

URGENTE

OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
Sistema de Mesa de Partes

Fecha Reporte 22/05/2009
Hora Reporte 05:16 PM
Página 1

HOJA DE TRÁMITE

N° REGISTRO **9262**
TIPO OFICIO
NÚMERO 716-2009-MTC/25
FECHA 22/05/2009
FOLIOS 60
RPTA

REMITENTE HJALMAR MARANGUNICH
CARGO DIRECTOR GENERAL
CLASE MINISTERIOS
INSTITUCION DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
DIRIGIDO A: MONTESINOS CORDOVA, JORGE
ÁREA Gerencia General

ASUNTO PROYECTO DE ADENDA N°7 AL CONTRATO DE CONCESION DEL FERROCARRIL CENTRAL.

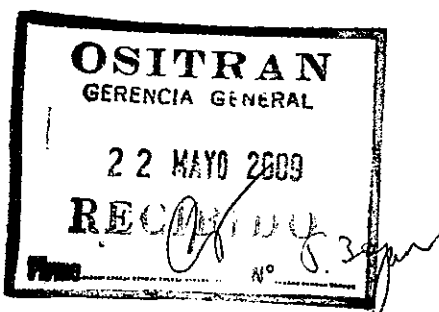
NOTAS

ATENDIDO CON: _____

DERIVACIONES DE DOCUMENTO			
DERIVAR A:: (ÁREA / PERSONA)	ACCIONES	FEC./DERV.	V° B°
Gerencia General/MONTESINOS CORDOVA, JORGE		22/05/2009	
GAE/BS/GAL	14, 19	22/05	
ce silvina Avangui → Tomar EA (de la H. y Oficio)			

OBSERVACIONES

- | | | |
|-------------------------------|----------------------------|---|
| 1. Archivar | 9. Conocimiento y fines | 17. Proceder según normatividad vigente |
| 2. Atención Urgente | 10. Devolución | 18. Publicar en la Página WEB |
| 3. Acción que corresponda | 11. Difusión | 19. Revisión e informe |
| 4. Atender directamente | 12. Elaborar Presentación | 20. Reformular |
| 5. Agregar a sus antecedentes | 13. Elaborar Ayuda Memoria | 21. Responder directamente |
| 6. Archivo | 14. Opinión | 22. Su cumplimiento |
| 7. Copia Informativa | 15. Por corresponderle | 23. Trámite respectivo |
| 8. Conversemos | 16. Proyectar respuesta | 24. Tomar nota y devolver |





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Concesiones y
Transportes

22 MAYO 2009

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

OFICIO N° 110-2009-MTC/25

OSITRAN
MESA DE PARTES

22 MAY 2009

9262

Hora: 9:00

Señor
JORGE MONTESINOS CORDOVA
Gerente General
OSITRAN
Presente.-

Asunto : Proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del Ferrocarril Central

Ref. Oficio N° 092-08-SCD-OSITRAN de fecha 02 de octubre de 2008

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de remitirle para la opinión de su representada, el Proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del Ferrocarril Central, la misma que cuenta con la visación del representante legal de la Concesionaria Ferrovías Central Andina SA.

En tal sentido, cumplimos con acompañar al presente, los siguientes documentos:

1. Proyecto de addenda N° 7 visado por el titular de la Dirección General de Concesiones y Transportes y el Gerente General de la Sociedad Concesionaria.
2. Original de Informe N° 288-2009-MTC/25.ALT-WAC-ALM de fecha 20 de mayo de 2009.
3. Copia de la carta s/n de fecha 21 de mayo de 2009 remitido por la Concesionaria Ferrovías Central Andina S.A., con la que se da conformidad a la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión.
4. Copia del Memorándum N° 1470-2009-MTC/14 de fecha 30 de abril de 2009, con el cual la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles remite el Informe N° 153-2009-MTC14.08 elaborado por la Dirección General de Caminos.
5. Copia del Memorándum N° 1606-2009-MTC/14 de fecha 15 de mayo de 2009, con el cual la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles remite el Informe N° 170-2009-MTC14.08 elaborado por la Dirección General de Caminos.
6. Copia del Estudio de Evaluación del Impacto Social y Ambiental del Proyecto de Modernización de la Vía Férrea del Ferrocarril Central.

Sin otro asunto en particular, quedo de usted.

Atentamente,


HJALMAR RICARDO MBRANGUNICH RACHUMI
Director General
Dirección General de Concesiones
en Transportes

www.mtc.gob.pe

Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800



Lima 21 de mayo de 2009.

Señor Doctor
Hjalmar Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones
en Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

Asunto : Conformidad con la modificación del Contrato de
Concesión mediante Adenda No.7.

De nuestra consideración:

De acuerdo a lo solicitado, por medio de la presente tenemos a bien expresar nuestra conformidad con las modificaciones al Contrato de Concesión establecidas en la Adenda N° 7, para permitir la devolución al Concedente del inmueble denominado "Patio -Factoría Guadalupe" y la ejecución de la Primera Etapa del Proyecto de Modernización de Infraestructura Ferroviaria del Ferrocarril en el tramo Callao-La Oroya por parte del Concesionario.

Las modificaciones contenidas en la mencionada Adenda son las siguientes:

- Modificación del Anexo N° 13 – Régimen Aplicable al "Patio y Factoría Guadalupe".
- Incorporación del Anexo N° 6-A – Estándares de Seguridad;
- Modificación de Cláusulas Tercera, Séptima, Décima, Décimo Segunda y Vigésima.

Adjuntamos a la presente original debidamente visado del documento que contiene dichas modificaciones las mismas que han sido previamente coordinadas y acordadas con la Dirección General de Concesiones en Transportes.

Atentamente,


Jaime Blanco Ravina
Gerente General
Ferrovías Central Andina S.A.







Cc: File
Adj: Lo indicado

**ADENDA N° 7 AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL
CENTRO SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
COMUNICACIONES Y FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.**

Señor Notario:

Sírvase extender en su registro de Escrituras Públicas una en la cual conste la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro, en adelante el **CONTRATO**, suscrito entre el Estado Peruano, representado por el ex Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, hoy **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**, en adelante el **CONCEDENTE**, y la empresa **FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.**, en adelante el **CONCESIONARIO**, quienes actúan en el presente contrato, representados por las personas cuyos nombres, datos de identidad, autorizaciones y direcciones domiciliares se indican en el Anexo del presente documento; en los términos y condiciones siguientes:

CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

- 
- 1.1 Con fecha 19 de julio de 1999, fue adjudicado la Buena Pro de la Licitación Pública Especial Internacional convocada por el Comité Especial de Promoción de la Inversión Privada de la Empresa Nacional de Ferrocarriles S.A. a favor del Consorcio Ferrocarriles del Perú.
 - 1.2 En la Fecha de Cierre llevada a cabo el 20 de setiembre de 1999, el Consorcio Ferrocarriles del Perú acreditó la constitución de la empresa FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A., para la administración del Ferrocarril del Centro, suscribiendo en dicha fecha el CONTRATO con el CONCEDENTE.
 - 1.3 Con fecha 10 de marzo de 2000, 30 de octubre de 2002, 26 de marzo de 2004, 16 de noviembre de 2005, 09 de febrero de 2009 y de mayo de 2009, las partes suscribieron las Adendas N°s. 1, 2, 3, 4, 5 y 6 al CONTRATO, respectivamente.
 - 1.4 Mediante carta s/n de fecha 14 de diciembre de 2006, Ferrovías Central Andina S.A. solicitó la Opinión Técnica del OSITRAN respecto a su solicitud de reconversión del Contrato de Concesión de carácter oneroso a una cofinanciada por el Estado Peruano, como consecuencia de la modernización de la infraestructura vial ferroviaria y construcción de un nuevo túnel Trasandino en el Ferrocarril Central.
 - 1.5 Mediante Acuerdo N° 930-235-07-SCD-OSITRAN de fecha 28 de febrero de 2007, el OSITRAN emitió Opinión Técnica respecto a la solicitud de FVCA, declarando improcedente la solicitud de reconversión del Contrato de Concesión de una concesión de carácter oneroso a una cofinanciada por el Estado Peruano; y, aceptando en parte la solicitud de FVCA, para la modificación de diversas cláusulas


contractuales solicitadas de manera accesoria a la reconversión, y que no se encontraban vinculadas directamente con el Proyecto de Modernización de la infraestructura ferroviaria del Ferrocarril del Centro.

- 1.6 Mediante escrito de fecha 28 de enero de 2008, el CONCESIONARIO solicita la modificación del Contrato de Concesión, para la suscripción de una Adenda que permita la Modernización de la Vía Férrea y Modificación del Anexo No. 13 del Contrato de Concesión.
- 1.7 Mediante Oficio Circular N° 056-08-SCD-OSITRAN de fecha 20 de junio de 2008, se remite el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1063-273-08-CD-OSITRAN de fecha 28 de mayo de 2008 mediante el cual el Consejo Directivo de OSITRAN aprueba la opinión técnica contenida en el Informe N° 014-08-GRE-GS-GAL-OSITRAN elaborado por las Gerencias de Regulación y Supervisión de OSITRAN, con el que se aprueba la opinión técnica respecto a la modernización de la vía férrea y la modificación de diversos artículos del CONTRATO.
- 1.8 Mediante Oficio Circular N° 092-08-SCD-OSITRAN de fecha 02 de octubre de 2008, se remite el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1104-286-08-CD-OSITRAN de fecha 30 de septiembre de 2008 mediante el cual el Consejo Directivo de OSITRAN aprueba la opinión técnica contenida en el Informe N° 031-08-GRE-GAL-OSITRAN elaborado por la Gerencia de Regulación de OSITRAN, con el que se emite opinión favorable respecto al proyecto de Adenda de modificación del CONTRATO.
- 1.9 Mediante escrito de fecha 21 de mayo de 2009, el CONCESIONARIO expresa su conformidad para la modificación del Contrato de Concesión, mediante la suscripción de la presente Adenda.
- 1.10 Mediante Informe N° 288-2009-MTC/25.ALT.WAC.ALM de fecha 20 de mayo de 2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes, concluye que la modificación e incorporación de las cláusulas y anexos al CONTRATO, no alteran la naturaleza de la concesión, las condiciones técnicas y económicas inicialmente convenidas, ni el equilibrio económico y financiero; por lo que considera que es procedente, legal y contractualmente la solicitud de modificación del CONTRATO, toda vez que existe causa fundada.

CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO

El objeto de la presente Adenda es modificar e incorporar diversas cláusulas y Anexos al Contrato de Concesión, para permitir la devolución al Concedente del inmueble denominado Patio - Factoría Guadalupe y la ejecución de la Primera Etapa del Proyecto de Modernización de Infraestructura Ferroviaria del Ferrocarril en el tramo Callao - La Oroya por parte del Concesionario.



