



SERIE B N° 0269508

TESTIMONIO



SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS OCHO

INSTRUMENTO: CINCO MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y SIETE

MINUTA: CINCO MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y CUATRO

KARDEX: 82795

FOJAS: SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS OCHO

ADDENDA N° 7 AL CONTRATO DE CONCESION DEL FERROCARRIL DEL CENTRO

QUE CELEBRAN DE UNA PARTE

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Y DE LA OTRA PARTE

FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.

EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA

EN LA CIUDAD DE LIMA, DISTRITO DE JESUS MARIA, A LOS SIETE (07) DÍAS DEL MES DE OCTUBRE DEL AÑO DOS MIL NUEVE (2009), ANTE MI, EDUARDO LAOS DE LAMA, ABOGADO, NOTARIO DE ESTA CAPITAL, CON DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD NUMERO 07700630 Y REGISTRO ÚNICO DEL CONTRIBUYENTE NÚMERO 10077006300; PROCEDÓ A EXTENDER EL PRESENTE INSTRUMENTO PÚBLICO PROTOCOLAR, QUE OTORGAN: -----

DE UNA PARTE: DON JUAN DE DIOS OLAECHEA ALVAREZ CALDERON; QUIEN MANIFIESTA SER DE NACIONALIDAD PERUANA, -----  
NATURAL DE -----

DE ESTADO CIVIL CASADO, DE PROFESIÓN U OCUPACIÓN EMPRESARIO, IDENTIFICADO CON DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD NÚMERO 06419303, CON DOMICILIO EN AVENIDA JOSE GALVEZ BARRENECHEA NÚMERO 566, QUINTO PISO, DISTRITO DE SAN ISIDRO, PROVINCIA Y DEPARTAMENTO DE LIMA; A QUIEN IDENTIFICO DE LO QUE DOY FE. -----

--- PROCEDE EN NOMBRE Y REPRESENTACION DE "FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.", CON REGISTRO UNICO DE CONTRIBUYENTE NÚMERO 20432347142 Y DOMICILIO EN AVENIDA JOSE GALVEZ BARRENECHEA NÚMERO 566, QUINTO PISO, DISTRITO DE SAN ISIDRO, PROVINCIA Y DEPARTAMENTO DE LIMA; DEBIDAMENTE FACULTADO SEGÚN PODERES INSCRITOS EN LA PARTIDA ELECTRONICA NUMERO 11120812 DEL REGISTRO DE PERSONAS JURIDICAS DE LIMA. -----

DE LA OTRA PARTE: DON JOSE NICANOR GONZALES QUILIANO; QUIEN MANIFIESTA SER DE NACIONALIDAD PERUANA, DE ESTADO CIVIL CASADO, DE PROFESIÓN U OCUPACION OFICIAL DE MARINA, IDENTIFICADO CON DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD NÚMERO 43315035, CON DOMICILIO EN JIRON ZORRITOS NUMERO 1203, DISTRITO DE CERCA DO DE LIMA, PROVINCIA Y DEPARTAMENTO DE LIMA; A QUIEN CONOZCO DE LO QUE DOY FE. -----

--- PROCEDE EN NOMBRE Y REPRESENTACION EN SU CALIDAD DE VICEMINISTRO DE TRANSPORTES DEL "MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES", CON REGISTRO UNICO DE CONTRIBUYENTE NÚMERO 20131379944 Y DOMICILIO EN JIRON ZORRITOS NUMERO 1203, DISTRITO DE CERCA DO DE LIMA, PROVINCIA Y DEPARTAMENTO DE LIMA; DEBIDAMENTE FACULTADO SEGÚN RESOLUCION MINISTERIAL NUMERO 847-2009-MTC/01. -----

LOS OTORGANTES SON INTELIGENTES EN EL IDIOMA CASTELLANO, QUIENES SE OBLIGAN CON CAPACIDAD, LIBERTAD Y CONOCIMIENTO SUFICIENTES, DE CONFORMIDAD CON EL EXAMEN QUE LES HE EFECTUADO, DE LO QUE DOY FE; Y ME ENTREGAN UNA MINUTA DEBIDAMENTE AUTORIZADA POR LETRADO, LA MISMA QUE ARCHIVO EN SU LEGAJO RESPECTIVO BAJO EL NUMERO DE ORDEN CORRESPONDIENTE Y CUYO TENOR LITERAL ES COMO SIGUE. -----

MINUTA -----

ADDENDA NO. 7 AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y

COMUNICACIONES Y FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.- SEÑOR NOTARIO, SIRVASE EXTENDER EN SU REGISTRO DE ESCRITURAS PÚBLICAS UNA EN LA CUAL CONSTE LA ADDENDA NO. 7 AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO, EN ADELANTE EL CONTRATO, SUSCRITO ENTRE EL ESTADO PERUANO, REPRESENTADO POR EL EX MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN, HOY MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, EN ADELANTE EL CONCEDENTE, Y LA EMPRESA FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A., EN ADELANTE EL CONCESIONARIO, QUIENES ACTÚAN EN EL PRESENTE CONTRATO, REPRESENTADOS POR LAS PERSONAS CUYOS NOMBRES, DATOS DE IDENTIDAD, AUTORIZACIONES Y DIRECCIONES DOMICILIARIAS SE INDICAN EN EL ANEXO DEL PRESENTE DOCUMENTO; EN LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES SIGUIENTES: -----

**CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES** -----

1.1 CON FECHA 19 DE JULIO DE 1999, FUE ADJUDICADO LA BUENA PRO DE LA LICITACIÓN PÚBLICA ESPECIAL INTERNACIONAL CONVOCADA POR EL COMITÉ ESPECIAL DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES S.A. A FAVOR DEL CONSORCIO FERROCARRILES DEL PERÚ, -----

1.2 EN LA FECHA DE CIERRE LLEVADA A CABO EL 20 DE SETIEMBRE DE 1999, EL CONSORCIO FERROCARRILES DEL PERÚ ACREDITÓ LA CONSTITUCIÓN DE LA EMPRESA FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A., EN ADELANTE EL CONCESIONARIO, PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO, SUSCRIBIENDO EN DICHA FECHA EL CONTRATO DE CONCESIÓN CON EL ESTADO PERUANO, REPRESENTADO POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, EN ADELANTE EL CONCEDENTE. -----

1.3 CON FECHA 10 DE MARZO DE 2000, 30 DE OCTUBRE DE 2002, 26 DE MARZO DE 2004, 16 DE NOVIEMBRE DE 2005, 09 DE FEBRERO DE 2009 Y 15 DE JUNIO DE 2009, LAS PARTES SUSCRIBIERON LAS ADDENDAS NOS. 1, 2, 3, 4, 5 Y 6 AL CONTRATO DE CONCESION, RESPECTIVAMENTE. -----

1.4 CON ESCRITO DE FECHA 25 DE ENERO DE 2008, EL CONCESIONARIO PRESENTÓ UNA SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, REFERIDA, ENTRE OTRAS, A LA ENTREGA DEL PATIO FACTORIA GUADALUPE Y LA EXTENSIÓN DEL MECANISMO DE LIBERACIÓN DE PAGOS VINCULADO A LA INVERSIÓN EN LA PRIMERA ETAPA DEL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE LA VÍA FÉRREA, EL CUAL CONTIENE ENTRE OTRAS OBRAS: 170 KILÓMETROS DE VÍA FÉRREA DE 115 LIBRAS; AMPLIACIÓN DE TÚNELES Y VENTILACIÓN; CREACIÓN DE PATIOS ARAPA, SAN BARTOLOME, QUIROZ Y LA PERLA; DESVIOS; REFORZAMIENTO DE PUENTES; MEJORAMIENTO DE TRAZO DE LA VÍA FÉRREA; ELIMINACIÓN DEL ZIGZAG CASARACRA; OBRAS DE DRENAJE; SEÑALIZACIÓN Y MEJORAMIENTO DE COMUNICACIÓN. --

1.5 CON FECHA 20 DE JUNIO DE 2008, EL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN REMITIÓ AL CONCEDENTE, EL OFICIO CIRCULAR Nº 056-08-SCD-OSITRAN PONIENDO EN CONOCIMIENTO EL ACUERDO DE CONSEJO DIRECTIVO Nº 1063-273-08-CD-OSITRAN DE FECHA 28 DE MAYO DE 2008, QUE APROBÓ LA OPINIÓN TÉCNICA DE OSITRAN RESPECTO DE LA SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO, CONTENIDA EN EL INFORME Nº 014-08-GRF-GS-GAL-OSITRAN DE FECHA 23 DE MAYO DE 2008. -----

1.6 CON FECHA 10 DE JULIO DE 2008, EL CONCESIONARIO PRESENTÓ UN RECURSO DE RECONSIDERACIÓN CONTRA EL ACUERDO DE CONSEJO DIRECTIVO Nº 1063-273-08-CD-OSITRAN, AL HABÉRSELE RECHAZADO LAS MODIFICACIONES EN LOS TÉRMINOS PROPUESTOS POR LA EMPRESA CONCESIONARIA. -----

1.7 ASIMISMO, CON FECHA 25 DE JULIO DE 2008, EL CONCESIONARIO PRESENTÓ EL ESCRITO Nº 2 DENOMINADO: "SOLICITUD DE PRECISIÓN VÍA INTERPRETACIÓN DEL ACUERDO DE CONSEJO DIRECTIVO Nº 1063-273-08-CD-OSITRAN", ASÍ COMO EL 01 DE AGOSTO DE 2008 PRESENTÓ UN ESCRITO COMPLEMENTARIO AL ANTES CITADO Y UN ESCRITO Nº 3 DENOMINADO: "ESCRITO COMPLEMENTARIO CON RELACIÓN AL ACUERDO DE CONSEJO DIRECTIVO Nº 1063-273-08-CD-OSITRAN", -----

1.8 MEDIANTE SESIÓN Nº 285-2008-CD DE FECHA 24 DE SETIEMBRE DE 2008, EL CONSEJO DIRECTIVO APROBÓ LA RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO Nº 047-2008-CD OSITRAN, MEDIANTE LA CUAL RESOLVIÓ EL RECURSO DE RECONSIDERACIÓN PRESENTADO POR LA EMPRESA CONCESIONARIA FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A. CONTRA EL ACUERDO DE CONSEJO DIRECTIVO Nº 1063-273-08-CD-OSITRAN, DECLARANDO, ENTRE OTROS, INFUNDADO EL EXTREMO REFERENTE A LA MODIFICACIÓN DE LA CLÁUSULA 1.1 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN SOBRE LA DEFINICIÓN DEL TÉRMINO INVERSIONES, FUNDADO EL EXTREMO RELATIVO A LA MODIFICACIÓN DEL ANEXO NO. 13 EN LO CONCERNIENTE A LA AMPLIACIÓN DEL PLAZO PARA LA ENTREGA DEL PATIO Y FACTORIA GUADALUPE Y FUNDADO EN LO RELATIVO



SERIE B Nº 0269509

TESTIMONIO

SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS NUEVE



EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA

A LA PRECISIÓN PARA LA EXIGENCIA DE LA OBTENCIÓN DEL NIVEL DE SEGURIDAD FRA III SOLO SE ENTIENDA REFERIDA AL TRAMO CALLAO - LA CROYA. =====

1.9 ASIMISMO, A TRAVÉS DE LA CITADA RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO Nº 047-2008-CD-OSITRAN, SE ENCAUSÓ DE OFICIO LA SOLICITUD DE PRECISIÓN VÍA INTERPRETACIÓN DE FECHA 25 DE JULIO DE 2008 Y DEL ESCRITO COMPLEMENTARIO DE FECHA 01 DE AGOSTO DE 2008, A EFECTOS DE DARLE EL TRÁMITE DE UNA NUEVA SOLICITUD DEL CONCESIONARIO PARA LA MODIFICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO, EN VIRTUD A LO ESTABLECIDO EN LOS PRINCIPIOS DE IMPULSO DE OFICIO, EFICACIA Y CELERIDAD ESTABLECIDOS EN LA LEY Nº 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL. ==

1.10 MEDIANTE ACUERDO DE CONSEJO DIRECTIVO Nº 1104-298-08-CD-OSITRAN, DE FECHA 30 DE SETIEMBRE DE 2008, SE APROBÓ LA OPINIÓN TÉCNICA CONTENIDA EN EL INFORME Nº 031-08-GRE-GS-GAL-OSITRAN DE FECHA 25 DE SEPTIEMBRE DE 2008 ELABORADO POR LAS GERENCIAS DE REGULACIÓN, SUPERVISIÓN Y DE ASESORÍA LEGAL DE OSITRAN. =====

