



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

Concesión del Ferrocarril del Centro

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público



Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2024: Concesión del Ferrocarril del Centro

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2025

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
II.1	Composición de la empresa	7
II.2	Principales características del Contrato de Concesión	7
II.3	Principales activos de la empresa	10
II.4	Área de influencia	11
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	12
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS	12
IV.1	Tráfico de carga	12
IV.2	Principales rutas y usuarios	16
IV.3	Kilómetros vagón recorridos	18
V.	RÉGIMEN TARIFARIO	19
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	20
VI.1	Inversiones	20
VI.2	Retribución	22
VI.3	Aporte por Regulación	23
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	24
VII.1	Niveles de servicio	24
VII.2	Disponibilidad de locomotoras	24
VII.3	Número de descarrilamientos	25
VII.4	Número de accidentes	26
VIII.	RESULTADOS FINANCIEROS	27
VIII.1	Estado de Resultados Integrales	27
VIII.2	Estado de Situación Financiera	30
VIII.3	Ratios Financieros	31
IX.	CONCLUSIONES	34
	ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	36
	ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL	39



CUADROS

Cuadro N° 1: Datos Generales de la Concesión.....	8
Cuadro N° 2: Modificaciones contractuales	9
Cuadro N° 3: Principales productos transportados, 2010-2024.....	14
Cuadro N° 4: Principales productos transportados, 2010-2024.....	15
Cuadro N° 5: Principales rutas de transporte de carga, 2024.....	17
Cuadro N° 6: Estado de resultados integrales, 2023 – 2024	28
Cuadro N° 7: Ingresos de contratos con clientes, 2023 – 2024	28
Cuadro N° 8: Costo de explotación de bienes en concesión, 2023 – 2024	29
Cuadro N° 9: Gastos de administración 2023 – 2024	29
Cuadro N° 10: Estado de Situación Financiera, 2023 – 2024.....	30
Cuadro N° 11: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2023 – 2024 (en porcentajes).....	30
Cuadro N° 12: Ratios de Liquidez, 2024-2023.....	31
Cuadro N° 13: Ratios de Endeudamiento, 2024-2023.....	32
Cuadro N° 14: Ratios de Rentabilidad, 2024-2023	33

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Recorrido del Ferrocarril del Centro	11
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico de carga, 2000-2024	13
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico de carga mensual, 2023-2024	13
Gráfico N° 4: Evolución del tráfico de carga, 2008-2024	14
Gráfico N° 5: Productos transportados en toneladas-kilómetros, 2024	15
Gráfico N° 6: Concentrado de minerales transportados por la concesión, 2010-2024.....	16
Gráfico N° 7: Principales usuarios de transporte, 2024	18
Gráfico N° 8: Kilómetros – vagones recorridos, 2010-2024.....	18
Gráfico N° 9: Kilómetros – vagones recorridos mensual, 2023-2024	19
Gráfico N° 10: Tarifa por uso de vía, 2001-2024	20
Gráfico N° 11: Inversiones reconocidas por el Ositrán	21
Gráfico N° 12: Retribución Principal y Especial	23
Gráfico N° 13: Aporte por Regulación, 2003-2024.....	23
Gráfico N° 14: Evolución del índice de disponibilidad de locomotoras, 2010-2024.....	25
Gráfico N° 15: Evolución mensual de disponibilidad de locomotoras, 2024	25
Gráfico N° 16: Incidencia Anual de descarrilamientos 2010-2024.....	26
Gráfico N° 17: Incidencia anual de accidentes, 2010-2024	26



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2024 de la Concesión del Ferrocarril del Centro y de la empresa Ferrovías Central Andina S.A. (en adelante, el Concesionario o FVCA). En particular, respecto a la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como: tráfico de carga, indicadores operativos, inversiones, pagos al estado, entre otras.

El 20 de setiembre de 1999, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y FVCA suscribieron el Contrato de Concesión para la explotación del Ferrocarril del Centro (en adelante, Contrato de Concesión), a través del cual se otorga el derecho de uso de los bienes de la Concesión para la operación, explotación, mantenimiento y provisión de infraestructura ferroviaria. Por su parte, el servicio de transporte ferroviario de pasajeros y carga es prestado por el operador Ferrocarril Central Andino S.A. (en adelante, FCA), empresa vinculada al Concesionario.

Cabe indicar que, la infraestructura ferroviaria concesionada a FVCA es utilizada principalmente para brindar el servicio de transporte de carga, pues si bien también se ofrece el servicio de transporte de pasajeros, éste se realiza de manera eventual mediante paseos turísticos en el tramo Lima – Huancayo. Es importante mencionar que, desde inicios de 2020 hasta finales de 2024, no se registró ningún servicio de transporte de pasajeros en la vía férrea concesionada. Ahora bien, en 2024, el tráfico de carga movilizado por las vías de la Concesión se incrementó en 0,8 % con relación al año anterior, alcanzando un nivel de 2,4 millones de toneladas. Sin embargo, en términos de toneladas-kilómetro, el transporte de carga registró una reducción de 6,3 %, al pasar de 362 millones en el 2023 a 339 millones de toneladas-kilómetros en 2024.

Durante 2024, el 76 % de la carga transportada medida en toneladas-kilómetro correspondió a concentrados de cobre (66 %) y concentrado de zinc (10 %). Cabe indicar que, tradicionalmente, el concentrado de zinc había sido el producto con mayor aporte al flujo total de carga hasta 2014, no obstante, desde el 2015 el concentrado de cobre se ha posicionado como el principal producto transportado. Ello se explica por el inicio, en el año 2014, de las operaciones de producción del proyecto minero Toromocho de la empresa Chinalco Perú S.A., la cual moviliza su carga a través de esta infraestructura del transporte.

Los principales usuarios de la infraestructura concesionada son las empresas mineras que se encuentran en el área de influencia de la vía, siendo que en el 2024 solo una de ellas, Minera Chinalco Perú S.A., productora de concentrado de cobre, concentró el 66 % de la carga movilizada medida en toneladas - kilómetros. En segundo lugar, se ubica Nexa Resources el Porvenir S.A.C, empresa productora de zinc y concentrado de plomo, la cual concentró el 11 % del total de carga transportada en dicho año y en tercer lugar la empresa Nexa Resources Cajamarquilla S.A, empresa productora de zinc, la cual concentró el 10 % del total de carga transportada en dicho año.