CLÁUSULA TERCERA: ACUERDOS ESTABLECIDOS

Las partes acuerdan modificar el Anexo 13, incorporar el Anexo No. 6-A y modificar las cláusulas Tercera, Séptima, Décima, Décima Segunda y Vigésima del Contrato de Concesión, los cuales quedan redactados en la forma siguiente:

"CLÁUSULA TERCERA: BIENES DE LA CONCESIÓN

(...)

3.12. Régimen Aplicable al Patio y Factoría Guadalupe. Las partes convienen que el inmueble denominado Patio y Factoría Guadalupe, que se incluye en el Anexo No. 2, estará sometido a las reglas que se detallan en el Anexo No. 13, además de las anteriormente indicadas."

"CLÁUSULA SÉPTIMA: CONDICIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO

(...)

7.7. A Índice de Serviciabilidad. Cuatro años después de iniciadas las Inversiones, conforme a lo establecido en la cláusula 10.1.2.A., el Concesionario estará obligado a cumplir como mínimo los estándares de seguridad de la Federal Railroad Administration (FRA) para vías férreas de clase 3, consignados en el Code of Federal Regulations de Estados Unidos de América bajo la denominación 49 CFR 213 Track Safety Standards, en el tramo Callao - La Oroya previstos en el Anexo N° 6 A.

(...)"

"CLÁUSULA DÉCIMA: INCENTIVOS A LA INVERSIÓN DEL CONCESIONARIO

(...)

10.1.2. A Entre el Décimo Cuarto y Décimo Növeno Años de Concesión (6 años), el Concesionario tendrá derecho a dejar de pagar hasta el 100% de la Retribución Principal y la Retribución Especial, aplicando la misma fórmula y requisitos establecidos en el numeral 10.1.1. para las Inversiones que acredite haber efectuado, correspondientes a la ejecución de la Primera Etapa del Proyecto de Modernización de la Vía Férrea del Ferrocarril y alcanzar en adelante, como mínimo los estándares de seguridad de la Federal Railroad Administration (FRA) para vías férreas de clase 3, consignados en el Code of Federal Regulations de Estados Unidos de América bajo la denominación 49 CFR 213 Track Safety Standards, en el tramo Callao - La Oroya.



Para este supuesto no será aplicable lo establecido en la cláusula 10.1.6 del Contrato de Concesión.

El Concesionario podrá realizar la Inversión entre el Décimo Primer y el Décimo Noveno Años de Concesión, la misma que se efectuará en cuatro (04) años consecutivos, contados a partir de que el Concesionario comunique al Concedente por escrito que ha iniciado las Inversiones, pudiendo ampliarse dicho plazo siempre que el Concedente así lo determine. Al término de las Inversiones el Concesionario deberá alcanzar como mínimo los estándares de seguridad de la Federal Railroad Administration (FRA) para vías férreas de clase 3, consignados en el Code of Federal Regulations de Estados Unidos de América bajo la denominación 49 CFR 213 Track Safety Standards, en el tramo Callao – La Oroya.

La Inversión que el Concesionario efectúe y acredite, podrá utilizarla en la liberación de la Retribución Principal y Especial entre el Décimo Cuarto y Décimo Noveno Años de Concesión, hasta donde alcancen los valores de las citadas Inversiones, incluyendo aquellas que se efectúen durante el Décimo Primer y Décimo Tercer Años de la Concesión, de ser el caso.

10.1.2. B El incumplimiento por el Concesionario de lo establecido en el numeral 10.1.2.A podrá conducir a la caducidad del Contrato de Concesión, conforme a lo previsto en el numeral 20.1.16

(...)

"10.1.4 En las oportunidades que corresponda el pago de la Retribución Especial y en las que corresponda el pago de la Retribución Principal, el Concesionario deberá comunicar al Concedente y a OSITRAN su decisión de ejercer las facultades que le conceden los numerales 10.1.1., 10.1.2 y 10.1.2.A de este Contrato. En caso decida emplearlas, deberá presentar al Concedente y a OSITRAN toda la información y/o documentación sustentatoria que resulte necesaria o que le sea solicitada"

"10.1.5 OSITRAN está facultado para verificar la existencia y/o prestación de las inversiones que el concesionario plantea utilizar como sustento de su derecho a dejar de pagar, parcial o totalmente, la Retribución Principal y/o la Retribución Especial. OSITRAN también está facultado para revisar y aprobar la liquidación que presente el Concesionario en cada oportunidad de pago de la Retribución Principal o de la



Retribución Especial en que haga uso de las facultades otorgadas en los numerales precedentes.

Si al emplearse el mecanismo resultara que existe un saldo de la Retribución Especial o de la Retribución Principal no cubierto por las Inversiones, conforme a lo previsto en los numerales 10.1.1, 10.1.2 y **10.1.2A** de este Contrato, el Concesionario deberá pagar en ese mismo momento la diferencia a favor del Concedente. Si el Concesionario no cumpliera con pagar oportunamente esta diferencia y sin perjuicio de lo previsto en la Cláusula Vigésima de este Contrato, dicha diferencia deberá ajustarse según las normas vigentes para el ajuste de estados financieros por inflación para efectos contables hasta su efectiva cancelación; además y sin perjuicio de la actualización antes señalada, dicha diferencia devengará automáticamente un interés moratorio equivalente a la máxima tasa del interés legal efectiva publicada por la Superintendencia de Banca y Seguros, hasta la fecha de su cancelación.

Si el remanente fuera a favor del Concesionario, dicho saldo podrá ser empleado como justificativo para dejar de pagar la Retribución Especial o la Retribución Principal, hasta donde alcance dicho remanente. El remanente deberá ajustarse, según las normas vigentes para el ajuste de estados financieros por inflación para efectos contables, hasta su efectiva cancelación."

"10.1.6 Si al vencimiento del Décimo Año de Concesión existiera algún remanente a favor del Concesionario, este podrá dejar de pagar, parcial o totalmente, según corresponda, la Retribución Principal y/o la Retribución Especial, entre el **Vigésimo y Trigésimo** Años de Concesión, a razón de una décima parte del remanente por cada uno de estos años."

(...)"

"CLAÚSULA DECIMO SEGUNDA: OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

(...)

"12.2. Operadores de Servicios de Transporte Ferroviario. El Concesionario se obliga a permitir el ingreso a la Línea Férrea a toda aquella persona que cumpla con las condiciones previstas en este Contrato y en las Leyes Aplicables. Sin perjuicio de las atribuciones que por disposición legal corresponden a OSITRAN, el Concesionario queda obligado a supervisar y controlar que el desarrollo de Servicios de Transporte Ferroviario por parte de Operadores de Servicios de Transporte Ferroviario se desarrolle dando estricto cumplimiento a las disposiciones sobre



seguridad ferroviaria establecidas en este Contrato y en **sus Anexos No. 6 o 6A, según corresponda.**

El Concesionario solamente podrá impedir el ingreso a la Línea Férrea de un Operador de Servicios de Transporte Ferroviario en caso que:

- (i) No cuente con el respectivo Permiso de Operación vigente extendido por el MTC; o
- (ii) Cuando exista impedimento técnico u operativo, al no mantener su Material Tractivo o Material Rodante o sus instalaciones en forma que sean aptos para la operación ferroviaria de acuerdo a las Normas de Seguridad Ferroviaria y a los Estándares Técnicos establecidas en este Contrato, de conformidad con lo previsto en **los numerales 7.7 o 7.7 A, según corresponda.**
- (iii) No cuente con seguros conforme a lo que dispongan las Leyes Aplicables.

(...)"

"CLAUSULA VIGESIMA: CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN

20.1. Causales. La Concesión caducará por las siguientes causales:

(...)

20.1.16. Si el Concesionario no cumple cualquiera de sus obligaciones dentro de los plazos establecidos en el numeral 10.1.2.A y en el Anexo 13."

**"Anexo No. 6 A
Estándares de Seguridad
(Numerales 7.7 A, 12.2)**

Al término de la Primera Etapa del Proyecto de Modernización de la Vía Férrea del Ferrocarril, el Concesionario estará obligado a cumplir en adelante, como mínimo los estándares de seguridad de la Federal Railroad Administration (FRA) para vías férreas de clase 3, consignados en el Code of Federal Regulations de Estados Unidos de América bajo la denominación 49 CFR 213 Track Safety Standards, en el tramo Callao - La Oroya."



**"Anexo N° 13
Régimen Aplicable al "Patio y Factoría Guadalupe"
(Numeral 3.12.)**

Las partes acuerdan que el Concesionario entregará al Concedente, el inmueble denominado "Patio y Factoría Guadalupe" en un plazo máximo de dieciocho (18) meses de suscrita la Adenda N° 7, con excepción de un área de terreno con frente a la ampliación de la nueva avenida Manco Cápac, con una extensión de 8,495.77m² con las coordenadas GPS que se precisan a continuación y que el Concedente deberá independizar del área total.

CUADRO TECNICO

VERTICE	LADO	DISTANCIA	ANG.INTERNO	ESTE (X)	NORTE (Y)
A	A-B	2.85m	87d58'30"	266961.8447	8666888.8800
B	B-C	6.02m	140d32'8"	266964.3527	8666887.5198
C	C-D	24.37m	133d46'1"	266970.2654	8666888.6684
D	D-E	28.37m	172d54'54"	266983.4514	8666909.1621
E	E-F	3.64m	278d14'4"	266995.7438	8666934.7348
F	F-G	27.50m	88d22'47"	266998.7631	8666932.7054
G	G-H	4.56m	103d12'57"	267013.4505	8666955.9502
H	H-I	28.74m	267d50'48"	267010.2548	8666959.2026
I	I-J	9.83m	171d33'14"	267029.9858	8666980.1045
J	J-K	19.28m	180d41'14"	267035.6077	8666988.1624
K	K-L	16.87m	181d18'20"	267046.8264	8667003.8380
L	L-M	22.33m	187d48'19"	267056.9519	8667017.3260
M	M-N	2.14m	162d17'40"	267072.6508	8667033.2081
N	N-O	15.35m	194d51'48"	267073.6216	8667035.1165
O	O-P	21.74m	182d31'47"	267083.8591	8667046.5563
P	P-Q	21.74m	184d27'22"	267099.0584	8667062.1016
Q	Q-R	13.39m	183d28'55"	267115.4157	8667076.4155
R	R-S	17.59m	182d10'44"	267126.0108	8667084.6064
S	S-T	21.47m	182d0'48"	267140.3240	8667094.8263
T	T-U	21.73m	181d24'21"	267158.2277	8667106.6829
U	U-V	20.86m	183d19'55"	267176.6356	8667118.2340
V	V-W	17.21m	182d16'39"	267195.0083	8667128.3247
W	W-X	18.96m	180d12'29"	267210.4062	8667136.0015
X	X-Y	2.50m	198d57'15"	267227.4031	8667144.3986
Y	Y-Z	22.46m	182d4'53"	267229.8868	8667144.7184
Z	Z-A1	42.89m	182d43'33"	267250.2004	8667154.3013
A1	A1-B1	78.89m	181d3'32"	267289.8214	8667170.7369
B1	B1-C1	21.17m	179d30'18"	267363.2368	8667199.6129
C1	C1-D1	38.11m	180d42'37"	267382.8691	8667207.5312
D1	D1-E1	172.57m	7d1'41"	267418.3912	8667221.3491
E1	E1-F1	51.11m	167d50'17"	267251.1146	8667178.9359
F1	F1-G1	72.58m	175d18'59"	267205.3275	8667156.2175
G1	G1-H1	61.41m	177d55'3"	267143.1662	8667118.7591
H1	H1-I1	10.51m	172d43'43"	267091.7536	8667085.1724
I1	I1-J1	8.47m	174d42'52"	267083.7520	8667078.3560
J1	J1-K1	25.36m	172d53'24"	267077.8373	8667072.2923
K1	K1-L1	50.86m	177d43'33"	267062.5099	8667052.0826
L1	L1-A	140.90m	175d35'36"	267033.3516	8667010.2901
Suma de Angulos Internos = 6480d0'0"					
Suma de Angulos Internos(real) = 6480d0'0"		Error = 0cd'0"			
Area Total = 0 Hás. 8495.77m ²		Perímetro Total = 1186.55m			



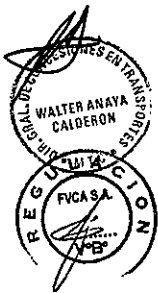
Dicho predio permanecerá como Bien de la Concesión, aún cuando no se haya formalizado su independización registral y en el cual el Concesionario podrá continuar prestando servicios de Transporte Ferroviario y/o Servicios Complementarios, de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión.

