

2013

**INFORME DE DESEMPEÑO:
FERROCARRIL DEL CENTRO
FERROCARRIL DEL SUR Y SUR ORIENTE**



**Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos**



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

CONTENIDO

Resumen Ejecutivo	4
I. Principales características de los Contratos de Concesión	7
I.1 ÁMBITO DE LA CONCESIÓN	8
I.2 PAGOS AL ESTADO	9
I.3 REGULACIÓN TARIFARIA	10
II. Servicios prestados.....	11
II.1 FERROCARRIL DEL SUR Y SUR ORIENTE.....	11
II.2 FERROCARRIL DEL CENTRO	11
III. Hechos de importancia	13
III.1 FERROCARRIL DEL SUR Y SUR ORIENTE.....	13
III.2 FERROCARRIL DEL CENTRO	13
V. Tráfico	14
V.1 TRÁFICO DE PASAJEROS	14
V.2 TRÁFICO DE CARGA	15
VI. Desempeño operativo	17
VI.1 OPERACIONES	17
VI.2 DISPONIBILIDAD DE LOCOMOTORAS.....	18
VI.3 DESCARRILAMIENTOS Y OTROS ACCIDENTES.....	19
VII. Tarifas reguladas.....	21
VII.1 TARIFAS REGULADAS: DERECHO POR USO DE VÍA	21
VII.2 TARIFAS NO REGULADAS: ALQUILER DE MATERIAL TRACTIVO Y RODANTE	21
VIII. Inversiones.....	23
VIII.1 EJECUCIÓN DE OBRAS	23
IX. Resultados financieros.....	25
X. Pagos al Estado.....	29
ANEXO	32



Cuadros

Cuadro N° 1: Horarios ofrecidos en la Ruta Ollantaytambo - Machu Picchu - Ollantaytambo, por operador ferroviario, 2013.....	12
Cuadro N° 2: Ferrocarril Transandino S.A. Tarifas por alquiler de material tractivo y rodante	22
Cuadro N° 3: Inversión acumulada por km, 2013.....	24
Cuadro N° 4: Retribución principal y especial.....	29

Gráficos

Gráfico N° 1: Tráfico anual de pasajeros, 2003-2013	15
Gráfico N° 2: Ferrocarril Transandino S.A. Tráfico anual de carga, 1999-2013.....	15
Gráfico N° 3: Ferrocarril Transandino S.A. Composición de la carga movilizada, 2012-2013.....	16
Gráfico N° 4: Ferrovías Central Andina S.A. Tráfico anual de carga, 1999-2013.....	16
Gráfico N° 5: Ferrovías Central Andina S.A. Composición de la carga movilizada, 2012-2013	17
Gráfico N° 6: Acceso a la vía, 2013	18
Gráfico N° 7: Ferrocarril Transandino S.A. Disponibilidad de locomotoras.....	19
Gráfico N° 8: Ferrovías Central Andina S.A. Disponibilidad de locomotoras	19
Gráfico N° 9: Número de accidentes y descarrilamientos, por Concesión	20
Gráfico N° 10: Tarifa por uso de vía, por Concesión	21
Gráfico N° 11: Inversiones reconocidas por OSITRAN, desde inicio de concesión	24
Gráfico N° 12: Composición de los ingresos operativos.....	25
Gráfico N° 13: Composición de los costos incurridos, 2012 – 2013.....	26
Gráfico N° 14: Relación ingresos / costos operativos, por Concesionaria	26
Gráfico N° 15: Márgenes operativo y de utilidad neta	27
Gráfico N° 16: Activos y pasivos, 2013	27
Gráfico N° 17: Ratios financieros, 2013	28
Gráfico N° 18: Pago por retribución principal de FETRANSA	30
Gráfico N° 19: Aporte por regulación.....	31

Ilustraciones

Ilustración N° 1: Ámbito de la Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente.....	8
Ilustración N° 2: Ámbito de la Concesión del Ferrocarril del Centro.....	9



INFORME DE DESEMPEÑO 2013

FERROCARRIL DEL CENTRO
FERROCARRIL DEL SUR Y SUR ORIENTE



Resumen Ejecutivo

El Ferrocarril Central y el Ferrocarril del Sur y Sur Oriente fueron concesionados en 1999 a las empresas Ferrovías Central Andina S.A. (FVCA) y a Ferrocarril Transandino S.A. (FETRANSA) respectivamente. FVCA se adjudicó la concesión al ofrecer una Retribución Principal de 24,75% respecto de los ingresos brutos menos los ingresos por la explotación del material tractivo y rodante; mientras que FETRANSA se adjudicó la concesión al ofrecer una Retribución Principal de 37,25% sobre similar ingreso. De acuerdo con los respectivos contratos de concesión, los concesionarios tienen el derecho de uso de los bienes de la Concesión para el mantenimiento, rehabilitación, explotación e inversión en la infraestructura ferroviaria, material tractivo y rodante, entre otros bienes. El siguiente cuadro muestra las características principales de cada concesión:

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN		
Concesionario	Ferrocarril Transandino S.A.	Ferrovías Central Andina S.A.
Accionistas de la Concesión	OEH Ltd.: 50% Peruval Corp. S.A.: 50%	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%
Tipo de Concesión	Autosostenible	Autosostenible
Factor de competencia	Mayor Retribución al Estado	Mayor Retribución al Estado
Inversión comprometida ¹	FRA II	FRA II
Inversión reconocida acumulada al 2013	USD 77,76 millones (inc. IGV)	USD 28,06 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	20 de setiembre de 1999	19 de julio de 1999
Vigencia de la Concesión	30 años más 5 años adicionales	30 años más 10 años adicionales
Número de Adendas	4	8
Operador de transporte ferroviario	Vinculado (1), no vinculado (1)	Vinculado
Mercado de transporte ferroviario	Duopolio (Tramo Sur)	Competencia intermodal
Principal movimiento de transporte	Tramo Sur, Pasajeros; Tramo Sur Oriente, Carga	Carga
Tarifa máxima por uso de vía (USD sin IGV)	0,45 Tramo Sur y 3,0 Tramo Sur Oriente (inicial); 0,63 Tramo Sur y 4,34 Tramo Sur Oriente (2013)	0,45 (inicial); 0,63 (2013)
Extensión	862 Km Tramo Sur, 134 Km Tramo Sur-Oriente	489,6 Km

¹ Las concesiones no presentan montos de inversión comprometido. El compromiso es llegar a cumplir los Estándares de la Federal Railroad Administration (FRA) Class 2.



Los ingresos de los concesionarios provienen del acceso al uso de la vía férrea y el alquiler del material rodante y otros bienes de la concesión. Solo la tarifa de acceso a la vía férrea se encuentra regulada por los contratos de concesión como una tarifa máxima que se actualiza de forma anual de acuerdo al índice de precios al consumidor del Estado de Nueva York de los Estados Unidos de América.

Los ferrocarriles se distinguen por el tipo de servicio que hace uso de las vías de manera mayoritaria. El Ferrocarril Central es usado casi exclusivamente para el servicio de carga, vinculada en su mayoría al sector minero, mientras que el Ferrocarril del Sur y Sur Oriente es empleado en su tramo Sur Oriente por el servicio de pasajeros y en su tramo Sur por el servicio de carga, transportando en su mayoría carga relacionada al sector minero, y minoritariamente por el servicio de pasajeros, relacionado al sector turismo.

Los servicios de transporte ferroviario, tanto de carga como de pasajeros, son brindados por empresas vinculadas a cada concesionario, mostrando una relación vertical. Solo en el tramo Sur del Ferrocarril Sur y Sur Oriente existe un competidor (Inca Rail) de la empresa vinculada (PeruRail) en el servicio de transporte de pasajeros. En el 2013, la empresa entrante (Inca Rail) logró una participación de mercado de 17,3% tras su fusión en el 2012 con la empresa Andean Railways que también brindaba el servicio de transporte de pasajeros.

Las operaciones de accesos de vía de FVCA, medidas en km-vagón, fueron de 11,8 millones en el 2013, de las que cerca del 100% están relacionadas al servicio de carga. En el caso de FETRANSA, en el 2013 se registraron 7,9 millones de km-vagón, de los cuales el 40% corresponden a operaciones de transporte de pasajeros y el restante 60% corresponden a operaciones de carga en el tramo del Ferrocarril del Sur.

Los indicadores operativos de accidentes y descarrilamientos muestran un mejor comportamiento de FVCA. Mientras FETRANSA presenta un ratio de 1,26 descarrilamientos por cada millón de km-vagón, FVCA posee un ratio de 0,51 en el año 2013. Respecto al número de accidentes, FETRANSA presenta 3,66 accidentes por millón de Km-vagón, mientras que FVCA posee un ratio de 0,42 en el 2013.

Respecto a las inversiones realizadas, al 2013, FETRANSA posee una inversión acumulada de USD 77,8 millones, mientras que FVCA acumula una inversión de USD 28,1 millones. En términos relativos, FETRANSA ha realizado una inversión de USD 84,2 miles por kilómetro de concesión, a su vez, FVCA ha invertido USD 57,3 miles por kilómetro. Es decir, la inversión por kilómetro realizada por FETRANSA es 47% superior a la realizada por FVCA.

En el 2013 los ingresos operativos de FETRANSA ascendieron a S/. 47,17 millones, lo que significa un incremento de 1,3% respecto del 2012. El 96,8% de estos provienen del servicio de acceso al uso de la vía y el restante proviene del alquiler de material tractivo. En el caso de FVCA, sus ingresos se incrementaron en 13,8% ascendiendo a S/. 32,99 millones. El 60,9% de estos provienen del servicio de uso de vía, el 31,4% provienen del alquiler de almacenes y terrenos, el alquiler de material tractivo y rodante representa solo 0,04% de sus ingresos, el restante 7,6% provienen de otros ingresos operativos.

La estructura de costos de los concesionarios es bastante diferente, FETRANSA posee una menor carga de costos operativos, exhibiendo una relación de ingresos sobre costos operativos de 2,29 en el 2013, frente a una relación de 1,37 para el caso de FVCA en el mismo año. Sin embargo, FETRANSA posee una mayor carga de costos administrativos, así, en el 2013, mostró un margen



operativo de 11,2%, mientras que FVCA alcanzó un margen operativo de 22,1% gracias a un menor gasto administrativo.

Finalmente, FETRANSA exhibió una rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) negativa (-13,2%) al igual que su rentabilidad sobre activos (ROA) (-1,8%) en el 2013. Por su parte, FVCA tuvo resultados ligeramente positivos con un ROE de 1,7% y un ROA de 0,1%.