La tarifa regulada por el derecho de uso de vía se reajusta anualmente de manera automática de acuerdo con el índice de precios al consumidor del Estado de Nueva York de Estados Unidos de América. Así, desde septiembre 2024, la tarifa es USD 0,83 por kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada. Dicha tarifa es 3,7 % superior a la tarifa que estuvo vigente en los 12 meses anteriores (USD 0,80 por kilómetro vagón recorrido), en línea con el mayor nivel del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York.

Respecto de los pagos al Estado, en línea con los mayores ingresos del Concesionario, el Ositrán recibió por concepto de Aporte por Regulación un total de S/ 612 miles, monto superior en 0,8 % al pago por aporte por regulación efectuado en 2023. Asimismo, en 2024 se determinó el monto que el concesionario debía pagar por concepto de retribución principal y especial en S/ 15,1 millones.

Respecto a los indicadores de desempeño operativo alcanzados por la Concesión, en 2024 se registraron 8 descarrilamientos, lo que representó un incremento del 166,7 % en comparación



con 2023. Asimismo, se reportaron 14 accidentes, todos provocados por la intrusión de peatones en la vía férrea, lo que resultó en un total de 48 personas heridas.

Por otro, lado, en el 2024 el indicador de disponibilidad de locomotoras se ubicó en 87 %, porcentaje que superó el nivel de 80 % recomendado por los organismos multilaterales como el nivel mínimo para dicha variable. De igual forma, debe destacarse que este indicador se mantuvo por encima del mínimo recomendado a lo largo de todo 2024, al oscilar entre 81,3 % y 89,6 %. Finalmente, el Concesionario cumplió con todas las normas de seguridad ferroviaria y los estándares técnicos a que lo obliga el Contrato de Concesión (United States Code of Federal Regulations) tanto en lo concerniente a la vía férrea como al material tractivo y material rodante.

El ligero incremento de los ingresos totales de la Concesionaria en 2024 (+1,4 %) se explica principalmente por el aumento en los ingresos por alquiler de almacenes y terrenos (+3,1 %) y un crecimiento significativo en otros ingresos menores (+56,6 %) respecto al ejercicio 2023. Este incremento en los ingresos, sumado a una reducción importante en los costos de explotación de bienes de la concesión (-10,0 %), contribuyó al incremento de los márgenes de rentabilidad: la utilidad bruta aumentó en 12,5 %, la utilidad operativa en 20,3 % y la utilidad neta también en 20,3 %, reflejando una mejora significativa en la eficiencia operativa de la empresa.

Dentro de los costos de explotación de bienes en concesión se observa que los costos por servicios alcanzaron los S/ 26,1 millones en 2024, representando el 97,5 % del total. Este rubro experimentó una disminución de S/ 3,0 millones (-10,2 %) frente al año anterior, siendo el principal factor detrás de la reducción total de costos. En contraste, el consumo de insumos representó solo el 2,5 % del total, con una variación poco significativa.

El activo total al cierre de 2024 ascendió a S/ 103,2 millones, lo que representa una reducción de S/ 4,6 millones (-4,2 %) respecto al 2023. Esta disminución se debe, principalmente, a la contracción de los activos intangibles netos (-14,2 %) y del saldo a favor por remanente de inversiones (-20,0 %).

Por el lado del financiamiento, los pasivos totales representaron el 58,6 % del activo total. De este total, el pasivo corriente constituyó el 25,7 % y el pasivo no corriente el 32,9 %, ambos porcentajes inferiores a los registrados en 2023 (31,8 % y 38,0 %, respectivamente). Esta disminución sugiere un menor apalancamiento financiero y un mayor uso de recursos propios para financiar las operaciones. En línea con ello, el patrimonio neto se incrementó en 31,4 % hasta alcanzar los S/ 42,8 millones, impulsado principalmente por la retención de mayores utilidades generadas durante el ejercicio.

En cuanto a la liquidez, los ratios del 2024 muestran una mejora en comparación con el 2023. El ratio de liquidez corriente se ubicó en 1,29, la prueba ácida en 1,18 y la liquidez absoluta en 0,63. Estos resultados indican que la empresa mantiene una posición saludable para afrontar sus obligaciones de corto plazo.

Los principales ratios de endeudamiento también evidencian una mejora. La relación Deuda – Patrimonio se situó en 1,4, el endeudamiento sobre activos en 58,6 % y el índice de solvencia en 1,71, lo que revela una mayor autonomía financiera y una mejora en la capacidad de la empresa para enfrentar sus pasivos con sus activos totales.

Finalmente, los indicadores de rentabilidad confirman un desempeño financiero sólido en 2024. El margen bruto fue de 56,2 %, el margen operativo de 27,0 % y el margen neto de 16,7 %. En línea con estos resultados, el ROE alcanzó un 23,9 % y el ROA un 9,9 %, mostrando una mayor eficiencia en el uso del patrimonio y los activos. Si bien el margen EBITDA se mantuvo positivo (49,0 %), presentó una ligera disminución respecto al año anterior (49,3 %), al igual que el ROE, afectado por el incremento del patrimonio. Aun así, el conjunto de estos indicadores confirma que la Concesión mantiene una alta capacidad de generación de beneficios y una posición financiera fortalecida respecto al 2023.



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO

II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1 Composición de la empresa

1. El 21 de agosto de 1999 fue constituida la compañía Ferrovías Central Andina (en adelante, FVCA), la cual se rige por sus estatutos y la Ley General de Sociedades. La empresa concesionaria es una empresa de derecho privado constituida en el Perú que tiene por objeto actuar como concesionario del Ferrocarril del Centro dedicándose a la explotación de los derechos de uso de la vía férrea y de servicios complementarios, con excepción del transporte de carga y/o pasajeros. Al 31 de diciembre de 2024, la empresa cuenta con 5 accionistas (4 nacionales y 1 extranjero):

- ADR Inversiones S.A.C. (Perú)	30,00 %
- Ferrovías e Infraestructura S.A.C. (Perú)	27,50 %
- Railroad Development Co. (Estados Unidos)	17,50 %
- Unión Andina de Cementos S.A.A. (Perú)	15,00 %
- Cía. de Minas Buenaventura S.A.A. (Perú)	10,00 %

2. Respecto al accionista extranjero, debe indicarse que Railroad Development Corporation es un holding ferroviario estadounidense con sede en Pittsburgh, Pensilvania. Opera sistemas ferroviarios en mercados emergentes de Norteamérica, Latinoamérica, Europa y África¹ y actúa como inversionista institucional.