El plazo para la devolución del inmueble indicado en el presente anexo podrá ser ampliado hasta por seis (06) meses, siempre y cuando resulte necesario para concluir con la obtención de todas las autorizaciones, permisos y/o licencias que sean necesarias, a fin que el Concesionario pueda operar en la Estación de Chosica, inmueble que consta en el Anexo No. 2 del Contrato de Concesión.

El Concedente compensará al Concesionario por la devolución del "Patio y Factoría Guadalupe"; únicamente con la liberación de la obligación de pagar el 100% de la Retribución Principal y la Retribución Especial, por tres (03) años consecutivos, entre el Décimo Primer y el Décimo Tercer Años de Concesión, sin aplicar en este caso, la fórmula y requisitos establecidos en el numeral 10.1.1., con lo cual se reemplazan las obligaciones establecidas por las partes en el Contrato, para la devolución del inmueble denominado "Patio y Factoría Guadalupe ."

CLÁUSULA CUARTA: REGLAS DE INTERPRETACIÓN

- 4.1 Las Partes declaran que el CONTRATO, las Adendas N°s 1, 2, 3, 4, 5, 6 y la presente Addenda se interpretarán y ejecutarán como un solo instrumento.
- 4.2 Todos y cada uno de los derechos y obligaciones derivados de la presente Addenda son plenamente exigibles entre las Partes. En caso de conflicto en la interpretación y/o ejecución de los términos establecidos en el CONTRATO, Bases y/o Circulares (entendidas estas dos últimas conforme a las definiciones establecidas en la Cláusula Primera del CONTRATO) y los términos de la presente Addenda, primará lo establecido en esta última.
- 4.3 Los términos que figuren en mayúsculas en el presente instrumento y que no se encuentren expresamente definidos en éste, corresponden a los términos definidos en el CONTRATO o, en su defecto, a los términos definidos por las Leyes Aplicables o a términos que son corrientemente utilizados en mayúsculas.



CLÁUSULA QUINTA: DECLARACIÓN

Las Partes declaran que el presente documento respeta la naturaleza del CONTRATO, todas las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

CLÁUSULA SEXTA: VALIDEZ DEL CONTRATO

Las Partes declaran expresamente que fuera de las modificaciones formalizadas en el presente instrumento, las demás disposiciones del CONTRATO y en las Adendas N° 1, 2, 3, 4, 5 y 6 permanecen vigentes y con plena validez.

CLÁUSULA SÉPTIMA: GASTOS

Los gastos que se deriven de la formalización del presente instrumento serán asumidos por el CONCESIONARIO, incluyendo la obtención de un Testimonio y una copia simple de la respectiva Escritura Pública para el CONCEDENTE.



CLÁUSULA OCTAVA: VIGENCIA



El presente instrumento entrará en vigencia desde el momento en que las Partes suscriban la Escritura Pública correspondiente.



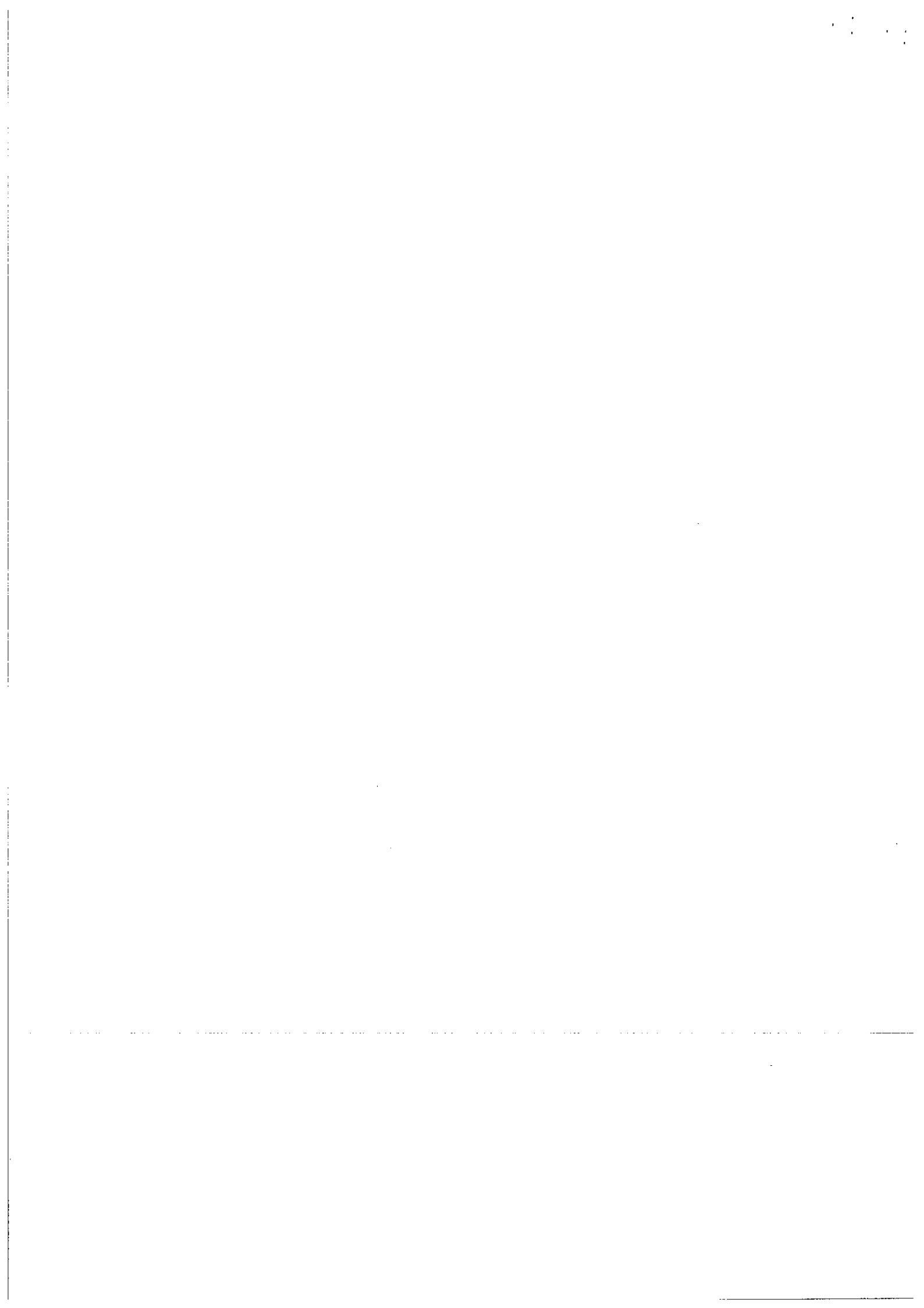
Sírvase Señor Notario, elevar esta minuta a Escritura Pública, cuidando de insertar las cláusulas de Ley y la Resolución Ministerial N° -2009-MTC/01, por la que se aprueba la presente Addenda.

Lima, 21 de mayo de 2009

EL CONCEDENTE

EL CONCESIONARIO







PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

INFORME N° 288/2009-MTC/25 ALT-WAG-ALM

A : DR. HJALMAR MARANGUNICH RACHUMI
Director General de Concesiones en Transportes

DE : Asesor Legal
Asesor Técnico
Asesor Financiero

ASUNTO : Solicitud de modificación del Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro – Adenda N° 5

REFERENCIA : a) Oficio Circular N° 092-08-SCD-OSITRAN

FECHA : Lima, 20 MAYO 2009

Nos dirigimos a Ud., en atención al documento de la referencia (a), mediante el cual se comunica que a través del Acuerdo N° 1104-287-08-CD-OSITRAN el Consejo Directivo aprueba la opinión Técnica de OSITRAN respecto a la modificación del Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro, solicitado por la Concesionaria Empresa Ferrovías Central Andina SA mediante carta de fecha 28 de enero del 2008.

Sobre el particular, es necesario tener en cuenta lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

1. Con fecha 20 de setiembre de 1999, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, y la Empresa Ferrovías Central Andina SA suscribieron el Contrato de Concesión de la infraestructura Ferroviaria del Ferrocarril del Centro.
2. Con fecha 10 de mayo del 2000 se suscribe la Primera Addenda al Contrato de Concesión de la infraestructura Ferroviaria del Ferrocarril del Centro
3. Con fecha 22 de noviembre del 2002 se suscribe la Segunda Addenda al Contrato de Concesión de la infraestructura Ferroviaria del Ferrocarril del Centro.
4. Con fecha 27 de marzo del 2004 se suscribe la Tercera Addenda al Contrato de Concesión de la infraestructura Ferroviaria del Ferrocarril del Centro.
5. Con fecha 16 de noviembre del 2005 se suscribe la Cuarta Addenda al Contrato de Concesión de la infraestructura Ferroviaria del Ferrocarril del Centro.





