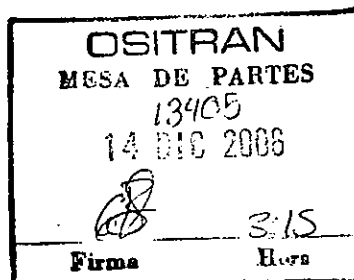


Lima, 7 de diciembre de 2006

Señor
Alejandro Chang Chiang
Presidente
OSITRAN
Presente.-



Asunto: Reconversión del Contrato de Concesión como consecuencia de la modernización de la infraestructura vial ferroviaria y construcción del nuevo túnel trasandino en el Ferrocarril Central

Ref: Addenda N° 6 - Contrato de Concesión Ferrocarril del Centro

De nuestra consideración:

En relación con el contrato de la referencia le informo que Ferrovias Central Andina S.A. (FVCA, en lo sucesivo), ha evaluado la factibilidad técnica de realizar una importante obra de ingeniería en el Área de Influencia de la Concesión del Ferrocarril del Centro, con la finalidad de mejorar la calidad del servicio que actualmente prestamos a nuestros usuarios, reduciendo significativamente el tiempo de viaje para pasajeros entre Lima y La Oroya, Huancayo y Cerro de Pasco; además de disminuir el consumo de combustible para trenes de pasajeros y carga, incluyendo en esta a los camiones. Con ello aumentaremos de manera importante la capacidad de esta infraestructura.

En efecto, como puede apreciarse de los perfiles técnicos del proyecto de ingeniería de detalle que adjuntamos como ANEXO 1, (en adelante "El Proyecto") de la presente solicitud, el Túnel Trasandino que proponemos construir tendrá 23 Km. de largo y 7 metros de alto, permitiendo el ingreso de camiones y trailers sobre los vagones del tren (en adelante, el "servicio intermodal"). Además, dicha obra supone la ampliación de túneles existentes, permitiendo el ingreso de camiones; y, considerado el incremento de tráfico en la vía férrea, resultan necesarias ciertas obras accesorias, entre las que cabe señalar el reforzamiento de los puentes de Ocopa, Challape, Chaupichaca y Anchi; la creación de un zigzag en San Bartolomé; eliminar ciertos puntos críticos de la vía que impiden el paso de vagones estándar de pasajeros (22 mts); y la construcción de desvíos entre Río Blanco y San Bartolomé para darle

FERROVIAS

CENTRAL ANDINA S.A.



fluidez al tránsito, entre otros. También se contempla la construcción de una doble vía entre Chosica y el Callao.

Al respecto, debemos señalar que el Túnel que proponemos fortalecerá la Concesión del Ferrocarril Central. No debemos olvidar que el Ferrocarril, como medio de transporte tiene significativas ventajas sobre las carreteras. Empero, desde hace tres cuartos de siglo presenciamos el lento declive de los ferrocarriles. En tiempos recientes, incluso se vaticinó su inminente desaparición en el Perú. Las razones son muchas: las más importantes son la competencia desleal promovida por el Estado y la informalidad, también tolerada por el Estado.

Sin embargo, la razón más importante tal vez fue la falta de actualización técnica de las personas que ejercieron el manejo de los ferrocarriles. Demás está decir que no se hizo esfuerzo significativo alguno por modernizar la actividad ferroviaria, a pesar de que, como es ampliamente reconocido en la literatura de ingeniería especializada, el ferrocarril y los túneles son la mejor infraestructura de transporte para los Andes del Perú.

De hecho, en lugar de ver al ferrocarril y al camión como complementarios, estos y aquellos reciben tratamientos diferentes de parte del Estado. Por ejemplo, mientras Ferrovías Central Andina paga 24,75% de sus ingresos al Estado y mantiene a su costo la infraestructura férrea, los vehículos no pagan casi nada al Estado por el uso de sus carreteras (los peajes cubren una parte mínima del costo de mantenimiento). Hoy la Carretera Central recibe un subsidio de aproximadamente 30% si comparamos la estructura de costo de ésta con la del Concesionario. Esta es una política anticompetitiva que, en nuestra opinión, debe corregirse por cuanto impide todo desarrollo ferroviario en el Perú y congestiona innecesariamente las carreteras. Además esta competencia desleal, promovida por el Estado, viola la Constitución y las leyes del Perú.