II.2 Principales características del Contrato de Concesión

3. El 20 de setiembre de 1999 la empresa obtuvo la buena pro de la licitación pública para la explotación del Ferrocarril del Centro, suscribiéndose el Contrato de Concesión para el mantenimiento, rehabilitación y explotación de los bienes de la concesión, y la construcción de obras de infraestructura vial ferroviaria para la prestación de servicios de transporte ferroviario y de servicios complementarios en el área matriz del Ferrocarril del Centro.
4. La Concesión se otorgó por un plazo inicial de treinta (30) años, pactándose que, a partir del cuarto año, y cada cinco años, el Concesionario pueda solicitar la ampliación de la concesión por períodos de cinco (5) años adicionales, lo que podría extender el plazo de la concesión hasta 60 años. De este modo, al finalizar el 2024, el plazo de vigencia de la Concesión ha sido ampliado hasta en dos oportunidades, por un período adicional de 5 años cada una, por lo que la Concesión tendrá una vigencia de 40 años que vence en el 2039.
5. El Contrato de Concesión no incluye el derecho a la explotación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros y carga, los cuales deben ser prestados mediante operadores de servicios de transporte ferroviario. Si bien el Contrato de Concesión prevé que los operadores sean empresas distintas al concesionario, también admite la posibilidad de que empresas vinculadas a éste puedan prestar tales servicios. Así, desde 1999 hasta la fecha, la empresa operadora del servicio de transporte ferroviario de pasajeros y carga es la empresa FVCA, la cual se encuentra vinculada al Concesionario.
6. Sin perjuicio de ello, el Contrato de Concesión estableció que la actividad del transporte ferroviario de carga y pasajeros queda bajo el régimen de libre competencia, de modo que el

¹ Según se aprecia en: <https://rrdc.com/>



Concesionario se encuentra prohibido de conductas que constituyan abuso de una posición de dominio en el mercado o que limiten, restrinjan o distorsionen la libre competencia. En ese sentido, se establece un modelo de organización ferroviaria vertical con régimen de acceso competitivo. Asimismo, debe señalarse que bajo el diseño de la Concesión no se fijaron tarifas para los usuarios finales (es decir, los pasajes), sino que el mecanismo de fijación de dichos precios es el resultado de la competencia entre los operadores ferroviarios.

Cuadro N° 1: Datos Generales de la Concesión	
Concesionario	Ferrovías Central Andina S.A.
Accionistas de la concesión	ADR Inversiones S.A.C (30,0 %) Ferrovías e Infraestructura S.A.C. (27,5 %) Railroad Development CO. (17,5 %) Unión Andina de Cementos S.A.A. (15,0 %) Cía. De Minas Buenaventura S.A.A. (10,0 %)
Tipo de concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Mayor Retribución al Estado
Inversión comprometida	FRA II ²
Inversión realizada al 2024	USD 57,0 millones (incluido IGV)
Inicio de la concesión	20 de setiembre de 1999
Plazo de la concesión	30 años + 10 años adicionales
Número de adendas	9

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión

Esquema tarifario

- En cuanto a las tarifas, la cláusula séptima del Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene el derecho a cobrar a los Operadores del Servicio de transporte ferroviario una “tarifa por uso de vía” por cada unidad de vagón o autovagón y/o coche cargado o descargado que circule por la línea férrea. La tarifa máxima fue fijada en USD 0,45 por kilómetro recorrido por vagón, habiéndose previsto reajustes anuales, y de forma automática, en función del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York de los Estados Unidos de América, siendo responsabilidad del Ositrán verificar que el ajuste se realice de forma adecuada.
- Conforme a lo establecido en el contrato de concesión, la tarifa por el uso de la vía es el único concepto que el concesionario puede cobrar a los operadores del servicio de transporte ferroviario por su acceso a la línea férrea, además esta tarifa no será aplicada a las unidades que utilice el concesionario para la vigilancia, reparación, mantenimiento y demás actividades necesarias para la operación de la infraestructura vial ferroviaria.
- En caso exista un único Operador del Servicio de transporte ferroviario, la empresa concesionaria se encuentra obligada a cobrar la tarifa máxima de acceso a la vía; mientras que, en un eventual escenario de pluralidad de Operadores de Servicios, el Concesionario podrá cobrar la tarifa máxima o sumas inferiores a ella.

² No tiene monto de inversión comprometido, sin embargo, el compromiso es alcanzar y mantener los estándares de calidad FRA II (Administración Federal de Ferrocarriles de los Estados Unidos - Class II). No obstante, debido a las inversiones realizadas en concordancia con la Adenda N° 7, el tramo Callao - La Oroya de la concesión Ferrocarril del Centro ha alcanzado el FRA III.



Modificaciones contractuales

10. A lo largo del periodo de vigencia de la Concesión, el Contrato ha sido objeto de modificaciones mediante la suscripción de 9 adendas, con la finalidad de modificar diversos aspectos contractuales, siendo los principales los que se detallan a continuación:

Cuadro N° 2: Modificaciones contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	10 de marzo del 2000
Principales temas:	Completar los listados de bienes de la Concesión, debido a que se omitió incorporar bienes adquiridos por ENAFER que resultaban necesarios para la operación de la Concesión.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	30 de octubre del 2002
Principales temas:	Permitir la devolución anticipada de bienes, a fin de viabilizar el intercambio de una locomotora de la concesión por un lote de repuestos de otro ferrocarril.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	26 de marzo de 2004
Principales temas:	Ampliar por 5 años más el plazo de la Concesión.
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	16 de noviembre de 2005
Principales temas:	Permitir la constitución de un fideicomiso sobre derechos de la Concesión para el cierre financiero.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	9 de febrero del 2009
Principales temas:	Ampliar por 5 años más el plazo de la concesión.
Adenda 6	
Fecha de suscripción:	15 de junio del 2009
Principales temas:	Permitir la participación del Concesionario y sus relacionados en otras concesiones ferroviarias.
Adenda 7	
Fecha de suscripción:	24 de setiembre de 2009
Principales temas:	Permitir la devolución al Concedente del patio factoría Guadalupe e iniciar el proyecto de modernización de la vía férrea en el tramo Callao – La Oroya.
Adenda 8	
Fecha de suscripción:	14 de agosto del 2010
Principales temas:	Permitir la devolución de 208,8 m2 del área matriz de la Concesión para facilitar la ejecución de obras en el Puerto del Callao.
Adenda 9	
Fecha de suscripción:	8 de enero del 2014
Principales temas:	Permitir la devolución de 627,8 m2 del área matriz de la Concesión del tramo Callao – Huancayo.