1.11 MEDIANTE SESIÓN Nº 286-2008-CD, DE FECHA 30 DE SETIEMBRE DE 2008, EL CONSEJO DIRECTIVO APROBÓ LA RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO Nº 048-2009-CD-OSITRAN, POR LA CUAL DECLARA FUNDADO EL EXTREMO DE LA SOLICITUD DE INTERPRETACIÓN DE FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A. EN LO QUE RESPECTA AL ALCANCE DE LOS TÉRMINOS "ACONDICIONAR Y EQUIPAR" SEÑALADOS EN EL ANEXO Nº 13, ASÍ COMO FUNDADA EN PARTE LO RELATIVO AL ALCANCE DE LA DEFINICIÓN DE "INVERSIONES" DEL NUMERAL 1.1 DE LA CLÁUSULA PRIMERA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN. =====

1.12 CON FECHA 22 MAYO DE 2009, LA DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES REMITIÓ EL OFICIO Nº 716-2009-MTC/25 CON EL CUAL SOLICITÓ A OSITRAN EMITIR OPINIÓN TÉCNICA SOBRE EL PROYECTO DE ADDENDA NO. 7 AL CONTRATO DE CONCESIÓN. =====

1.13 MEDIANTE OFICIO Nº 073-09-GRE-OSITRAN DE FECHA 26 DE MAYO DE 2009, OSITRAN SOLICITÓ AL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA QUE SUSTENTE EL PROYECTO DE ADDENDA NO. 7 PRESENTADO. =====

1.14 CON OFICIO Nº 877-2009-MTC/25, DE FECHA 30 DE JUNIO DE 2009, LA DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES ATENDIÓ LA INFORMACIÓN SOLICITADA MEDIANTE OFICIO Nº 073-09-GRE-OSITRAN. ==

1.15 CON OFICIO CIRCULAR Nº 069-09-SCD-OSITRAN, DE FECHA 09 DE JULIO DE 2009, OSITRAN REMITE AL CONCEDENTE EL ACUERDO Nº 1187-323-09-CD-OSITRAN DE FECHA 08 DE JULIO DE 2009, MEDIANTE EL CUAL SE APRUEBA LA OPINIÓN TÉCNICA CONTENIDA EN EL INFORME Nº 022-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN DEL 07 DE JULIO DE 2009 ELABORADO POR LAS GERENCIAS DE REGULACIÓN, SUPERVISIÓN Y DE ASESORÍA LEGAL DE OSITRAN. =====

1.16 CON OFICIO Nº 968-2009-MTC/25, DE FECHA 24 DE JULIO DE 2009, LA DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES REALIZÓ DOS CONSULTAS SOBRE EL INFORME Nº 022-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, EN EL MARCO DE LA OPINIÓN TÉCNICA EMITIDA SOBRE LA PROPUESTA DE ADDENDA NO. 7 AL CONTRATO DE CONCESIÓN. =====

1.17 CON OFICIO Nº 247-09-GG-OSITRAN, DE FECHA 31 DE JULIO DE 2009, LA GERENCIA GENERAL DE OSITRAN EMITIÓ RESPUESTA AL OFICIO Nº 968-2009-MTC/25, ALCANZANDO LAS PRECISIONES SOLICITADAS RESPECTO AL INFORME Nº 022-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN. =====

**CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO** =====

EL OBJETO DE LA PRESENTE ADDENDA ES MODIFICAR E INCORPORAR DIVERSAS CLÁUSULAS Y ANEXOS AL CONTRATO DE CONCESIÓN, PARA PERMITIR LA DEVOLUCIÓN AL CONCEDENTE DEL INMUEBLE DENOMINADO PATIO Y FACTORÍA GUADALUPE Y LA EJECUCIÓN DE LA PRIMERA ETAPA DEL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DEL FERROCARRIL DEL CENTRO PRIMORDIALMENTE EN EL TRAMO CALLAO - LA CROYA POR PARTE DEL CONCESIONARIO, EL MISMO QUE SE DESCRIBE EN EL ANEXO NO. 1 QUE FORMA PARTE DE LA PRESENTE ADDENDA. =====

**CLÁUSULA TERCERA: ACUERDOS ESTABLECIDOS** =====

LAS PARTES ACUERDAN MODIFICAR LAS CLÁUSULAS SEPTIMA, DÉCIMA, DÉCIMA SEGUNDA, VIGÉSIMA Y EL ANEXO NO. 13 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN ASÍ COMO INCORPORAR EL ANEXO NO. 8 A AL CONTRATO DE CONCESIÓN, LOS CUALES QUEDAN REDACTADOS EN LA FORMA SIGUIENTE: =====

**\*CLÁUSULA SÉPTIMA: CONDICIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO** =====

{...} =====

7.7. A CONDICIONES DE SEGURIDAD EN LA VÍA FÉRREA - DENTRO DE LOS CUATRO AÑOS DESPUÉS DE INICIADAS LAS INVERSIONES DE LA PRIMERA ETAPA DEL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE LA VÍA FÉRREA, CONFORME A LO ESTABLECIDO EN LA CLÁUSULA 10.1.2.A., EL CONCESIONARIO ESTARÁ OBLIGADO A CUMPLIR Y MANTENER LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD DE LA FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION (FRA) PARA VÍAS FÉRREAS DE CLASE 3, CONSIGNADOS EN EL CODE OF FEDERAL REGULATIONS DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA BAJO LA DENOMINACIÓN 49 CFR 213 TRACK SAFETY STANDARDS, EN EL TRAMO CALLAO - LA CROYA PREVISTAS EN EL ANEXO N° 6A. =====

(...) =====

"CLÁUSULA DÉCIMA: INCENTIVOS A LA INVERSIÓN DEL CONCESIONARIO" =====

(...) =====

10.1.2 A ENTRE EL DÉCIMO CUARTO Y DÉCIMO NOVENO AÑOS DE CONCESIÓN (8 AÑOS), EL CONCESIONARIO TENDRÁ DERECHO A DEJAR DE PAGAR HASTA EL 100% DE LA RETRIBUCIÓN PRINCIPAL Y LA RETRIBUCIÓN ESPECIAL, APLICANDO LA MISMA FÓRMULA Y REQUISITOS ESTABLECIDOS EN EL NUMERAL 10.1.1. PARA LAS INVERSIONES QUE ACREDITE HABER EFECTUADO, CORRESPONDIENTES A LA EJECUCIÓN DE LA PRIMERA ETAPA DEL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE LA VÍA FÉRREA Y LA OBLIGACIÓN DE ALCANZAR Y MANTENER EN ADELANTE, LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD DE LA FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION (FRA) PARA VÍAS FÉRREAS DE CLASE 3, CONSIGNADOS EN EL CODE OF FEDERAL REGULATIONS DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA BAJO LA DENOMINACIÓN 49 CFR 213 TRACK SAFETY STANDARDS, EN EL TRAMO CALLAO - LA CROYA. =====

PARA ESTE CASO NO SERÁ APLICABLE LO ESTABLECIDO EN LA CLÁUSULA 10.1.6 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN. =====

EL CONCESIONARIO PODRÁ EJECUTAR EL TOTAL DE LA INVERSIÓN ENTRE EL DÉCIMO PRIMER Y EL DÉCIMO NOVENO AÑOS DE LA CONCESIÓN, LA MISMA QUE SE EFECTUARÁ EN CUATRO (04) AÑOS CONSECUTIVOS, CONTADOS A PARTIR DE QUE EL CONCESIONARIO COMUNIQUE AL CONCEDENTE POR ESCRITO QUE HA INICIADO LAS INVERSIONES, PUDIENDO AMPLIARSE DICHO PLAZO SIEMPRE QUE EL CONCEDENTE, CON OPINIÓN PREVIA DE OSITRAN, ASÍ LO DETERMINE. AL TÉRMINO DE LOS CUATRO (4) AÑOS DE INICIADAS LAS INVERSIONES, EL CONCESIONARIO DEBERÁ ALCANZAR Y MANTENER LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD DE LA FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION (FRA) PARA VÍAS FÉRREAS DE CLASE 3, CONSIGNADOS EN EL CODE OF FEDERAL REGULATIONS DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA BAJO LA DENOMINACIÓN 49 CFR 213 TRACK SAFETY STANDARDS, EN EL TRAMO CALLAO - LA CROYA. =====

EL CONCESIONARIO SE COMPROMETE A EJECUTAR LA INVERSIÓN NECESARIA PARA ALCANZAR Y MANTENER EN ADELANTE, LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD DE LA FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION (FRA) PARA VÍAS FÉRREAS DE CLASE 3, CONSIGNADOS EN EL CODE OF FEDERAL REGULATIONS DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA BAJO LA DENOMINACIÓN 49 CFR 213 TRACK SAFETY STANDARDS, EN EL TRAMO CALLAO - LA CROYA Y PODRÁ UTILIZAR DICHA INVERSIÓN EN LA LIBERACIÓN DEL PAGO DE LA RETRIBUCIÓN PRINCIPAL Y ESPECIAL ENTRE EL DÉCIMO CUARTO Y DÉCIMO NOVENO AÑOS DE LA CONCESIÓN, HASTA DONDE ALCANCEN LOS VALORES DE LAS CITADAS INVERSIONES, INCLUYENDO AQUELLAS QUE SE EFECTÜEN DURANTE EL DÉCIMO PRIMER Y DÉCIMO TERCER AÑOS DE LA CONCESIÓN, DE SER EL CASO. =====

EL MONTO TOTAL DE LA INVERSIÓN A CARGO DEL CONCESIONARIO PARA LA EJECUCIÓN DE LA PRIMERA ETAPA DEL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE LA VÍA FÉRREA Y LA OBLIGACIÓN DE ALCANZAR Y MANTENER EN ADELANTE, LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD DE LA FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION (FRA) PARA VÍAS FÉRREAS DE CLASE 3, CONSIGNADOS EN EL CODE OF FEDERAL REGULATIONS DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA BAJO LA DENOMINACIÓN 49 CFR 213 TRACK SAFETY STANDARDS, EN EL TRAMO CALLAO - LA CROYA, NO PODRÁ SER MENOR QUE EL TOTAL DE LAS RETRIBUCIONES LIBERADAS ENTRE EL DÉCIMO CUARTO Y EL DÉCIMO NOVENO AÑOS DE LA CONCESIÓN; CASO CONTRARIO, EL CONCESIONARIO PAGARÁ LA DIFERENCIA ENTRE LAS RETRIBUCIONES EFECTUADAS Y EL MONTO DE LAS INVERSIONES TOTALES, MAS UNA MULTA IGUAL AL 100% DE LO DEJADO DE INVERTIR. =====

10.1.2.B EL INCUMPLIMIENTO POR EL CONCESIONARIO DE LO ESTABLECIDO EN EL NUMERAL 10.1.2.A REFERIDO A ALCANZAR Y MANTENER LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD DE LA FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION (FRA) PARA VÍAS FÉRREAS DE CLASE 3, PODRÁ CONDUCIR A LA CADUCIDAD DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, CONFORME A LO PREVISTO EN EL NUMERAL 20.1.15. =====

(...) =====

10.1.4 EN LAS OPORTUNIDADES QUE CORRESPONDA EL PAGO DE LA RETRIBUCIÓN ESPECIAL Y EN LAS QUE CORRESPONDA EL PAGO DE



SERIE B N° 0269510

TESTIMONIO



SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS DIEZ

EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA

LA RETRIBUCIÓN PRINCIPAL, EL CONCESIONARIO DEBERÁ COMUNICAR AL CONCEDENTE Y A OSITRAN SU DECISIÓN DE EJERCER LAS FACULTADES QUE LE CONCEDEN LOS NUMERALES 10.1.1., 10.1.2 Y 10.1.2.A DE ESTE CONTRATO. EN CASO DECIDA EMPLEARLAS, DEBERÁ PRESENTAR AL CONCEDENTE Y A OSITRAN TODA LA INFORMACIÓN Y/O DOCUMENTACIÓN SUSTENTATORIA QUE RESULTE NECESARIA O QUE LE SEA SOLICITADA. =====

10.1.5 OSITRAN ESTÁ FACULTADO PARA VERIFICAR LA EXISTENCIA Y/O PRESTACIÓN DE LAS INVERSIONES QUE EL CONCESIONARIO PLANTEA UTILIZAR COMO SUSTENTO DE SU DERECHO A DEJAR DE PAGAR, PARCIAL O TOTALMENTE, LA RETRIBUCIÓN PRINCIPAL Y/O LA RETRIBUCIÓN ESPECIAL. OSITRAN TAMBIÉN ESTÁ FACULTADO PARA REVISAR Y APROBAR LA LIQUIDACIÓN QUE PRESENTE EL CONCESIONARIO EN CADA OPORTUNIDAD DE PAGO DE LA RETRIBUCIÓN PRINCIPAL O DE LA RETRIBUCIÓN ESPECIAL EN QUE HAGA USO DE LAS FACULTADES OTORGADAS EN LOS NUMERALES PRECEDENTES. =====

