Central	79 973	3,6%
Cajamarquilla-Cajamarquilla	41 868	1,9%
Patio Central-Tunshuruco	39 750	1,8%
Unish-La Oroya	39 637	1,8%
La Oroya-Patio Central	37 179	1,7%
Mahr Tunel-Cajamarquilla	35 782	1,6%
Carahuacra-Patio Central	29 334	1,3%
MAHR TUNEL-Patio Central	26 780	1,2%
Carahuacra-Cajamarquilla	26 314	1,2%
Condorcocha-Monserrate	22 661	1,0%
Otras	299 846	13,3%
<b>Total General</b>	<b>2 246 408</b>	<b>100%</b>

Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

25. Los principales usuarios del transporte de carga son en su mayoría compañías mineras que poseen sus operaciones en la sierra central. La más importante de ellas en términos de toneladas – kilómetro en 2014 fue la empresa Minera Chinalco Perú S.A. que concentró el 22% de la carga movilizada, otras empresas con participaciones importantes fueron la Empresa Administradora Chungar S.A.C. y Votorantim Metais S.A., dueña la refinería de Cajamarquilla, entre las tres empresas concentraron aproximadamente el 50% de la carga movilizada en 2014.



**Gráfico N° 4**  
**PRINCIPALES USUARIOS DE TRANSPORTE, 2014**  
(toneladas – kilómetro)



## V. Desempeño operativo

### V.1 Disponibilidad de locomotoras

26. El indicador de disponibilidad de locomotoras se define, en términos porcentuales, como la cantidad de horas en las cuales las locomotoras se encuentran a plena capacidad de uso menos la cantidad de horas en las cuales las mismas estuvieron en reparación o mantenimiento. Para su cálculo se utiliza la siguiente fórmula:

$$DL = \frac{HT - HR}{HT} \times 100$$

Donde:

DL = Disponibilidad de locomotoras

HT = Horas totales a plena capacidad de uso

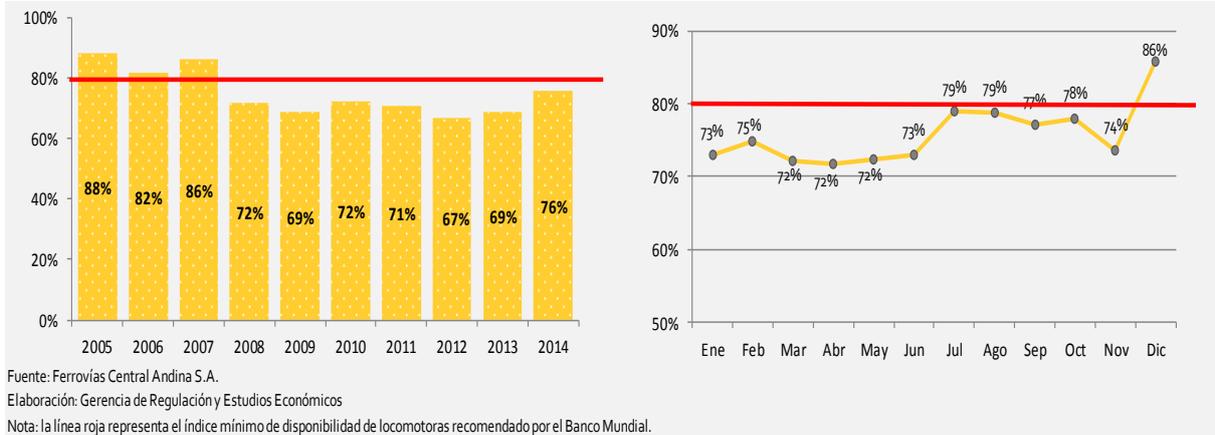
HR = Horas en reparación y/o mantenimiento

27. Este indicador de productividad operativa permite conocer la proporción de locomotoras que estuvieron disponibles para atender la demanda de los diferentes servicios que prestan las empresas de ferrocarriles. Al respecto, cabe señalar que un índice cercano a 100% indicaría un uso plena de la capacidad operativa, no obstante, según lo señalado en estudios del Banco Mundial<sup>4</sup> un índice de disponibilidad de locomotoras del 80% podría considerarse un nivel mínimo recomendable.
28. Tal como se observa en el gráfico a continuación, entre 2005 y 2007, el Concesionario reportó un óptimo desempeño en cuanto a la disponibilidad de locomotoras, pues registró índices superiores al nivel mínimo recomendado por el Banco Mundial. Aunque en los años posteriores a 2008 se han registrado índices inferiores a dicho nivel, cabe notar que en los últimos tres años (2012- 2014), el índice de disponibilidad de locomotoras viene registrando una importante mejoría, alcanzando este último año el nivel de 76%, en promedio, el más alto registrado en el periodo 2008-2014, aunque aún por debajo de lo recomendado.
29. Asimismo, al analizar la evolución mensual del índice de disponibilidad es posible apreciar que éste presentó una evolución positiva a lo largo del año, así pues en el primer semestre fluctuó entre 72% y 75%, mientras que en el segundo semestre alcanzó cifras que se ubicaron entre 74% y 86%.