INFORME DE DESEMPEÑO 2013

FERROCARRIL DEL CENTRO
FERROCARRIL SUR Y SUR ORIENTE



I. Principales características de los Contratos de Concesión

1. El 19 de julio de 1999, el Estado Peruano (representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC) suscribió los Contratos de Concesión de las concesiones del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente con la empresa Ferrocarril Transandino S.A. (en adelante, FETRANSA) y de la concesión del Ferrocarril del Centro con la empresa Ferrovías Central Andina S.A. (en adelante, FVCA). La vigencia de los Contratos de Concesión de FETRANSA y FVCA es de 30 años (prorrogable cada 5 años, hasta un plazo máximo de 60 años de Concesión). Así, a la fecha, el plazo de vigencia de la Concesión de FETRANSA es de 35 años, mientras que el de FVCA es de 40 años contados desde la fecha de cierre de los respectivos contratos.
2. Los Contratos de Concesión de ambas infraestructuras son de similar naturaleza. Mediante estos se transfirió a los Concesionarios las concesiones para el mantenimiento, rehabilitación y la explotación de la infraestructura ferroviaria correspondiente, así como para la construcción de obras de infraestructura vial ferroviaria y para la prestación de servicios de transporte ferroviario, con excepción del transporte de pasajeros y carga, el mismo que podrá ser prestado por cualquier operador de transporte ferroviario inclusive por una empresa vinculada a los Concesionarios.
3. Los Contratos establecen una tarifa máxima por kilómetro recorrido para el único pago que pueden recibir los Concesionarios por el uso de la vía férrea, la cual fue fijada en USD 0,45. En el caso de FETRANSA la tarifa para el tramo Sur Oriente se fijó en USD 3,00. En ambos casos, la tarifa máxima es ajustada anualmente, de forma automática, mediante un mecanismo 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 adecuadamente.
4. Adicionalmente, los Concesionarios tiene el derecho de alquilar el material tractivo y rodante, cuyo precio de arrendamiento no se encuentra regulado.
5. Los Contratos de Concesión no contemplan inversiones obligatorias en la infraestructura ferroviaria o las zonas de influencia de la Concesión. Sin embargo, de acuerdo a lo estipulado en los contratos, los concesionarios se encuentran obligados a cumplir y alcanzar las Normas de Seguridad Ferroviaria y Estándares Técnicos establecidos en el *United States Code Federal Regulations* para el estándar FRA II. Los contratos a su vez, establecen un mecanismo de liberación del pago de las Retribuciones al Estado a cambio de inversiones reconocidas en la vía férrea durante los diez primeros años de concesión.



I.1 Ámbito de la Concesión

6. El Ferrocarril del Sur y Sur Oriente conecta las ciudades de Mollendo, Matarani, Arequipa, Puno, Juliaca y Cusco. La vía férrea empieza en el puerto de Matarani, sube hasta Arequipa, para después llegar a Juliaca, donde se bifurca en un ramal hacia Puno sobre el lago Titicaca y el otro hasta la ciudad del Cusco. En la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se resenta el ámbito de la concesión de Ferrocarril del Sur y Sur Oriente.
7. De esta forma, el Ferrocarril del Sur y Sur Oriente está conformado por dos redes ferroviarias:
 - a) La red ferroviaria del Sur, con 855 km de extensión, incluye las siguientes secciones:
 - Tramo Matarani – Arequipa (147 km) + Mollendo – empalme Islay (18 km)
 - Tramo Arequipa – Juliaca (304 km)
 - Tramo Juliaca – Puno (47 km)
 - Tramo Juliaca – Cusco (338 km)
 - b) La red ferroviaria del Sur Oriente, con 135 km de extensión, comprende el tramo desde Cusco hasta Aguas Calientes/Machu Picchu.

Ilustración N° 1: Ámbito de la Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente



Fuente: MTC – Oficina de estadística.

8. El Ferrocarril del Centro conecta las ciudades de Lima, La Oroya, Huancayo y Cerro de Pasco. La vía férrea empieza en el Patio Guadalupe (Callao), sube hasta la Estación Matucana para después llegar a la Estación de Ticlio, en donde se bifurca en un ramal hacia la Estación Morococha y en otro ramal hacia la Estación Yauli, reconectando ambos ramales en la Estación Cut-Off para continuar hacia la ciudad de La Oroya. A partir de este punto la red ferroviaria se vuelve a separar en dos ramales, uno en dirección a Cerro de Pasco y el otro en dirección a Huancayo. En la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se presenta el ámbito de a concesión de Ferrocarril del Centro.



9. Asimismo, el Ferrocarril del Centro se compone de los siguientes tramos:

- Tramo Callao – Huancayo (Incluido Ramal Morococha – Ticlio - Cut-Off):
Del Km. 1,0 (Callao) al Km. 346,0 (Huancayo) más 33,0 Kms del ramal Morococha.
- Tramo La Oroya – Cerro de Pasco (Ex-Línea Centromín):
Del Km. 0,0 (La Oroya) al Km. 131,0 (Cerro de Pasco).
- Tramo Pachacayo – Chaucha (Ex-Línea Centromín):
Del Km. 0,0 (Pachacayo) al Km. 80,0 (Chaucha).

Ilustración N° 2: Ámbito de la Concesión del Ferrocarril del Centro

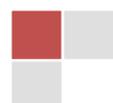


Fuente: MTC – Oficina de estadística.

I.2 Pagos al Estado

10. Los Contratos de Concesión obligan a los Concesionarios al pago de la Retribución Principal anual que se calcula como un porcentaje de los ingresos brutos con excepción de aquellos que provengan de la explotación del material tractivo y/o material rodante.
11. Asimismo, los Concesionarios se encuentran obligados a pagar de forma mensual² a favor del Concedente una Retribución Especial equivalente al 50% de los ingresos que provengan de la explotación del material tractivo y/o rodante.
12. Los contratos contienen un mecanismo de incentivos a la inversión por el cual el Concesionario puede dejar de pagar la Retribución Principal y la Retribución Especial a cambio de realizar inversiones para la rehabilitación o mantenimiento de la vía férrea.

² Durante los primeros 10 años de las concesiones el pago de la Retribución Especial se realizó de forma semestral como se encuentra estipulado en los contratos de concesión.



13. De otro lado, de conformidad con lo establecido en el Decreto Supremo N° 021-98-PCM, el Concesionario se encuentra obligado a abonar el 2% de los pagos por concepto de Retribución Principal y Retribución Especial al Fondo de Promoción de la Inversión Privada en las Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos (FONCEPRI).
14. Asimismo, de acuerdo a los Contratos de Concesión, los Concesionarios se encuentran obligados al pago de la Tasa de Regulación, la cual, de conformidad con las leyes aplicables, asciende a 1% de sus ingresos.

I.3 Regulación tarifaria

15. Los Contratos de Concesión establecen que los Concesionarios tienen el derecho a cobrar la tarifa por uso de vía por cada unidad de vagón o autovagón y/o coche cargado o descargado que circule por la línea férrea. Esta tarifa y su mecanismo de ajuste se encuentran definidos en el Anexo 7 de los respectivos Contratos de Concesión.
16. En el caso de la concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente el monto máximo a cobrarse por esta tarifa se fijó en USD 0,45 para el tramo Sur y USD 3,00 para el tramo Sur Oriente, por cada kilómetro de recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada. Mientras que en el caso de la concesión del Ferrocarril del Centro la tarifa máxima se fijó en USD 0,45 por kilómetro recorrido por vagón. Las tarifas son reajustadas anualmente, 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.



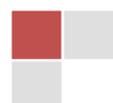
II. Servicios prestados

II.1 Ferrocarril del Sur y Sur Oriente

17. De acuerdo al Contrato de Concesión, FETRANSA está facultado a prestar dos tipos de servicios: i) acceso a la vía férrea; y, ii) alquiler del material tractivo y rodante. De estos dos, el único servicio que se encuentra regulado es el de acceso a la vía férrea, por el cual el Concesionario tiene derecho al cobro de dos tarifas: una por la vía Sur y otra por la Sur Oriente. Asimismo, aunque el acceso a la vía no discrimina por el tipo de servicio que se brinde, de acuerdo al tipo de usuario final de esta infraestructura, se pueden distinguir dos servicios ferroviarios:
- El transporte turístico o de pasajeros
 - El transporte de carga
18. Como se ha señalado, el Contrato de Concesión no le permite a FETRANSA prestar directamente estos dos últimos servicios, los cuales deben ser prestados por cualquier operador de transporte ferroviario. Hasta agosto de 2009, ambos servicios eran brindados únicamente por PeruRail S.A. (en adelante, PeruRail), empresa vinculada a FETRANSA. Sin embargo, luego de dos procesos de subastas de frecuencias, en setiembre de 2009 Inca Rail S.A.C. inició operaciones de transporte de pasajeros en la ruta Ollantaytambo – Machu Picchu - Ollantaytambo; y, en agosto de 2010, Andean Railways Corp. S.A. ingresó a esa misma ruta prestando también el servicio de transporte de pasajeros.
19. Cabe señalar que a partir del 1 de enero de 2013, los operadores ferroviarios Inca Rail S.A. y Andean Railways Corp. S.A., fusionaron sus operaciones bajo una misma empresa que conservara el nombre Inca Rail; no obstante ello, PeruRail continúa ostentando un mayor número de frecuencias de salida, tal como se muestra en el Cuadro N° 1.

II.2 Ferrocarril del Centro

20. Al igual que en el caso anterior, el Contrato de Concesión otorga a favor del Concesionario la Concesión para el mantenimiento, rehabilitación y la explotación de los bienes de la Concesión, y también para la construcción de obras de infraestructura vial ferroviaria para la prestación de servicios de transporte ferroviario y de servicios complementarios en el área matriz. De esta forma, el Concesionario se encuentra facultado para explotar los bienes de la Concesión, lo cual realiza a través de los servicios de uso de vía y alquiler del material tractivo y rodante, así como también el alquiler de almacenes y terrenos.
21. Actualmente, solo la empresa Ferrocarril Central Andino S.A. (FCCA), empresa vinculada al Concesionario, brinda el servicio de transporte de pasajeros y de carga en el Ferrocarril del Centro. El servicio de pasajeros es un servicio turístico con salidas programadas en la ruta Lima – Huancayo – Lima, el cual, por lo general, solo se brinda en determinadas fechas festivas.
22. Por otro lado, FCCA también brinda el servicio de carga, que constituye el principal servicio de transporte de productos minerales en la región central del país, debido a que el Ferrocarril del Centro comunica importantes centros mineros, ubicados en las regiones de Pasco, Junín y Lima.