Fuente: Adendas suscritas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



Compromisos de inversión

11. A diferencia de otros contratos de concesión de infraestructura de transporte supervisados por el Ositrán, el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro no contempla de manera explícita la realización de inversiones obligatorias en la infraestructura ferroviaria o en las zonas de influencia de la concesión. En lugar de ello, el contrato exige al Concesionario que efectúe las inversiones necesarias para alcanzar (y mantener en buen estado de conservación durante el tiempo de vigencia) los requisitos y estándares de la *United States Federal Railroad Administration (FRA)* Class II, los mismos que garantizan la operación de la vía férrea y del material rodante. Para ello, se le otorga un plazo máximo de 5 años después de iniciada la Concesión.
12. En relación con dicha obligación, el Contrato de Concesión establece incentivos para impulsar la realización de inversiones por parte del concesionario. En efecto, el numeral 10.1 del Contrato de Concesión establece un mecanismo que permite al Concesionario canjear las inversiones reconocidas por los pagos correspondientes a la Retribución Principal y Especial³, pudiendo canjear hasta el íntegro de tales pagos durante los primeros cinco años de vigencia de la Concesión, y hasta un máximo del 50 % de la Retribución Principal y Especial durante los siguientes cinco años (entre el 6° y 10° año).
13. Mediante la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión se establece que, a cambio de la devolución del Patio Guadalupe, el Concesionario dejará de pagar el 100 % de la retribución principal y especial entre los años 11° y 13° de la Concesión. Además, en dicha adenda el Concesionario se comprometió a ejecutar entre los años 11 y 19 las inversiones necesarias para elevar a los estándares nivel FRA Class III la vía férrea del tramo Callao – La Oroya y canjear dichas inversiones para la liberación del pago de la retribución principal y especial entre los años 14° y 19° de la Concesión, hasta donde alcancen los valores de las inversiones.
14. Adicionalmente, el exceso de las inversiones realizadas en los primeros 10 años, que no hayan sido canjeados por la retribución principal y especial de ese mismo periodo, podrán ser descontadas entre los años 20° y 29° de la Concesión a razón de 1/10 anual hasta agotar el saldo total.

II.3 Principales activos de la empresa

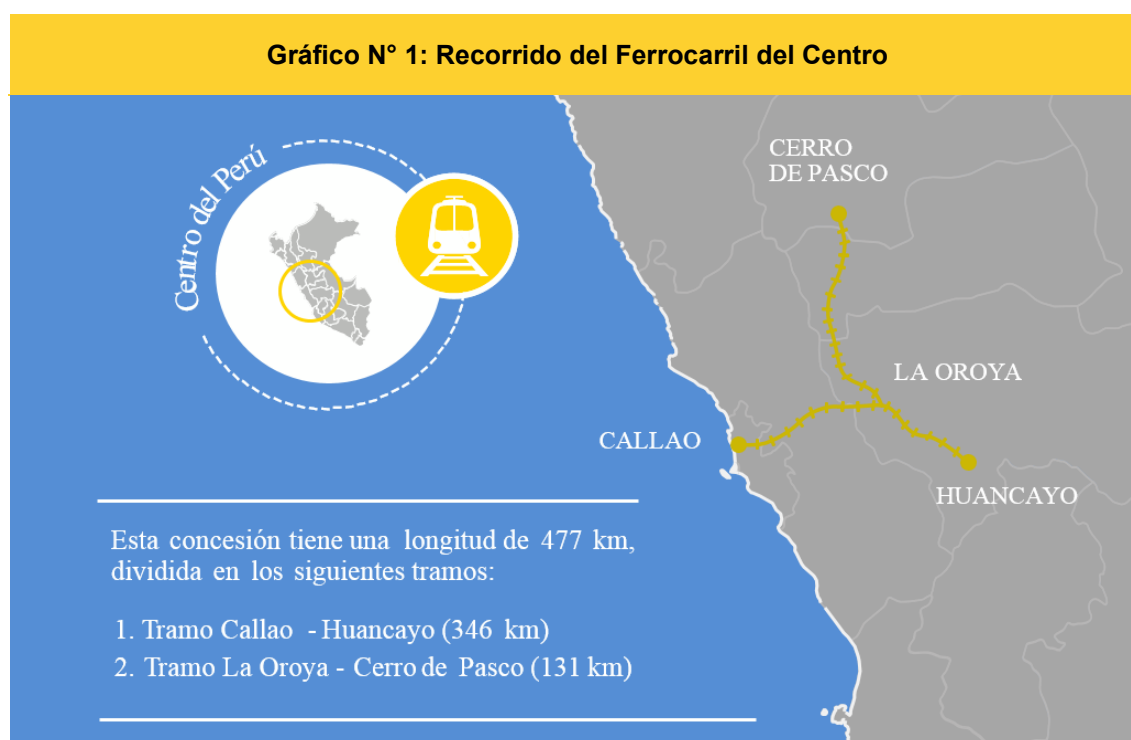
15. De acuerdo con la información del Plan de Negocios 2025 de FVCA, la principal infraestructura con la que contaba la concesión del Ferrocarril del Centro a diciembre de 2024 es la siguiente:
 - 42 estaciones
 - 75 túneles
 - 7 zigzag
 - 59 puentes
 - 409 vagones
 - 15 coches de pasajeros
 - 7 Locomotoras Diesel Eléctrica, con 950 HP, 1310 HP, 1500 HP y 2400 HP a 3000 HP
 - 1 Locomotora a Vapor
16. Asimismo, la Concesión cuenta con 7 torres retransmisoras que garantizan la ocupación de la vía férrea en condiciones de máxima seguridad y comunicación en toda la vía, estableciéndose constante interconexión entre el comando de los trenes con las estaciones y vehículos auxiliares.