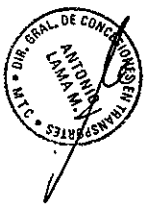
“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de las Cumbres Mundiales en el Perú”

6. Mediante carta del 14 de diciembre del 2006 Ferrovías Central Andina SA solicitó opinión técnica de OSITRAN respecto a la solicitud de reconversión del Contrato de de Concesión, la misma que fue declarada improcedente por OSITRAN a través del Acuerdo del Consejo Directivo N° 930-2325-07 de fecha 28 de febrero del 2007.
4. Mediante escrito de fecha 28 de enero de 2008, el CONCESIONARIO solicitó la Ampliación del Plazo de Vigencia de la Concesión, Modernización de la Vía Férrea y Modificación de las Cláusulas Primera, Cuarta, Décima, Décima Segunda, Anexo 2 y Anexo 13 del CONTRATO.
5. Mediante escrito s/n de fecha 26 de marzo de 2008, recibido por OSITRAN el 1° de abril de 2008, FERROVIAS solicitó se deje sin efecto su pedido de ampliación y modificación del plazo de la Concesión.
6. Mediante Oficio Circular N° 056-08-SCD-OSITRAN de fecha 19 de junio de 2008, el secretario del Consejo Directivo de OSITRAN remitió el Acuerdo N° 1063-273-08-CD-OSITRA que aprueba la Opinión Técnica de OSITRAN con relación a la solicitud de Ferrovías Central Andina S.A. respecto a la modernización de la vía férrea y modificación de las Cláusulas Primera, Cuarta, Décima, Décima Segunda, Anexo 2 y Anexo 13 del CONTRATO
7. Mediante Oficio N° 234-2008-MTC/25 del 7 de marzo de 2008, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en atención al Oficio N° 026-08-GRE-OSITRAN comunicó a OSITRAN mediante informe N° 121-2008-MTC/25P.A. que la modificación del contrato de concesión solicitada por el Concesionario del Ferrocarril del Centro respecto a la primera etapa del Proyecto de Mejoramiento y Modernización de la Vía Férrea del Ferrocarril del Centro está en relación con las políticas que viene desarrollando el Sector Transportes y Comunicaciones y solicita su aprobación.

Dicho informe señala que la decisión de ejecutar el Proyecto de Modernización presentado por FVCA obedece al cumplimiento de los lineamientos y estrategias desarrolladas como Política Nacional del Sector Transporte establecidas por Resolución Ministerial N° 817-2006-MTC/09 del 17.11.2006. En tal sentido, el MTC señaló a OSITRAN que Ministerio, como órgano encargado de planificar y promover el desarrollo de la infraestructura de transportes:

(...)

“se encuentra desarrollando el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, que tiene como premisas satisfacer en forma adecuada y equilibrada las necesidades de transportes de carga y pasajeros, promover el desarrollo sostenible de la red ferroviaria orientado a fomentar la participación del sector privado en la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura de uso público y servicios, propiciar la modernidad y sobre todo la competitividad. Elevar los niveles de seguridad y fomentar la innovación tecnológica así como mejorar la eficiencia y la calidad de la gestión de la infraestructura y de los servicios de transporte”.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

Asimismo, dicho Informe precisa que la política ferroviaria complementa la política sectorial de carreteras, toda vez que ésta permitirá una mayor transitabilidad y mejor nivel de servicio en la Carretera Central. En relación al efecto que las actividades de mejoramiento de la Carretera Amazonas Centro (que incluye a la carretera central), así como la construcción de otros tramos del Proyecto-Perú.

8. Mediante carta de fecha 1º de abril de 2008, cursada tanto al Concedente como al Regulador, el Concesionario del Ferrocarril del Centro, Ferrovías Central Andina SA solicitó:

- La aprobación de la primera etapa del Proyecto de Mejoramiento y Modernización de la Vía Férrea del Ferrocarril del Centro a cambio de la liberación de siete (07) años del pago de la retribución Principal y la Especial.
- Una compensación de tres (03) años de la liberación del pago de la Retribución Principal y la Especial por la devolución del Patio y Factoría Guadalupe.
- La modificación del término inversiones contenido en las definiciones de la cláusula 1.1 del contrato de concesión.
- La modificación de la cláusula 12.5 referida al pago del Arbitrios Municipales a fin de facilitar su pago por el Concesionario.

9. Con oficio Circular N° 056-08-SCD-OSITRAN de fecha 19 de junio del 2008, hizo de conocimiento de la Dirección General de Concesiones en Transportes el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1063-273-08-CD-OSITRAN de fecha 28 de mayo del presente año, mediante el cual aprobó la opinión técnica contenida en el Informe N° 014-08-GS-GRE-GAL-OSITRAN, dicho Informe concluyó principalmente en:

- El desarrollo del Sector Ferroviario es un factor importante dentro de la Política Sectorial del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.
- Aceptar la ampliación del plazo de la liberación de pagos por retribuciones por cuatro (04) años, siempre que esté asociada a elevar los estándares de seguridad de la vía.
- No aceptar la modificación del término Inversiones
- Es obligación del CONCEDENTE otorgar al CONCESIONARIO un terreno que sustituya al Patio-Factoría – Guadalupe y además pagar hasta US\$ 2'000,000 por concepto de acondicionamiento y equipamiento.
- Aceptar la modificación de la cláusula 12.5 referida al pago de los arbitrios municipales a fin de facilitar su pago por el Concesionario, con la precisión del plazo propuesto por OSITRAN.
- La reducción del Área Matriz por solicitud del Concedente es un supuesto no contemplado en el contrato de concesión por lo que debe modificarse previamente la cláusula 9.5; pero que podría utilizarse el procedimiento de actualización del contrato establecido en el Anexo 2.



10. Mediante Oficio Circular N° 092-08-DCS-OSITRAN de fecha 01 de octubre del 2007, el Secretario del Consejo Directivo de OSITRAN hace de conocimiento de la Dirección General de Concesiones en Transporte el Acuerdo del Consejo



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

Directivo N° 1104-287-08-CD-OSITRAN de fecha 30 de septiembre del presente año, a través del cual aprobó la opinión técnica contenida en el Informe N° 031-08-GS-GRE-GAL-OSITRAN, el referido Informe concluyó principalmente en :

- La CONCESIONARIA se consideraría compensada por la devolución de inmueble Patio y Factoría Guadalupe y por el pago (hasta US\$ 2 millones de dólares americanos) referido al acondicionamiento y equipamiento señalado en el Contrato de Concesión, con la liberación de pagos por retribuciones por tres (03) años.
- En un escenario intermedio de demanda, el análisis beneficio- costo muestra tanto para el Concedente como para el Concesionario los significativos beneficios desde le punto de vista financiero cuando se otorga una liberación de cuatro (04) años por la ejecución del Proyecto de Modernización de la Vía Férrea.
- La ampliación de los cuatro (04) años de aplicación del mecanismo de liberación, no deberá estar sujeta a la aplicación de la cláusula 10.1.6 del Contrato de Concesión.

11. Mediante Resolución del Consejo Directivo N° 047-2008-CD-OSITRAN de fecha 30 de septiembre de 2008, y sobre la base del informe N° 028-08-GS-GAL-OSITRAN se resolvió fundado en el extremo del Recurso de Reconsideración , entre otros:

- Ampliaría el plazo para la entrega del Patio y Factoría Guadalupe en tanto se demore la obtención de las licencias y permisos necesarios para el inicio de las obras en la Estación de Chosica.
- El proyecto de Modernización para la exigencia del FRA 3, solo se entiende referido al Tramo Callao-La Oroya, manteniéndose vigente el cumplimiento del Nivel de Seguridad FRA II para los otros dos tramos que exige el Contrato de Concesión.
- Modificación de la Cláusula 12.5 sobre las obligaciones del Concesionario, en lo concerniente al traslado de las notificaciones para el pago de arbitrios municipales por parte del Concedente al Concesionario.
- Ratificar la Opinión Técnica de OSITRAN, contenida en el Informe N° 04-08-GRE-GS-GAL-OSITRAN que no ha sido objeto de impugnación.

12. Con fecha 30 de setiembre del 2009, se emitió la Resolución del Consejo Directivo N° 048-CD-OSITRAN mediante la cual, entre otros, interpreta el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro, detallando el alcance del término "**acondicionar y equipar**" contenido en la Anexo 13 del Contrato de Concesión a efectos de las obras que reemplazarán el Patio Guadalupe. Además, se interpreta la definición del concepto "**inversiones**" establecida en el Numeral 1.1 del Contrato de Concesión, posibilitando la inclusión detallada





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

de las obras necesarias para la Primera Etapa del Proyecto de Mejoramiento y Modernización de la Vía Férrea del Ferrocarril del Centro.

13. Finalmente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha comunicado a OSITRAN la necesidad de contar con un sistema de transportes moderno acorde con el crecimiento y desarrollo económico del país. En tal sentido, la posición del Concedente coincide con la solicitud del Concesionario en el sentido que la primera etapa del Proyecto de Mejoramiento y Modernización de la Vía Férrea se ejecute a través de la extensión del plazo del mecanismo de liberación del pago de retribución.
14. Mediante Carta N° de fecha 0 de abril de 2009, el CONCESIONARIO adjunta el proyecto de Adenda N° , con la que expresa su conformidad para la gestión correspondiente.

II. OBJETO

18. El presente informe tiene por objeto evaluar la solicitud de la Empresa Ferrovías Central Andina SA. en el marco de lo opinado por OSITRAN, así como determinar los aspectos a considerar en la suscripción de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Ferrocarril Central.
19. El proyecto de Addenda obedece al requerimiento del CONCESIONARIO relacionado con la Modificación de Contrato solicitado a OSITRAN en enero del 2008.

III. MARCO LEGAL

20. La ejecución de la propuesta de mejoramiento y modificación de la vía férrea y la reducción del área de la concesión, mediante la suscripción de una adenda al Contrato de Concesión, se encuentra permitida por el TUO 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, aprobado por D.S 059-96-PCM (TUO), su Reglamento aprobado por D.S. 060-96-PCM (Reglamento), y el propio Contrato de Concesión.
21. El Artículo 33° del TUO estipula que mediante acuerdo de las partes puede modificarse la estructura del Contrato, respetando en lo posible los siguientes lineamientos:
- La naturaleza de la concesión;
 - Las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas;
 - El equilibrio financiero de las partes.
22. En el caso concreto, se aplica el inciso f) del Artículo 30° del Reglamento del TUO, el cual establece:
- "Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

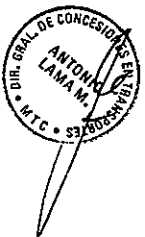
Modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes".

23. De igual modo, el inciso d) del artículo 32° del TUO establece que el Estado tiene la facultad de modificar la concesión en cualquier momento, en el caso que exista una necesidad o conveniencia que así lo amerite conforme a los casos señalados en el Artículo 33° del TUO.
24. Asimismo, en el artículo 24 numeral 24.3 del Contrato de Concesión se establece expresamente la posibilidad de modificación del Contrato por acuerdo entre las partes, señalándose que se requiere la opinión favorable del OSITRAN y de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado por el CONCEDENTE, la que entrará en vigencia en el momento en que las Partes suscriban la escritura pública correspondiente.
25. Entre las circunstancias que se han establecido para poder modificar el Contrato de Concesión, se ha establecido la adecuación del Contrato a situaciones que se presenten luego de su suscripción.