<sup>4</sup> GANNON, C., y Z. SHALIZI. The Use of Sectoral and Project Performance Indicators in Bank-Financed Transport Organizations". TWU Papers nº 21. Washington, D.C.: World Bank. En: ESTACHE, A. y G. de RUS. Privatización y regulación de infraestructuras de transporte. Una guía para reguladores. P. 229.



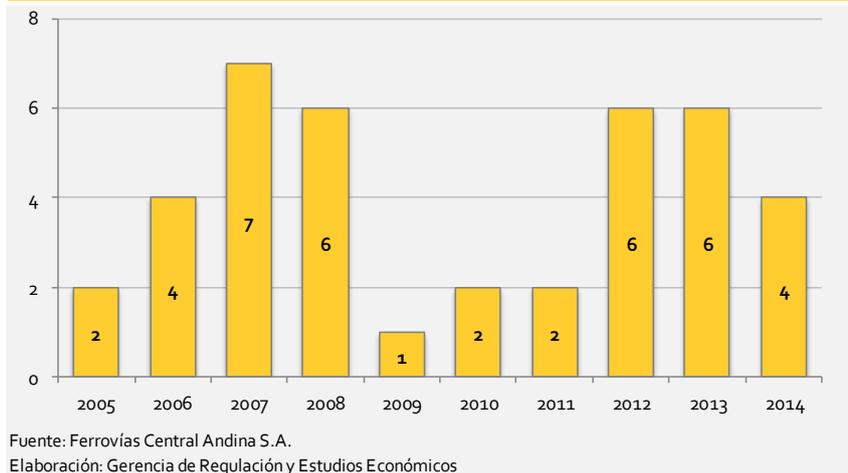
**Gráfico N° 5**  
**DISPONIBILIDAD DE LOCOMOTORAS, 2005 – 2014**



## V.2 Número de descarrilamientos

30. El número de descarrilamientos puede proveer información parcial sobre el estado de la vía, dado que los descarrilamientos son accidentes que pueden ser causados por las condiciones de operación de la vía o por las maniobras realizadas por el operador de la locomotora. En el caso del Ferrocarril del Centro, los incidentes relacionados a descarrilamientos se han mantenido en un número menor a 10 por cada año, habiéndose registrado únicamente 4 en el 2014.