Cuadro N° 1
Horarios ofrecidos en la Ruta Ollantaytambo - Machu Picchu - Ollantaytambo,
por operador ferroviario, 2013

Servicio	N° de Tren	Ollantaytambo - Machu Picchu	Machu Picchu - Ollantaytambo	Cusco - Machu Picchu	Machu Picchu - Cusco
PERURAIL					
Vistadome	31			06:40	-
Expedition	33			07:42	-
Vistadome	203			08:25	-
Hiram Bingham	11			09:05	-
Vistadome	32			-	15:20
Expedition	34			-	16:43
Vistadome	604			-	17:27
Hiram Bingham	12			-	17:50
Expedition	71	05:07	-		
Expedition	81	06:10	-		
Vistadome	601	06:50	-		
Vistadome	301	07:05	-		
Vistadome	501	08:53	-		
Vistadome	601	08:00	-		
Expedition	83	07:45	-		
Vistadome	203	10:32	-		
Expedition	73	12:58	-		
Vistadome	303	13:27	-		
Vistadome	603	15:37	-		
Expedition	75	19:00	-		
Expedition	51	21:00	-		
Expedition	50		05:35		
Expedition	72		08:53		
Vistadome	302		10:55		
Vistadome	204	-	13:37		
Expedition	74	-	14:55		
Vistadome	304	-	15:48		
Vistadome	304	-	15:48		
Expedition	504	-	16:22		
Vistadome	604	-	17:27		
Vistadome	606	-	18:10		
Expedition	84	-	18:45		
Expedition	76	-	21:30		
INCA RAIL (*)					
Turista, Ejecutivo, Presidencial	41	06:40	-		
Turista	61	07:20	-		
Turista, Ejecutivo, Primera Clase, Presidencial	43	11:15	-		
Turista, Ejecutivo, Presidencial	45	16:36	-		
Turista, Ejecutivo, Presidencial	42	-	08:30		
Turista, Ejecutivo, Presidencial	44	-	14:30		
Turista	64	-	16:12		
Turista, Ejecutivo, Primera Clase, Presidencial	46	-	19:00		

(*) El servicio de Primera Clase opera regularmente sólo entre el 1 de abril y el 14 de noviembre, así como en Navidad y Año Nuevo entre el 21 y 31 de diciembre. El servicio Presidencial se da cualquier día del año a solicitud.

Fuente: Portal web de PeruRail e Inca Rail.



III. Hechos de importancia

III.1 Ferrocarril del Sur y Sur Oriente

Fusión de Inca Rail con Andean Railways

23. En diciembre de 2012, las empresas entrantes competidoras de PeruRail anunciaron la fusión de sus operaciones en una estrategia para mejorar su posición frente a la empresa establecida. Las empresas fusionadas poseen en conjunto una participación de 13,2% a diciembre de 2012.
24. Las empresas también anunciaron la adquisición de 6 equipos procedentes de la empresa Feve-Renfe, la mayor empresa ferroviaria de España, equipos que entrarían en operación en el segundo semestre de 2013. La inversión en estos equipos y la construcción de un taller de reparación y mantenimiento en Ollantaytambo asciende a más de USD 7 millones³.
25. El 01 de enero de 2013 se iniciaron las operaciones de Inca Rail, la empresa conformada por la fusión de los operadores ferroviarios Inca Rail S.A. y Andean Railways Corp. S.A. A diciembre de 2013, la participación de mercado de Inca Rail ascendió a 17,3%, con lo cual, incrementó su participación en 31%.

Propuestas de adenda al contrato de concesión

26. El 27 de mayo de 2013, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 1573-457-13-CD-OSITRAN, el Regulador emitió opinión técnica con relación a la propuesta de quinta adenda al Contrato de Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente, la cual aún no ha sido suscrita por el Concedente. El objeto de la adenda fue incluir 02 vagones como parte de los bienes de la Concesión que se incluyen dentro del *Anexo N° 3 - Material tractivo y rodante, material rodante de la Concesión*, del Contrato de Concesión.

III.2 Ferrocarril del Centro

Propuestas de adenda al contrato de concesión

27. El 12 de diciembre de 2013, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 1660-488-13-CD-OSITRAN, el Regulador emitió opinión técnica con relación a la propuesta de novena adenda al Contrato de Concesión del Ferrocarril Central, la cual aún no ha sido suscrita por el Concedente. La adenda solicitada tiene por objeto reducir el área matriz, modificándose así el *Anexo N° 2 – Bienes de la Concesión*, del Contrato de Concesión, como consecuencia de la devolución al Concedente de 627,844 m² correspondientes al Patio Central.
28. Asimismo, el 06 de diciembre de 2013, el Concedente solicitó Opinión Técnica del Regulador respecto a la propuesta de décima adenda al Contrato de Concesión del Ferrocarril Central, que tiene por objeto devolver al Concedente la locomotora N° 413, a fin de fortalecer la operación del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, el cual viene operando con una sola locomotora. Al respecto, el Concedente manifiesta que dicha locomotora presenta fallas debido a su antigüedad y a la falta de repuestos, lo que ha ocasionado que el servicio de

³ Tomado de gestión.pe el 27 de diciembre de 2012.



transporte prestado por dicho ferrocarril sea reducido. El 30 de enero de 2014, mediante Acuerdo N° 1682-496-14-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo aprobó la opinión técnica favorable respecto del proyecto de Adenda.

IV. Tráfico

29. Como se ha señalado, los ingresos de los concesionarios provienen del uso de las vías que realizan los operadores de transporte ferroviario. En este sentido, es importante analizar si el uso de las vías depende de un negocio de transporte de pasajeros o de carga o de una combinación de ambos ya que los ingresos del concesionario dependerán del tipo de negocio del operador de transporte ferroviario. De esta forma, se analizará la composición del tráfico en cada infraestructura ferroviaria para determinar el tipo de riesgo al que se encuentra expuesto cada concesionario.

IV.1 Tráfico de pasajeros

30. La Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente está compuesta por el Tramo Sur que comunica Cusco, Puno, Arequipa y Matarani y el Tramo Sur Oriente que comunica la ciudad de Cusco con la ciudadela de Machu Picchu. En ambos tramos se brinda el servicio de transporte turístico, en el primer caso a la ciudad de Puno y en el segundo a la ciudadela de Machu Picchu. En el Tramo Sur predomina el transporte de carga, mientras que en el tramo Sur Oriente predomina el transporte de pasajeros.
31. El tramo Sur Oriente de FETRANSA es el tramo de mayor importancia, habiéndose transportado más de 2 millones de pasajeros en el 2013, lo cual significa un incremento de 6,4% respecto del 2012. Las otras rutas no transportan un número significativo de pasajeros en comparación con la ruta de Machu Picchu.
32. En el caso de FVCA el servicio de transporte de pasajeros es un servicio especial que se da solo en determinadas fechas de cada mes. Durante el año 2013, el servicio se brindó únicamente los días 28 de marzo (por semana santa), 27 de junio (por feriado por fiesta de San Pedro y San Pablo), 27 de julio (por fiestas patrias), 29 de agosto (por feriado por fiesta de Santa Rosa de Lima), 5 de octubre (por feriado por Combate de Angamos) y 1 de noviembre (por feriado por Día de todos los santos), movilizand o un total de 3,55 mil pasajeros, cifra 9,9% superior a la registrada durante el año 2012. En el Gráfico N° 1 se observa la evolución anual del tráfico de pasajeros para las concesiones de vías férreas.

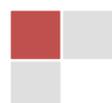
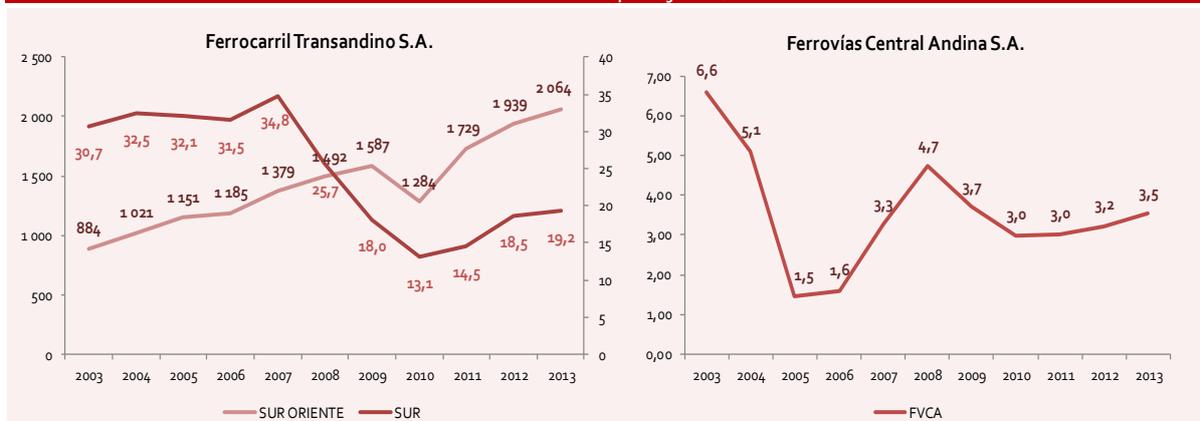


Gráfico N° 1
Tráfico anual de pasajeros, 2003-2013
 (En miles de pasajeros)

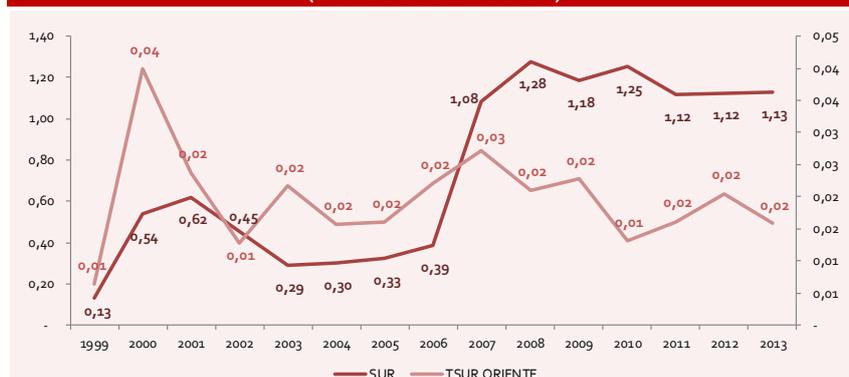


Fuente: FETRANSA y FVCA.