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



II.4 Área de influencia

17. El área de terreno donde se encuentra la infraestructura vial concesionada a FVCA comprende 2 tramos:
- **Tramo Callao – Huancayo:**
Del Km 1 (Callao) al Km 346 (Huancayo) más 12,6 km del ramal Huascacocha-Cut Off.
 - **Tramo La Oroya – Cerro de Pasco:**
Del Km 0 (La Oroya) al Km 131 (Cerro de Pasco)
18. La vía férrea del Ferrocarril del Centro tiene un recorrido que va desde el Callao (Patio Guadalupe), pasa por la ciudad de La Oroya y llega hasta las ciudades de Huancayo y Cerro de Pasco, articulando a los principales centros mineros que existen en Cerro de Pasco, Junín y Lima, tales como Atacocha, el Brocal, Toromocho, La Oroya y Cajamarquilla, entre otros.
19. La concesión del Ferrocarril del Centro constituye el principal medio de transporte de productos minerales de la región central del país hacia Lima, permitiendo así el acceso de dichos productos a los distintos mercados de comercialización en el exterior. Así, los principales puntos de embarque de productos mineros son la estación de Cerro de Pasco (con destino La Oroya y Patio Central - Callao) y La Oroya (con destino Patio Central - Callao).



Fuente: Memoria Institucional del Ositrán 2017

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

20. A través del Contrato de Concesión, se otorgó a FVCA la Concesión para el mantenimiento, rehabilitación y explotación de los bienes de la Concesión, y también para la construcción de obras de infraestructura vial ferroviaria, la prestación de servicios de transporte ferroviario y la prestación de servicios complementarios en el área matriz, con excepción del transporte de pasajeros y carga. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el servicio de transporte de pasajeros y carga puede ser prestado por cualquier Operador de Servicio de transporte ferroviario, incluyendo a empresas vinculadas al Concesionario.
21. De este modo, el Concesionario presta los servicios de uso de vía y de alquiler del material tractivo y rodante, así como también el alquiler de almacenes y terrenos.
22. El servicio de transporte de pasajeros y carga a través de la infraestructura del Ferrocarril del Centro es operado por la empresa Ferrocarril Central Andino S.A. (en adelante, FCCA), la cual está vinculada a FVCA. Cabe señalar que el transporte de pasajeros no se ofrece con una frecuencia regular, ya que se trata de un servicio turístico con salidas programadas, que cubre la ruta Lima – Huancayo – Lima. El principal servicio brindado por el operador es el transporte de carga. Es importante mencionar que, desde inicios de 2020 hasta finales de 2024, no se registró ningún servicio de transporte de pasajeros en la vía férrea concesionada. No obstante, en abril y julio de 2025 —fechas clave del calendario nacional por celebrarse Semana Santa y Fiestas Patrias, respectivamente— la empresa FCCA reactivará el servicio turístico del tren de pasajeros en la mencionada ruta, luego de haber estado suspendido debido a la pandemia de la COVID-19.
23. En efecto, el servicio de transporte de carga brindado por FCCA constituye el principal medio de transporte de los productos relacionados con la actividad minera de la región central del país. Así, los principales flujos de productos mineros son: desde la Estación de Cerro de Pasco (con destino a Patio Central - Callao, La Oroya y Cajamarquilla); y desde la Estación El Brocal (con destino a Patio Central - Callao).
24. De otro lado, desde la Estación Patio Central - Callao se transporta un importante volumen de insumos y materiales hacia La Oroya; en tanto que, los principales puntos de embarque en el caso de pasajeros son la estación de Desamparados en Lima y la estación de Huancayo en la ciudad del mismo nombre.

IV. DEMANDA DE SERVICIOS

25. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de carga de manera general y de manera desagregada por principales productos, así como las principales rutas y usuarios, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por FCVA al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁴.

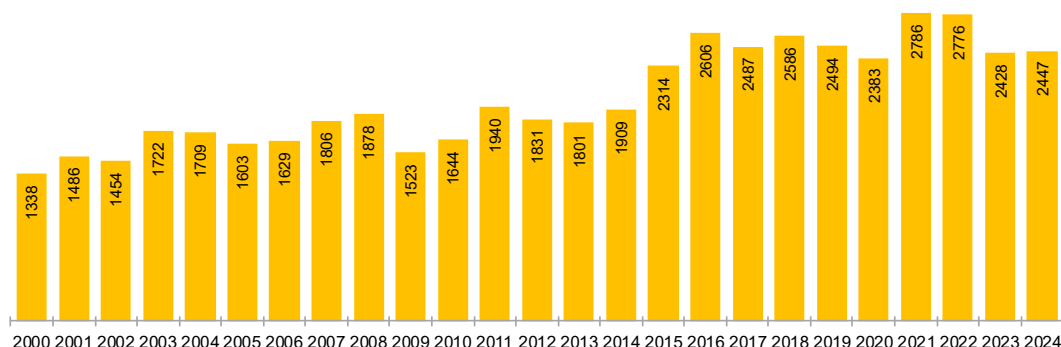
IV.1 Tráfico de carga

26. Dado que la región central del país constituye un importante núcleo minero a nivel nacional, el principal uso del Ferrocarril Central es el transporte de productos minerales entre Cerro de Pasco, La Oroya y Lima. En 2024, se registró un ligero aumento en la carga movilizada, con un crecimiento de 0,8 % respecto al nivel alcanzado en 2023, al pasar de 2428 a 2447 mil toneladas. No obstante, este volumen aún se mantiene 1,9 % por debajo del nivel prepandemia registrado en 2019 (2494 mil toneladas).

⁴ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion_estadistica@ositrان.gob.pe;



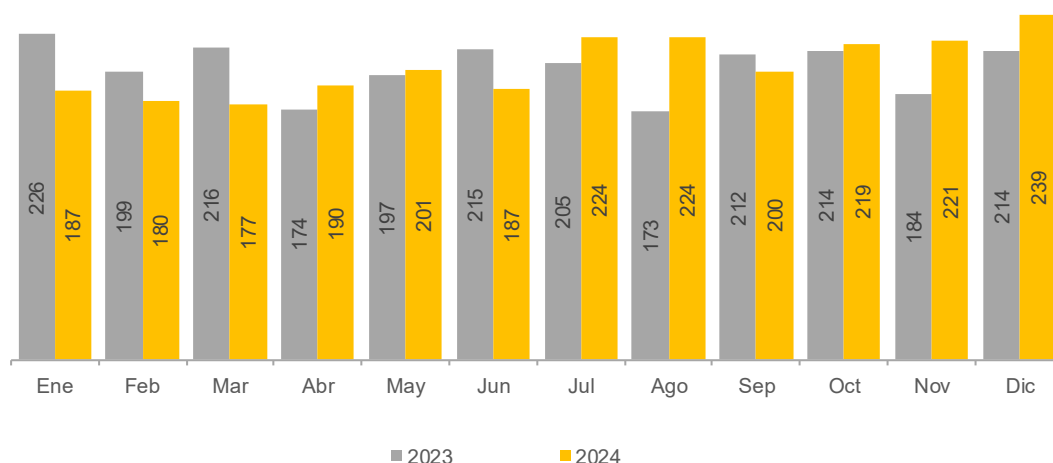
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico de carga, 2000-2024
(En miles de toneladas)



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

27. A continuación, se presenta el volumen de carga mensual, donde se observa que los meses de agosto y noviembre registraron incrementos significativos en comparación con los mismos meses del año anterior, con variaciones del 29,6 % y 19,9 %, respectivamente. En contraste, marzo de 2024 presentó la mayor caída interanual en el tráfico de carga, con una disminución del 17,9 % respecto a marzo de 2023.