Por todo lo expuesto, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 9.2 del contrato de Concesión, **solicitamos la opinión favorable de OSITRAN para la modificación del contrato de Concesión que permitirá la realización del proyecto de modernización de la infraestructura del Ferrocarril Central, que incluye la construcción del nuevo Túnel Trasandino y otras obras.** La modificación del Contrato de Concesión permitirá realizar los estudios geológicos definitivos, y los modelos de ventilación del túnel y tráfico, además otros estudios, los que costarán alrededor de 6 millones de dólares. Si los resultados de estos estudios fueran favorables, en ese caso el Concesionario procedería a la realización del proyecto según el Contrato de Concesión modificado y las leyes.

Sobre el particular, es importante destacar que este proyecto es económicamente viable, tal como se acredita del Estudio de Factibilidad Económico Financiero que adjuntamos como ANEXO 2 de la presente solicitud.



Al respecto, debemos señalar que dicho Estudio concluye que para el financiamiento del proyecto es necesario el cobro de US \$ 27.60 por vagón **por el uso del túnel** a los operadores ferroviarios. Por ende, al amparo del artículo 35° del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos - TUO (D.S. N° 059-96-PCM) que establece el derecho del Concesionario a percibir como compensación por las obras que explote una tarifa, **también solicitamos a OSITRAN que la tarifa cuyo sustento se encuentra en el citado Anexo 2, sea aprobada por tratarse de una Infraestructura de uso público regulada.** Dicha tarifa será ingreso de la Concesión y estará afectada al pago de la Retribución al Estado.

Cabe señalar que también solicitamos al Regulador y/o al Concedente nos autorice la **constitución de servidumbre** de paso sobre las concesiones mineras que pudieran existir en el trazo del nuevo Túnel Trasandino así como los terrenos necesarios para la construcción del Zig-Zag en San Bartolomé.

Por otro lado, debido a la magnitud técnica y financiera de la construcción del nuevo túnel, Ferrovias Central Andina S.A. ha optado por **solicitar el cofinanciamiento de la Concesión** por el Estado y **reconvertirla en una Asociación Público Privada, (APP)** como es el caso de las Concesiones de las carreteras interoceánicas IIRSA NORTE y SUR. En nuestra opinión, en el marco de la Ley N° 28890 que crea el Programa Sierra Exportadora, no existe mejor inversión en infraestructura para el país que articular toda la Sierra Central con el gran mercado de Lima. Obsérvese que la zona de influencia del Ferrocarril Central se extiende por el Norte desde Cerro de Pasco hacia Huanuco y Tingo Maria y, desde allí es posible enlazarla hacia Tarapoto y Yurimaguas mientras que por el Sur se extiende hasta Huancavelica, siendo posible abarcar hasta Ayacucho, zonas de gran pobreza, enlazando medio país con el gran mercado y principal puerto: Lima-Callao.

Es importante señalar que el Estado no debe esperar que aparezca una falta de oferta en la capacidad de transporte para, a partir de ese momento, tomar medidas para desarrollar nuevas infraestructuras de transporte. Esta situación crearía un estrangulamiento en la actividad económica cuyo costo sería altísimo para la economía nacional. Es una política sana de Estado anticipar la oferta de infraestructura de transporte que preceda el crecimiento económico.

En tal sentido, solicitamos el decidido apoyo del Regulador para el éxito de este proyecto que coadyuvará al éxito de la Concesión. Si bien, FVCA financiará la obra con Certificados de Financiación CAO y CRPAO que descontará ante los organismos multilaterales.

Por otro lado, el CAO que respaldará el CRPAO se emitirá por kilómetro de vía construido o metro lineal avanzado en el caso de túneles, enrejado, cruces a nivel y puentes. En tal sentido, el Estado no tendrá un verdadero riesgo, dado que los rieles, durmientes, balasto, ampliación de túneles y zig zags representa más del 70% del costo de la obra. Los CAOs sólo se emitirán luego que



OSITRAN supervise que los materiales y obras hayan sido efectivamente instalados o efectuadas.