IV.2 Tráfico de Carga

33. Durante el 2013, se movilizó un total de 1,15 millones de toneladas por las vías de la Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente, lo que representó un incremento de 0,03% con relación al año 2012. De este total movilizado, el 98,6% corresponde al tramo del Ferrocarril del Sur, siendo la principal vía por donde se moviliza la carga en la Concesión. En el Gráfico N° 2 se observa la evolución anual de la movilización de carga por las vías concesionadas a FETRANSA.

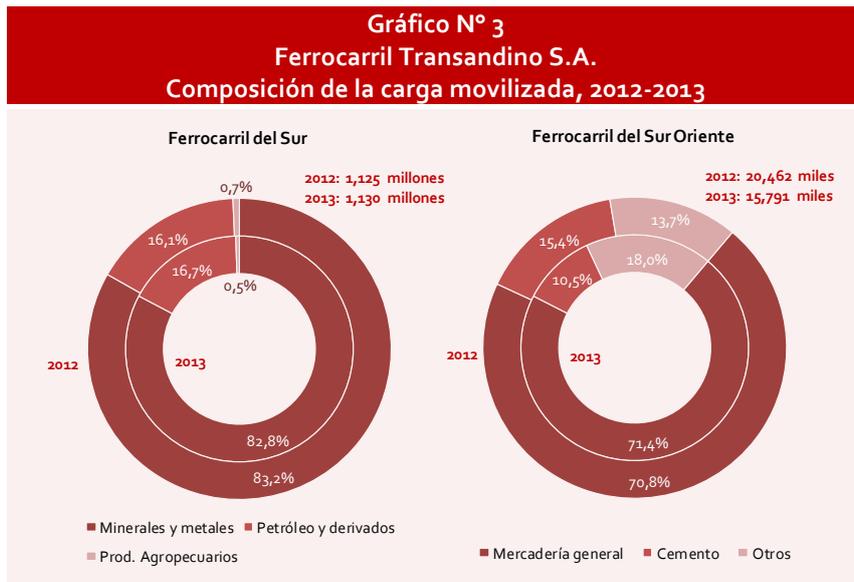
Gráfico N° 2
Ferrocarril Transandino S.A.
Tráfico anual de carga, 1999-2013
 (En miles de toneladas)



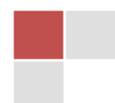
Fuente: FETRANSA.

34. Respecto a la composición de la carga durante el año 2013, en el tramo correspondiente al Ferrocarril del Sur se movilizaron, principalmente, minerales y metales (82,8%) y petróleo y derivados (16,7%), en tanto que el transporte de productos agropecuarios es marginal (0,5%). Por otro lado, la carga movilizada en el tramo del Ferrocarril del Sur Oriente estuvo compuesta por mercadería general (71,4%) y cemento (10,5%), mientras que el 18,0% restante lo componen otros tipos de carga. En el Gráfico N° 3 se presenta la composición del tráfico de carga para la concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente.





35. Con relación al Ferrocarril del Centro, durante el año 2013 registró un total de 1,81 millones de toneladas de carga movilizada por las vías concesionadas, siendo dicho resultado 1,08% menor a lo registrado durante el año 2012. Asimismo, el principal tipo de carga movilizada fue el de concentrados de minerales, que representaron el 37,5% del total de toneladas registradas durante el año 2013, seguido del ácido sulfúrico industrial, insumo de la minería que representa el 32,7% de la carga, y los metales con el 16,9% del total. En los Gráfico N° 4 y Gráfico N° se presenta la evolución anual del tráfico de carga para el periodo 1999-2013 y la composición de la misma en el periodo 2012-2013, respectivamente.





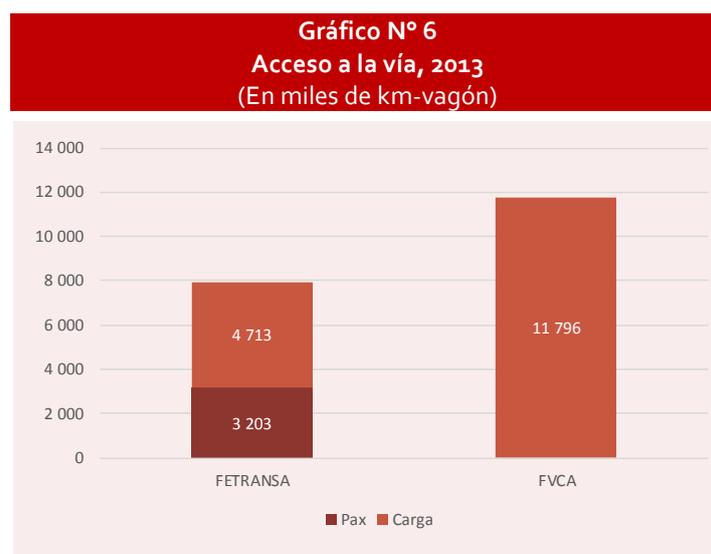
Fuente: FVCA.

V. Desempeño operativo

V.1 Operaciones

36. La principal operación en las concesiones de vías férreas consiste en los accesos a la vía, cuya unidad de medida son los km-vagón. Durante el año 2013, las operaciones de acceso a la vía de FETRANSA sumaron 7,9 millones de km-vagón, de los cuales el 40% corresponden a operaciones de transporte de pasajeros y el restante 60% corresponden a operaciones de carga en el tramo del Ferrocarril del Sur.
37. En contraste, aproximadamente el 100% de los accesos a la vía de FVCA corresponden a operaciones de carga, acumulando durante el año 2013 un total de 11,8 millones de km-vagón.
38. En términos comparativos, el total de operaciones, medidas en km-vagón, de FVCA son 49% superiores al total de operaciones de FETRANSA. Asimismo, comparando las operaciones que corresponden a la movilización de carga, las de FVCA son 150% superiores a las de FETRANSA.
39. De esta forma, podemos observar que el riesgo de las operaciones de FVCA está intrínsecamente ligado al riesgo del sector minero, mientras que el riesgo de las operaciones de FETRANSA está diversificado entre el sector minero y el sector turismo.





Fuente: Los concesionarios.

V.2 Disponibilidad de locomotoras

40. El indicador de disponibilidad de locomotoras se define como el ratio entre la cantidad de horas en las cuales las locomotoras se encuentran a plena capacidad de operación, respecto del total de horas (HT). Para su cálculo se utiliza la siguiente fórmula:

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

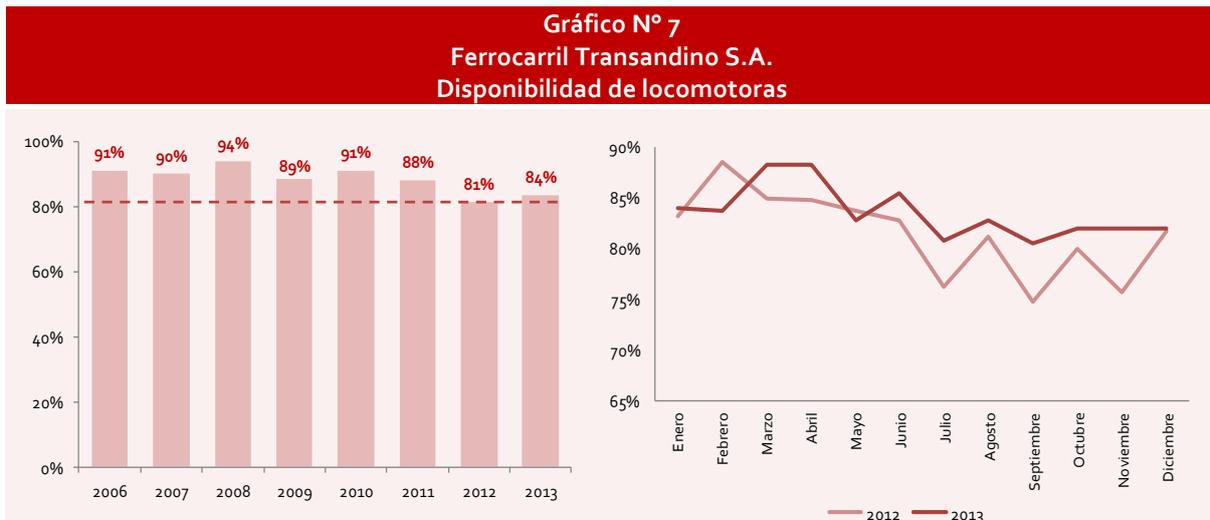
Donde:

DL = Disponibilidad de locomotoras.
 HT = Horas totales.
 HR = Horas en reparación y/o mantenimiento.

41. Este indicador permite conocer la probabilidad con que se encuentran disponibles las locomotoras para operación. De acuerdo a un estudio del Banco Mundial⁴, sería recomendable tener un nivel mínimo de 80%.
42. El Gráfico N° 7 presenta la información histórica del indicador para FETRANSA y su resultado mensual para el periodo 2012-2013. La información histórica nos muestra un deterioro continuo del indicador en los últimos años a pesar de una recuperación en el 2013. Sin embargo, en el promedio anual el indicador se ha mantenido por encima del 80% de disponibilidad recomendado.
43. Si bien el indicador anual para el año 2013 presenta una mejoría respecto del 2012, el registro mensual del 2013 muestra una tendencia al deterioro dentro del año, presentando una dinámica similar a la registrada durante el año 2012.

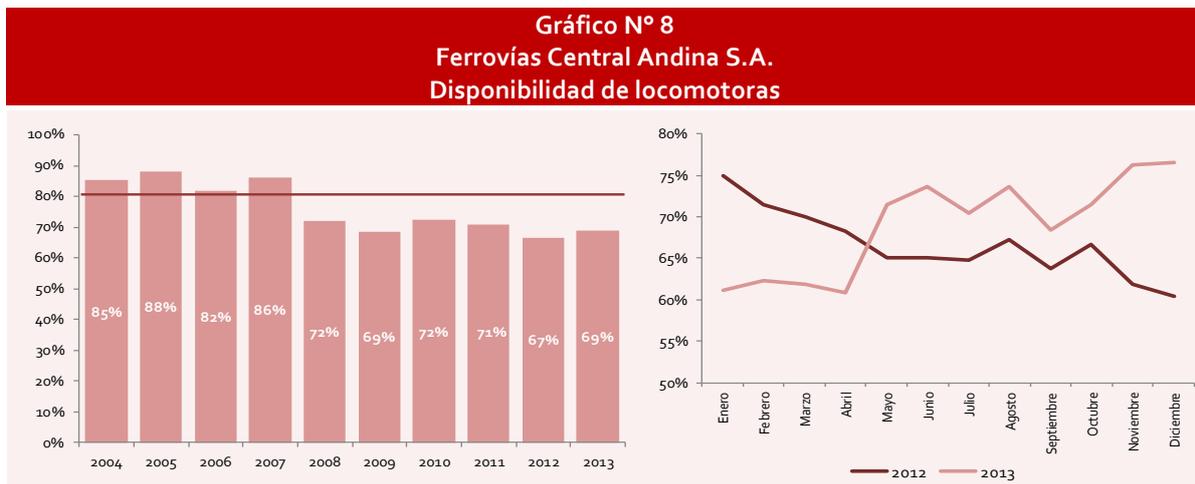
⁴ ESTACHE, Antonio y DE RUS, Ginès, *Privatization and Regulation of Transport Infrastructure. Guidelines for Policymakers and Regulators*. World Bank Institute, Washington D.C. 2000, p. 233.