SI AL EMPLEARSE EL MECANISMO RESULTARA QUE EXISTE UN SALDO DE LA RETRIBUCIÓN ESPECIAL O LA RETRIBUCIÓN PRINCIPAL NO CUBIERTO POR LAS INVERSIONES, CONFORME A LO PREVISTO EN LOS NUMERALES 10.1.1., 10.1.2. Y 10.1.2.A DE ESTE CONTRATO, EL CONCESIONARIO DEBERÁ PAGAR EN ESE MISMO MOMENTO LA DIFERENCIA A FAVOR DEL CONCEDENTE. SI EL CONCESIONARIO NO CUMPLIERA CON PAGAR OPORTUNAMENTE ESTA DIFERENCIA Y SIN PERJUICIO DE LO PREVISTO EN LA CLÁUSULA VIGÉSIMA DE ESTE CONTRATO, DICHA DIFERENCIA DEBERÁ AJUSTARSE SEGÚN LAS NORMAS VIGENTES PARA EL AJUSTE DE ESTADOS FINANCIEROS POR INFLACIÓN PARA EFECTOS CONTABLES, HASTA SU EFECTIVA CANCELACIÓN; ADEMÁS Y SIN PERJUICIO DE LA ACTUALIZACIÓN ANTES SEÑALADA, DICHA DIFERENCIA DEVENGARÁ AUTOMÁTICAMENTE UN INTERÉS MORATORIO EQUIVALENTE A LA MÁXIMA TASA DE INTERÉS LEGAL EFECTIVA PUBLICADA POR LA SUPERINTENDENCIA DE BANCA Y SEGUROS, HASTA SU EFECTIVA CANCELACIÓN =====

SI EL REMANENTE FUERA A FAVOR DEL CONCESIONARIO, DICHO SALDO PODRÁ SER EMPLEADO COMO JUSTIFICATIVO PARA DEJAR DE PAGAR LAS SIGUIENTES CUOTAS DE LA RETRIBUCIÓN ESPECIAL O DE LA RETRIBUCIÓN PRINCIPAL, HASTA DONDE ALCANCE DICHO REMANENTE. EL REMANENTE DEBERÁ AJUSTARSE, SEGÚN LAS NORMAS VIGENTES PARA EL AJUSTE DE ESTADOS FINANCIEROS POR INFLACIÓN PARA EFECTOS CONTABLES, HASTA SU EFECTIVA CANCELACIÓN. =====

10.1.6 SI AL VENCIMIENTO DEL DÉCIMO AÑO DE CONCESIÓN EXISTIERA ALGÚN REMANENTE A FAVOR DEL CONCESIONARIO, ESTE PODRÁ DEJAR DE PAGAR, PARCIAL O TOTALMENTE, SEGÚN CORRESPONDA, LA RETRIBUCIÓN PRINCIPAL Y/O LA RETRIBUCIÓN ESPECIAL, ENTRE EL VIGÉSIMO Y VIGÉSIMO NOVENO AÑOS DE LA CONCESIÓN, A RAZÓN DE UNA DÉCIMA PARTE DEL REMANENTE POR CADA UNO DE ESTOS AÑOS. =====

**\*CLÁUSULA DECIMO SEGUNDA: OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO** =====  
(...) =====

12.2. OPERADORES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO. EL CONCESIONARIO SE OBLIGA A PERMITIR EL INGRESO A LA LÍNEA FÉRREA A TODA AQUELLA PERSONA QUE CUMPLA CON LAS CONDICIONES PREVISTAS EN ESTE CONTRATO Y EN LAS LEYES APLICABLES. SIN PERJUICIO DE LAS ATRIBUCIONES QUE POR DISPOSICIÓN LEGAL CORRESPONDEN A OSITRAN, EL CONCESIONARIO QUEDA OBLIGADO A SUPERVISAR Y CONTROLAR QUE EL DESARROLLO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO POR PARTE DE OPERADORES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO SE DESARROLLE DANDO ESTRUCTO CUMPLIMIENTO A LAS DISPOSICIONES SOBRE SEGURIDAD FERROVIARIA ESTABLECIDAS EN ESTE CONTRATO Y EN SUS ANEXOS NO. 6 O 8A, SEGÚN CORRESPONDA. =====

EL CONCESIONARIO SOLAMENTE PODRÁ IMPEDIR EL INGRESO A LA LÍNEA FÉRREA DE UN OPERADOR DE SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN CASO QUE: =====

(i) NO CUENTE CON EL RESPECTIVO PERMISO DE OPERACIÓN VIGENTE EXTENDIDO POR EL MTC; O =====

(ii) CUANDO EXISTA IMPEDIMENTO TÉCNICO U OPERATIVO, AL NO MANTENER SU MATERIAL TRACTIVO O MATERIAL RODANTE O SUS INSTALACIONES EN FORMA QUE SEAN APTOS PARA LA OPERACIÓN FERROVIARIA DE ACUERDO A LAS NORMAS DE SEGURIDAD FERROVIARIA Y A LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS ESTABLECIDAS EN ESTE CONTRATO, DE CONFORMIDAD CON LO PREVISTO EN LOS NUMERALES 7.7. O 7.7. A, SEGÚN CORRESPONDA; O =====

(iii) NO CUENTE CON SEGUROS CONFORME A LO QUE DISPONGAN LAS LEYES APLICABLES. =====

(...) =====

**\*CLÁUSULA VIGÉSIMA: CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN** =====

20.1. CAUSALES. LA CONCESIÓN CADUCARÁ POR LAS SIGUIENTES CAUSALES: =====

[...] =====

20.1.15. SI EL CONCESIONARIO NO CUMPLE CUALQUIERA DE SUS OBLIGACIONES DENTRO DE LOS PLAZOS ESTABLECIDOS EN EL ANEXO 13 Y EN LO REFERIDO A LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD DE LA FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION (FRA) PARA VÍAS FÉRREAS DE CLASE 3 DEL NUMERAL 10.1.2.A.7 =====

"ANEXO NO. 6 A.- ESTÁNDARES DE SEGURIDAD (NUMERALES 7.7 A, 12.2) =====

LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD QUE DEBERÁN SER CUMPLIDOS POR EL CONCESIONARIO EN EL TRAMO CALLAO-LA DROYA A MÁS TARDAR DENTRO DE LOS CUATRO PRIMEROS AÑOS, CONTADOS A PARTIR QUE EL CONCESIONARIO COMUNIQUE AL CONCEDENTE POR ESCRITO QUE HA INICIADO LAS INVERSIONES RELACIONADAS CON LA PRIMERA ETAPA DEL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DE FERROCARRIL DEL CENTRO, SON LOS ESTABLECIDOS EN EL CODE OF FEDERAL REGULATIONS DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA BAJO LA DENOMINACIÓN 49 CFR 213 TRACK SAFETY STANDARDS. =====

LA APLICACIÓN DE LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD ANTES MENCIONADOS SE EFECTUARÁ DE ACUERDO A LO PREVISTO EN EL NUMERAL 7.7 A DE ESTE CONTRATO. EL INCUMPLIMIENTO DE ESTA OBLIGACIÓN FACULTARÁ AL CONCEDENTE A RECURRIR A LO PREVISTO EN LA CLÁUSULA VIGESIMA DE ESTE CONTRATO. =====

PARA EL MATERIAL TRACTIVO Y EL MATERIAL RODANTE, SEGUIRÁN VIGENTES LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD DE ACUERDO AL CONTRATO DE CONCESIÓN. =====

EL CONCESIONARIO DECLARA EXPRESAMENTE QUE CONOCE TODAS Y CADA UNA DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD FERROVIARIA Y ESTÁNDARES TÉCNICOS ESTABLECIDOS EN ESTA ADDENDA, OBLIGÁNDOSE A DAR CUMPLIMIENTO ESTRICTO Y OPORTUNO A CADA UNO DE ELLOS. =====

EN CASO QUE EL CONCESIONARIO SOLICITE LA MODIFICACIÓN DE LA TARIFA POR USO DE VÍA, BASÁNDOSE EN LA MEJORA DE LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS PARA LA LÍNEA FÉRREA, AL MOMENTO EN QUE LAS PARTES CONVENGAN DICHA MODIFICACIÓN, TAMBIÉN DEBERÁN ACORDAR LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS APLICABLES A ESTE CONTRATO Y A LOS QUE EL CONCESIONARIO QUEDARA OBLIGADO A CUMPLIR". =====

"ANEXO N° 13.- RÉGIMEN APLICABLE AL "PATIO Y FACTORÍA GUADALUPE" (NUMERAL 3.12.) =====

LAS PARTES ACUERDAN QUE EL CONCESIONARIO ENTREGARÁ AL CONCEDENTE, EL INMUEBLE DENOMINADO "PATIO Y FACTORÍA GUADALUPE", UBICADO EN EL CALLAO, EN UN PLAZO MÁXIMO DE DIECIOCHO (18) MESES DE SUSCRITA LA ADDENDA N° 7, CON EXCEPCIÓN DE UN ÁREA DE TERRENO CON FRENTE A LA AMPLIACIÓN DE LA NUEVA AVENIDA MANCO CÁPAC, EN EL CALLAO, CON UNA EXTENSIÓN DE 8,495.77M2 CON LAS COORDENADAS GPS QUE SE PRECISAN A CONTINUACIÓN Y QUE EL CONCEDENTE DEBERÁ INDEPENDIZAR DEL ÁREA TOTAL. =====

=====

=====

=====

=====

=====

=====

=====

=====

=====

=====

=====

=====

=====

=====



SERIE B N° 0269511

TESTIMONIO

SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS ONCE



CUADRO TECNICO

VERTICE	LADO	DISTANCIA	ANG. INTERNO	ESTE (X)	NORTE (Y)
A	A-B	2.55m	87°58'30"	266961.8447	8666888.8800
B	B-C	6.02m	140°32'8"	266964.3527	8666887.5198
C	C-D	24.37m	133°46'1"	266970.2654	8666888.6684
D	D-E	28.37m	172°54'54"	266983.4514	8666909.1621
E	E-F	3.64m	278°14'4"	288995.7438	8886934.7349
F	F-G	27.50m	88°22'47"	266998.7631	8666932.7054
G	G-H	4.56m	103°12'57"	267013.4505	8666955.9502
H	H-I	28.74m	267°50'48"	267010.2548	8666959.2026
I	I-J	9.83m	171°33'14"	267029.9858	8666980.1045
J	J-K	19.78m	180°41'14"	267035.6077	8666988.1824
K	K-L	16.87m	181°18'20"	267046.8264	8667003.8380
L	L-M	22.33m	187°48'19"	267056.9519	8667017.3260
M	M-N	2.14m	162°17'40"	267072.6508	8667033.2081
N	N-O	15.35m	194°51'48"	267073.6216	8667035.1165
O	O-P	21.74m	182°31'47"	267083.8591	8667046.5563
P	P-Q	21.74m	184°27'22"	267099.0584	8667062.1016
Q	Q-R	13.38m	183°28'55"	267115.4157	8667076.4155
R	R-S	17.59m	182°10'44"	267126.0108	8667084.6084
S	S-T	21.47m	182°0'48"	267140.3240	8667094.8263
T	T-U	21.73m	181°24'21"	267158.2277	8667106.6829
U	U-V	20.96m	183°19'55"	267176.6356	8667118.2340
V	V-W	17.21m	182°16'39"	267195.0083	8667128.3247
W	W-X	18.96m	180°12'29"	267210.4062	8667136.0015
X	X-Y	2.50m	198°57'15"	267227.4031	8667144.3986
Y	Y-Z	22.46m	182°4'53"	267229.8888	8667144.7184
Z	Z-A1	42.88m	182°43'33"	267250.7004	8667154.3013
A1	A1-B1	75.89m	181°3'32"	267289.8214	8667170.7369
B1	B1-C1	21.17m	179°30'18"	267363.2368	8667199.6129
C1	C1-D1	36.11m	180°42'37"	267382.8691	8667207.5312
D1	D1-E1	172.57m	7d1'41"	267418.3912	8667221.3491
E1	E1-F1	51.11m	167°50'17"	267251.1146	8667178.9359
F1	F1-G1	72.58m	175°16'59"	267205.3275	8667158.2175
G1	G1-H1	51.41m	177°55'3"	267143.1652	8667118.7591
H1	H1-I1	10.51m	172°43'43"	267091.7536	8667085.1724
I1	I1-J1	8.47m	174°42'52"	267083.7520	8667078.3560
J1	J1-K1	25.36m	172°53'24"	267077.8373	8667072.2923
K1	K1-L1	50.86m	177°43'33"	267062.5099	8667052.0826
L1	L1-A	140.90m	175°35'38"	267033.3516	8667010.2901
Sumo de Angulos Internos = 6480°0'0"					
Sumo de Angulos Internos(real) = 6480°0'0"			Error = 0d'0'0"		
Area Total = 0 Hús. 8495.77m <sup>2</sup>			Perímetro Total = 1186.55m		

EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA

DICHO PREDIO PERMANECERÁ COMO BIEN DE LA CONCESIÓN, AÚN CUANDO NO SE HAYA FORMALIZADO SU INDEPENDIZACIÓN REGISTRAL Y EN EL CUAL EL CONCESIONARIO PODRÁ CONTINUAR PRESTANDO SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO Y/O SERVICIOS COMPLEMENTARIOS, DE ACUERDO A LO PREVISTO EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN. =====

EL PLAZO PARA LA DEVOLUCIÓN DEL INMUEBLE INDICADO EN EL PRESENTE ANEXO PODRÁ SER AMPLIADO POR UN PLAZO DE SEIS (6) MESES, SIEMPRE Y CUANDO RESULTE NECESARIO PARA CONCLUIR CON LA OBTENCIÓN DE TODAS LAS AUTORIZACIONES, PERMISOS Y/O LICENCIAS QUE SEAN NECESARIAS, A FIN QUE EL CONCESIONARIO PUEDA OPERAR EN LA ESTACIÓN DE CHOSICA, INMUEBLE QUE CONSTA EN EL ANEXO NO. 2 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN. =====

EL CONCEDENTE COMPENSARÁ AL CONCESIONARIO POR LA DEVOLUCIÓN DEL "PATIO Y FACTORÍA GUADALUPE", ÚNICAMENTE CON LA LIBERACIÓN DE LA OBLIGACIÓN DE PAGAR EL 100% DE LA RETRIBUCIÓN PRINCIPAL Y LA RETRIBUCIÓN ESPECIAL, POR TRES (3) AÑOS CONSECUTIVOS, ENTRE EL DÉCIMO PRIMER Y EL DÉCIMO TERCER AÑOS DE LA CONCESIÓN, SIN APLICAR EN ESTE CASO, LA FÓRMULA Y REQUISITOS ESTABLECIDOS EN EL NUMERAL 10.1.1. CON LO CUAL SE REEMPLAZAN LAS OBLIGACIONES ESTABLECIDAS POR LAS PARTES EN EL CONTRATO, PARA LA DEVOLUCIÓN DEL INMUEBLE DENOMINADO "PATIO Y FACTORÍA GUADALUPE". =====

CLÁUSULA CUARTA: REGLAS DE INTERPRETACIÓN =====

4.1 LAS PARTES DECLARAN QUE EL CONTRATO, LAS ADDENDAS N°S 1, 2, 3, 4, 5, 6 Y LA PRESENTE ADDENDA SE INTERPRETARÁN Y EJECUTARÁN COMO UN SOLO INSTRUMENTO. =====

4.2 TODOS Y CADA UNO DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DERIVADOS DE LA PRESENTE ADDENDA SON PLENAMENTE EXIGIBLES ENTRE LAS PARTES. EN CASO DE CONFLICTO EN LA INTERPRETACIÓN Y/O EJECUCIÓN DE LOS TÉRMINOS ESTABLECIDOS EN EL

CONTRATO, BASES Y/O CIRCULARES (ENTENDIDAS ESTAS DOS ÚLTIMAS CONFORME A LAS DEFINICIONES ESTABLECIDAS EN LA CLÁUSULA PRIMERA DEL CONTRATO) Y LOS TÉRMINOS DE LA PRESENTE ADDENDA, PRIMARÁ LO ESTABLECIDO EN ESTA ÚLTIMA. -----  
4.3 LOS TÉRMINOS QUE FIGUREN EN MAYÚSCULAS EN EL PRESENTE INSTRUMENTO Y QUE NO SE ENCUENTREN EXPRESAMENTE DEFINIDOS EN ÉSTE, CORRESPONDEN A LOS TÉRMINOS DEFINIDOS EN EL CONTRATO O, EN SU DEFECTO, A LOS TÉRMINOS DEFINIDOS POR LAS LEYES APLICABLES O A TÉRMINOS QUE SON CORRIENTEMENTE UTILIZADOS EN MAYÚSCULAS. -----

**CLÁUSULA QUINTA: DECLARACIÓN** -----  
LAS PARTES DECLARAN QUE EL PRESENTE DOCUMENTO RESPETA LA NATURALEZA DEL CONTRATO, TODAS LAS CONDICIONES ECONÓMICAS Y TÉCNICAS CONTRACTUALMENTE CONVENIDAS Y EL EQUILIBRIO ECONÓMICO FINANCIERO DE LAS PRESTACIONES A CARGO DE LAS PARTES. -----

**CLÁUSULA SEXTA: VALIDEZ DEL CONTRATO** -----  
LAS PARTES DECLARAN EXPRESAMENTE QUE FUERA DE LAS MODIFICACIONES FORMALIZADAS EN EL PRESENTE INSTRUMENTO, LAS DEMÁS DISPOSICIONES DEL CONTRATO Y EN LAS ADDENDAS Nº 1, 2, 3, 4, 5 Y 6 PERMANECEN VIGENTES Y CON PLENA VALIDEZ. -----

**CLÁUSULA SÉPTIMA: GASTOS** -----  
LOS GASTOS QUE SE DERIVEN DE LA FORMALIZACIÓN DEL PRESENTE INSTRUMENTO SERÁN ASUMIDOS POR EL CONCESIONARIO, INCLUYENDO LA OBTENCIÓN DE UN TESTIMONIO Y UNA COPIA SIMPLE DE LA RESPECTIVA ESCRITURA PÚBLICA PARA EL CONCEDENTE. ==

**CLÁUSULA OCTAVA: VIGENCIA** -----  
EL PRESENTE INSTRUMENTO ENTRARÁ EN VIGENCIA DESDE EL MOMENTO EN QUE LAS PARTES SUSCRIBAN LA ESCRITURA PÚBLICA CORRESPONDIENTE. -----

SIRVASE SEÑOR NOTARIO, ELEVAR ESTA MINUTA A ESCRITURA PÚBLICA, CUIDANDO DE INSERTAR LAS CLÁUSULAS DE LEY Y LA RESOLUCIÓN MINISTERIAL Nº 647 2009 MTC/01, POR LA QUE SE APRUEBA LA PRESENTE ADDENDA. -----

LIMA, 24 DE SETIEMBRE DE 2009. -----

FIRMA POR: FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.: JUAN DE DIOS CLACHEA ALVAREZ CALDERON. -----  
FIRMA POR: MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES: JOSE NICANOR GONZALES QUIJANO. -----  
AUTORIZADA LA PRESENTE MINUTA POR LA DOCTORA LUISA GARCIA GARCIA ABOGADA CON CAL NUMERO 20585. =====





SERIE B N° 0269512

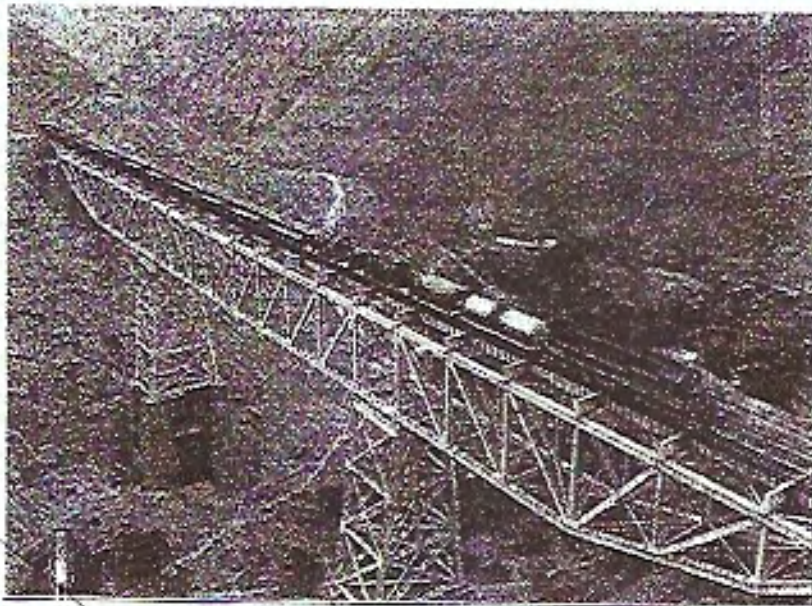
TESTIMONIO

SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS DOCE



ANEXO N° 01

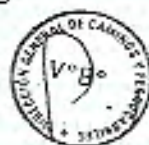
**"PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE LA VÍA FÉRREA  
DEL FERROCARRIL CENTRAL Y CONSTRUCCIÓN DEL  
TÚNEL TRASANDINO"**



EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA

1RA. ETAPA – MODERNIZACIÓN DE LA VÍA FÉRREA  
DEL FERROCARRIL CENTRAL

Enero - 2008



# Índice

1. Antecedentes .....	2
2. Objetivos .....	3
3. Condiciones para la Ejecución del Proyecto .....	3
4. Área de Influencia .....	4
5. Capacidad Actual de la Vía Férrea .....	5
6. Inversiones Contempladas .....	6
6.1 170 kilómetros de Vía Férrea de 115 libras .....	7
6.2 Ampliación de Túneles y Ventilación: .....	7
6.3 Creación de Patios Arapa, San Bartolomé, Quiroz y La Perla .....	13
6.4 Desvíos .....	18
6.5 Reforzamiento de Puentes .....	18
6.6 Mejoramiento de Trazo de la Vía Férrea .....	19
6.7 Eliminación del Zigzag Casaracra .....	20
6.8 Obras de Drenaje .....	20
6.9 Señalización y Mejoramiento de Comunicación .....	21
7. Beneficios esperados .....	21
7.1 Para el Estado .....	21
7.2 Para los usuarios de la carretera .....	22





SERIE B Nº 0269513

TESTIMONIO

SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS TRECE



### 1. Antecedentes

Ferrovías Central Andina S.A. es el concesionario de la vía férrea que une las ciudades de Lima, Huancayo y Cerro de Pasco. El radio de acción del Ferrocarril del Centro y la Carretera abarca nodos de origen y destino que involucran tránsitos de 9,700,000 toneladas anuales de carga. Estas cifras, proyectadas al 2010, se convierten en 13,200,000 toneladas de mercancías anuales. Hoy, la Carretera Central moviliza anualmente 7.5 millones de toneladas de carga y el Ferrocarril a fines de diciembre movilizará 1.9 millones de toneladas anuales de carga.

El congestionado tránsito carretero, tanto de carga como de pasajeros, ha convertido la única ruta que une Lima al centro del Perú en una vía incapaz de soportar el crecimiento proyectado de mercancías y pasajeros, habiendo pasado los tiempos de viaje de Lima a la sierra central de 2:30 hrs. a 4:30 hrs., demostrado según propios estudios del MTC<sup>1</sup>. Es más, esta ruta ha alcanzado ya límites críticos de saturación, como se muestra en el PIT<sup>2</sup> de diciembre del año 2005 lo que convierte la circulación vial en esta saturada ruta en una verdadera proeza al lidiar con trenes virtuales formados por el congestionamiento vehicular, situación que ha llevado a la Carretera Central a niveles de inseguridad muy altos, llegando a promedios de hasta 5 accidentes diarios. Esta situación nos lleva inevitablemente a cuestionar cómo se trasladarán los inminentes proyectos que incrementarán el tráfico ya desde el año 2008 como: La producción de ácido sulfúrico de Doe Run (500,000 toneladas anuales), el incremento de la extracción de mármol (1,000,000 de toneladas), Toromocho (1,000,000), ampliación Cemento Andino (700,000) entre otros. Todo esto pone en estado crítico y de emergencia la solución a esta demanda próxima para el servicio de transporte en esta zona, ya que es la carga pesada la que genera el tráfico lento el mismo que desencadena en la inminente saturación de la Carretera Central.

De manera simultánea coexiste otro medio de transporte más eficiente y especialmente diseñado para el transporte de carga: el Ferrocarril Central, pero que lamentablemente cuenta con infraestructura obsoleta y de muchos años de antigüedad insuficiente para soportar un incremento en la demanda de su servicio sobre rieles.

No obstante las condiciones adversas actuales, este medio de transporte a diciembre de este año transportará 1.9 millones de toneladas anuales, lo cual significará un gran alivio para la carretera.

Sin embargo, conscientes de nuestro compromiso como peruanos responsables con el Estado de una de las rutas más importantes para el transporte masivo de carga y pasajeros, hemos presentado el "Proyecto de Inversión Mejoramiento y Rehabilitación de la Vía Férrea del Ferrocarril Central y Construcción del Túnel Trasandino" que plantea desarrollar en 4 años una solución viable y definitiva al problema de la saturación de carga de la ruta de la Carretera Central del Perú, capaz

<sup>1</sup> Estudio elaborado por USAID/Peru en Junio del 2005

<sup>2</sup> Plan Intermodal de Transportes 2004-2023

EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA



de soportar un tránsito de 120,000,000 de toneladas anuales, el cual involucra la construcción de un túnel de 23 kilómetros que cruzará una barrera natural como es la Cordillera de los Andes.