IV. ANÁLISIS:

PERTINENCIA DE LA ADENDA

26. La propuesta de Adenda se encuadra en el marco legal y contractual vigente, que posibilita y viabiliza la modificación de un Contrato de Concesión en tanto se contempla que las partes de común acuerdo pueden alterar lo originalmente convenido y pactado.
27. La modificación al Contrato tiene fundamento y sustento para el Estado Peruano, porque permitirá recuperar el predio denominado Patio - Factoría Guadalupe y ejecutar la Primera Etapa del Proyecto de Modernización de la Vía Férrea propuesta por el Concesionario, a fin de poder cumplir con los lineamientos y estrategias desarrolladas como Política Nacional del Sector Transportes por parte del MTC; toda vez que, es el responsable como Concedente y como órgano rector, encargado de la planificación y promoción del desarrollo de infraestructura de transportes a largo plazo, el mismo que se presenta en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, y consiste, entre otros, satisfacer adecuada y de manera equilibrada las necesidades de transporte de carga y de pasajeros, a través del desarrollo sostenible de la red ferroviaria.
28. El Contrato de Concesión del Ferrocarril Central obedeció a circunstancias y escenarios distintos a los actuales, requiriéndose hoy en día no solo una mayor inversión en infraestructura ferroviaria –que en las actuales circunstancias resulta inadecuada, insegura y obsoleta, tal como lo señala el Plan Intermodal de Transportes-, que puede ser viabilizada mediante una adecuada promoción de inversión, que permita mejorar sustantivamente la calidad del servicio de transporte de carga y de pasajeros, reduciendo costos operativos de los





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

usuarios y permitiendo una mayor transitabilidad y mejor servicio en la Carretera Central.

29. Asimismo, con la modificación al Contrato de Concesión que se plantea, permitirá recuperar un área de terreno de vital importancia para el desarrollo del Puerto del Callao, el mismo que tiene una alta prioridad, el cual requiere de manera urgente y prioritaria, mayores espacios físicos a los que cuenta actualmente que le permitirán desarrollar las actividades portuarias de manera adecuada y conforme a los requerimientos de un primer Puerto Nacional especializado en el movimiento de contenedores, teniendo en cuenta los compromisos contractuales asumidos por la empresa DP World Callao S.A., que se reflejarán en un mayor movimiento y capacidad operativa de contenedores, para cuyo fin es necesario ampliar el área de respaldo para este movimiento de carga, la misma que según estimaciones efectuadas es del orden de 77 Hectáreas y en la actualidad se cuenta con solo 26 Hectáreas.
30. Un aspecto a tener en cuenta y que sirve de sustento para dar viabilidad a la modificación del Contrato, es el hecho que el Estado deja de desembolsar sumas de dinero contempladas contractualmente, mediante la liberación del pago de la retribución por un periodo determinado y se logra a cambio de ello una inversión en la vía férrea que permitirá una mayor seguridad y eficacia.

En atención a lo señalado, el Contrato establece:

"24.3 Modificación del Contrato

El Contrato de Concesión puede ser modificado por acuerdo entre las Partes, previa opinión favorable del OSITRAN y de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado por el Concedente,...."

El Decreto Supremo N° 059-96-PCM, TUO establece:

"Artículo 32°

El Estado podrá:

...

d) Modificar la concesión cuando ello resulte conveniente al artículo siguiente."

"Artículo 33°

Cuando resultare conveniente modificar la concesión, las partes procurarán respetar, en lo posible, lo siguiente:

- a) la naturaleza de la concesión;*
- b) las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas;*
- y,*
- c) el equilibrio financiero para ambas partes."*

El Decreto Supremo N° 060-96-PCM, establece:





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

"Artículo 30º

Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:

(...)

f) *Modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes;*

(...)

Cumplimiento de los principios para la modificación contractual

31. El presente proyecto de Adenda cumple con respetar el diseño original del CONTRATO, es decir, su carácter, ya que no se ha introducido ninguna modificación en la naturaleza misma de la Concesión, la cual continúa siendo autosostenible y el Estado no ha brindado garantía o generado endeudamiento público para hacer frente a algún aspecto de la Concesión.
32. Las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas no se han alterado, en tanto que la tarifa sigue siendo el ingreso del CONCESIONARIO y la retribución un mecanismo del Estado para obtener una contraprestación por la Concesión otorgada.

Impacto contractual de la modificación

33. La modificación planteada, contempla directamente la modificación de las cláusulas 10.1, 10.1.2, y los Anexos No.6 y No. 13 del Contrato de Concesión, firmado con fecha 20 de septiembre de 1999, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones –MTC y la empresa Ferrovías Central Andina SA. – FCA. A
34. La propuesta de modificación del Contrato de Concesión, solicitada inicialmente por la CONCESIONARIA de Reconversión y posteriormente de modificación del Contrato tiene como objeto esencialmente: i) Devolución del Patio – Factoría Guadalupe, y ii) Mejoramiento de la Vía Férrea del Ferrocarril del Centro.
35. Del análisis a la propuesta de adenda, se advierte que se encuadra con el Plan Intermodal de Transporte 2004 – 2023 *"...de establecer mecanismos adecuados que busquen la disminución de costos e incremento de seguridad en los servicios de transporte, dentro de un marco de competitividad e integración y en base a la optimización del transporte intermodal"...*, el desarrollo del Sector Ferroviario constituye un factor relevante en la Política Sectorial del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en lo que se refiere al transporte de carga pesada".





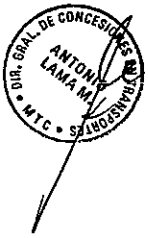
PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

DEVOLUCION DEL PATIO Y FACTORIA GUADALUPE

36. Teniendo en consideración la solicitud del Concesionario y del Concedente, en la presente sección se evalúa la devolución del Patio y Factoría de Guadalupe, en concordancia con lo opinado por el Organismo Regulador OSITRAN en diferentes momentos y a la información presentada por el Concesionario.
37. En concordancia con lo establecido en el Anexo 13 del Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro, la transferencia del referido inmueble del Concesionario a favor del Concedente, establece una indemnización a favor del Concesionario de US\$ 2 millones más la obligación de entregarle otro inmueble con una extensión no menor a cien mil metros cuadrados para la operación del Taller de reparaciones de vagones y locomotoras.
38. De acuerdo a ello, para efectos de cuantificar la obligación que tiene el Concedente en términos económicos, se ha tomado como referencia la valorización del inmueble (Patio Guadalupe), el mismo que ascendió a US\$ 7,856,604.00 , a este monto habría que adicionarle los US\$ 2,000,000 del pago que ENAPU hubiera hecho según el anexo del Contrato de Concesión. Es decir, la suma de ambos montos alcanzaría a de US\$ 9,856,604.00.
39. En concordancia con los escritos presentados en el marco del Procedimiento Recursal sobre el Acuerdo 1063-273-08-CD-OSITRAN respecto a la solicitud de modificación del Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro, OSITRAN por Acuerdo de Consejo Directivo N° 1104-287-08-CD-OSITRAN de fecha 30 de septiembre del presente año, aprobó la opinión técnica contenida en el Informe N° 031-08-GS-GRE-GAL-OSITRAN, en el que el Organismo Regulador considera ampliar en tres (03) años la liberación del pago de la Retribución (retribución principal y especial), a efectos de compensar la devolución anticipada de inmueble Patio y Factoría Guadalupe y también el pago señalado por el contrato de concesión para acondicionar y equipar dicho inmueble.
40. La entrega del inmueble del Patio y Factoría Guadalupe debería establecerse en un plazo no mayor de 18 meses a partir de la suscripción de la respectiva Adenda, pudiendo ampliarse dicho plazo exclusivamente por razones de desfase en las autorizaciones municipales en el nuevo taller (Chosica), renunciando de sus derechos registrados en el Anexo 13 del Contrato de Concesión, a cambio de ello recibirá como compensación la liberación de pago de la Retribución principal y especial por un periodo de tres (03) años, el mismo que empezaría a partir del 2010.
41. La aceptación de la propuesta de parte de OSITRAN desde el punto de vista del Concedente se basa esencialmente en los **beneficios** que se percibe, por la devolución anticipada del inmueble Patio y Factoría Guadalupe y la compensación equivalente a tres años de liberación de la retribución que ascendió a US\$ 4'319,597, el mismo que se determinó a partir de los supuestos establecidas en los numerales 36, y 37 del informe N° 031-08-GS-GRE-GAL-OSITRAN. El Concedente luego de verificar los cálculos efectuados así como las consideraciones establecidas para dichos efectos, concuerda con





PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de las Cumbres Mundiales en el Perú”

lo opinado y los resultados alcanzados por el Organismo Regulador, como se observa en el cuadro N° 1.

Cuadro N°1

VA (Recepción del patio y Factoría Guadalupe)	7'014,825
Obligación del Concedente	2'000,000
VA (Liberación de pagos)	(4'695,228)
Beneficio para el Concedente	4'319,597

Fuente: informe N° 031-08-GS-GRE-GAL-OSITRAN

No obstante, debe destacarse que el Concesionario ha solicitado la independización de una parte (8,495.77 m²) del terreno del Patio y Factoría Guadalupe, con el objeto de que pueda continuar descargando ácido sulfúrico, con lo cual el beneficio del estado se reduciría a US\$ 3'723,634, utilizando la misma metodología.

42. El Concesionario mediante carta de fecha 12 de mayo del 2009, ha solicitado y fundamentado la necesidad de independizar del Área Patio y Factoría Guadalupe un área¹ de 8,495.77 m² con el objeto de continuar con la descarga y transporte de Acido Sulfúrico cuya demanda prevista para los próximos años es de un millón de toneladas, encontrándose actualmente atendiendo un requerimiento de l orden de los 500,000 toneladas, que no podría trasladarse si el área es menor.

43. Con el objeto de definir el requerimiento solicitado, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles como órgano competente, mediante Memorandum N° 1606-2009-MTC/14 considera del análisis realizado que el área de 8,495.77 ocupada por la parrilla de vías, es la minima requerida para mantener la operación ferroviaria en las instalaciones de descarga de acido sulfúrico en el patio y Factoría Guadalupe.

44. Un aspecto relacionado con lo señalado anteriormente, y que se debe tener en consideración en el proyecto de adenda, está referido al Acuerdo del Consejo Directivo N° 047-2008-CD-OSITRAN de fecha 30 de septiembre de 2008, se resolvió :

(...)

“Ampliar el plazo para la entrega del Patio y Factoría Guadalupe en tanto se demore la obtención de las licencias y permisos necesarios para el inicio de las obras en la Estación de Chosica”

45. Adicionalmente se deberá tener en consideración para efectos de la elaboración de la Adenda, lo resuelto por el Organismo Regulador a través de la Resolución del Consejo Directivo N° 048-CD-OSITRAN mediante la cual, entre otros, interpreta el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro, detallando el alcance del término “acondicionar y equipar” contenido en la Anexo 13 del Contrato de Concesión a efectos de las obras que reemplazarán



¹ Ver grafico en anexo del area a independizarse para atender la descarga y transporte del Acido Sulfúrico.