Fuente: FETRANSA.

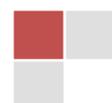
44. Por otro lado, con relación a FVCA, la evolución del ratio de disponibilidad también presenta una tendencia al deterioro con el agravante que, desde el 2008, el ratio se encuentra por debajo del mínimo recomendado de 80%.
45. En el año 2013, se observa una ligera mejoría en el promedio anual de este indicador con relación al año 2012. Sin embargo, a diferencia de lo observado en el caso de FETRANSA, el indicador mensual presenta un cambio de tendencia durante el año 2013, llegando a presentar en diciembre de dicho año una disponibilidad de 76%, lo cual significa una mejoría de 27% respecto de similar mes en el año 2012. En el Gráfico N° 8 se observa tanto la evolución anual del indicador de disponibilidad de locomotoras para FVCA como su resultado mensual para el periodo 2012-2013.



Fuente: FVCA.

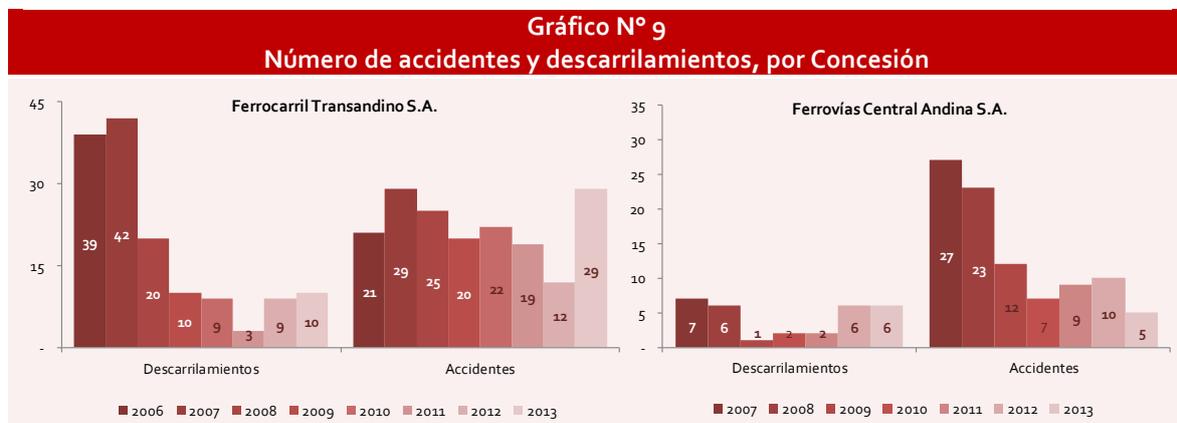
V.3 Descarrilamientos y otros accidentes

46. Los descarrilamientos son accidentes que pueden originarse debido a las condiciones de operación de la vía o a las maniobras realizadas por el operador de la locomotora. Por ello, el número de descarrilamientos nos puede proporcionar información parcial sobre el estado de la vía. Históricamente, el Ferrocarril del Centro ha reportado un menor número de

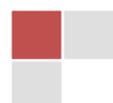


descarrilamientos en comparación al Ferrocarril del Sur y Sur Oriente; sin embargo, en este último, el número de eventos ha disminuido de manera drástica hasta el año 2009. Desde entonces, el número de descarrilamientos reportados por FETRANSA ha sido menor o igual a 10 por año. Si relativizamos el número de descarrilamientos por el número de km-vagón recorridos por año, FETRANSA presenta un ratio de 1,26 descarrilamientos por cada millón de km-vagón, mientras que FVCA posee un ratio de 0,51 en el año 2013.

47. Respecto al número de accidentes, para el caso del Ferrocarril del Centro, estos han disminuido de forma casi continua, en tanto que para el caso de FETRANSA, luego de una reducción entre los años 2010 y 2012, en el 2013 se incrementaron en 142%. En cuanto al número de accidentes por kilómetro-vagón recorrido, durante el año 2013, fue de 3,66 accidentes por millón de Km-vagón para el caso del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente, mientras que en el caso del Ferrocarril del Centro este ratio fue de 0,42. En el Gráfico N° 9 se presenta la evolución anual del número de descarrilamientos y accidentes para cada una de las Concesiones.



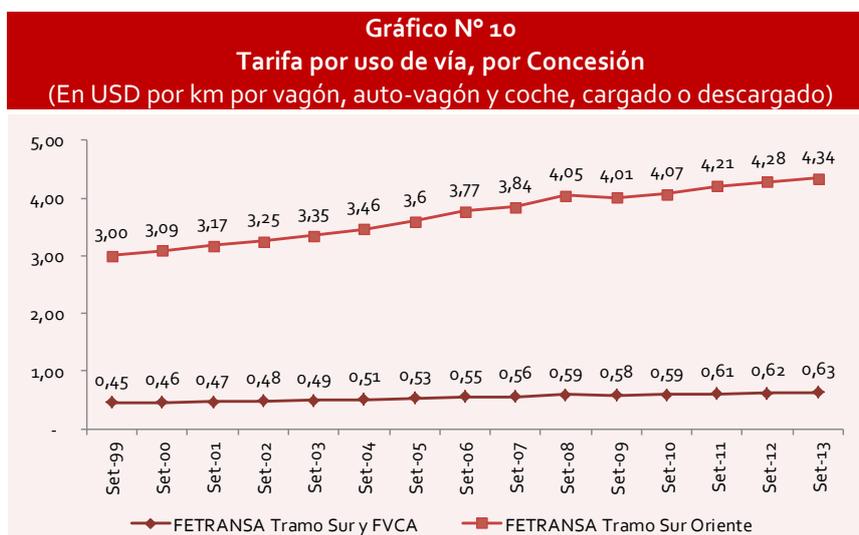
Fuente: FETRANSA y FVCA.



VI. Tarifas reguladas

VI.1 Tarifas Reguladas: Derecho por uso de vía

48. De acuerdo a los contratos de concesión, los concesionarios tienen la potestad de cobrar la tarifa por uso de vía. por cada unidad de vagón, autovagón y/o coche que circule por la línea férrea, cargada o descargada El monto máximo a cobrarse por esta tarifa se fijó en el Anexo N° 7 de los Contratos de Concesión en USD 0,45 para el caso de FVCA y el tramo Sur de FETRANSA y USD 3,00 para el tramo Sur Oriente de FETRANSA, por cada kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargado o descargado⁵. Esta tarifa es reajustada anualmente, y de forma automática, en función al 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.
49. El Gráfico N° 10 muestra la evolución de la tarifa desde inicio de concesión tanto para FVCA como para cada uno de los tramos (Sur y Sur Oriente) de FETRANSA.



Fuente: OSITRAN.

50. El incremento tarifario para el Tramo Sur y FVCA en el 2013 por el ajuste referido, ha sido de 1,6% para el caso de la tarifa del Ferrocarril Central y del Tramo Sur de FETRANSA, mientras que para el caso del Tramo Sur Oriente de FETRANSA ha sido de 1,4%.

VI.2 Tarifas No Reguladas: Alquiler de material tractivo y rodante

51. Los contratos de concesión, otorgan al Concesionario la posesión y derecho de explotación del material tractivo y rodante de propiedad del Estado, encontrándose por tanto facultado a arrendarlo. En virtud de ello, en el caso de FETRANSA, el Concesionario ha suscrito un contrato de arrendamiento con la empresa operadora PeruRail, por el referido material tractivo y rodante. Dicho contrato tiene un plazo de vigencia hasta el día 18 de mayo de 2015.

⁵ Cabe señalar que, en tanto exista un único Operador Ferroviario, la empresa concesionaria se encuentra obligada a cobrar la tarifa máxima de acceso a la vía. A partir del momento en que exista más de un operador, la tarifa máxima por uso de vía dejará de exigirse, pudiendo el Concesionario cobrar tarifas menores.



52. Los precios por concepto de alquiler del material tractivo y rodante establecidos en el referido contrato fueron pactados de mutuo acuerdo entre las partes, dado que su fijación no se encuentra regulada. Así, las partes han determinado una renta semestral de naturaleza variable, que se determina en función a los kilómetros recorridos por los bienes arrendados, aplicándose la escala progresiva acumulativa que se detalla en el Cuadro N° 2.

Cuadro N° 2 Ferrocarril Transandino S.A. Tarifas por alquiler de material tractivo y rodante			
UNIDAD	USD	Política de aplicación de tarifas en función del kilometraje recorrido en el semestre	
Km - coche de pasajeros	0,02	Menos de 15 millones de km	100% de la tarifa
Km - vagón de carga	0,01	Entre 15 y 18 millones de km	90% de la tarifa
Km - autovagón	0,20	Más de 18 millones de km	80% de la tarifa
Km - locomotora	0,25		

Fuente: Contrato de arrendamiento suscrito entre FETRANSA y PeruRail.

53. Adicionalmente, las partes acordaron que en ningún caso la renta semestral será menor a USD 100 000, de manera que si la renta pactada en función a los kilómetros recorridos resultara inferior a dicha suma, PeruRail deberá pagar USD 100 000 por concepto de renta mínima.
54. Además, dicho contrato autoriza a PeruRail a realizar las modificaciones que se requieran a los bienes arrendados con la finalidad de prestar servicios en el Proyecto Tía María de la minera Southern Perú.