Como complemento al desarrollo integral de este proyecto, hemos establecido un primer paso necesario para agilizar la viabilización de la segunda etapa, solucionando con esta propuesta de manera significativa pero temporal el problema de saturación de carga de la Carretera Central, reduciendo los gastos de mantenimiento y rehabilitación anuales de esta ruta cuyos peajes actuales no llegan a cubrir.

## 2. Objetivos

- Desarrollar una infraestructura vial ferroviaria que manteniendo los estándares de la United States Railroad Administration (FRA) Class II y FRA Class III en el tramo Callao-Oroya, sea capaz de transportar 7.5 millones de toneladas anuales de carga en menos de 4 años a un ritmo de crecimiento de 1.5 millones de toneladas por año. Este desarrollo inicial permitirá transferir al Ferrocarril del Centro la mayor parte de la carga de la Carretera Central, estimada actualmente en 7.5 millones de toneladas, viabilizando el transporte de pasajeros, carga perecible y vehículos menores de manera segura, reduciendo los actuales índices de accidentes.
- Liberar la Carretera Central de cargas pesadas que a su vez la convierten en un medio de transporte lento y altamente peligroso.
- Reducir las inversiones del Estado destinadas al mantenimiento de la Carretera Central, prolongando la vida útil de las mismas.
- Ahorrarle al Estado la construcción de vías alternas que no solucionan el problema de saturación de la Carretera Central.

## 3. Condiciones para la Ejecución del Proyecto

- Es importante señalar que solo podrán ser deducidas del pago de las Retribuciones aquellas inversiones que han sido previamente aprobadas por OSITRAN, quien es el Organismo facultado para verificar la existencia y/o prestación de las Inversiones que el Concesionario plantea utilizar como sustento de su derecho a dejar de pagar, parcial o totalmente, la Retribución Principal y/o la Retribución Especial, tal como lo señala el Contrato de Concesión en su numeral 10.1.5.
- Para los tipos de Inversión como modificaciones de trazo, construcción del nuevo taller, el numeral 9.5 del Contrato de Concesión señala que las mismas requieren aprobación previa del Concedente, momento en el cual se presentarán los correspondientes proyectos de ingeniería necesarios.
- Les señalamos también que los montos de inversión que se utilizarán en el mejoramiento de trazo exceden los US\$ 30,000,000 por lo que todo ahorro u excedente de las inversiones propuestas se utilizará a este fin.
- Queremos establecer que los precios estimados en la presentación de este perfil son referenciales y podrán variar según los precios del mercado de la





oportunidad en que se efectúen, señalando nuevamente que los mismos serán verificados por OSITRAN conforme lo establecido en el Contrato de Concesión.

- Es importante señalar que todas estas obras quedarán en propiedad del Estado, tal como lo establece el numeral 3.4 del Contrato de Concesión, manteniendo en todo momento los estándares de la United States Railroad Administration (FRA) Class II y FRA class III en el tramo Callao-Oroya, a los que se refiere el numeral 7.7 del Contrato de Concesión y permitirán hacer de esta vía la "Primera Infraestructura de Transporte del Centro del Perú".

#### 4. Área de influencia

La vía férrea consta de 489.6 km. de vía férrea, 42 Estaciones, 75 túneles, 7 puentes, 59 puentes entre el Puerto del Callao y las ciudades de Cerro de Pasco y Huancayo.

Gráfico-1: Área de Influencia del Ferrocarril del Centro



Para un mejor desenvolvimiento de las operaciones ferroviarias y tomando en cuenta la similitud de sus características, la vía férrea ha sido dividida en las siguientes 5 subdivisiones tal como lo describe el cuadro siguiente:

Cuadro-1: Subdivisiones del Área de Influencia del Ferrocarril del Centro

Subdivisión	Origen	Km. Origen	Destino	Km. Destino	Cant. Km.
1	Callao	0	Chosica	53	54
2	Chosica	54	Galera	171	118
3	Galera	172	Oroya	222	51
4	Oroya	223	Huancayo	346	124
5	Oroya	1	C.Pasco	131	131

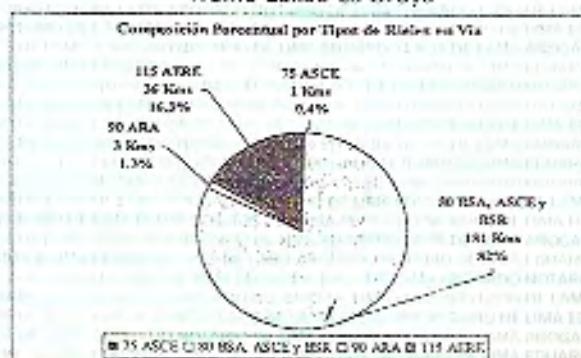
El Proyecto de Ampliación de la Vía férrea se ha enfocado primordialmente en el mejoramiento de la capacidad instalada del tramo Callao - Oroya (221 kms), tramo en el cual se concentra el mayor volumen de carga a transportar.

EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA

## 5. Capacidad Actual de la V a Férrea

Actualmente el ferrocarril del centro contiene diversos tipos de material que determinan la capacidad y las necesidades de inversión, las mismas que están básicamente identificadas por el tipo de riel que puede variar de 70 libras a 115 libras, siendo la composición actual entre el tramo de Calla-La Oroya la siguiente:

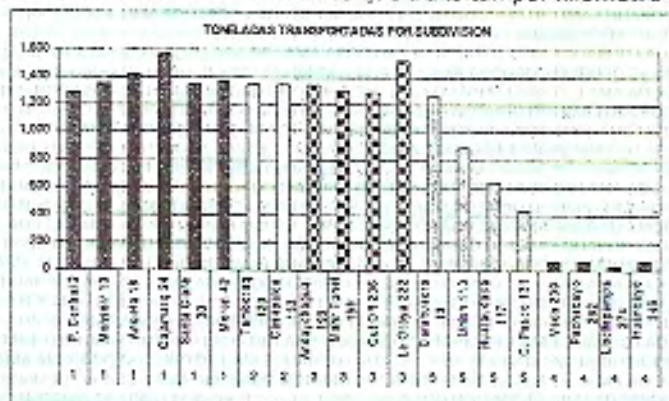
Gráfico-2: Composición porcentual (%) por Tipos de Riel en Via  
Tramo Callao-La Oroya



Adicionalmente, el tipo de material estará vinculado al volumen de carga que se transporta en cada tramo, ambos indicadores nos servirán de base para la toma de decisiones de inversión.

El siguiente gráfico muestra el peso en toneladas anuales actuales que transitan en los diversos kilómetros de la vía férrea destacando los mayores volúmenes de tránsito en las subdivisiones 1,2 y 3.

Gráfico-3: Volumen de toneladas que transitan por kilómetro actual










SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS QUINCE



**Inversiones Contempladas**

Las inversiones del Proyecto están divididas principalmente en dos grandes rubros: Las Inversiones en Vía Férrea que serán desarrolladas por el Concesionario (FVCA) y permitirán contar con una capacidad instalada de la vía férrea hasta 7.5 millones de toneladas anuales. Cabe resaltar que las mismas incluyen la inversión requerida para la instalación del nuevo taller de mecánica de Locomotoras y Vagones en reemplazo del taller actual ubicado en el Patio Guadalupe del Callao.

Por otro lado, las inversiones en Material Tractivo y Rodante serán efectuadas por el Operador Ferroviario (Ferrocarril Central Andino S.A.), dicha inversión será incremental en función a la oportunidad de ingreso de los nuevos clientes.

Los importes de las inversiones establecidos son referenciales, los mismos estarán ligados a los precios de mercado al momento de la adecuación, instalación y ejecución de cada uno de los elementos a que se hace referencia, los cuales como ya mencionamos estarán sujetos a la verificación previa del OSITRAN tal como lo ha efectuado hasta la fecha con mucho éxito y mantendrá en todo momento los estándares de la United States Railroad Administration (FRA) Class II y FRA class III para el tramo Callao-Oroya.

La descripción de las Inversiones en vía férrea es meramente referencial. Si hubiera un ahorro, este servirá para continuar mejorando la infraestructura ferroviaria.

**Cuadro-3: Detalle de las Inversiones en Vía Férrea**

Código	Descripción	Unid.	Cantidad	Moneda
01	VIA FERREA CALLAO-OROYA			
	Rieles de 115	Km	170	
	Cheremes (170 kilómetros)	Un	282,200	
	Ballast	M3	125,400	
	Fijaciones ancladas (4 x 40mm)	Un	1,171,400	
	Pernos (4 x 40mm)	Un	111,520	
	Colinas	Un	27,000	
	Materiales de Obra e instalación	M2	170	
02	TRABAJOS COMPLEMENTARIOS			
02.01	AMPLIACION DE GALERIAS EN TUNELERIA Y VENTILACION			
	Tramo Callao-La Oroya			
	Tramo La Oroya-Huancayo			
02.02	CONSTRUCCION DE PATIOS			
	Patios			
	San Bartolome			
	Chilca			
	La Oroya			
02.03	CREACION DE DESVIOS Y CAMEROS DE VIA			
02.04	REFORZAMIENTO DE PUENTES			
	Callao - Ríu Chichas			
	Avaya - La Oroya			
02.05	REALINEAMIENTO DE VIA FERREA (MEJORAMIENTO DE TRAZO)			
02.06	ELIMINACION DE OBRAS PK 11 CASABACRA ENTRE OROYA Y CERRO DE PASO			
02.07	OBRAS DE DRENJE			
02.08	SEÑALIZACION Y MEJORAMIENTO DE COMUNICACION			

EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA

Hoy en día no contamos con los Proyectos de Ingeniería para los subproyectos que significan la Modificación del trazo del ferrocarril o la Construcción del nuevo taller, cabe recordar que de acuerdo al Contrato de Concesión y el Reglamento de Caminos y Ferrocarriles debemos presentar previamente para su aprobación al MTC los correspondientes proyectos de Ingeniería.

Debemos considerar que el detalle descrito en las inversiones está dentro del marco de 9 años y podrá variar según lo requerido para atender a la demanda.



## 6.1 170 kilómetros de Vía Férrea de 115 libras

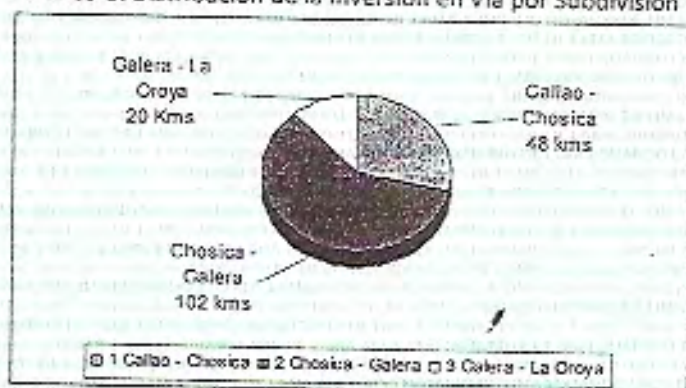
Del análisis de la capacidad de la vía férrea desarrollado, se ha determinado que se destinará una parte importante de la inversión para efectuar la enrielladura total de 170 kilómetros de vía férrea de 115 libras y cambiar los rieles actuales de 80 libras a rieles nuevos de 115 libras, haciéndola capaz de soportar mayores cargas por más tiempo de vida útil. La realización de esta enrielladura, permitirá recuperar material para patios y desvíos así como una cantidad aproximada de 60 kilómetros de rieles de 80 lbs/yd y accesorios que podrán ser destinados para el Ferrocarril Huancayo-Huancavelica.