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

el Patio y Factoría Guadalupe. Además, se interpreta la definición del concepto "inversiones" establecida en el Numeral 1.1 del Contrato de Concesión, posibilitando la inclusión detallada de las obras necesarias para la Primera Etapa del Proyecto de Mejoramiento y Modernización de la Vía Férrea del Ferrocarril del Centro.

En consecuencia, la liberación del pago de la Retribución por la compensación de la entrega del Patio Guadalupe, debe pasar por una renuncia expresa del Concesionario de sus derechos contenidos en el anexo 13 del Contrato de Concesión, la misma que se adjunta a la presente como expresión de conformidad del Concesionario sobre el proyecto de adenda.

46. El Proyecto de Anexo 13 propuesto por OSITRAN vincula la fecha de entrega del Patio y Factoría Guadalupe por parte del Concesionario al inicio de la liberación del pago de la Retribución Principal y Especial. Es decir, la devolución del Patio queda a la discreción del Concesionario.

Sin embargo este Patio es esencial para el Plan Nacional de Desarrollo Portuario del Puerto del Callao; por esta razón es necesario e imprescindible que se fije la oportunidad de la entrega.

47. En consecuencia, la entrega deberá efectuarse dentro de los 18 meses y que cualquier demora no justificada del Concesionario conllevará a sanciones económicas inicialmente, pudiendo tener en cuenta de llegar por incumplimiento reiterado a la caducidad de la Concesión.

MEJORAMIENTO DE LA VÍA FÉRREA DEL FERROCARRIL DEL CENTRO.

48. El Mejoramiento y Modernización de la Vía Férrea del Ferrocarril del Centro, fue solicitado inicialmente por el Concesionario al OSITRAN en Diciembre de 2006, el cual incluyó la construcción del Túnel Trasandino. De acuerdo a la evaluación del Organismo Regulador a la documentación presentada por la Concesionaria, la propuesta fue desestimada por OSITRAN y el Ministerio, porque implicaba la Reconversión del Contrato de Concesión para pasar de una Concesión Onerosa a una Concesión Cofinanciada por el Estado. En tal sentido, dicho proyecto fue dividido en dos etapas:

- a) Proyecto de Mejoramiento y Modernización de la Vía Férrea (primera etapa)
y
b) La construcción del Túnel Trasandino.

El presente informe analiza y evalúa la ejecución de la Primera Etapa del Proyecto, que es materia de la propuesta de la modificación del Contrato de Concesión.

- Infraestructura Ferroviaria como Política del MTC .-

49. La ejecución del Proyecto de Mejoramiento y Modernización de la Vía Férrea es concordante con los objetivos, lineamientos y estrategias de la Política





Nacional del Sector Transportes a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que viene ejecutando el Gobierno Central, conforme a lo señalado en la Resolución Ministerial N° 817-2006-MTC/09 de fecha 07 de Noviembre de 2006.

50. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones como órgano rector encargado de planificar y promover el desarrollo de la infraestructura de transportes del país a largo plazo, busca a través del Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, satisfacer adecuada y equilibradamente las necesidades de transporte de carga y pasajeros, promoviendo el desarrollo sostenible de la red ferroviaria, fomentando la participación del sector privado en la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura de uso público y servicios, propiciando la modernidad y sobre todo la competitividad, elevando los niveles de seguridad y fomentando la innovación tecnológica; así como, mejorando la eficiencia y la calidad en la gestión de la infraestructura y de los servicios de transporte en el país.
51. Del mismo modo, busca un equilibrio balanceado en los diferentes sistemas de transporte optimizando sus respectivas capacidades, propiciando de manera progresiva una mayor cobertura de conservación de la red de carreteras, en este caso, específicamente, la carretera central, de manera tal que se mejore la transitabilidad y el nivel del servicio, con el propósito de reducir el impacto sobre los costos operativos de los usuarios y de preservar el patrimonio vial; es decir, ambas políticas se complementan, ya que al dotar de infraestructura ferroviaria, se estaría dando una mayor transitabilidad y una oportunidad de un mejor nivel de servicio a la congestionada y saturada Carretera Central .
52. El estudio denominado Plan Intermodal de Transportes identifica el problema de falta de inversión en infraestructura ferroviaria, señalando que en vista del deterioro de las líneas férreas producto de la falta de mantenimiento, reparación y de las prácticas obsoletas, en las Concesiones de Ferrovías Central Andina S.A y de Ferrocarril Trasandino S.A. se incluyeron Cláusulas para fomentar la inversión en infraestructura durante los primeros diez años de la concesión; pero que a pesar de ello, las inversiones realizadas en el Ferrocarril Central, estimadas en el año 2003, considerando la longitud de la red de 590 kms. que alcanza a alrededor de US\$ 3,400 dólares por km de línea al año, nivel que no es suficiente ya que representa menos del 40% de la norma mínima, que es de US\$ 9,000 km/año; por consiguiente, la inversión no basta a mediano plazo para garantizar la explotación de la infraestructura en buenas condiciones de regularidad, de tráfico y de seguridad.
53. El Plan Intermodal señala que una renovación completa de la vía, debe como mínimo, programarse y distribuirse sobre los próximos años por los importes anuales indicados. En ese sentido, consideramos que el Proyecto de Mejoramiento y Modernización de la Línea Férrea" está acorde tanto con la Política Nacional del Sector Transportes como con el Plan Intermodal de Transportes 2004-2023.
54. Los estudios de demanda de transporte incluidos en el Plan Intermodal para el año 2004, señalan una comparación entre volumen de tránsito y capacidad asignados a los distintos tramos de la red existente, el cual mide el nivel de



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

saturación de la carretera, para lo cual se definen 4 grados de condición de tránsito:

- **Circulación fluida:** inferior 0.25 (nivel de servicio bueno)
- **Incomodidad notable:** entre 0.25 y 0.45 (la velocidad empieza a ser condicionada por el volumen de tránsito)
- **Circulación densa:** entre 0.45 y 0.80 (los conductores tienen poca posibilidad en cuanto a su velocidad, nivel de servicio reducido)
- **Riesgo de congestión:** superior a 0.80 (velocidad considerablemente afectada, nivel de servicio muy malo)

55. Este análisis efectuado específicamente en la Carretera Central al año 2004, muestra que el ratio supera el V/C 0.8 en el tramo de San Mateo – Anticona, es decir 35 km. congestionados, los cuales con el crecimiento esperado hasta el 2023 serán 13 de 16 tramos de la carretera que alcanzarán este nivel de saturación de V/C 0.8 y 2 tramos estarán muy cerca de superarlos con un ratio entre 0.71 a 0.75 V/C como lo muestra el siguiente cuadro⁴:

Cuadro 2
Proyectos propuestos en la opción de base y distribución del tránsito

Proy	Sub-tramo	Origen	Fin	O	TI	TF	V/C	T 2004	T 2023	L	Costo	
P2_27	15_18_2_1	Km. 20+900	Km. 102+500	R	E	E	0.29	1,305	2,501	81.6	12,284	
<i>Sub-total R 018</i>										81.6	12,284	
P2_14	15_20_1_2	Km. 6+788	Emp. RV645	R	B2	B2	0.11	3,639	7,949	3.0	2,217	
P2_14	15_20_2_7	Km. 34+000	Km. 37+710	E	CT	D	B2	1.03	3,639	7,949	3.7	14,341
P2_14	15_20_3_1	Km. 37+710	Km. 45+007	E	CT	D	B2	1.04	3,726	8,097	7.3	20,751
P2_14	15_20_3_2	Km. 45+007	(Km. 53+851)	E	CT	D	B2	0.94	3,726	8,097	8.8	25,585
P2_14	15_20_3_3	Km. 53+851	(Km. 64+583)	E	CT	D	B2	1.02	3,726	8,097	10.7	22,590
P2_14	15_20_3_4	Km. 64+583	Km. 76+027	E	N	E	B2	0.98	3,726	8,097	11.4	26,608
P2_14	15_20_4_1	Km. 76+027	(Km. 88+305)	E	CT	D	B2	0.91	3,172	7,038	12.3	26,386
P2_14	15_20_4_2	Km. 88+305	Km. 96+000	E	CT	D	B2	0.75	3,172	7,038	7.7	16,537
P2_14	15_20_4_3	Km. 96+000	(Km. 117+480)	E	N	E	B2	2.61	3,172	7,038	21.5	69,625
P2_14	15_20_4_4	Km. 117+480	Emp. RV677	E	N	E	B2	2.50	3,172	7,038	2.5	8,168
P2_14	15_20_5_1	Emp. RV677	Km. 125+000	E	N	E	B2	1.81	2,945	6,656	5.0	16,207
P2_14	15_20_5_2	Km. 125+000	Km. 131+420	E	N	E	B2	2.73	2,945	6,656	6.4	26,100
P2_14	12_20_6_1	Km. 131+420	Km. 135+500	E	N	E	B2	0.87	3,705	8,061	4.1	8,546
P2_14	12_20_6_2	Km. 135+500	Km. 142+480	E	N	E	B2	0.90	3,705	8,061	7.0	14,621
P2_14	12_20_6_3	Km. 142+480	Km. 151+689	E	N	E	B2	0.87	3,705	8,061	9.2	19,290
P2_14	12_20_6_5	Km. 171+448	Km. 174+200	E	CT	D	B2	0.71	3,705	8,061	2.8	10,717
<i>Sub-total R 020</i>										123.5	328,289	
Total										205.1	340,573	

O: Obras: R (refuerzo/rehabilitación); CT (cambio de tipo); N (nuevo)
 TI/TF: Sección transversal inicial/fina (véase secciones típicas en la Parte 4 del Informe Final)
 V/C: ratio volumen/capacidad; V: volumen de tránsito previsto en 2023; C: capacidad existente en 2004
 T: Tránsito
 L: Longitud en kilómetro
 Costo en millones de US \$ (incluyendo IGV).