Además será necesaria, para garantizar a FVCA la recuperación de su inversión, la suscripción de un Convenio de Estabilidad Jurídica, que garantice el derecho del Concesionario a la Recuperación Anticipada del IGV, tal como lo establece el artículo 19º Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos - TUO (D.S. N° 059-96-PCM), y expresamente lo permite la cláusula 10.4 del Contrato de Concesión.

Asimismo, debemos manifestar que la cuantía de las inversiones a realizarse y la necesidad de obtener el cofinanciamiento del Estado nos obligan a **solicitar la opinión previa de OSITRAN para la modificación del contrato de Concesión**, a fin de garantizar la recuperación de las inversiones a realizarse y obtener la debida seguridad jurídica de dicha inversión; así como salvaguardar los altos estándares de servicio que deseamos prestar. Los principales aspectos a modificar son los que se enumeran a continuación, incluyéndose en el ANEXO 3 las consideraciones de orden jurídico regulatorio que sustentan nuestra solicitud, así como el texto de las cláusulas a modificar y/o agregar, tal como lo establece la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2006-CD-OSITRAN:

1. Reconvertir el actual contrato de Concesión, cuya modalidad es onerosa, a la modalidad de Concesión cofinanciada. Para ello solicitaremos añadir a nuestro contrato definiciones, normas y anexos que regulan derechos y obligaciones en relación al CAO, CRPAO, etc. Para tal caso tomaremos como modelo lo previsto en el contrato de Concesión del IIRSA-SUR, Tramo 2.
2. Prorrogar el beneficio de incentivos a la inversión del Concesionario establecido en las cláusulas 10.1.1 y 10.1.2 del contrato de Concesión, por el plazo necesarios para su recuperación total. Dicho plazo es igual al de la recuperación de la inversión, más los intereses a pagar a los financistas, gastos generales del 15 %, tal como se acredita en el ANEXO 2.
3. Establecer la obligación del Estado de cobrar a los vehículos que transiten por la Carretera Central un peaje similar al valor de las tarifas del operador ferroviario que actuadamente opera en el Ferrocarril Central. Esta cláusula la denominamos "Piso Parejo". Todo déficit entre los ingresos del Concedente por peajes, y los gastos de mantenimiento, gastos generales, amortización anual presumida, costos financieros, más un 24.75% del total de los costos de la carretera que une el Callao a Huancayo y Cerro de Pasco, se abonará semestralmente al Concesionario, proporcionalmente al número de toneladas y pasajeros transportados. Esta fórmula será aplicada cada año por OSITRAN, de acuerdo a la propuesta que presente el Concesionario.



De incumplirse esta obligación, el Concedente compensará al Concesionario. Dicha obligación subsistirá aún si se concesionan dichas vías. Todo subsidio que el Concesionario reciba del Estado pagará el 24,75% de retribución.

4. Garantizar al Concesionario que la supervisión de la construcción del túnel será asumida por el Concedente.
5. Facultar al Concesionario a subsanar el incumplimiento de sus obligaciones contractuales, así como las infracciones al Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN, tal como se ha establecido en el contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
6. Que el Concedente nos garantice que permitirá la circulación sin obstáculos de nuestros trenes de pasajeros y de carga, a fin de llegar a cierta velocidad. Para lo cual el Estado se obliga a desalojar el derecho de vía y/o franja de seguridad invadido; permitir que el Concesionario enreje la vía férrea; tome el control de los cruces a nivel y desnivel actualmente bajo jurisdicción de Municipalidades y Regiones. Para tal fin, el Estado dictará las normas legales pertinentes en el plazo de 6 meses.
En caso que ello no fuera cumplido, el Estado deberá indemnizar a FVCA dado que esta modificación es de gran trascendencia, porque de lo contrario no será posible incrementar la velocidad de nuestros trenes de carga que transportarán camiones ni garantizar la seguridad de los trenes de pasajeros.
7. Que el Concedente asuma el *riesgo geológico residual* de la construcción del túnel, como es usual en este tipo de contratos. FVCA efectuará un Estudio Geológico y asumirá los riesgos geológicos detectados, pero todo adicional o mayor valor producto de una geología diferente a la del Estudio - el riesgo residual - será asumida por el Concedente. Esta cláusula es normal en este tipo de obra, como es el caso del Anexo 6 del contrato de Concesión del Túnel Interandino del Proyecto Olmos, cuya copia adjuntamos.
8. Finalmente, solicitamos incluir en el Contrato de Concesión una cláusula que regule el derecho del Estado a resolver unilateralmente nuestro Contrato de Concesión, estableciéndose la indemnización que deberá pagarse a FVCA. Tomamos como modelo lo previsto en el contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
9. Toda obra adicional que el Estado, las municipalidades, y/o los gobiernos regionales realizaran, a su costo, en la Carretera Central, y en el caso de Lima las vías que compitan con el Ferrocarril Central, el Concedente entregará una suma igual al Concesionario para que éste efectúe obras adicionales o cancele la deuda contraída para realizar el Proyecto en el Ferrocarril Central.