Item	Descripción	Und.	Cant.	Metrado
01	VIA FERREA CALLAO-OROYA			
	Rieles de 115	Km		170
	Durmientes (170 kilómetros)	Un		282,200
	Balasto	M3		122,400
	Fijaciones elásticas (4 x durm)	Un		1,128,800
	Pernos (4 x eclisa)	Un		111,520
	Eclisas	Un		27,880
	Mano de Obra e instalación	Km		170

La rehabilitación de vía según el análisis del estado de la misma serán distribuidos primordialmente entre las subdivisiones 1, 2 y 3. En una propuesta preliminar, la distribución sería de la siguiente manera:

Subdivisión	Cant Kms a reemplazar
Nº 1 Callao - Chosica	48
Nº 2 Chosica - Galera	102
Nº 3 Galera - La Oroya	20

Gráfico 5: Distribución de la Inversión en Vía por Subdivisión



## 6.2 Ampliación de Túneles y Ventilación:

La ampliación de túneles, permitirá modificar la geometría actual de éstos a fin de obtenerse un galibo estándar que permita optimizar las operaciones







SERIE B N° 0269516

TESTIMONIO



SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS DIECISEIS

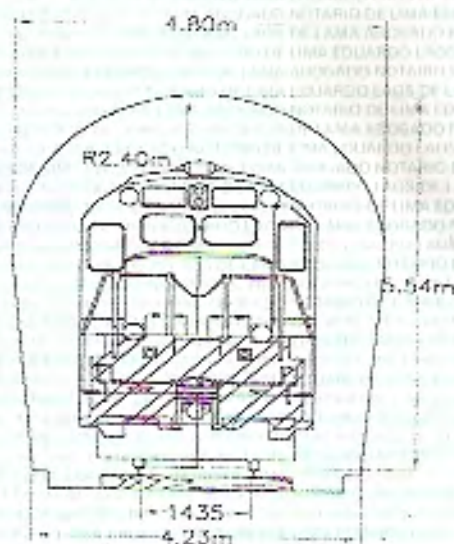
ferroviarias y el paso de las locomotoras y vagones disponibles en el mercado internacional, sin tener que efectuar modificaciones innecesarias y complejas, dinamizando el flujo de mercancías a través de un ferrocarril de clase mundial.

En el tramo ferroviario que une las localidades de Callao - Río Blanco se tiene 40 túneles que describen una longitud de 6540.900 mts, siendo los mas bajos el Túnel 18 Km. 74.457 (tiene una altura de galibo de 4.98 mts). Y el Túnel 35 Km. 129.676 con una altura de 5.22 mts. Asimismo entre el tramo La Oroya - Huancayo se tiene 5 túneles que desarrollan una longitud de 439.300 mts., teniendo los túneles de menor altura el Túnel 61 con 5.04 m.s. y el Túnel 65 tiene una altura de 4.81 mts.

Se estima que las mejores condiciones de galibo de un Túnel es el Huaymanta, por lo cual se ha tomado como referencia de Túnel Típico y en base al mismo se han efectuado análisis del estado de los túneles los cuales se presentan en anexos adjuntos S-01, S-02, S-03 y S-04 y se efectuarán en función a las necesidades de las operaciones ferroviarias.

Gráfico 6: Sección Típica referencial para la Ampliación de Túneles

SECCION PARA AMPLIACION  
DE TUNELES



FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.	
SANTO DOMINGO DE LOS BARRIOS	
SECCION TYPICA	T-01
FECHA	
ELABORADO POR	
REVISADO POR	

EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA





V-1009.00

TUNEL ARRIBA



V-1002.00

VISO ARRIBA



V-1004.00

CACRAY ARRIBA



V-1003.00

CACRAY ABajo

**FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.**

PROYECTOS

**TUNELES EXISTENTES VS. TUNEL TIPICO**

SECCIONES	SECCION	LIMA	S-01
	SECCION	PROVINCIA	
	SECCION	LIMA	
	SECCION	LIMA	
UBICACION			
FRANC CALLAO - RIO BLANCO			
ELABORADO	L. SUAREZ M.	REVISADO	MYT
ESCALA	1/100		FECHA
			OCTUBRE 2005





SERIE B N° 0269517

TESTIMONIO

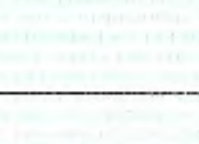
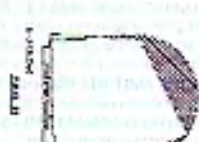
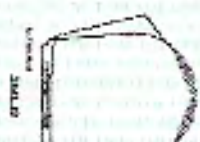
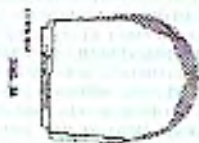
SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS DIECISIETE



EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA


M. LAOS DE LAMA  
 NOTARIO DE LIMA  
 S. 02  
 COMITÉ DE CALIFICACIÓN DE NOTARIOS  
 MINISTERIO DE JUSTICIA Y DEPARTAMENTO DE FISCALÍA  
 DIRECCIÓN GENERAL DE CALIFICACIÓN DE NOTARIOS





**LABORATORIO FORENSE DE IDENTIFICACION**  
 INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS  
 CAROLINA DE URIBE, 100000000  
 CAROLINA DE URIBE, 100000000  
 CAROLINA DE URIBE, 100000000  
**S-03**





SERIE B Nº 0269518

TESTIMONIO

SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS DIECIOCHO



EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA

<b>FERROVIAS GENERAL ANDINA S.A.</b>	
TANQUES EXISTENTES EN TUNEL TIRICO	
SECCIONES	
S-04	
FECHA	17/10
LUGAR	PERU, TUNEL TIRICO

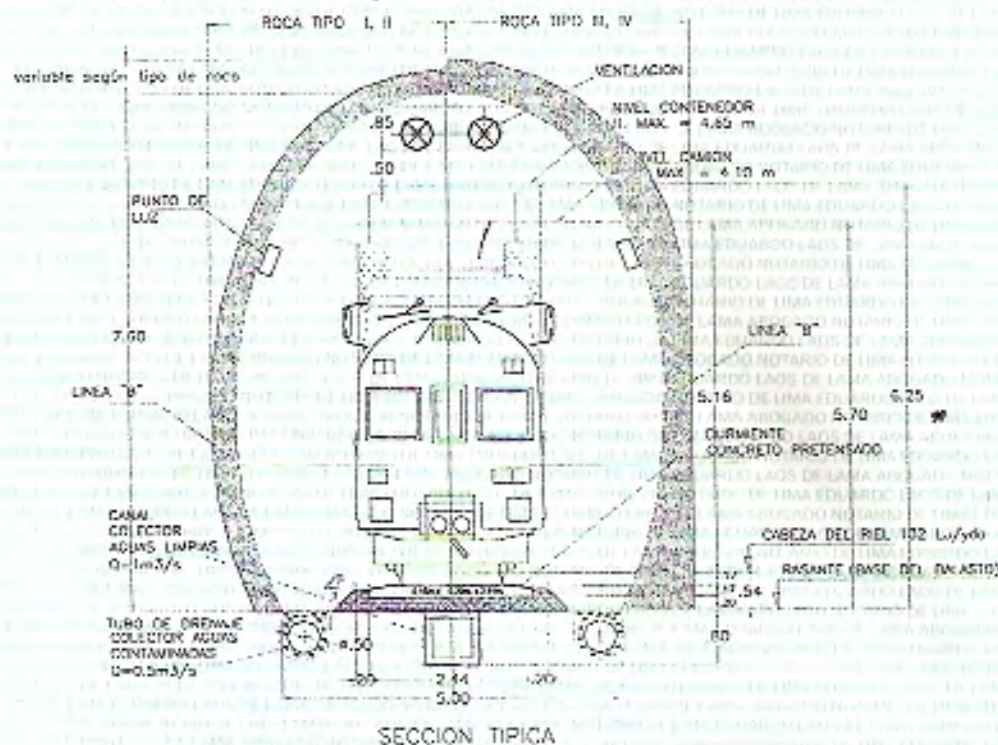


12

En relación al tema de ventilación, aseguraremos en los túneles necesarios el suministro de aire que facilite la combustión adecuada en los motores diesel de nuestras locomotoras que se verían afectadas por el incremento de la densidad en el tránsito de trenes. Asimismo, mantendremos las condiciones de seguridad necesarias para las tripulaciones que trabajan en el mantenimiento y en las labores de operación de estos túneles.

Si fuera necesario y la demanda lo requiere y justifica, ampliaremos el gálibo de los túneles para permitir la intermodalidad, en cuyo caso la sección referencial sería la del gráfico siguiente:

Gráfico-7: Sección referencial para la Ampliación de Túneles para el Intermodal



### 6.3 Creación de Patios Arapa, San Bartolomé, Quiroz y La Perla

El mejoramiento y ampliación de la vía férrea incluye la creación de nuevos patios que permitirán dinamizar la carga, descarga y consolidación de los trenes, generando mayor seguridad en las operaciones. Igualmente ello contribuirá a mejorar el nivel de servicio a los clientes del ferrocarril.

Se ha previsto la creación de los siguientes patios:

- **San Bartolomé:** A la altura del Km. 76.000 de la vía principal, en el Distrito de San Bartolomé, Provincia de Huarochiri, Departamento de



*[Handwritten signature]* 13



SERIE B Nº 0269519

TESTIMONIO

SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS DIECINUEVE



Lima se efectuará la instalación del Patio Nº 2 de 2,178 m. de longitud y 1,409 de vía Útil (es decir que se puede usar esa cantidad de vía sin interferencias).

Este patio servirá para que los trenes directos de los servicios que se programará entre Callao y San Bartolomé y entre Galera y San Bartolomé realicen el intercambio de vagones cargados y vacíos en condiciones óptimas la formación de trenes más largos de hasta 50 vagones por tren y podrán ser trasladados sin corte de trenes tanto hacia el norte como hacia el sur.

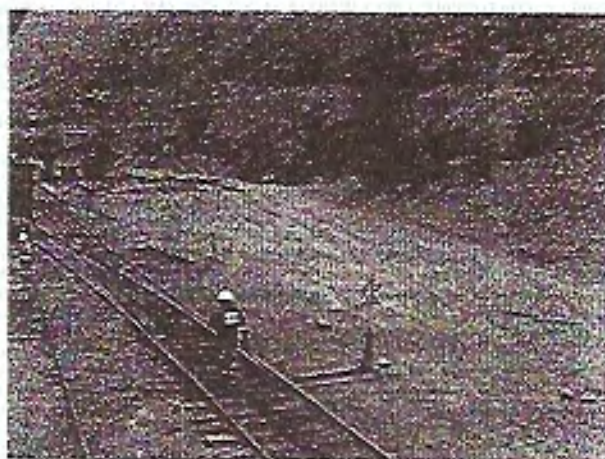


Figura 1.- Avance de trabajos efectuados en Patio San Bartolomé

Los Metrados en Vías del patio Nº 2 San Bartolomé son los siguientes:

PATIO Nº 2 SAN BARTOLOME					
DESCRIPCION	INICIO	FIN	LONG TOTAL (m)	CAMBIOS	LONG VIA ÚTL. libre (m)
VIA 1	PTA LENGUA	TOPE 1	452.00	2	343.90
VIA 2	PTA LENGUA	PTA LENGUA	383.84	2	307.13
VIA 3	PTA LENGUA	TOPE 2	382.00	1	269.57
VIA 4	PTA LENGUA	PTA LENGUA	290.76	2	213.25
VIA 5	TALÓN EXIST	PTA LENGUA	426.35	0	212.20
SPUR MECANICA	PTA LENGUA	TOPE 3	58.00	1	60.94
ENLACE 1	PTA LENGUA	PTA LENGUA	54.80	2	
ENLACE 2	PTA LENGUA	PTA LENGUA	90.80	2	
		TOTAL	2,178.55	15	1,409.93

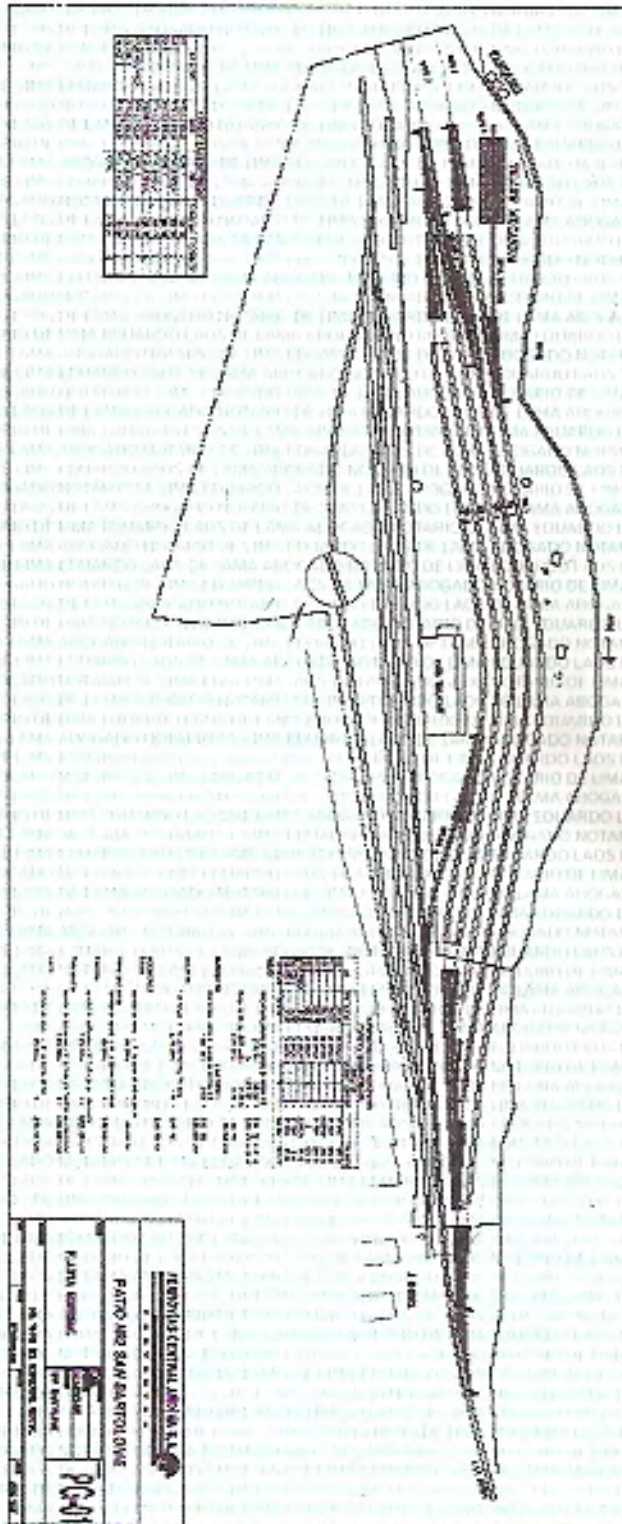
Asimismo, se adjunta el Plano del Patio San Bartolomé como Anexo PG-01

EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA

8



14







SERIE B Nº 0269520

# TESTIMONIO



SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS VEINTE

- Arapa: A la altura del Km. 198.000 de la vía principal en el Distrito de Yauli, Provincia de Yauli, Departamento de Junín.