VII. Inversiones

VII.1 Ejecución de obras

55. Si bien los contratos de concesión de FETRANSA y FVCA no establecen la obligación de realizar inversiones de infraestructura ferroviaria, sí establecen la obligación de cumplir y alcanzar Normas de Seguridad Ferroviaria y Estándares Técnicos establecidos en el United States Code Federal Regulations. De acuerdo a los contratos de concesión, los concesionarios deben mantener la vía férrea en los estándares: United States Federal Railroad Administration (FRA) Class 2 y la 49CFR213 Track Safety Standards.
56. Los contratos de concesión contemplan un mecanismo de reconocimiento de inversiones que tiene como finalidad incentivar la inversión para alcanzar los estándares de calidad establecidos. Este mecanismo permite dejar de pagar la Retribución Principal y Especial a cambio de realizar inversiones para el mantenimiento, la rehabilitación y la explotación de las líneas férreas existentes, así como la construcción de nuevas obras de infraestructura ferroviaria, necesarias para la adecuada prestación del servicio de transporte ferroviario y servicios complementarios.
57. En este sentido, la Cláusula Décima del Contrato de Concesión, establece el mecanismo que permite canjear las inversiones reconocidas en la vía férrea por el íntegro de los montos correspondientes a la Retribución Principal y Especial durante los primeros cinco años de vigencia de la concesión, y por 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 podrá ser descontado entre el undécimo y vigésimo año de la Concesión a razón de 1/10 anual hasta agotar el saldo total.
58. La Adenda N° 7 al Contrato de Concesión de FVCA 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. Dicha adenda establece también que FVCA debe alcanzar el nivel FRA III a más tardar en el año 19 de la Concesión debiendo ejecutarse las inversiones en no más de 4 años, entre los años 11 y 19; FVCA podrá utilizar dichas inversiones en la liberación del pago de la retribución principal y especial hasta donde alcancen los valores de las inversiones.
59. Al 2013, FETRANSA posee una inversión acumulada de USD 77,8 millones, mientras que FVCA acumula una inversión de USD 28,1 millones. En términos relativos, FETRANSA ha realizado una inversión de USD 84,2 miles por kilómetro de concesión, a su vez, FVCA ha invertido USD 57,3 miles por kilómetro. Es decir, la inversión por kilómetro realizada por FETRANSA es 47% superior a la realizada por FVCA.

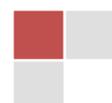
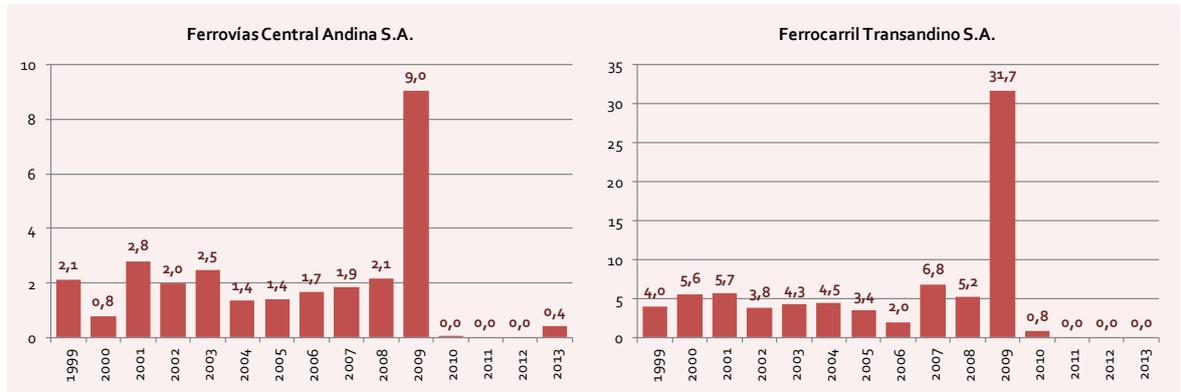


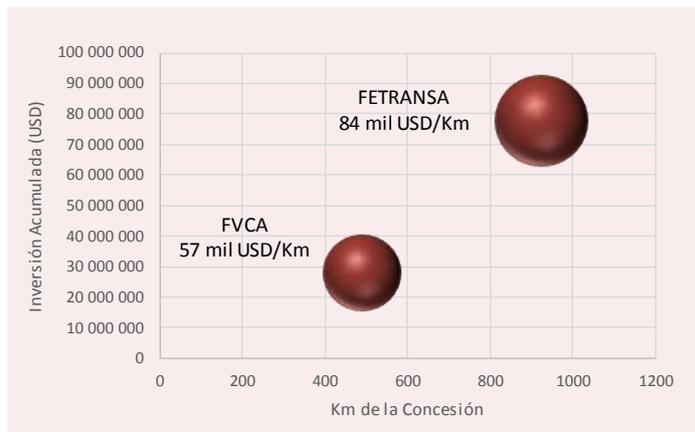
Gráfico N° 11
Inversiones reconocidas por OSITRAN, desde inicio de concesión
 (En millones de nuevos Soles)



Fuente: OSITRAN.

60. Aunque el ratio de inversión por kilómetro permite ver la inversión de forma relativa, este ratio no debe ser tomado como un indicador de eficiencia dado que existen muchos factores que podrían hacer que estos ratios no sean comparables, como por ejemplo, la situación inicial de la infraestructura, la geometría de la vía o la geografía y riesgo geológico.

Cuadro N° 3
Inversión acumulada por km, 2013



Fuente: FETRANSA y FVCA.



VIII. Resultados financieros

61. En el 2013 los ingresos operativos de FETRANSA ascendieron a S/. 47,17 millones, lo que significa un incremento de 1,3% respecto del 2012. A su vez, los ingresos de FVCA se incrementaron en 13,8% ascendiendo a S/. 32,99 millones.
62. Los ingresos de FETRANSA están compuestos mayoritariamente por sus ingresos provenientes del servicio de uso de vía (96,8%), el resto de sus ingresos provienen del alquiler de material rodante y tractivo. En el caso de FVCA el servicio de uso de vía representa el 60,9% de sus ingresos, el 31,4% provienen del alquiler de almacenes y terrenos, el alquiler de material tractivo y rodante representa solo 0,04% de sus ingresos, el restante 7,6% provienen de otros ingresos operativos. De esta forma, los ingresos operativos de FETRANSA dependen en mayor medida que los de FVCA de los kilómetros-vagón recorridos.



Fuente: EEFF auditados de los concesionarios.

63. Por el lado de los costos, ambos concesionarios muestran estructuras disímiles. Mientras FETRANSA evidencia una carga administrativa bastante elevada, el 40% de sus costos están formados por gastos administrativos en el 2013, los gastos administrativos de FVCA solo representan el 10% de sus costos en el mismo año. En el caso de los costos directamente ligados a la operación y ventas para FETRANSA representaron el 47% en el 2013, mientras que para FVCA el 70% en el mismo año.
64. En términos de niveles, los costos operativos y de ventas de FVCA fueron superiores a los de FETRANSA en 15% en el 2013 y 3% en el 2012. El cambio obedece a un incremento de los costos operativos de FVCA en 9,8% y una disminución de los de FETRANSA en 1,2%. Dichos cambios se encuentran en línea con el incremento de los ingresos operativos de FVCA y FETRANSA en 13,8% y 1,3% respectivamente.
65. Respecto a los gastos financieros, los incurridos por FVCA son mayores a los de FETRANSA en 14% y representan el 20% y 13% del total de sus costos en el 2013, respectivamente.



Gráfico N° 13 Composición de los costos incurridos, 2012 – 2013 (Miles de S/.)



Nota: Los gastos administrativos no consideran los pagos por retribución al Estado.

Fuente: FETRANSA, FVCA.

66. Con la información anterior se obtienen los ratios de ingresos y costos operativos para los concesionarios. En el Gráfico N° 14 se puede observar con claridad que los ingresos operativos de FETRANSA duplican sus costos operativos, por lo que su margen bruto asciende a 56,4% en el 2013, mientras que los ingresos de FVCA solo superan a sus costos operativos en 37% en el 2013, lo cual se refleja en un menor margen o utilidad bruta de 27,1%. En el 2013, ambas empresas mejoraron su margen operativo como se aprecia en el incremento del ratio ingresos sobre costos.



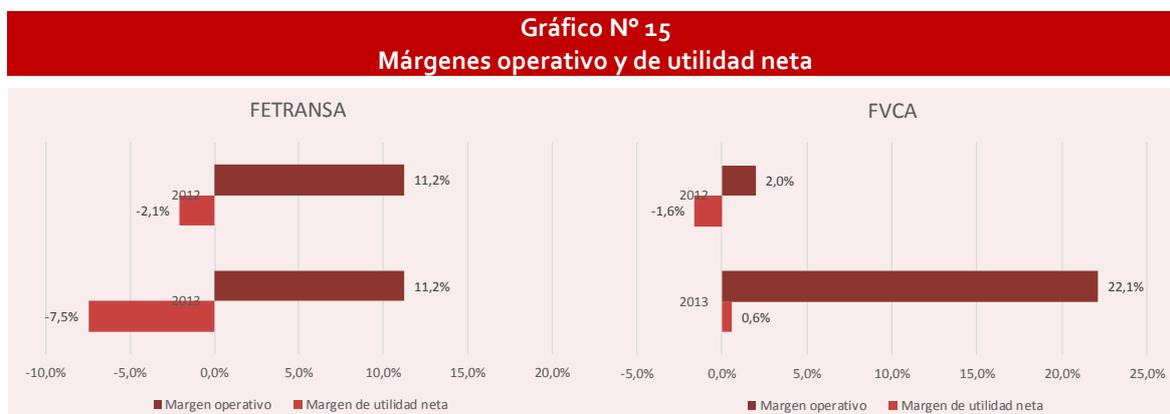
Fuente: EEFF de los concesionarios.

67. En el siguiente gráfico pueden observarse los márgenes operativo y de utilidad neta obtenidos por los concesionarios en el 2012 y 2013. En el caso de FETRANSA el margen operativo (11,2%) cae significativamente respecto del margen bruto (56,4%) debido a su elevada carga administrativa. El margen de utilidad neta desciende al campo negativo empujado por los gastos financieros. En el año 2013, el pago de impuestos diferidos hace que el margen de utilidad neta descienda a -7,5%.