**Gráfico N° 6**  
**INCIDENCIA ANUAL DE DESCARRILAMIENTOS, 2005 – 2014**

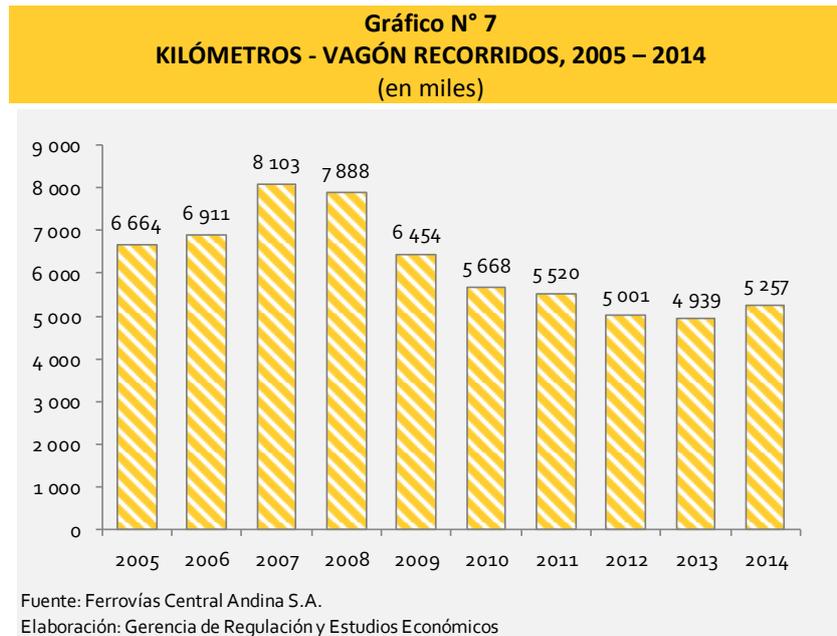


## V.3 Kilómetros vagón recorridos

31. Considerando que las tarifas por uso de la vía están fijadas en función de los kilómetros vagón recorridos, éste indicador proporciona una aproximación sobre el nivel de los ingresos registrados por el Concesionario por el concepto de uso de la vía, rubro que representa su principal ingreso operativo.

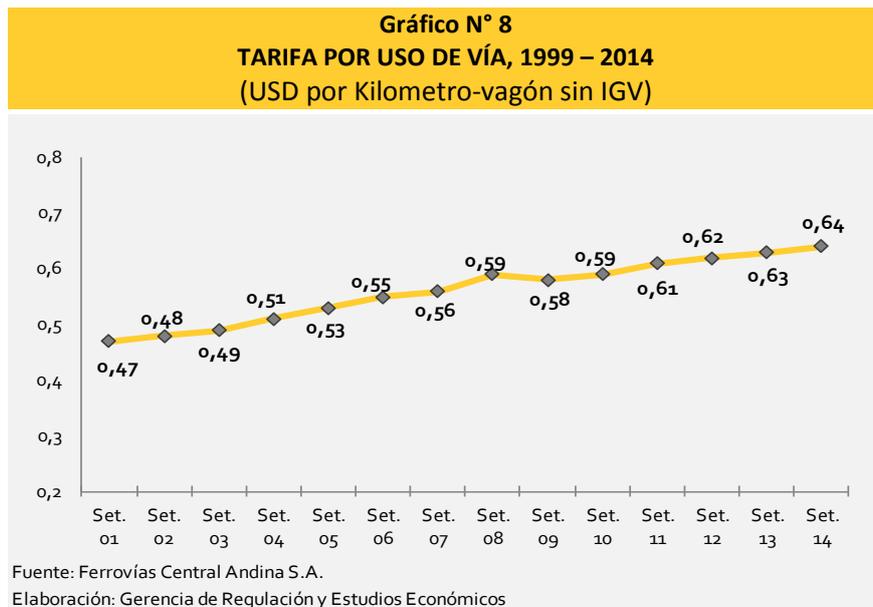


32. Conforme se aprecia en el gráfico, el número de kilómetros vagón recorridos se incrementó entre 2005 y 2007, para luego registrar una tendencia decreciente en los años posteriores (2008 – 2014), alcanzando su nivel más bajo en el año 2013, en el que se registró una reducción acumulada de 39% en comparación con 2007. Si bien en el 2014, el número de kilómetros vagón recorridos mostró un ligero crecimiento (6,4%), dicho se mantuvo muy por debajo de los niveles alcanzados entre 2005 y 2007.



## VI. Tarifas reguladas

33. Como se ha señalado anteriormente, el numeral 7.1 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá cobrar por cada unidad de vagón, autovagón y/o coche que circule por la Línea Férrea, cargada o descargada, la “tarifa por uso de vía”. Esta tarifa se estableció en el Anexo 7 del Contrato de Concesión como una tarifa máxima de USD 0,45 por cada kilómetro - vagón recorrido (sin IGV), sujeta a un mecanismo automático de ajuste anual relacionado al índice de precios al consumidor del Estado de Nueva York de los Estados Unidos de América. Cabe señalar que es labor de OSITRAN verificar que el ajuste se realice de forma adecuada. Con el reajuste de setiembre de 2014, la tarifa pasó de USD 0,63 a USD 0,64, lo cual representa un incremento de 1,6%.
34. Asimismo, conforme se encuentra establecido en el Contrato de Concesión, la empresa concesionaria se encuentra obligada a cobrar a la empresa operadora la tarifa máxima de acceso a la vía, en tanto exista un único operador, situación que se ha dado durante el 2014. La tarifa máxima dejará de exigirse a partir de la existencia de más de un operador.