10. La participación comprometida de los socios estratégicos será como mínimo el 25% del capital social del Concesionario. (Como se contempla en el contrato de entrega en Concesión de la Carretera Central). Este cambio permite una mayor flexibilidad para el Concesionario en caso que decidiera cotizar sus acciones en la Bolsa de Valores.
11. El proyecto de la modernización del Ferrocarril Central y la construcción del túnel trasandino es una unidad indivisible destinada a transportar 20,000 trenes por año ó, alternativamente, 80 millones de toneladas o 32 millones de pasajeros. Este proyecto no admite la construcción por etapas o partes, por cuanto responde a las necesidades mínimas del tráfico de los trenes. Esto significa que el proyecto deberá ser aceptado como una unidad integral, en los términos planteados en nuestra solicitud original, no siendo posible su segmentación. Recordemos que el proyecto tiene como finalidad aumentar la capacidad de transporte para atender la demanda actual y futura de cargas.

Al atender la demanda actual este proyecto evitará el colapso de la Carretera Central. La demanda futura necesaria para que el proyecto encuentre su punto de equilibrio, que no es significativo, dependerá de muchos factores que impiden que este riesgo sea tomado por los financistas.

Además el Estado, para el buen éxito de la operación deberá cumplir fielmente sus obligaciones. Por estas razones el Concesionario, al igual que en los contratos de entrega en Concesión de las carreteras, y muy en especial del Contrato de Concesión del Eje Multimodal del Amazonas Centro, solicita que se le de el mismo "Régimen Económico" es decir una cláusula con **INGRESOS MÍNIMOS ANUALES GARANTIZADOS (IMAG) POR EL ESTADO**. Repetimos, esta cláusula será igual a las que hoy tienen los contratos de entrega en Concesión de las carreteras. En especial la Carretera Central. No contar con esta cláusula sería nuevamente un caso de un sesgo del Estado a favor de las carreteras y en contra de los ferrocarriles.

12. La cláusula de "Piso Parejo" deberá ser aplicada en primer lugar y cualquier déficit posterior, será cubierto por la cláusula de los Ingresos Mínimos Anuales Garantizados por el Estado (IMAG)
13. El Estado, en su calidad de ente rector de la infraestructura vial del país, podrá desarrollar infraestructura vial en la Red Vial nacional, siempre y cuando esta compita en igualdad de condiciones con el la vía del Ferrocarril Central y no cree distorsiones en la competencia entre los diferentes modos de transporte. Toda distorsión, previa aprobación de OSITRAN, dará lugar una compensación del Concedente al Concesionario.



14. Al igual que en los contratos de entrega en Concesión de la carreteras, en caso que sucediera un caso que requiera un mantenimiento de emergencia (Consiste en tareas de ejecución extraordinario, efectuadas con el propósito de recuperar la funcionalidad de partes de la infraestructura de la Concesión que se haya perdido por efecto de la acción extraordinaria de factores climáticos, factores inherentes a fenómenos naturales u otros factores contemplados y tipificados como caso fortuito, diferentes del normal uso de la infraestructura.), el Concesionario, de común acuerdo con el Concedente y con la opinión de OSITRAN realizará bajo su costo, las labores que sean necesarias para recuperar la transitabilidad de la vía en el menor plazo posible; siempre que la geografía lo permita.

Si los pagos por el Seguro sobre la infraestructura no fueran suficientes para recuperar la transitabilidad de la vía, debido a costos mayores, estos serán asumidos por el Concedente.

Los costos necesarios para el reforzamiento y Rehabilitación de la vía también serán asumidos por el Concedente conforme a lo señalado en el párrafo anterior.