Gráfico N° 3: Evolución del tráfico de carga mensual, 2023-2024
(En miles de toneladas)



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

siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



28. En el siguiente cuadro se presenta el detalle de los productos movilizados en el ámbito de la concesión en términos de volumen. Como se aprecia, el principal producto movilizado por las vías férreas concesionadas es el concentrado de cobre del yacimiento Toromocho, al concentrar el 48 % de la carga en el 2024 (1184 miles de toneladas), mostrando un incremento de 5 % respecto del volumen del 2023. Los productos movilizados que han experimentado una reducción en 2024 fueron el concentrado de zinc y concentrado de plomo al disminuir en 41 % y 8 %, respectivamente. En contraste, el ácido sulfúrico industrial se incrementó en 8 %.

Cuadro N° 3: Principales productos transportados, 2010-2024
(En miles de toneladas)

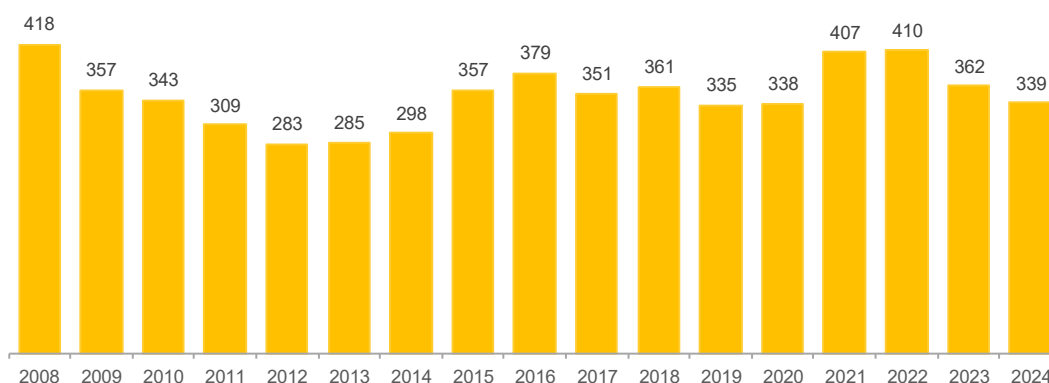
CARGA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Concentrado de cobre	75	127	80	92	433	921	1088	1185	1167	969	899	1301	1242	1128	1184
Acido sulfúrico industrial	333	473	459	593	525	490	550	504	503	540	423	516	487	511	553
Concentrado de zinc	626	585	546	473	475	392	472	357	361	392	334	386	464	274	162
Zinc en barras y planchas (metales)	150	249	272	272	256	260	279	251	304	299	219	271	255	255	277
Concentrado de plomo	110	73	79	83	55	39	28	30	28	43	57	40	75	65	60
Cemento en bolsas Tipo I	74	156	92	104	85	66	41	25	1	0	0	0	0	0	0
Cemento en Bolsas	73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carbón	59	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros	144	278	279	184	80	145	148	135	221	252	195	272	253	194	211
Total	1644	1940	1831	1801	1909	2314	2606	2488	2586	2494	2127	2786	2776	2428	2447

Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

29. Para evaluar de manera más precisa el uso de la vía férrea, puede utilizarse un indicador que relacione el volumen de carga transportada con la distancia recorrida, como es el caso de las toneladas-kilómetro. En este sentido, durante 2024 se movilizaron 339 millones de toneladas-kilómetro, lo que representa una disminución del 6,3 % respecto al nivel registrado en 2023 (362 millones de toneladas-kilómetro). Esta caída se produce a pesar de que, en términos de volumen, el tráfico de carga mostró un incremento del 0,8 % en 2024. (Ver Gráfico N° 2).

Gráfico N° 4: Evolución del tráfico de carga, 2008-2024
(En millones de toneladas-kilómetros)



Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

30. En cuanto a los productos transportados —principalmente minerales e insumos para la actividad minera—, en 2024 se observó un aumento en las toneladas-kilómetro movilizadas de ácido sulfúrico industrial (13 %) y concentrado de cobre (3 %). En contraste, se registraron reducciones en las toneladas-kilómetro transportadas de concentrado de zinc (52 %), plomo (7 %) y cal viva (6 %).



Cuadro N° 4: Principales productos transportados, 2010-2024
(En miles de toneladas-kilómetro)

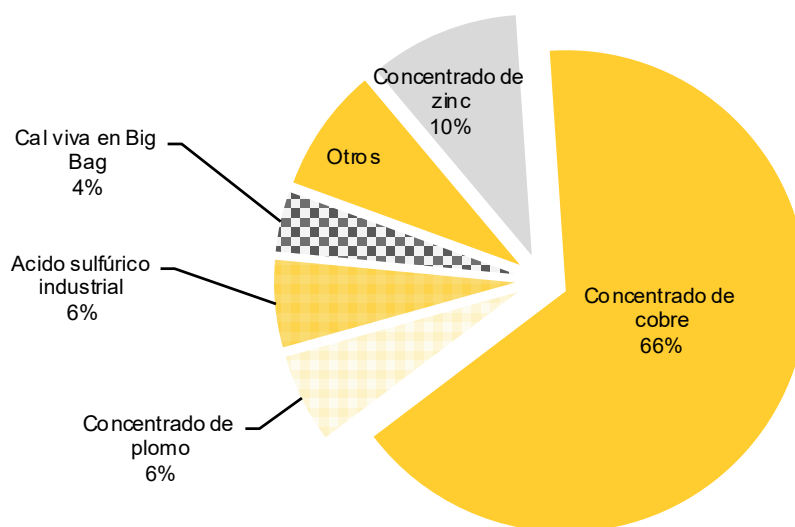
CARGA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Concentrado de cobre	25	43	26	31	90	178	203	217	216	176	166	242	224	216	223
Concentrado de zinc	194	166	153	132	124	99	102	68	71	76	66	90	99	70	34
Concentrado de plomo	37	23	25	25	17	13	10	10	9	12	18	13	14	22	20
Acido sulfúrico industrial	11	16	15	40	25	17	18	17	17	19	15	18	23	18	20
Cal viva en Big Bag	0	0	0	0	6	23	24	22	23	18	13	18	17	15	14
Cemento en bolsas Tipo I	17	37	21	25	21	15	9	6	1	0	0	0	0	0	0
Cemento en Bolsas	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carbón	16	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros	26	25	36	32	16	12	13	11	24	34	24	27	32	22	28
Total	343	309	283	285	298	357	379	351	361	335	302	407	410	362	339

Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

31. Al analizar la distribución porcentual de la carga del 2024, expresada en toneladas-kilómetro, se puede apreciar que el concentrado de cobre y el concentrado de zinc fueron los dos principales productos transportados en el ámbito de la Concesión, concentrando, en conjunto, el 76 % de la carga.

Gráfico N° 5: Productos transportados en toneladas-kilómetros, 2024
(En porcentaje)



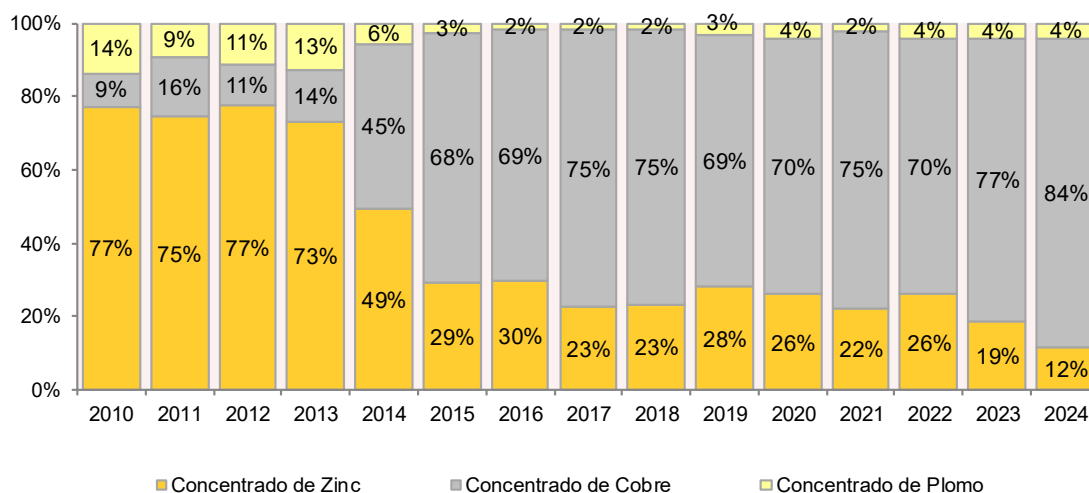
Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

32. Considerando únicamente a los concentrados de minerales, en términos de toneladas, en 2024, el concentrado de cobre ha sido el principal producto entre los productos minerales transportados, con una participación de 84 % en el volumen total de concentrados movilizados en dicho año. Como se observa, el concentrado de zinc ha dejado de ser el producto más movilizado de la Concesión cediendo dicho lugar al concentrado de cobre desde el año 2015, debido al inicio de la fase de producción del proyecto minero Toromocho operado por Chinalco Perú S.A. en Junín desde 2014. Según el director general de Promoción y Sostenibilidad Minera del Ministerio de Energía y Minas (Minem), la ampliación de Toromocho debió entrar en operación en junio de 2024. De otro lado, la participación del concentrado de plomo se mantiene en niveles reducidos en el volumen total de concentrados de minerales desde el 2015, con valores que fluctúan entre el 2 % y 4 %, siendo este último valor el alcanzado en 2024.



Gráfico N° 6: Concentrado de minerales transportados por la concesión, 2010-2024



Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV.2 Principales rutas y usuarios

33. El análisis del volumen de carga transportada según las rutas de la Concesión muestra que en el 2024 hubo una alta concentración en la ruta Tunshuruco (Junín) – Patio Central (Callao), por la que se movilizó el 43,0 % del total de carga, la misma que corresponde en su totalidad al traslado de concentrado de cobre extraído desde el Yacimiento de Toromocho. Por su parte, la segunda ruta en importancia ha sido la de Cajamarquilla (Lima) – Guadalupe (Callao) con el 22,1 % de la carga, por la cual se transportó principalmente ácido sulfúrico industrial de Nexa Resources Cajamarquilla S.A.
34. Las dos principales rutas concentraron el 65 % del total de carga movilizada en 2024, la parte restante se distribuyó entre diversas rutas a lo largo de la Concesión, tal como se aprecia a continuación:



Cuadro N° 5: Principales rutas de transporte de carga, 2024

Ruta	Toneladas	Participación
Tunshuruco-Patio central	1 051 522	43,0%
Cajamarquilla-Guadalupe	541 945	22,1%
Cajamarquilla-Patio central	276 488	11,3%
Cajamarquilla-Tunshuruco	83 805	3,4%
Unish-Patio central	72 562	3,0%
Patio central-Tunshuruco	64 646	2,6%
Unish-Cajamarquilla	49 740	2,0%
Unish-La Oroya	45 008	1,8%
Patio central-Cajamarquilla	36 191	1,5%
Desv. pk.115-Patio central	34 115	1,4%
Tunshuruco-Tunshuruco	25 806	1,1%
Tunshuruco-Galera	13 266	0,5%
Cajamarquilla-Cajamarquilla	12 238	0,5%
Tunshuruco-Desvío Balta	8 705	0,4%
Carahuacra-Cajamarquilla	8 049	0,3%
Carahuacra-Patio central	6 420	0,3%
La Oroya-Cajamarquilla	6 065	0,2%
Otros	110 808	4,5%
Total General	2 447 377	100%