## VII. Resultados financieros

35. En el año 2014, los ingresos brutos y los costos operacionales del Concesionario prácticamente no registraron variación en relación con 2013, por lo que la utilidad obtenida por la prestación del servicio o utilidad bruta experimentó una reducción de tan solo 1,2%. Cabe indicar que en 2014, los ingresos por el *servicio de uso de vías* y por *alquiler de terrenos y almacenes* tuvieron una participación de 56% y 37% de los ingresos totales de FVCA, respectivamente.
36. La utilidad operativa en el 2014 se redujo 12% respecto de 2013, disminución que se explica principalmente por los menores montos consignados bajo el rubro *otros ingresos*, el cual incluye, entre otros conceptos, la inversión aceptada como tal por OSITRAN para efectos de la liberación del pago de la Retribución Principal y Especial.
37. Aunque a nivel de utilidad bruta y operativa FVCA no registró cambios significativos en 2014 con relación al año anterior, la empresa Concesionaria experimentó un notable deterioro a nivel de utilidad neta, pues entre 2013 y 2014 pasó de una situación de obtener ganancias a una situación de pérdida financiera. Tal resultado del ejercicio obedece a los mayores gastos financieros en los que incurrió la empresa, los cuales incluyen tanto el pago de intereses por los préstamos que la empresa mantiene con el sector financiero, como las pérdidas generadas por la variación en el tipo de cambio; representando éste último concepto el 85% de los gastos financieros de la empresa en 2014.

<b>Cuadro N° 4</b>		
<b>ESTADOS DE RESULTADOS INTEGRALES, 2013 - 2014</b>		
<b>(En miles S/.)</b>		
<b>Concepto</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Ingresos por servicios	32 489	32 993
Costo Operacionales	(23 664)	(24 064)
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>8 825</b>	<b>8 929</b>
Gastos de administración	(3 217)	(3 301)
Contribuciones a OSITRAN		
Otros ingresos	9 064	11 060
<b>Utilidad de Operación</b>	<b>14 672</b>	<b>16 688</b>
Ingresos Financieros	26 002	19 324
Gastos Financieros	(38 062)	(24 278)
Ganancia por diferencia de cambio		(1 835)
Otros gastos, neto	(10 521)	(9 399)
<b>Utilidad antes del impuesto a las ganancias</b>	<b>(7 909)</b>	<b>499</b>
Impuesto a las ganancias	118	(308)
Participación de trabajadores		
<b>Utilidad neta</b>	<b>(7 790)</b>	<b>192</b>

Fuente: EEFF auditados de Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



### ***Evolución y estructura de sus activos***

38. A diciembre de 2014, los activos totales del Concesionario ascendieron a S/. 145,03 millones, lo que significó un incremento de 3,3% con respecto al 2013. Cabe indicar que, los activos totales estuvieron conformados en un 27,2% por activos corrientes o líquidos y en un 72,8% por activos no corrientes.
39. En 2014, el activo corriente experimentó una variación de -28% en relación al 2013, debido principalmente a una disminución registrada en la cuenta de existencias o inventarios. Conforme se indica en los Estados financieros auditados de la empresa del año 2014, la reducción de las existencias o inventarios obedece a que al finalizar el 2013, la empresa se encontraba en proceso de importación de rieles y durmientes, los mismos que fueron registrados bajo la cuenta existencias por recibir. Dichos materiales fueron nacionalizados en 2014 y utilizados en el mantenimiento y modernización de la infraestructura por lo que ya no figuran como parte del activo corriente de la empresa.
40. El activo no corriente se incrementó 23% entre 2013 y 2014, ello debido a que los montos invertidos en 2014 como parte del mantenimiento y de los nuevos proyectos relacionados al mejoramiento de la vía férrea, se han registrado dentro del rubro *instalaciones, maquinaria y equipo* bajo la cuenta *obras en curso*.

### ***Evolución y estructura de sus pasivos***

41. A diciembre de 2014, el total del pasivo asciende a S/. 141,23 millones, lo que representa un incremento de 9,6% respecto del 2013 y se constituye como el componente más importante (97,3%) de la suma del pasivo y patrimonio de la empresa, ello indica que las actividades de la empresa son financiadas principalmente con recursos de terceros. El 29,5% del pasivo está conformado por obligaciones de corto plazo o pasivo corriente; mientras que el 70,5% restante por el pasivo no corriente.
42. El pasivo corriente se incrementó en casi 30% respecto del 2013. El componente de mayor crecimiento en el 2014 fue la cuenta *obligaciones financieras* que pasó de 4 millones a 12 millones de nuevos soles, debido principalmente a la obtención de un préstamo a corto plazo por USD 2,5 millones con el BBVA Banco Continental, el cual fue destinado a cubrir necesidades de capital de trabajo. Por su parte, el pasivo no corriente se incrementó 2,9% entre 2013 y 2014, debido a que la empresa adquirió un préstamo a largo plazo (nueve años) por USD 1,9 millones con el Banco de Crédito del Perú.