Hacia el Norte del patio se usa un desvío de 222.00 ml de vía útil. Con el proyecto este desvío será ampliado a 338.90 ml de vía útil. Adicionalmente, en esta zona se instalará 643.84 m de vía útil.



Figura 2: Área existente en Patio Arapa

El objetivo de la creación del patio es reemplazar el armado de trenes que actualmente se efectúa en La Oroya la cual tiene limitaciones en la cantidad de vagones por tren y hacerlo en el Patio Arapa. La cantidad de trenes podría ser hasta 80 vagones y permitirá llevar trenes más largos hasta Galera.

El detalle de los Metrados de Vías del Patio Arapa es el siguiente:

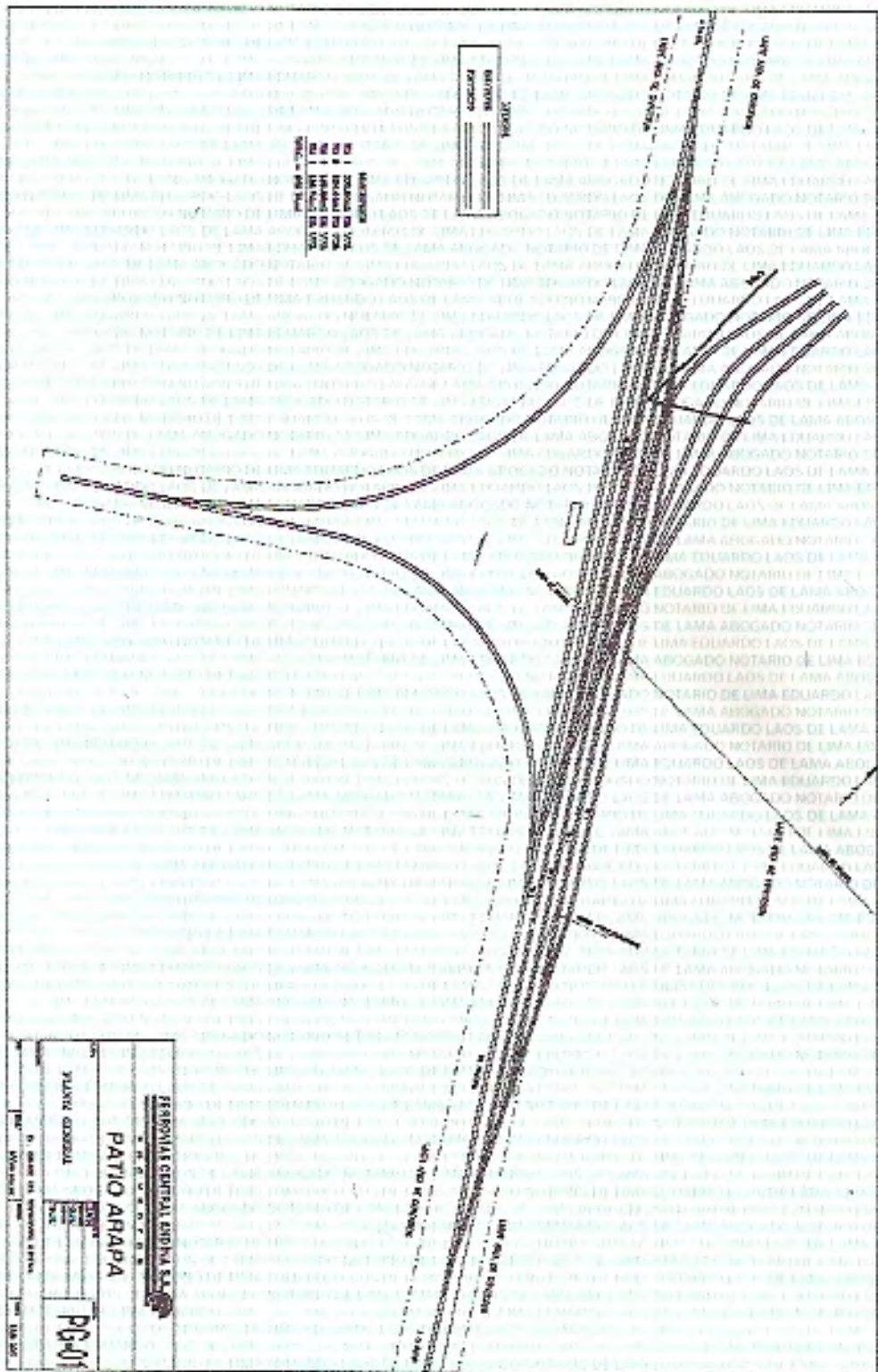
### METRADOS DE VIAS

PATIO ARAPA				
DESCRIP	INICIO	FIN	VIA UTIL	CAMBIOS
VIA 1	PTA LENGUA	PTA LENGUA	338.90	0
VIA 2	PTA LENGUA	PTA LENGUA	254.44	2
VIA 3	PTA LENGUA	PTA LENGUA	189.66	2
VIA 4	PTA LENGUA	PTA LENGUA	189.74	0
TOTAL LIBRE			962.74	4

Asimismo, se adjunta el Plano del Patio Arapa como Anexo PG01

EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA

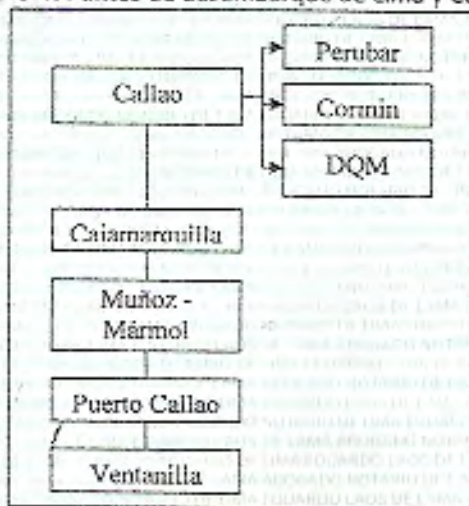






Adicionalmente, para garantizar la flexibilidad y mantener el nivel del servicio de nuestra oferta, hemos establecido los siguientes puntos de embarque dentro de Lima.

Cuadro-4: Puntos de desembarque de Lima y Callao



EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA

6.4 Desvíos

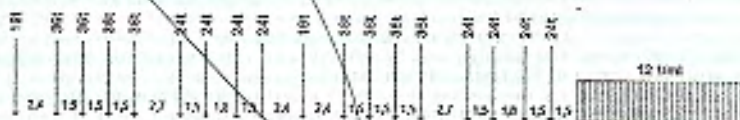
La ejecución de estos trabajos tiene por objeto optimizar los puntos de encuentro de nuestros trenes (incluidos cambios de vía, por lo menos en 10 kilómetros), mejorando la eficiencia de nuestras operaciones, permitirán desarrollar los cruzamientos entre los trenes que se dirigen de La Oroya hacia el Callao y del Callao hacia La Oroya.

Esta inversión tiene por objetivo uniformizar la superestructura vial en las zonas donde se efectúa el cambio de rieles, el beneficio del mismo es optimizar las maniobras y permitir un transporte seguro.

6.5 Reforzamiento de Puentes

El reforzamiento de puentes permitirá el paso de vagones y locomotoras de mayor capacidad: de hasta 32 toneladas por eje, llevando la capacidad portante de los puentes a Cooper E-80 (80,000 libras/eje).

TREN TIPO COOPER E 80



Se estima que bajo estos parámetros se requerirá desarrollar estudios y trabajos para el reforzamiento de 30 puentes es decir una longitud de 658.15 mts entre el tramo del Callao a la Oroya.

Tramo Callao – Rio Blanco	29 Pts.	640.51 mts.
Arapa – La Oroya	1 Pte.	17.64 mts.

Para la ejecución de dichos estudios personal de Ingenieros y Técnicos de Ferrovías Central Andina S.A. desarrolla la evaluación, priorización y posterior reforzamiento, para el cual se cuenta con el equipo y maquinaria necesaria.

El costo de reforzamiento para los respectivos tramos se considera:

Tramo Callao – Rio Blanco	US\$ 800,000.00
Arapa – La Oroya	US\$ 350,000.00

#### 6.6 Mejoramiento de Trazo de la Vía Férrea

El trazo ferroviario existente tiene características geométricas que no son compatibles con las velocidades exigidas. A fin de responder a las necesidades operativas ferroviarias para el nuevo proyecto, en muchos puntos de nuestro ferrocarril estableceremos mejoras en el trazo que permitirán mejorar la dinámica de trenes y proteger la vía férrea reduciendo la exposición a huaycos.

La modernización de los trazos, se hace habitualmente proyectando variantes, trazos que mejoran los radios de las curvas restrictivas o reducen las gradientes.

La elección del realineamiento general del trazado entre el tramo Km 233.00 al Km 251.663 se desarrollo definiendo principalmente la tangente mínima entre curva contra curva, curvas en vía principal y radios de ingreso a Túneles y puentes así como las gradientes.

Cuadro-5: Tramos de Realineamiento

Caso	Sector	Longitud de Realineamiento (ml)	Tangente Final de Diseño	Volumen de Corte (m³)
Tangente de 7.00 m	233.190 - 233.240	154.8	66.6	839.016
Tg. de 25.00 m	241.945 - 242.017	246.85	47.14	1703.265
Tres curvas reversas	243.387 - 243.539	326	64	
	243.539 - 243.695		45.3	3651.2
Tg. de 26.00 m	244.129 - 244.231	339.5	61	
Tg. de 25.00 m	244.361 - 244.386		63.4	2546.25
Tg. de 26.00 m	244.719 - 244.858	147.5	45	368.75
Tg. de 26.00 m	245.123 - 245.293	224.95	49.5	1012.275
Tg. de 21.00 m	245.942 - 246.027	173.9	63.05	652.125
Tg. de 18.00 m	241.645 - 251.663	234.35	70.9	585.875





SERIE B Nº 0269522

TESTIMONIO



SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS VEINTIDOS

#### 6.7 Eliminación del Zigzag Casaracra

Esta obra permitirá eliminar el único zig-zag entre Oroya y Cerro de Pasco ubicado en el PK 10.089 de dicho ramal de 130 kilómetros, optimizando el tránsito en dicho sector al permitir circular trenes de 100 vagones sin necesidad de cortarlos superando este artificio ingenieril para vencer la gradiente en Casaracra.

La longitud del Zigzag actual es la siguiente:

ZIGZAG CASARACRA	
INICIO	PK 10+089
FIN	PK 13+575
LONG	3+486

Es decir la longitud del zigzag actual es de 3.486 kms y será reducida a 1.936 kms. (1.549 kms) menos de recorrido a una gradiente de 2.779% total en el nuevo trazo.



Eliminación Zig Zag Casaracra

#### 6.8 Obras de Drenaje

Se planea establecer mejoras en el sistema de drenaje de cunetas y alcantarillas para mantener los niveles y alineamiento de la vía. De esta forma mantendremos las velocidades de circulación en la vía y el consiguiente nivel de servicio con nuestros clientes.

A lo largo de la vía férrea del Ferrocarril Central recorre de 0 a 4,781 msnm., pasando por zonas de abundante lluvia, formación de caídas de agua, además de pasar por 75 túneles en los cuales se puede encontrar filtraciones de agua. Todos estos efectos ocasionan empozamientos de agua, malogrando el nivel, debilitando el terraplén, deteriorando aceleradamente el material de vía férrea

EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA



20

(durmientes, balasto, rieles) y afectando la seguridad del servicio de transporte ferroviario. Se estiman que el ferrocarril requiere la construcción de 58 kilómetros de cunetas previo estudio geológico de técnicos especialistas.