68. La situación de FVCA ha sido distinta a la de FETRANSA en el 2013, su margen operativo no se vio impactado significativamente por sus gastos administrativos, alcanzando 22,1%. Además, este margen mejora ostensiblemente, respecto del 2012, debido a la exoneración en el 2013 de las contribuciones a OSITRAN por las inversiones realizadas. Esta situación le ha permitido tener un pequeño margen de utilidad neta a pesar del incremento en 146% de sus gastos



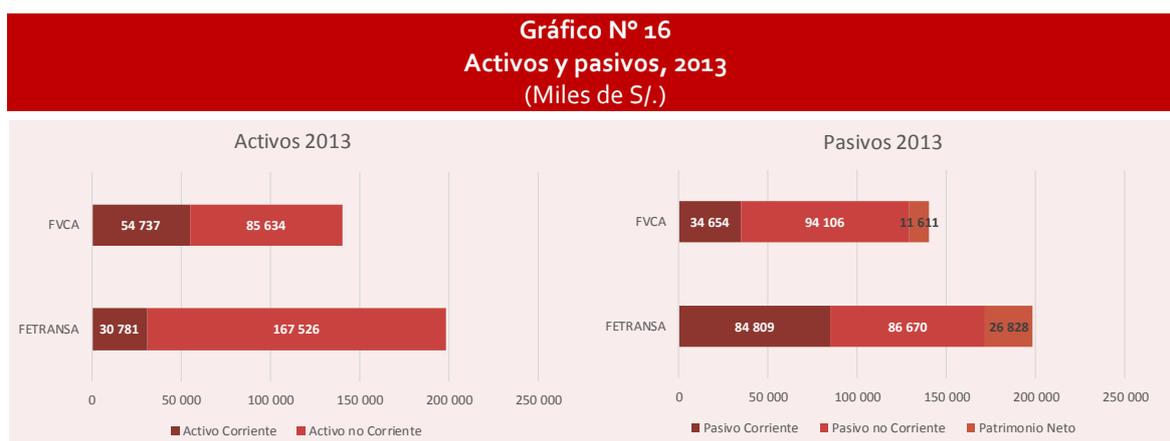
financieros, debido al aumento en el pago de intereses, y a una mayor pérdida por diferencia cambiaria.



Fuente: FETRANSA, FVCA.

69. Respecto a la información de balances del 2013, FETRANSA posee activos por S/. 198 millones, 41% más que los activos de FVCA. Los activos de FETRANSA se distribuyen en 15,5% de activos corrientes y 84,5% de activos no corrientes, mientras que en el caso de FVCA, los activos corrientes tienen un mayor peso (39%) y los activos no corrientes alcanzan una participación de 61%. El mayor componente de los activos no corrientes de FETRANSA son los activos intangibles que constituyen el 53,4% de estos, mientras que en el caso de FVCA, los intangibles representan el 37,6%.

70. En cuanto a los pasivos de las empresas, su composición también es disímil. Mientras que en el caso de FETRANSA los pasivos no corrientes representan el 43,7% de su estructura de pasivos, en el caso de FVCA estos representan el 67%. Asimismo, mientras el patrimonio de FETRANSA representa el 13,5%, el de FVCA representa el 8,3%. Esto se refleja en una estructura de deuda con mayor apalancamiento en el caso de FVCA.



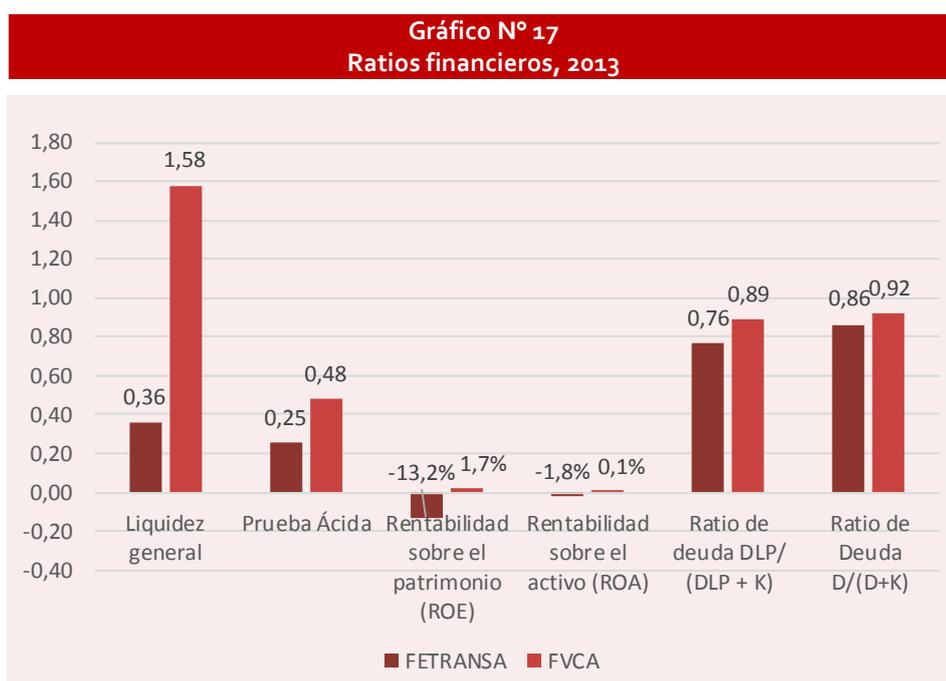
Fuente: FETRANSA, FVCA.

71. Uno de los principales componentes de los pasivos no corrientes de ambas empresas son las ganancias diferidas. De acuerdo a la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2005-CD-OSITRAN, la cuenta de ganancias diferidas debe reflejar el saldo a favor producto de las inversiones realizadas por el concesionario. En el caso de FETRANSA el saldo a favor asciende a S/. 42,5 millones en 2013, lo cual representa el 49% del pasivo no corriente. Por el lado de FVCA, el saldo a favor en la cuenta de ganancias diferidas es de S/. 32,5 millones, que



representa el 34,5% de su pasivo no corriente. En el activo estas cuentas se contabilizan en las cuentas por cobrar diversas del activo no corriente.

72. Las obligaciones financieras de largo plazo representan el 38,4% de los pasivos no corrientes en el caso de FETRANSA y ascienden a S/. 33,3 millones, mientras en el caso de FVCA las obligaciones financieras de largo plazo alcanzan S/. 59,7 millones y representan el 63,4% de sus pasivos no corrientes.
73. El Gráfico N° 17 muestra una comparación de los principales indicadores financieros de los concesionarios en 2013. De los ratios de liquidez general se observa que FVCA posee una mayor liquidez para enfrentar sus obligaciones de corto plazo. Sin embargo, la prueba ácida indica que los activos de mayor liquidez de ambos concesionarios no cubren por si solos sus obligaciones de corto plazo.
74. Respecto a FETRANSA la rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) es negativa (-13,2%) al igual que su rentabilidad sobre activos (ROA) (-1,8%). En el caso de FVCA, sus resultados del 2013 muestran un ROE de 1,7% y un ROA de 0,1%.
75. En cuanto al nivel de endeudamiento de los concesionarios, en ambos casos es elevado, siendo FVCA quien muestra un mayor nivel de endeudamiento, ya sea si observamos el ratio de deuda total (0,92) o el ratio de la deuda de largo plazo (0,89).



Fuente: Estados Financieros Auditados de los Concesionarios.
Elaboración propia.



IX. Pagos al Estado

76. La Retribución Principal, calculada sobre los ingresos brutos con excepción de los que provienen de la explotación del material tractivo y rodante, fue definida por la oferta económica realizada por los Concesionarios, mientras que la Retribución Especial, que se calcula sobre los ingresos obtenidos por la explotación del material tractivo y rodante, fue fijada en los contratos de concesión. El **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** uestra los valores establecidos para cada tipo de retribución y para cada concesión.

Cuadro N° 4 Retribución principal y especial		
	FETRANSA	FVCA
Retribución Principal	37,25% de los ingresos brutos con excepción de los ingresos por la explotación del material tractivo y rodante	24,75% de los ingresos brutos con excepción de los ingresos por la explotación del material tractivo y rodante
Retribución Especial	50% de los ingresos por la explotación del material tractivo y rodante	50% de los ingresos por la explotación del material tractivo y rodante

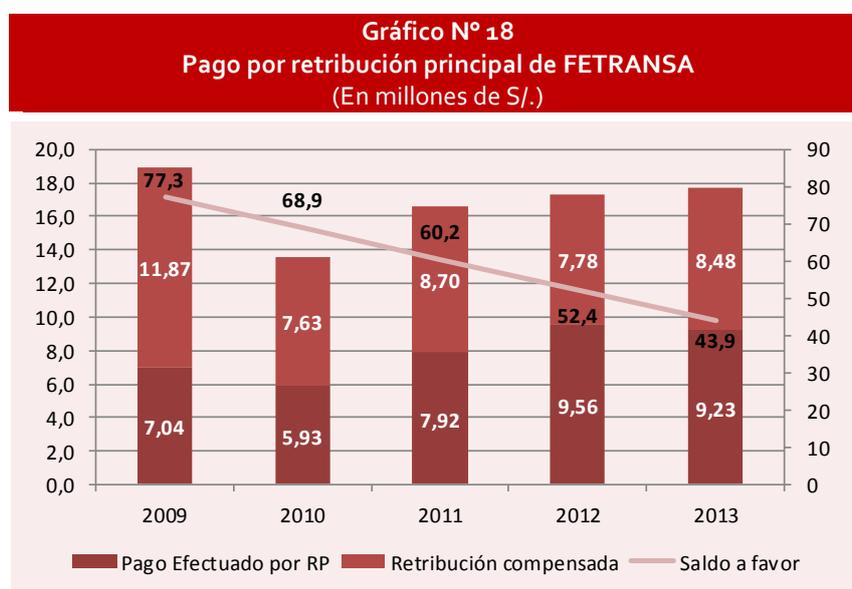
Fuente: Contratos de concesión.

77. Los contratos de concesión establecen un mecanismo de incentivos a la inversión al Concesionario. Este mecanismo consiste en permitir la liberación del pago de las retribuciones, a cambio de destinar esos montos exclusivamente a la rehabilitación o mantenimiento de la línea férrea.
78. Durante los primeros 5 años de las concesiones, los Concesionarios quedaron liberados 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.
79. Entre el sexto y décimo año de las concesiones, de igual forma, los concesionarios acreditaron inversiones realizadas 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, los concesionarios pudieron dejar de pagar hasta el 50% de la retribución calculada para este periodo.
80. Entre el décimo y vigésimo año de concesión, los concesionarios tendrán derecho a dejar de pagar la retribución hasta por el 10% de las inversiones realizadas y reconocidas hasta septiembre de 2009. En el caso de FETRANSA, este crédito ha sido empleado por el Concesionario solo para el pago de la retribución principal.
81. En el caso de FVCA, la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, firmada el 28 de octubre del 2009, 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



liberado del 100% del pago por la retribución principal y especial por la devolución del inmueble denominado "patio y Factoría Guadalupe", ubicado en el Callao, dentro de un plazo máximo de 18 meses de suscrita la Adenda N° 7.