### ***Evolución y estructura del patrimonio***

43. En el 2014, el patrimonio neto ascendió a S/. 3,8 millones, lo que significó una notable reducción en comparación con los S/. 11,6 millones registrados en el 2013. Dicha reducción obedece principalmente a que se registraron S/. 7,7 millones como pérdidas financieras en el ejercicio 2014 (registrada en la cuenta de resultados acumulados). Las demás cuentas correspondientes al patrimonio neto no registraron variaciones entre 2013 y 2014.



**Cuadro N° 5**  
**ESTADO DE SITUACION FINANCIERA, 2013 - 2014**  
(En miles de S./.)

Activo	Al 31 de diciembre		Pasivo y patrimonio	Al 31 de diciembre	
	2014	2013		2014	2013
<b>Activo Corriente</b>			<b>Pasivo corriente</b>		
Efectivo	1 283	1 383	Obligaciones financieras	16 379	4 202
Cuentas por cobrar comerciales, neto	1 679	2 086	Cuentas por pagar comerciales	8 773	8 330
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	2 299	2 963	Cuentas por pagar a partes relacionadas	15 225	17 512
Otras cuentas por cobrar	13 152	10 213	Otras cuentas por pagar	1 300	1 997
			<b>Total pasivo corriente</b>	<b>41 677</b>	<b>32 041</b>
Existencias	19 963	37 177	<b>Pasivo no corriente</b>		
Gastos pagados por anticipado	1 050	915	Obligaciones financieras	61 290	59 707
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>39 427</b>	<b>54 737</b>	Cuentas por pagar a partes relacionadas	598	563
			Impuesto a la renta y participaciones diferidas	5 490	3 960
<b>Activo no corriente</b>			Ingresos diferidos	32 179	32 489
Otras cuentas por cobrar	32 179	32 489	<b>Total pasivo no corriente</b>	<b>99 556</b>	<b>96 719</b>
Instalaciones, maquinarias y equipos, neto	34 180	20 987	<b>Total pasivo</b>	<b>141 233</b>	<b>128 761</b>
Otros activos, neto	39 248	32 158			
<b>Total activo no corriente</b>	<b>105 607</b>	<b>85 634</b>	<b>Patrimonio neto</b>		
			Capital	1 794	1 794
			Reserva Legal	359	359
			Resultados acumulados	1 647	9 457
			<b>Total patrimonio neto</b>	<b>3 801</b>	<b>11 611</b>
<b>Total Activo</b>	<b>145 034</b>	<b>140 371</b>	<b>Total pasivo y patrimonio neto</b>	<b>145 034</b>	<b>140 371</b>

Fuente: EEFF auditados de Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### **Ratios financieros**

44. En los dos últimos años de operación (2013 y 2014), se observa una mejora en la liquidez de Concesionario en comparación con la situación registrada entre 2007 y 2012 que evidenciaba poca liquidez financiera. Así, en 2014 la prueba ácida (indicador que mide la capacidad de la empresa de afrontar sus pasivos de corto plazo sin realizar sus inventarios) alcanzó el valor de 0,44, reflejando que la empresa no cuenta con la capacidad de pagar sus deudas de corto plazo sin realizar sus inventarios; por su parte, el ratio de liquidez general de la empresa alcanzó un valor de 0,95 lo cual indica que la totalidad de activos corrientes de la empresa le permitirían pagar el 95% de sus obligaciones de corto plazo.
45. Cabe mencionar que ambos indicadores de liquidez evidencian un deterioro en comparación con el año anterior. En el caso del ratio de liquidez general, ello obedece a que al finalizar el 2013 la cuenta de inventarios registraba una operación de importación de materiales (existencias por recibir) que aumentó temporalmente el valor de las existencias. En 2014, dichos materiales fueron nacionalizados, por lo que salieron del registro de dicha cuenta, reduciendo el valor de los inventarios. El deterioro observado en la prueba ácida se explica por el crecimiento de las deudas a corto plazo de la empresa en el 2014.
46. Respecto de los ratios de rentabilidad bruta y operativa, éstos no presentan un cambio significativo entre 2013 y 2014, sin embargo debido a las pérdidas obtenidas en 2014 a nivel de utilidad neta, los ratios de rentabilidad neta, rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) y rentabilidad sobre activos (ROA) sufrieron un retroceso importante en 2014. En particular, el deterioro del ROE se explica por las pérdidas del 2014, como por el efecto de dichas pérdidas en la reducción del patrimonio de FVCA.