En resumen, considerando que el artículo 1º del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos - TUO (D.S. N° 059-96-PCM) declara de interés nacional la promoción de la inversión privada en las obras públicas de infraestructura de servicios públicos, como es el caso del presente proyecto de modernización y construcción del nuevo Túnel Trasandino.

Por las razones anteriormente expuestas, y conforme lo dispuesto en la Cláusula 24.3 sobre Modificación del Contrato de Concesión, proponemos a vuestro despacho la reconversión del contrato en una APP así como la suscripción de la Addenda N° 6 de nuestro Contrato de Concesión.

Dejamos constancia que, tras la aprobación inicial que OSITRAN otorgue a la presente solicitud cumpliremos con lo establecido en la precitada cláusula 24.3, presentando la conformidad de nuestros Acreedores Permitidos con la Reconversión del contrato a una APP y los términos de la presente Adenda.

Finalmente, deseamos expresar nuestra total y absoluta disposición para convenir los términos de la Adenda solicitada, de manera similar a los acuerdos alcanzados en el Contrato y sus Adendas previas, esto es, resguardando equitativamente los intereses de las Partes, al tiempo de resguardar la confianza de los inversionistas y el público en los Proyectos de Concesiones.

Por otro lado, dejamos constancia que el proyecto la modernización de la infraestructura vial ferroviaria y construcción del nuevo túnel trasandino en el Ferrocarril Central conllevará la sustitución de una gran parte de los rieles

FERROVIAS

CENTRAL ANDINA S.A.




actualmente instalados, los que serán devueltos al Concedente al ser sustituidos, tal como lo establece el contrato de Concesión.

Ello permitiría al Estado ampliar o construir otros ferrocarriles, como por ejemplo el Ferrocarril Mejorada-Ayacucho o Tambo del Sol-Pucallpa.

Sin otro particular, quedamos de usted.

Atentamente,



Juan de Dios Olaechea
Presidente del Directorio
Ferrovías Central Andina S. A.

cc: Dra. Verónica Zavala - Ministra de Transportes y Comunicaciones
File

**ANEXO 1 - Perfiles técnicos del proyecto de ingeniería de detalle
(a cargo de FVCA)**

ANEXO 2 - Estudio de Factibilidad Económico Financiero y Tarifa por el uso del túnel a los usuarios y operadores ferroviarios y sustento para Prorrogar el beneficio de incentivos a la inversión del Concesionario establecido en la cláusula 10.1.1 del contrato de Concesión (idem FVCA)

ANEXO 3 - Consideraciones de orden jurídico regulatorio

Lima, 31 de enero de 2007



Señores
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSION EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PUBLICO
OSITRAN
Presidente
Presente.-

Asunto: Cláusula Adicional a la Reconversión del Contrato

Ref: Addenda N° 6 - Contrato de Concesión Ferrocarril del Centro

De nuestra consideración:

Luego de revisada nuestra solicitud de reconversión del Contrato de Concesión presentada con carta de fecha 07 de diciembre del 2006 y por el peso social que este propósito conlleva, consideramos necesario que mientras dure la Concesión y con la única finalidad de asegurar un crecimiento sostenido, el CONCESIONARIO pueda presentar al Concedente proyectos de inversión de tipo social cuya recuperación, por su volumen económico, es a largo plazo y no permiten financiamiento privado con respaldo exclusivo del patrimonio del Concesionario ya que se trata de una Concesión y no de una propiedad privada, cuyos activos pertenecen al Estado.

El CONCESIONARIO debe estar en capacidad de presentar al Concedente proyectos de inversión, que permitan el desarrollo social y económico de la Sierra Central, mediante la modificación de la modalidad de financiamiento actual, o sea a costo del Concesionario a una modalidad "Cofinanciada" a fin que tanto el Concedente como el Concesionario aporten los recursos financieros, humanos y técnicos requeridos para su ejecución, en forma conjunta.