⁴ Plan Intermodal de Transporte 2004-2023 (Página 211 y CD Parte 5 apéndice 5.2)



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

56. Es importante resaltar que la proyección ha sido evaluada considerando un crecimiento del PBI de 4.5% anual y en los últimos años se observó un crecimiento del PBI ha sido superior a 7.6% (68% mayor a lo previsto), aunque en los últimos meses se advierte una contracción significativa derivado de la crisis internacional, el comportamiento de la economía de la región básicamente del mejoramiento de los precios internacionales de productos mineros región lo cual impactará directamente en un aceleramiento del deterioro de la Carretera Central. Además de los nuevos proyectos adicionales que no han formado parte del análisis.
57. La Inversión total estimada por el PIT para la ampliación de los 13 tramos es de US\$ 340.6 millones, al respecto podemos comentar que es una difícil solución, no sólo por que los costos de inversión son mayores a los estimados, sino por que la Carretera Central presenta tramos con alto riesgo de deslizamiento de taludes que implica por lo general el bloqueo de la Carretera, además debe tomarse en cuenta que la solución definitiva a la carretera debe ser Sistemática, es decir, de nada serviría ampliar "tramos" aislados de la carretera porque solamente trasladaría el problema de saturación a otro "tramo" sin dar solución definitiva y absoluta a la Carretera Central.
58. De otro lado, la situación actual de la Carretera Central, es una ruta altamente congestionada, tanto de carga como de pasajeros, el cual convierte la única ruta que une Lima al centro del Perú en una vía incapaz de soportar el crecimiento proyectado de mercancías y pasajeros, demostrado según propios estudios del MTC⁵.
59. Es más, esta ruta ha alcanzado ya límites críticos de saturación, como lo menciona el PIT⁶ de diciembre del año 2005, lo que convierte la circulación vial en esta congestionada ruta en una verdadera proeza al lidiar con trenes virtuales formados por el congestionamiento vehicular, situación que ha llevado a la Carretera Central a niveles de inseguridad relativamente altos, llegando a promedios de hasta 5 accidentes diarios.
60. Paralelamente, coexiste otro medio de transporte eficiente y especializado en el transporte de carga: el Ferrocarril Central, pero que no dispone de una infraestructura ágil y moderna, suficiente para soportar un incremento en la demanda de su servicio sobre rieles, no obstante a las condiciones adversas actuales, este medio de transporte moviliza en promedio 4 millones de toneladas anuales, lo cual no solo significa que el ferrocarril trasporta el 33% de la carga que se moviliza entre la selva y sierra central con la costa sino además es un gran alivio para esta carretera. Entre otros beneficios del transporte en ferrocarril podemos mencionar la seguridad en el transporte, el cual ha demostrado una disminución significativa en los índices de descarrilamientos cuando en el 2002 eran (4.5 promedio mes) y el 2003 eran 7 descarrilamientos por año y al 2006 han disminuido a 4 descarrilamientos por año, además de mejorar en los tiempos de viaje.



⁵ Estudio elaborado por USAID/Perú en Junio del 2005

⁶ Plan Intermodal de Transportes 2004-2023



- Análisis de la Propuesta de Mejoramiento y Modernización de la Vía Férrea del Ferrocarril del Centro

56. La Empresa Concesionaria como se ha señalado en diferentes documentos ha planteado a OSITRAN y al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, la conveniencia de mejorar la vía férrea del Ferrocarril del Centro y lograr los estándares de Seguridad establecidas por la Federal Railroad Administration (FRA) Clase 3.
57. La vía férrea del Ferrocarril del Centro, de acuerdo a los resultados de la Consultoría efectuada por Consorcio Inspectorate-Ferroconsult durante el ultimo trimestre del 2008⁷, considera que la referida vía férrea cumple con la norma 49CFR 213 TRACK Safety Estándar mínimos de la Federal Railroad Administration (FRA) Clase 2, para las vías de trocha estándar de 1.435 m.
58. En ese contexto, el proceso de modernización de la vía férrea del Ferrocarril del Centro planteado por la Concesionaria, constituye un mejoramiento de las condiciones de seguridad y de capacidad para una mayor velocidad de circulación, así como incrementar la capacidad transporte y de la infraestructura ferroviaria, habiendo precisado OSITRAN⁸ que la exigencia de alcanzar los estándares de seguridad establecidos en el Code Of Rgulations de los EEUU para la Federal Railroad Adminstratios correspondientes a vías férreas Clase 3, solo se debe entender que está sólo referido al tramo Callao-La Oroya, manteniéndose vigente el cumplimiento del Nivel de Seguridad FRAII para los otros tramos que exija el Contrato de Concesión.
59. OSITRAN, expresa su conformidad sobre el proyecto de modernización y concluye en su Informe N° 031-08-GS-GRE-GAL-OSITRAN de ampliar en cuatro (04) años la aplicación del mecanismo de liberación, a efectos de compensarla, entre otras, por las siguientes razones:



- La vía férrea será capaz de transportar 7.5 millones de toneladas netas anuales de carga, absorbiendo carga de la Carretera Central, posibilitando el transportes de pasajeros (que actualmente es eventual), carga perecible (reduciendo el número de camiones que traen víveres a la capital) y vehículos menores de manera segura, reduciendo índices de accidentes. Además, ello reducirá los tiempos de viaje y el nivel de accidentes (5 diarios actualmente).
- Se reducirán las inversiones del Estado destinadas al mantenimiento de la Carretera Central, prolongando su vida útil.
- Se ahorra la construcción de vías alternas a la Carretera Central.
- Se reducirá el índice actual de saturación de la carretera.



60. De acuerdo al análisis efectuado en el referido informe, resulta conveniente ratificar la propuesta final de la Entidad Concesionaria, con la opinión favorable de OSITRAN, en el sentido que se le otorgue en calidad de compensación por la entrega de Patio y Factoría Guadalupe, una liberación pago de las

⁷ Consultoría de Certificación de las Normas de la Federal Railroad Administration – FRAI 2 de acuerdo al Informe N°871-2008-GS-OSITRAN de fecha 27 de noviembre del 2008.

⁸ Resolución de Consejo Directivo N° 047-2008-CD-OSITRAN



“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
 “Año de las Cumbres Mundiales en el Perú”

retribuciones del Principal y Especial por un periodo de tres (03) años, lo cual genera un beneficio para el Concedente cuyo análisis efectuado por OSITRAN que se comparte, alcanza a US\$ 4.3 millones de dólares

61. De acuerdo con las coordinaciones efectuadas y al análisis económico y social efectuado por las partes, resultó necesario evaluar el número de años máximo que podría el Concedente aplicar la liberación de pago de la retribución, infiriéndose que como máximo el Concedente podría otorgar por concepto de Modernización de de la Vía Férrea, una liberación de cinco (6) años, de acuerdo a los siguientes resultados:

Cuadro N° 3
Flujo de caja del Concedente por Liberación de Pagos

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2020	2034
Retribución Principal	24.75%	2,263,630	2,148,622	2,340,143	2,750,710	2,892,209	2,655,707	3,731,706	4,206,515	4,871,249	6,331,303	8,880,594	7,145,025
Retribución Especial	50.00%	0,716	11,173	12,211	14,435	15,202	15,648	19,751	22,325	25,927	27,494	29,825	31,077
Ositran	1.00%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Retribución	75.75%	2,303,346	2,159,795	2,352,353	2,765,145	2,907,411	2,671,254	3,751,457	4,228,840	4,897,175	6,358,797	8,880,419	7,176,103
Retribución Neta		(2,303,346)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(8,890,419)	(7,176,103)
VPN Retribución con Proyecto													
Beneficio del Estado PFG													
VAN del Estado con Proyecto													
VAN del Estado sin Proyecto													
Beneficio para el Estado													

62. Los resultados alcanzados muestran un beneficio positivo, con los supuestos y criterios utilizados por OSITRAN: el nivel intermedio de la demanda, ingresos estimados, tasa de descuento del 12%, etc., para efectos de elaboración del Flujo de Caja, excepto del descuento de la inversión que para efectos de calculo no tiene relevancia económica del uso definido de la exoneración de parte del Concesionario, es más, los ingresos por Retribución son ingresos efectivos y no se puede considerar parte como devengados y el resto como efectivos. En ese contexto haciendo los ajustes el Estado alcanzaría como beneficio neto un VAN positivo del orden de los US\$ 8 608.022. y si se considera la independización de 8,495.77 m² el VAN se reduciría a US\$ 8 010.059.

63. La evaluación realizada no incluye el impacto social que por supuesto conlleva la no sólo la entrega adelantada del Patio Guadalupe para el desarrollo portuario, particularmente en un contexto de limitaciones de terrenos destinados a patio de contenedores, el mismo que sería posteriormente incorporado en el terminal portuario del Callao en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario⁹, sino igualmente lo que el proyecto de modernización significa para la economía, es decir en particular por los beneficios derivados de la descongestión de la carretera central, ahorro de combustibles, entre otros, toda vez que corresponde al sector realizar dicho análisis, de considerarlo pertinente¹⁰ a nuestro en entender existe obviamente beneficios sociales que sustenta el disponer de una Línea Férrea con un nivel de FRA 3 que significará no solo un mejoramiento de servicios a los usuarios sino que se reducirá en gran parte la siniestrabilidad.



⁹ Numeral 36 y 37 Informe N° 014-08-GRE-GS-GAL-OSITRAN

¹⁰ Numeral 68 Informe N° 014-08-GRE-GS-GAL-OSITRAN



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

64. Un aspecto que merece resaltar es que de continuar con el uso de la carretera central con transportes de minerales por la intensidad y frecuencia, la vida útil de la carretera se reducirá y demandará una mayor inversión por reposición y mantenimiento de la carretera.
65. En concordancia con los resultados de la evaluación social a octubre del 2008 presentada por el Concesionario¹¹, cuyos supuestos y resultados han sido revisados en términos generales por esta Dirección General, serán ratificados por la Evaluación Social que efectuaría el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, no obstante se debe tener presente los beneficios que impactaría la ejecución del Proyecto de Modernización, los cuales se muestran en el cuadro N° 4.
66. Las inversiones en el Proyecto de modernización prevista en US\$ 43,580,000, refleja unos beneficios sociales US\$ 1,225,076,310, lo cual evidencia las bondades que significa la ejecución del referido proyecto, por lo que la aceptación de liberar del pago de la retribución no perjudica al Estado, muy por el contrario genera beneficios adicionales a los financieros.

Cuadro N° 4

Beneficios Sociales por Modernización de la Vía Férrea

Beneficios	Beneficio económico (US\$)
i. Ahorro en construcción de vías alternativas	
• Mayores costos en construcción de carretera alternas	450,000,000
• Eliminación de subsidios en nuevas carreteras	212,201,456
ii. Conservación del Patrimonio Vial	
• La vida útil del ferrocarril es 6 veces la vida de la carretera, a tonelaje constante.	84,957,665
iii. Congestión	
• Carretera Central actualmente congestionada con un ratio volumen/capacidad (V/C) superior a 0.80.	328,289,000
iv. Seguridad	
• Menor tiempo de viaje, El Estado podrá devolver al Perú una carretera fluida y segura retirando los camiones de 6 ejes que no cumplen con la geometría de Carretera Central	13,636,042
• Seguridad (costo de accidentes muertos, heridos, huérfanos)	52,017,125
• 6 veces menos expuesto que la carretera a los desastres naturales	3,401,377
v. Ahorros de combustible	
• Ahorro de divisas para el Estado	13,781,585
vi. Medio Ambiente:	
• Reducción de emisiones de gases contaminantes	14,120,637
vii. Sector 100% Formal	
• Incremento de los Impuestos percibidos por el Estado como Impuesto a la Renta, IGV	21,371,728
viii. Incorporación del Patio Factoría Guadalupe en el terminal portuario del Callao según el Plan Nacional de Desarrollo Portuario	22,693,673
TOTAL BENEFICIOS SOCIALES US\$	1,218,904,741.31



¹¹ Estudio de Evaluación del Impacto Social y Ambiental del Proyecto de Modernización de la Vía Férrea del Ferrocarril Central.