47. Tal como se ha indicado previamente, durante 2014 la empresa Concesionaria amplió su nivel de endeudamiento con el sistema financiero local, situación que se ve reflejada en la evolución de los ratios de solvencia. En efecto, el ratio de deuda de 2014 (0,97) indica que los activos de la empresa se han financiado con capital de terceros en un 97%; en tanto que, el ratio de deuda/patrimonio indica que las deudas contraídas por el Concesionario equivalen a 37,16 veces el capital aportado por los socios. Cabe notar que ambos ratios de solvencia alcanzaron en el 2014, los niveles más altos registrados en los últimos 8 años, reflejando el alto nivel de apalancamiento de FVCA.

**Cuadro N° 6**  
**RATIOS FINANCIEROS, 2007 - 2014**

	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Ratios de Liquidez</b>								
Liquidez general	0,95	1,71	0,49	0,66	0,48	0,39	0,70	0,65
Prueba Ácida	0,44	0,52	0,21	0,32	0,30	0,25	0,20	0,28
<b>Ratios de Rentabilidad</b>								
Margen bruto	27,2%	27,1%	24,4%	36,9%	32,9%	35,6%	42,2%	49,4%
Margen operativo	45,2%	50,6%	2,0%	25,9%	19,9%	12,7%	13,8%	24,7%
Margen neto de utilidad	-24,0%	0,6%	-1,6%	15,0%	9,9%	8,2%	-3,4%	12,0%
Rentabilidad sobre el patrimonio (ROE)	-205,0%	1,7%	-3,5%	29,2%	28,0%	28,0%	-17,0%	51,9%
Rentabilidad sobre el activo (ROA)	-5,4%	0,1%	-0,5%	5,6%	5,2%	3,6%	-1,6%	10,4%
<b>Ratios de Solvencia</b>								
Pasivo Total / Patrimonio	37,16	11,09	5,49	4,21	4,40	6,89	9,31	4,00
Ratio de deuda	0,97	0,92	0,85	0,81	0,81	0,87	0,90	0,80

Fuente: EEFF auditados de Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



## VIII. Pagos al Estado

48. Conforme al contrato de Concesión corresponde a la empresa concesionaria efectuar al Estado Peruano el pago por Retribución Principal y por Retribución Especial, conforme al siguiente detalle:
- Retribución Principal: corresponde al 24,75% de los ingresos brutos anuales que obtiene el Concesionario, sin considerar aquellos ingresos provenientes de la explotación del material tractivo y rodante. Este porcentaje fue el ofrecido por el Concesionario en su propuesta técnica y constituyó el factor de competencia durante el proceso de licitación.
  - Retribución Especial: Se calcula como el 50% de los ingresos por explotación de material tractivo y rodante. Desde octubre de 2009, el Concesionario paga de forma mensual la retribución especial, luego de haberse cumplido diez años de concesión, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.
49. Sin embargo, el Contrato de Concesión establece un mecanismo de incentivos a la inversión, en virtud del cual es posible liberar al concesionario del pago de las retribuciones, a cambio de destinar esos montos exclusivamente a la rehabilitación, mantenimiento o modernización de la línea férrea.
50. Así conforme a la cláusula 10 del Contrato, durante los primeros 5 años de las concesiones, el Concesionario quedó liberado del pago de las retribuciones al acreditar la inversión realizada en obras de rehabilitación y mantenimiento de la vía férrea por sumas iguales o superiores a las retribuciones calculadas para dichos años.
51. De igual manera, entre el sexto y décimo año de las concesiones, el Concesionario acreditó inversiones en obras de rehabilitación y mantenimiento de la vía férrea por sumas iguales o superiores a las retribuciones calculadas para este periodo. Por esta inversión realizada, el Concesionario pudo dejar de pagar hasta el 50% de la retribución calculada para este periodo.
52. En el 2009, se cumplió el décimo año de la concesión y del período para acceder al pago de retribuciones por inversiones. De este modo, luego de los 10 primeros años, el saldo de esas inversiones que no fueron utilizadas para pagar retribuciones, podrán ser utilizadas a razón de 1/10 por año para descontarlo de las retribuciones que deban pagar, hasta agotar dicho saldo.
53. Mediante, la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, se establece un nuevo periodo de exoneración de hasta el 100% de la retribución principal y especial entre el décimo cuarto y décimo noveno año de la concesión. Para ello el Concesionario deberá realizar las inversiones necesarias para alcanzar el estándar de servicio FRA 3 y mantenerlo en el tramo Callao – La Oroya. Adicionalmente, el Concesionario fue exonerado de realizar el pago del 100% de la retribución principal y especial<sup>5</sup> para los años 2010, 2011 y 2012.