Por lo expresado, agradeceremos que, adicionalmente se tome en consideración la inclusión en el Contrato de Concesión de la definición de "Proyecto Ferroviario"; así como la modificación de la cláusula 9.2, en los términos siguientes:

CLÁUSULA PRIMERA: DEFINICIONES Y REGLAS DE INTERPRETACION

Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt, Negrita

Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt

Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt, Negrita

Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt

Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt, Negrita

Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt

Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt, Negrita

Con formato: Normal

Proyecto Ferroviario.- construcción, modernización y/o realización de mejoras a las estructuras y edificaciones de la línea Férrea, entendida ésta como la unidad formada por vías férreas que comunican las estaciones en forma continua, incluyendo sus terraplenes, obras de arte, puentes, túneles, alcantarillas y otras estructuras de drenaje o de apoyo y la franja de terreno en que se emplazan; se considera también como parte de la Línea Férrea, la franja de seguridad adyacente y el enrejado de las vías férreas.

MODIFICACIÓN DE LA CLÁUSULA 9.2: *Actividades en el Area de Influencia.*

9.2. *Actividades en el Area de Influencia.* En vista que todas las obras que se realicen permanecerán como propiedad del Estado Peruano, el Concesionario tiene derecho a presentar al Concedente proyectos ferroviarios. Esta definición no se limita a los bienes existentes a la Fecha de Cierre, si no que calificarán como tal todos aquellos que cuenten con esas características y se incorporen al Area Matriz dentro del Area de Influencia, cuyo costo será cofinanciado con el Concedente. En caso que el Concedente, contando con opinión favorable de OSITRAN, autorice la construcción, modernización o la realización de mejoras, las Partes deberán otorgar un documento modificatorio de este Contrato, de acuerdo a lo previsto en el numeral 23.3., mediante el que:

- (i) Se extienda el Area Matriz hasta comprender al nuevo proyecto Ferroviario;
- (ii) Se someta a dicho Proyecto Ferroviario a los bienes y derechos que lo conforman a todas y cada una de las estipulaciones y condiciones contenidas en este Contrato para el Area Matriz, sin reserva ni limitación alguna. Por ende dicho Proyecto Ferroviario y los bienes y/o derechos que lo conforman serán transferidos en propiedad del Concedente, en el momento y condiciones previstos en el numeral 3.4.3. de este Contrato.

El Concedente colaborará con el Concesionario para que éste obtenga las servidumbres, derechos de paso o cualquier otro derecho que fuera necesario para la construcción de Proyectos Ferroviarios en el Area de Influencia.

A partir de la transformación de la zona del Area de Influencia comprendida por el nuevo Proyecto Ferroviario en Area Matriz, el Concesionario adquirirá el derecho exclusivo a explotar la nueva Infraestructura Vial Ferroviaria consistente en el nuevo Proyecto Ferroviario y a desarrollar Servicios Complementarios en dicha zona. Dicha transformación, sin embargo, no afectará los derechos de los Operadores de Servicios de Transporte Ferroviario establecidos en este Contrato ni los derechos previamente adquiridos por terceros para el desarrollo de Servicios Complementarios en el Area de Influencia.

- Con formato: Espacio Antes: 0 pto, Después: 0 pto, Interlineado: Mínimo 12 pto
- Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt, Negrita
- Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt
- Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt, Negrita
- Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt
- Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt, Negrita
- Con formato: Normal
- Eliminado: ¶
- Eliminado:
- Eliminado: el
- Eliminado: para construir
- Eliminado: a costo del Concesionario,
- Eliminado: Ramales Ferroviarios en
- Eliminado: Area
- Eliminado: Ramal
- Eliminado: Ramal
- Eliminado: y
- Eliminado: Ramal
- Eliminado: Ramales
- Eliminado: Ramal
- Eliminado: Ramal

FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.



En tal sentido, adjunto a la presente sírvase encontrar una copia digital la nueva propuesta con "control de cambios" sugeridos, a fin que se sirvan evaluar este nuevo cambio y emitir en su momento la opinión técnica favorable respecto al mismo, comunicando luego con ella al Concedente y a nosotros.

Eliminado: Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario podrá presentar al Concedente iniciativas para la prolongación de la Línea Férrea fuera del Área de Influencia, las mismas que, en caso sean aprobadas por OSITRAN y el Concedente, podrán originar concursos para que se entregue en Concesión dichas prolongaciones en los que el Concesionario podrá participar, en las condiciones previstas en las Leyes Aplicables. ¶

Atentamente,



Juan de Dios Olaechea
Presidente del Directorio
Ferrovias Central Andina S. A.

Incl. Lo citado
Cc: file