82. En septiembre de 2012 culminó el periodo de exoneración, por lo que FVCA pagó S/. 2,6 millones por el concepto de retribución principal y especial correspondiente al periodo septiembre – diciembre de 2012. En el 2013, el Concesionario no realizó ningún pago por retribución principal o especial. Por otro lado, a diciembre de 2013 el Concesionario posee un saldo de inversiones de S/. 32,5 millones el cual será debitado de acuerdo a las reglas establecidas en el contrato cuando concluya el periodo de exoneración establecido en la Adenda N° 7.
83. En el 2013, el pago por concepto de Retribución Principal de FETRANSA fue de S/. 17,71 millones, 2,2% superior al 2012. El 52% de este monto (S/. 9,23 millones) se realizó en efectivo, mientras que el restante 48% se descontó del saldo a favor por las inversiones realizadas. A diciembre 2013, el remanente por aplicar del saldo de inversiones asciende a S/. 43,95 millones.



Fuente: Estados Financieros Auditados de FETRANSA.

84. Asimismo, FETRANSA realizó el pago correspondiente a la Retribución Especial en 2013, el cual ascendió a la suma de S/. 768,7 miles, lo que representó una reducción de 4,9% con respecto del año anterior.
85. En relación a los aportes por regulación que realizan los concesionarios, durante el año 2013 FETRANSA realizó pagos mensuales por un total de S/. 484 miles. De la misma forma, FVCA realizó aportes por un monto total de S/. 323 miles.



Gráfico N° 19
Aporte por regulación
(En S/.)



Fuente: OSITRAN.



ANEXO



ANEXO 1
Ficha de Contrato de Concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Consorcio Ferrocarril Transandino S.A.
Ferrocarril Sur y Sur-Oriente

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ferrocarril del Sur: <ul style="list-style-type: none"> - Matarani – Arequipa⁶ (172 Km.) - Arequipa – Juliaca (304 Km.) - Juliaca – Puno (48 Km.) - Juliaca – Cuzco (338 km.) ▪ Ferrocarril del Sur – Oriente: <ul style="list-style-type: none"> - Cuzco – Hidroeléctrica (134 Km.) 	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"> ▪ Plazo inicial de 30 años. ▪ Se extendió por 5 años adicionales. 	Cláusula 4.1. (p. 19) Adenda 3
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 10 de marzo de 2000. ▪ Adenda 2: 13 de enero de 2003. ▪ Adenda 3: 19 de noviembre de 2003. ▪ Adenda 4: 23 de diciembre de 2010. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4
5	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.3. (p. 11)
6	Factor de competencia	Retribución anual principal al Estado peruano de 37,25% de los ingresos brutos (no incluye ingresos del material tractivo o rodante, ni IGV).	Cláusula 5.1. (p. 20)
7	Capital mínimo	No se establece.	Cláusula 8.2. (p. 37)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de cumplimiento: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Ferrocarril del Sur:</u> Monto mínimo de carta fianza por USD 1 720 000,00. - <u>Ferrocarril del Sur Oriente:</u> Monto mínimo de carta fianza por USD 1 040 000,00. 	Cláusula 13.1. (p. 52) Cláusula 13.2. (p. 53) Cláusula 13.3. (p. 53)
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. 57)
10	Compromiso de inversión	No se establece. Sin embargo debe alcanzar estándares FRA II, lo que implica realizar inversiones.	Cláusula 7.7. (p. 32)
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Negociación. ▪ Controversia técnica (perito resuelve controversia). ▪ Controversia no técnica (arbitraje nacional de derecho de tres árbitros). 	Cláusula 22.1. (p. 69) Cláusula 22.3. (p. 70) Cláusula 22.4. (p. 71)

⁶ Incluido tramo Mollendo – La Joya.



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Consorcio Ferrocarril Transandino S.A. Ferrocarril Sur y Sur-Oriente

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se refieren a infracciones relacionadas con: <ul style="list-style-type: none"> - Afectación de personas o bienes. - Daños económicos. - Afectación del servicio por más de 7 días. 	Cláusula 20.2. (p. 66) Anexo 9
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entre las principales destacan: <ul style="list-style-type: none"> - Vencimiento del plazo del contrato. - Acuerdo entre concedente y concesionario. - Destrucción total de la infraestructura vial ferroviaria por causa no imputable a las partes. - Sustitución de la persona jurídica que administra la concesión sin permiso del Concedente. - Modificación de las garantías si cumplir con las obligaciones que en ella establecen. - Transferencia de acciones sin cumplir lo establecido en el contrato. - Incumplimiento cláusulas 12.1. y 12.2. 	Cláusula 20.1. (p. 64)
14	Equilibrio económico	No se establece.	
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ingresos de la concesión. ▪ Hipotecas del derecho de concesión. 	Cláusula 11.1. (p. 45) Cláusula 11.2. (p. 46)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contra daños y perjuicios a pasajeros y carga, así como por daños a terceros. ▪ 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. 	Cláusula 21.1.1. (p. 67) Cláusula 21.1.2. (p. 67)
17	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vigencia del contrato a partir de la fecha de cierre: <ul style="list-style-type: none"> - 19 de julio de 1999. ▪ Facultades del Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Cláusula 2.3. (p. 11)
18	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Para la línea férrea:</u> <ul style="list-style-type: none"> - United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II. - 49CFR213 Track Safety Standards. ▪ <u>Para el material tractivo y material rodante:</u> <ul style="list-style-type: none"> - United States Federal Railroad Administration. - 49CFR229 Locomotive Safety Standards. - 49CFR216 Passenger Equipment Safety Standards. - 49CFR215 Freight Car Safety Standards. - 49CFR221 Rear end marking devices for passenger, commuter and freight cars. 	Cláusula 7.7. (p. 32) Anexo 6
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La tarifa por uso de vía se fija en la suma máxima de: <ul style="list-style-type: none"> - USD 0,59 por Km. recorrido de cada unidad de vagón, auto vagón y coche, cargada o descargada, para Ferrocarril del Sur. - USD 4,07 por Km. recorrido de cada unidad de vagón, auto vagón y coche, cargada o descargada, para Ferrocarril del Sur-Oriente. 	Anexo 7 Reajuste de tarifas, 2010.



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Consorcio Ferrocarril Transandino S.A.
Ferrocarril Sur y Sur-Oriente

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
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	Retribución anual principal al Estado peruano de 37,25% de los ingresos brutos (no incluye ingresos del material tractivo o rodante, ni IGV).	Cláusula 5.1. (p. 20)



ANEXO 2
Ficha de Contrato de Concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Ferrovías Central Andina S.A.
FERROCARRIL DEL CENTRO

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ferrocarril del Centro: <ul style="list-style-type: none"> - Callao – Huancayo (379 Km.) - La Oroya – Cerro de Pasco (131 Km.) - Pachacayo – Chaucha (80 Km.) 	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"> ▪ Plazo inicial de 30 años. ▪ Se extendió 5 años adicionales. ▪ Se volvió a extender por 5 años adicionales más. 	Cláusula 4.1. (p. 19) Adenda 3 Adenda 5
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 10 de mayo de 2000. ▪ Adenda 2: 22 de noviembre de 2002. ▪ Adenda 3: 27 de marzo de 2004. ▪ Adenda 4: 16 de noviembre de 2005. ▪ Adenda 5: 31 de diciembre de 2008. ▪ Adenda 6: 26 de mayo de 2009. ▪ Adenda 7: 23 de setiembre de 2009. ▪ Adenda 8: 14 de agosto de 2010. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8
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"> ▪ Garantía de cumplimiento: <ul style="list-style-type: none"> - Ferrocarril del Centro: 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"> ▪ Negociación. ▪ Controversia técnica (perito resuelve controversia). ▪ Controversia no técnica (arbitraje nacional de derecho de tres árbitros). 	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"> ▪ Por incumplimientos relacionados con: <ul style="list-style-type: none"> - La afectación de personas o bienes. - Daños económicos. - La interrupción del servicio por más de 7 días. 	Cláusula 20.2. (p. 65) Anexo 9



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Ferrovías Central Andina S.A. FERROCARRIL DEL CENTRO

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entre las principales destacan: <ul style="list-style-type: none"> - Vencimiento del plazo del contrato. - Acuerdo entre concedente y concesionario. - Destrucción total de la infraestructura vial ferroviaria por causa no imputable a las partes. - Sustitución de la persona jurídica que administra la concesión sin permiso del Concedente. - Modificación de las garantías si cumplir con las obligaciones que en ella establecen. - Transferencia de acciones sin cumplir lo establecido en el contrato. - Incumplimiento cláusulas 12.1. y 12.2. 	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"> ▪ Reducción de los ingresos en 10% o más. ▪ Incremento en los costos y/o gastos anuales en 10% o más. ▪ O el efecto compuesto de las dos anteriores. <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"> ▪ Ingresos de la concesión ▪ Hipotecas del derecho de concesión 	Cláusula 11.1. (p. 44) Cláusula 11.2. (p. 45) Adenda 4
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contra daños y perjuicios a pasajeros y carga, así como por daños a terceros. ▪ 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. 	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"> ▪ Para la línea férrea <ul style="list-style-type: none"> - United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II. - 49CFR213 Track Safety Standards. ▪ Para el material tractivo y material rodante <ul style="list-style-type: none"> - United States Federal Railroad Administration. - 49CFR229 Locomotive Safety Standards. - 49CFR216 Passenger Equipment Safety Standards. - 49CFR215 Freight Car Safety Standards - 49CFR221 Rear end marking devices for passenger, commuter and freight cars. 	Cláusula 7.7. (p. 31) Anexo 6
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La tarifa por uso de vía se fija en la suma máxima de: <ul style="list-style-type: none"> - USD 0,59 por Km. recorrido de cada unidad de vagón, auto vagón y coche, cargada o descargada. 	Anexo 7 Reajuste de tarifas, 2010.
20	Reajustes de tarifas	<p>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.</p>	Anexo 7



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Ferrovías Central Andina S.A.
FERROCARRIL DEL CENTRO

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
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





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente

Jorge Cárdenas

César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada

Jefe de Estudios

Económicos

Benjamín De La Torre

Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Daniel Galarza

DISEÑO Y EDICIÓN

M. Martín Morillo