<sup>5</sup> Solo si cumple con trasladar el taller de Guadalupe en el Callao dejando dicha área para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. A cambio el concesionario gozará de la exoneración de pago de las retribuciones mencionadas durante 3 años desde el 21 de setiembre de 2009, y llevar el nivel de la vía férrea hasta cumplir con el estándar de Federal Railroad Administration para vías férreas de clase 3 (FRA3)..



54. En septiembre de 2012 culminó el periodo de exoneración, por lo que el Concesionario pagó S/. 2,6 millones por el concepto de retribución principal y especial correspondiente al periodo septiembre – diciembre de 2012. En los dos años siguientes (2013 y 2014), el Concesionario no efectuó pagos por este concepto.
  
55. Adicionalmente, de acuerdo al artículo N° 10 del Reglamento del Aporte por Regulación de OSITRAN, el Concesionario debe pagar una tasa de regulación a favor del ente regulador equivalente al 1% del total de facturación anual, excluyendo el IGV. En el año 2014, la empresa concesionaria ha realizado un aporte por regulación de S/. 323,1 miles, monto similar al del año anterior (S/. 322,9 miles) toda vez que como se ha mencionado anteriormente los ingresos obtenidos por el Concesionario en 2014 no registraron variaciones significativas respecto del año anterior.



## ANEXO



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN FERROCARRIL DELCENTRO**
**CONCESIONARIO: FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.**
**Fecha de actualización: 30 de junio de 2014**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Ferrocarril del Centro:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Callao – Huancayo (379 Km.)</li> <li>- La Oroya – Cerro de Pasco (131 Km.)</li> <li>- Pachacayo – Chaucha (80 Km.)</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 2.4. (p. 11)
2	Fecha de suscripción	19 de julio de 1999.	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plazo inicial de 30 años.</li> <li>▪ Se extendió 5 años adicionales.</li> <li>▪ Se volvió a extender por 5 años adicionales más.</li> </ul>	Cláusula 4.1. (p. 19) Adenda 3 Adenda 5
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Adenda 1:</b> 10 de marzo de 2000.</li> <li>▪ <b>Adenda 2:</b> 30 de octubre de 2002.</li> <li>▪ <b>Adenda 3:</b> 26 de marzo de 2004.</li> <li>▪ <b>Adenda 4:</b> 16 de noviembre de 2005.</li> <li>▪ <b>Adenda 5:</b> 09 de febrero de 2009.</li> <li>▪ <b>Adenda 6:</b> 15 de junio de 2009.</li> <li>▪ <b>Adenda 7:</b> 24 de setiembre de 2009.</li> <li>▪ <b>Adenda 8:</b> 14 de agosto de 2010.</li> <li>▪ <b>Adenda 9:</b> 08 de enero de 2014.</li> </ul>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8 Adenda 9
5	Factor de competencia	Porcentaje de retribución principal al Estado peruano: 24,75% de los ingresos brutos (no incluye ingresos del material tractivo o rodante, ni IGV).	Cláusula 5.1. (p. 20) Anexo 5
6	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.3. (p. 11)
7	Capital mínimo	No se establece.	
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Garantía de cumplimiento: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ferrocarril del Centro:</li> </ul> </li> </ul> Monto mínimo de carta fianza por USD 1 240 000,00.	Cláusula 13.1. (p. 51) Cláusula 13.2. (p. 52) Cláusula 13.3. (p. 52)
9	Garantías a favor del concesionario	En caso de destrucción parcial de la infraestructura vial, por razones no imputables al concesionario, el concedente se obliga a asumir los costos de reparación que excedan la cobertura del seguro previsto hasta un máximo de USD 5 000 000,00 millones.	Cláusula 16.5. (p. 56)
10	Compromiso de inversión	No se establece. Sin embargo debe alcanzar estándares FRA II, lo que implica realizar inversiones.	Cláusula 7.7. (p. 31)
11	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Negociación.</li> <li>▪ Controversia técnica (perito resuelve controversia).</li> <li>▪ Controversia no técnica (arbitraje nacional de derecho de tres árbitros).</li> </ul>	Cláusula 22.1. (p. 69) Cláusula 22.3. (p. 70) Cláusula 22.4. (p. 71) Adenda 4
12	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Por incumplimientos relacionados con: <ul style="list-style-type: none"> <li>- La afectación de personas o bienes.</li> <li>- Daños económicos.</li> <li>- La interrupción del servicio por más de 7 días.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 20.2. (p. 65) Anexo 9