#### 6.9 Señalización y Mejoramiento de Comunicación

Las actividades de señalización de nuestra vía tienen por objeto ordenar y asegurar el cumplimiento de nuestras maniobras en un entorno seguro para las operaciones.

Las mejoras en la comunicación estarán direccionadas a incrementar la capacidad de control de la vía férrea, asociando estas comunicaciones al sistema de señalización de la línea suministrando confiabilidad y seguridad a nuestras maniobras en talleres, patios y línea principal.

Las inversiones descritas, permitirán el desarrollo sostenido del volumen de carga, reemplazando rieles y durmientes en las zonas donde se deban efectuar rehabilitaciones para abastecer la demanda que será incrementada significativamente. Estas inversiones representan un valor total referencial de US\$ 43,580,000

### 7. Beneficios esperados

#### 7.1 Para el Estado

- a. Reducción significativa de costos de mantenimiento carretero al convertir el tránsito pesado de la pista en carga del ferrocarril. Esto incrementará



SERIE B Nº 0269523

## TESTIMONIO



SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS VEINTITRES

significativamente la vida de la carretera, ya que no será necesario asfaltar la carretera cada 7 años.

- b. Flujos de ingresos futuros garantizados para el Estado peruano de hasta US\$ 6,0 millones de dólares anuales provenientes de las Retribuciones por Pagar por el uso de la vía férrea a la culminación del Proyecto.
- c. Agilización de la solución definitiva del problema de tránsito y seguridad en la Carretera Central desde el 1er. año de puesta en marcha del proyecto, constituyendo una solución inmediata.
- d. Revalorización de la infraestructura del Estado, al contar con un ferrocarril con elementos que durarán más de 75 años.
- e. Mejoramiento de la capacidad de respuesta y nivel de servicio frente a eventos naturales como huaycos o derrumbes al facilitar el acceso a los puntos de bloqueo.
- f. NO se requieren inversiones estatales en carreteras alternas.
- g. La obra se hará con financiamiento propio, sin garantía del Estado, y con liberación de Pago de Retribución por 9 años, en un proyecto que NO incluye gastos generales ni utilidad.
- h. El Estado podrá contar con una vía alterna históricamente capaz de hacer frente a fenómenos naturales, como los registrados con el Niño del año 1998 y el último terremoto del 15 de Agosto del 2007, en que los daños en el sistema ferroviario fueron mínimos en comparación con los sufridos por la carretera.

Por ejemplo, luego del terremoto último, la Carretera Central quedó bloqueada durante 4 días, mientras que el ferrocarril sólo suspendió sus operaciones por 12 horas. Adicionalmente, la capacidad de respuesta para resolver los problemas de bloqueos en la vía también ha sido superior.

7.2 Para los usuarios de la carretera.

- a. Mejoramiento del tiempo de viaje entre Oroya y Lima (210 kms).
- b. Seguridad en la vía, por descongestionar la vía saturada y facilitar el control de las autoridades competentes (esto sucederá en gran parte por el retiro de camiones de 6 ejes que invaden el otro carril, al ser geométricamente imposible evitarlo actualmente debido a los radios de curvatura de la carretera).
- c. Expectativa de contar con un servicio sustituto alternativo al 2do. año con la solución definitiva, flexibilizando las opciones de carreteras.

- d. Mejor y más rápida atención en caso de fenómenos naturales, al tener una vía significativamente menos congestionada, lo que facilita el acceso a los puntos de vía interrumpidos.
- e. Tránsito en una vía menos contaminada (esto beneficia también para los pobladores aledaños a la carretera: Corcona, Surco, Matucana, Casapalca, etc.)

En conclusión: El Ferrocarril Central se convertirá en la primera infraestructura del Centro del Perú.







SERIE B Nº 0269524

TESTIMONIO

SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS VEINTICUATRO



ANEXO Nº 02

IDENTIFICACION DEL CONCEDENTE Y DEL CONCESIONARIO

CONCESIONARIO : FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.

INFORMACIÓN REGISTRAL : PARTIDA ELECTRÓNICA Nº 11120812 DEL REGISTRO DE PERSONAS JURÍDICA DE LIMA

REPRESENTANTE : SR. JUAN DE DIOS OLAECHEA ALVAREZ CALDERON

IDENTIFICACION DEL REPRESENTANTE : DNI Nº 05419303

AUTORIZACIÓN DEL REPRESENTANTE : SEGÚN PODER INSCRITO EN PARTIDA ELECTRÓNICA

DOMICILIO DEL CONCESIONARIO Y DEL REPRESENTANTE : AV. JOSÉ GÁLVEZ BARRENECHEA 566, STO. PISO, SAN ISIDRO, LIMA

CONCEDENTE : MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

REPRESENTANTE : SR. JOSÉ NICANOR GONZALES QUIJANO  
VICEMINISTRO DE TRANSPORTES

IDENTIFICACION DEL REPRESENTANTE : D.N.I. Nº 43345035

AUTORIZACIÓN DEL REPRESENTANTE : RESOLUCIÓN MINISTERIAL Nº 647-2009-MTC/01

DOMICILIO DEL CONCESIONARIO Y DEL REPRESENTANTE : JIRÓN ZORRITOS Nº 1203, CERCADO DE LIMA, LIMA

EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA

INSERTO COMPROBANTE. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.- APRUEBAN TEXTO DE LA ADENDA Nº 7 AL CONTRATO DE CONCESION DEL FERROCARRIL DEL CENTRO.- RESOLUCION MINISTERIAL Nº 647-2009 MTC/01, LIMA, 22 DE SETIEMBRE DE 2009.- CONSIDERANDO: QUE, CON FECHA 19 DE JULIO DE 1999, FUE ADJUDICADA LA BUENA PRO DE LA LICITACION PÚBLICA ESPECIAL INTERNACIONAL CONVOCADA POR EL COMITÉ ESPECIAL DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA DE LA EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES S.A. A FAVOR DEL CONSORCIO FERROCARRILES DEL PERÚ; QUE, EN LA FECHA DE CIERRE LLEVADA A CABO EL 20 DE SETIEMBRE DE 1999, EL CONSORCIO FERROCARRILES DEL PERÚ ACREDITÓ LA CONSTITUCIÓN DE LA EMPRESA FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A., PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO, SUSCRIBIENDO EN DICHA FECHA EL CORRESPONDIENTE CONTRATO DE CONCESIÓN, CON EL ESTADO PERUANO, REPRESENTADO POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES; QUE, CON FECHA 10 DE MARZO DE 2000, 30 DE OCTUBRE DE 2002, 26 DE MARZO DE 2004, 16 DE NOVIEMBRE DE 2005, 09 DE FEBRERO DE 2009 Y 15 DE JUNIO DE 2009, LAS PARTES SUSCRIBIERON LAS ADENDAS NºS. 1, 2, 3, 4, 5 Y 6 AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO, RESPECTIVAMENTE, QUE, LAS PARTES HAN ACORDADO SUSCRIBIR LA ADENDA NO. 7 AL CITADO CONTRATO DE CONCESIÓN, PARA CUYO EFECTO, DE CONFORMIDAD CON LO PREVISTO EN LA CLÁUSULA VIGÉSIMO CUARTA DEL MISMO, SE SOLICITÓ LA OPINIÓN PREVIA FAVORABLE DE OSTRAN Y LA OPINIÓN DE LOS ACREEDORES PERMITIDOS DE LA EMPRESA FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.; QUE, EN TAL SENTIDO, CON

OFICIO CIRCULAR N° 069-09-SCD-OSITRAN DE FECHA 09 DE JULIO DE 2009, EL ORGANISMO REGULADOR REMITE COPIA DEL ACUERDO N° 1187-323-09-CD-OSITRAN, MEDIANTE EL CUAL EL CONSEJO DIRECTIVO DE OSITRAN EN SU SESIÓN DEL 08 DE JULIO DE 2009 ACORDÓ APROBAR EL INFORME N° 022-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN DEL 07 DE JULIO DE 2009, EN EL CUAL SE EMITE OPINIÓN TÉCNICA SOBRE LA SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN; QUE, MEDIANTE CARTA DE FECHA 02 DE SETIEMBRE DE 2009, DEG KFY BANKENGRUPPE, EN SU CONDICIÓN DE ACREEDOR PERMITIDO, EXPRESA SU CONFORMIDAD A LA PROPUESTA DE ADDENDA NO. 7 AL CONTRATO DE CONCESIÓN, QUE, ATENDIENDO A LO INDICADO EN LA OPINIÓN TÉCNICA DEL ORGANISMO REGULADOR, EXPRESADA MEDIANTE OFICIO CIRCULAR NO. 069-09-SCD-OSITRAN, ACUERDO N° 1187-323-09-CD-OSITRAN E INFORME NO. 022-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, AL SUSTENTO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES, A TRAVÉS DE SU INFORME N° 490-2009-MTC/25 Y DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA, A TRAVÉS DE SU INFORME N° 2196-2009-MTC/08, EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, EN CALIDAD DE CONCEDENTE, Y LA EMPRESA FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A., EN SU CALIDAD DE CONCESIONARIO, HAN CONVENIDO EN CELEBRAR LA ADDENDA NO. 7 AL REFERIDO CONTRATO DE CONCESIÓN; DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO POR LA LEY N° 28370, EL DECRETO SUPREMO N° 021-2007-MTC Y EL DECRETO SUPREMO N° 069-96-PCM; SE RESUELVE: **ARTÍCULO 1°.-** APROBAR EL TEXTO DE LA ADDENDA N° 7 AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO, EL MISMO QUE FORMA PARTE INTEGRANTE DE LA PRESENTE RESOLUCIÓN.- **ARTÍCULO 2°.-** AUTORIZAR AL VICEMINISTRO DE TRANSPORTES, PARA QUE EN REPRESENTACIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, SUSCRIBA LA ADDENDA A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO ANTERIOR, ASÍ COMO LOS DOCUMENTOS QUE RESULTEN NECESARIOS PARA SU FORMALIZACIÓN.- REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.- ENRIQUE CORNEJO RAMIREZ, MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES. -----

**CONCLUSION.-** FORMALIZADO EL INSTRUMENTO, SE INSTRUYO A LOS OTORGANTES DE SU OBJETO POR LA LECTURA QUE DE TODO HICIEREN, DECLARANDO CONOCER LOS ANTECEDENTES Y/O TÍTULOS QUE ORIGINAN LA MINUTA Y EL PRESENTE INSTRUMENTO RATIFICÁNDOSE EN EL CONTENIDO DEL MISMO, CONOCER SUS IDENTIDADES RECÍPROCAMENTE Y RECONOCER COMO SUYAS LAS FIRMAS DE LA MINUTA QUE LA ORIGINA.- LA PRESENTE ESCRITURA PÚBLICA SE INICIA EN LA FOJA CON LA SERIE B NÚMERO 0269508 Y TERMINA EN LA FOJA CON LA SERIE B NÚMERO 0269524 VUELTA; HABIÉNDOSE CONCLUIDO EL PROCESO DE FIRMAS ANTE MI EL NOTARIO CON FECHA VEINTIDOS DE OCTUBRE DEL DOS MIL NUEVE.-DOY FE.-----



*Juan de Dios Olavechea Alvarez Calderon*  
\_\_\_\_\_  
JUAN DE DIOS OLAVECHEA ALVAREZ CALDERON  
POR: FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.

FIRMADO: 22 OCT 2009



*Jose Nicanor Gonzales Quijano*  
\_\_\_\_\_  
JOSE NICANOR GONZALES QUIJANO  
POR: MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

FIRMADO: 21 OCT 2009

*Eduardo Laos de Lama*  
\_\_\_\_\_  
EDUARDO LAOS DE LAMA

EDUARDO LAOS DE LAMA  
NOTARIO DE LIMA


# TESTIMONIO



A solicitud de parte interesada, expido este testimonio el mismo que concuerda con el instrumento matriz de su referencia de lo que doy fe y al que me remito en caso necesario. La fecha y foja en que corte obra en la transcripción que procede según Art. 86 de la Ley del Notariado y se encuentra debidamente suscrita por el (los) compareciente (s) y autorizado por el Notario que Certifica según Art. 83 de la Ley del Notariado.

28 OCT. 2009

Lima, \_\_\_\_\_

  
**EDUARDO LAOS DE LAMA**  
NOTARIO DE LIMA

**EDUARDO LAOS DE LAMA**  
NOTARIO DE LIMA

# TESTIMONIO



**EDUARDO LAOS DE LAMA**  
NOTARIO DE LIMA

**CARILLA EN BLANCO**