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

67. Los criterios y supuestos asumidos por OSITRAN en el referido informe para efectos de elaboración del Flujo de Caja de la Concesión se considera válidos, particularmente con los relacionados al escenario intermedio de demanda, costos de concesión, inversiones y valor residual e igualmente resultan válidos los análisis económicos financieros efectuados en el informe N° 014-08-GRE-GS-GAL-OSITRAN aprobado por el acuerdo N° 1063-273-08-CD-OSITRAN.

En ese contexto, para efectos de visualizar el equilibrio económico financiero de la concesión, se advierte que el Concesionario de acuerdo al Flujo de Caja se obtendría un Beneficio neto de US\$ 12.6 millones, en tanto el Concedente tendría un beneficio neto de US\$ 8'010.059 y de US\$ 1,218,904,741.31 como beneficios indirectos como resultado de la ejecución de la inversión en la modernización de la vía férrea.

Cuadro N° 05
ESTADOS DE PERDIDAS Y GANANCIAS DEL CONCECIONARIO¹²

EE.PP.GG US \$ Dólares	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2034
Ingresos Totales	7,881,690	7,881,690	7,881,690	11,142,849	11,716,096	11,973,344	15,117,103	17,040,671	19,733,666	25,636,010	28,930,944
Costos Variables Totales	1,549,245	1,549,245	1,549,245	1,883,792	1,940,419	1,998,074	2,059,217	2,254,744	2,257,394	2,260,098	2,311,504
Gastos Mantenimiento Totales	992,757	1,002,655	1,012,711	1,022,839	1,033,067	1,043,398	1,053,832	1,053,832	1,053,832	1,053,832	1,063,832
Retribución al Estado	2,303,346	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,176,103
Pago a OSITRAN	78,817	78,817	78,817	111,428	117,161	119,733	151,171	170,407	197,337	256,360	289,309
Margen Bruto de Ganancia	2,957,524	5,250,943	5,240,916	8,124,790	8,625,448	8,811,339	11,852,693	13,561,689	16,225,103	22,065,720	18,100,196
Gastos de Administración	807,919	815,998	824,159	832,400	853,210	874,540	896,404	986,044	986,044	986,044	988,044
EBITDA	2,149,605	4,434,945	4,416,758	7,292,390	7,772,239	7,936,799	10,956,479	12,575,645	15,239,059	21,078,676	17,114,152
Depreciación y Amortización	956,204	540,994	296,967	1,404,634	2,354,862	2,320,598	2,245,411	2,208,688	2,208,688	2,179,000	1,800,000
EBIT	1,193,401	3,893,951	4,119,801	5,887,756	5,417,377	5,616,201	8,711,068	10,366,956	13,030,371	18,900,676	15,314,152
Ingresos (Gastos) Financieros	1,253,083	1,119,784	976,685	822,752	657,499	479,982	289,295	84,463	85,307	85,307	85,307
Resultados de Transacción	7882	7882	7882	11143	11716	11973	15117	17041	19734	25636	28931
EBT	51,800	2,782,048	3,151,098	5,076,248	4,771,594	5,146,192	8,436,890	10,299,534	12,964,797	18,841,004	15,267,776
Participación de Trabajadores	0	139,102	157,555	253,812	238,580	257,410	421,845	514,977	648,240	942,050	762,889
Impuesto a la Renta	0	876,345	992,696	1,599,018	1,503,052	1,621,680	2,657,620	3,244,353	4,083,911	5,934,916	4,806,199
Inversiones	0	0	23,580,000	20,000,000	0	0	0	0	0	0	2,000,000
Rutinas (Mantenimiento)											2,000,000
Proyecto			23,580,000	20,000,000							
FLUJO DE CAJA	2149.61	3558.60	(20155.84)	(14306.63)	6269.19	6315.12	8298.86	9331.29	11155.15	15144.76	10307.95

VAN del Concesionario con Proyecto	S/. 29,632.68
VAN del Concesionario sin Proyecto	S/. 16,980.86
Beneficio para el Concesionario	S/. 12,651.82



68. En resumen, teniendo en consideración lo determinado por OSITRAN¹³ en su calidad de Órgano regulador y a lo expresado en el presente informe, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones considera la ampliación del mecanismo de liberación de pago de la Retribución Principal y Especial en ocho (08) años: tres (03) años en compensación de la devolución anticipada de inmueble Patio y Factoría Guadalupe por el pago señalado por el contrato de concesión para acondicionar y equipar dicho inmueble; y de seis (06) años de liberación de pagos de retribución Principal y Especial como mecanismo de incentivo de inversiones (canje Liberación de pago por inversiones ejecutadas) para lograr un transporte ferroviario con un nivel de exigencia en calidad y seguridad de los estándares de la United States Federal Railroad Administration (FRA) Clase 3.



EE PPy GG del Concesionario desarrollado bajo los supuestos de OSITRAN Informe N° 031-08-GS-GRE-GAL-OSITRAN aprobado por el acuerdo N° 1104-2286-08-CD-OSITRAN Informe N° 014-08-GRE-GS-GAL-OSITRAN aprobado por el acuerdo N° 1063-273-08-CD-OSITRAN, Resolución del Consejo Directivo N° 047-2008-CD-OSITRAN y Resolución del Consejo Directivo N° 048-2008-CD-OSITRAN del 30 de setiembre del 2008.



IV. COMENTARIOS SOBRE LAS CLAUSULAS DE LA ADENDA.

Los cambios planteados en la Adenda son están relacionados a formalizar los dos acuerdos esenciales relacionados con la entrega anticipada del Patio y Factoría Guadalupe y la primera etapa de Modernización de la Vía Férrea del Ferrocarril :

69. En la cláusula Tercera se incluye el anexo 13 que es donde se plantea el acuerdo de la entrega del Patio y Factoría Guadalupe respecto al plazo de entrega y la Compensación que el Concedente otorga al Concesionario por dicha entrega.
70. La cláusula séptima que se modifica se orienta esencialmente a precisar el nivel de servicialidad que asume el Concesionario a lograr en la Línea Férrea comprendida entre Oroya y Callao, es decir, cumplir el Standard de la United Status Railroad Administration (FRA) 3 para las condiciones de seguridad de la vía férrea en dicho.
71. La cláusula décima se precisa los incentivos de de promoción de la inversión por parte del Concesionario con el propósito de lograr el nivel de serviacialidad FRA 3, la inversión que espera se efectúe es de US\$ 43'580,000 , para cuyo efecto se esta brece que la inversión deberá realizarse en un plazo máximo de cuatro años y esta se puede realizar entre los décimo primer y décimo noveno años de la Concesión.
72. En general los criterios y análisis efectuado por OSITRAN sobre el particular en los informes a que se refieren la nota de pie de la página 12 del presente informe resultan válidos, excepto en lo que se refiere a los numeral 55 del informe N° 031-08-GS-GRE-GAL-OSITRAN, y se coincide con el Regulador en cuanto a los impactos sociales que hacen sustentable adicionalmente la modernización de la línea férrea
73. La modernización significará la aplicación de las Normas de Seguridad Ferroviaria y los Estándares Técnicos, antes indicados, se efectuarán de acuerdo a lo previsto en el numeral 7.7 del Contrato de Concesión. El incumplimiento de ésta obligación facultará al Concedente a recurrir a lo previsto en la Cláusula Vigésima del Contrato de Concesión.
74. Es importante tener claramente establecido que el Concesionario exprese claramente que conoce todas y cada una de las Normas de Seguridad Ferroviaria y Estándares técnicos establecidos en esta adenda, obligándose al cumplimiento estricto y oportuno a cada uno de ellos.
75. En caso que el Concesionario solicite la modificación de la tarifa por uso de vía, basándose en la mejora de los Estándares Técnicos para la línea férrea, al momento en que las partes convengan dicha modificación, también deberán acordar los Estándares Técnicos aplicables a este contrato y a los que el Concesionario quedara obligado a cumplir.
76. Se debe considerar que las inversiones a realizarse para la modernización del Ferrocarril del Centro serán compensadas mediante la ampliación del mecanismo de Liberación de Pagos de la Retribución Principal y Especial entre los años décimo catorce y décimo noveno de la concesión.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

CONCLUSIONES:

1. La propuesta de Adenda es concordante con la Política Institucional, así como del marco legal y contractual vigente, manteniéndose su carácter, es decir, sigue siendo autosostenible y posibilita una mayor inversión en infraestructura ferroviaria, brindando seguridad y mejor servicialidad a los usuarios, en donde el Estado deja de desembolsar sumas de dinero contempladas contractualmente, mediante la liberación del pago de la retribución por un periodo determinado.
2. La Modernización del Ferrocarril Central, está orientado al mejoramiento de la vía férrea como una Primera Etapa, la misma que elevará los Índices de Servicio desde un nivel FRA 2 a un nivel FRA 3, lo que desde todo punto de vista es beneficioso para el Estado y para los usuarios de la vía, porque refleja mejores estándares de seguridad, siempre y cuando el Concesionario cumpla con mayores valores a los mínimos consignados para la Clase 3..
3. La recuperación anticipada, del Patio y Factoría de Guadalupe, ubicado en las inmediaciones del Puerto del Callao, permitirá ampliar el Patio de Contenedores del Muelle, lo que favorecerá el desarrollo portuario. A dicho inmueble deberá independizarse un sector para atender las necesidades de descarga y transporte de de Acido Sulfúrico.
4. OSITRAN ha aprobado la ampliación del mecanismo de liberación de pago de la Retribución Principal y Especial de 3 años a efectos de compensar no solo la devolución anticipada de inmueble Patio y Factoría Guadalupe sino también por el pago señalado por el contrato de concesión para acondicionar y equipar dicho inmueble.
5. El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, de acuerdo al análisis efectuado en el presente informe considera prioritario el desarrollo de la Primera Etapa del Proyecto de Mejoramiento y Modernización de la Vía Férrea, considerando para dichos efectos compensar la inversión estimada en US\$ 43.850 millones de dólares, con la liberación del pago de la Retribución Principal y Especial por un periodo de seis (06) años dada la bondad económica y social que éste representa.
6. El "Estudio de la Evaluación del impacto social y ambiental de la modernización del Ferrocarril del Centro", garantiza por los efectos generados la ampliación de hasta 6 años del mecanismo de liberación de pago de la Retribución Principal y Especial por la modernización de la vía férrea.





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

7. Por todo lo expuesto es pertinente modificar las cláusulas de la adenda del contrato y e incluir los Anexo 6 A y 13 del Contrato de Concesión en los términos detallados en el Análisis del presente Informe.

Atentamente


Ing. ~~Walter Anaya Calderon~~
Asesor Técnico


Alex La Torre Saldana
Asesor Legal




M Sc. Antonio Lama More
Asesor Financiero