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN FERROCARIL DELCENTRO**
**CONCESIONARIO: FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.**
**Fecha de actualización: 30 de junio de 2014**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entre las principales destacan:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vencimiento del plazo del contrato.</li> <li>- Acuerdo entre concedente y concesionario.</li> <li>- Destrucción total de la infraestructura vial ferroviaria por causa no imputable a las partes.</li> <li>- Sustitución de la persona jurídica que administra la concesión sin permiso del Concedente.</li> <li>- Modificación de las garantías si cumplir con las obligaciones que en ella establecen.</li> <li>- Transferencia de acciones sin cumplir lo establecido en el contrato.</li> <li>- Incumplimiento cláusulas 12.1. y 12.2.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 20.1. (p. 63) Adenda 4
14	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reducción de los ingresos en 10% o más.</li> <li>▪ Incremento en los costos y/o gastos anuales en 10% o más.</li> <li>▪ O el efecto compuesto de las dos anteriores.</li> </ul> <p>Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico financiero.</p>	Cláusula 23. Adenda 4
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ingresos de la concesión</li> <li>▪ Hipotecas del derecho de concesión</li> </ul>	Cláusula 11.1. (p. 44) Cláusula 11.2. (p. 45) Adenda 4
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contra daños y perjuicios a pasajeros y carga, así como por daños a terceros.</li> <li>▪ Contra todo riesgo de destrucción parcial de la infraestructura vial ferroviaria en el área matriz y la destrucción total o parcial de los bienes de la concesión.</li> </ul>	Cláusula 21.1.1. (p. 66) Cláusula 21.1.2. (p. 66)
17	Inicio de operaciones	<p>Contrato que entró en vigencia a partir de la fecha de cierre (19 julio de 1999). Lo que le faculta al Concesionario al mantenimiento, rehabilitación y la explotación de los bienes de la Concesión así como la construcción obras de infraestructura Vial Ferroviaria, para la prestación de Servicios de Transporte Ferroviario y Servicios Complementarios.</p>	Cláusula 2.3. (p. 11)
18	Estándares deservicio	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Para la línea férrea</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II.</li> <li>- 49CFR213 Track Safety Standards.</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Para el material tractivo y material rodante</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- United States Federal Railroad Administration.</li> <li>- 49CFR229 Locomotive Safety Standards.</li> <li>- 49CFR216 Passenger Equipment Safety Standards.</li> <li>- 49CFR215 Freight Car Safety Standards</li> <li>- 49CFR221 Rear end marking devices for passenger, commuter and freight cars.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 7.7. (p. 31) Anexo 6



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN FERROCARIL DELCENTRO**
**CONCESIONARIO: FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.**
**Fecha de actualización: 30 de junio de 2014**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La tarifa por uso de vía se fija en la suma máxima de:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- USD 0,59 por Km. recorrido de cada unidad de vagón, auto vagón y coche, cargada o descargada.</li> </ul> </li> </ul>	Anexo 7 Reajuste de tarifas, 2010.
20	Reajustes de tarifas	La tarifa por uso de vía se ajustará anualmente, en forma automática, de acuerdo al IPC del Estado de Nueva York de Estados Unidos. OSITRAN está a cargo de supervisar este reajuste.	Anexo 7
21	Retribución al Estado	Porcentaje de retribución principal al Estado peruano: 24,75% de los ingresos brutos (no incluye ingresos del material tractivo o rodante, ni IGV).	Cláusula 5.1. (p. 20) Anexo 5





Calle Los Negocios 182, Surquillo  
Teléfono: (511) 440 5115  
[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

#### CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente  
Cesar Balbuena  
Jorge Cárdenas

#### GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo  
**Gerente de Regulación**

Ricardo Quesada  
**Jefe de Estudios  
Económicos**

José Aguilar  
**Jefe de Regulación**

#### ELABORACIÓN Y DISEÑO

Yessica Ochoa Carbajo