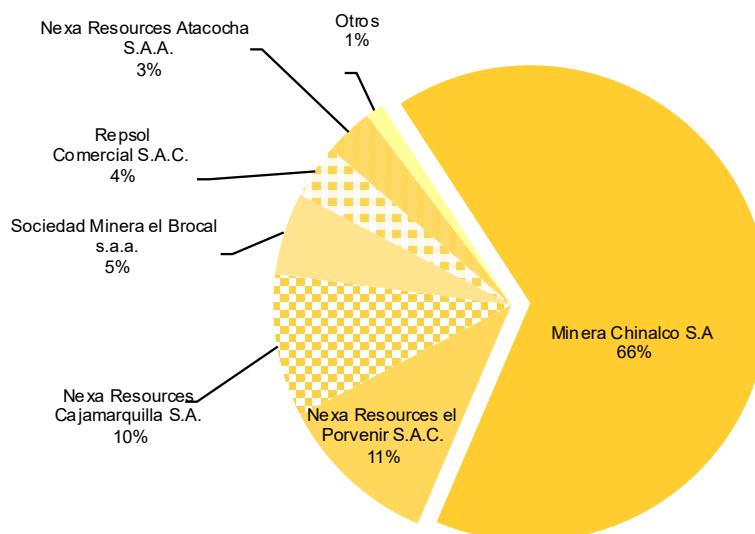
Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

35. Los principales usuarios del servicio de transporte de carga por las vías de la concesión son, en su mayoría, compañías mineras con operaciones en la sierra central del país. En 2024, Minera Chinalco Perú S.A. concentró la mayor participación en términos de toneladas-kilómetro, con un 66 % del total transportado. También destacaron como usuarios relevantes Nexa Resources El Porvenir, ubicada en Pasco, con una participación del 11 %, y Nexa Resources Cajamarquilla, situada al este de la ciudad de Lima, con un 10 %. En contraste, Volcán Compañía Minera, ubicada en Junín, redujo significativamente su participación, al pasar del 7 % en 2023 a solo 0,97 % en 2024.



Gráfico N° 7: Principales usuarios de transporte, 2024
(En toneladas-kilómetro)



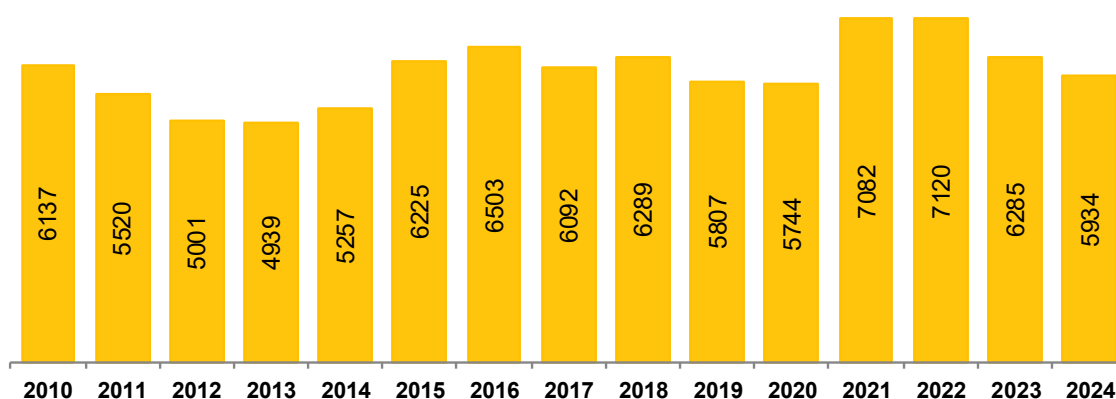
Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV.3 Kilómetros vagón recorridos

36. Considerando que las tarifas por uso de la vía están fijadas en función de los kilómetros vagón recorridos, este indicador proporciona una aproximación sobre el nivel de los ingresos registrados por el Concesionario por el concepto de uso de la vía, rubro que representa su principal ingreso operativo.
37. En 2024, este indicador mostró una reducción del 5,6 % en comparación con el nivel registrado en 2023, lo que implicó una disminución en los ingresos del concesionario por el uso de la vía férrea. Esta situación llevó a que el número de kilómetros-vagón alcanzado en 2024 se ubique entre los más bajos de los últimos años.

Gráfico N° 8: Kilómetros – vagones recorridos, 2010-2024
(En miles)



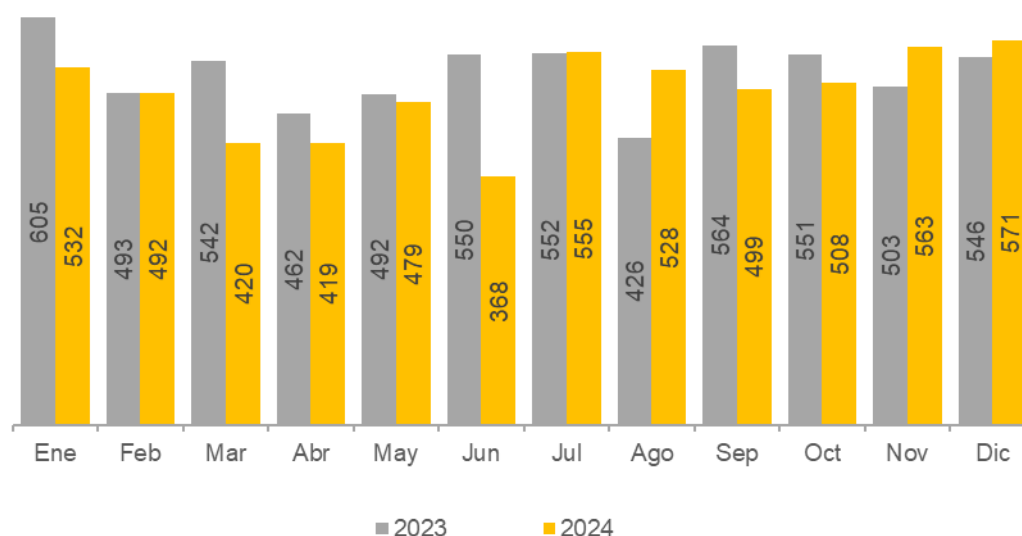
Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



38. El siguiente gráfico muestra los kilómetros-vagón recorridos mensualmente durante 2023 y 2024. Se observa que, en los meses de enero, marzo y junio de 2024 se registraron caídas significativas en comparación con los mismos meses de 2023, con disminuciones de 12,1 %, 22,6 % y 33,0 %, respectivamente.

Gráfico N° 9: Kilómetros – vagones recorridos mensual, 2023-2024
(En miles)



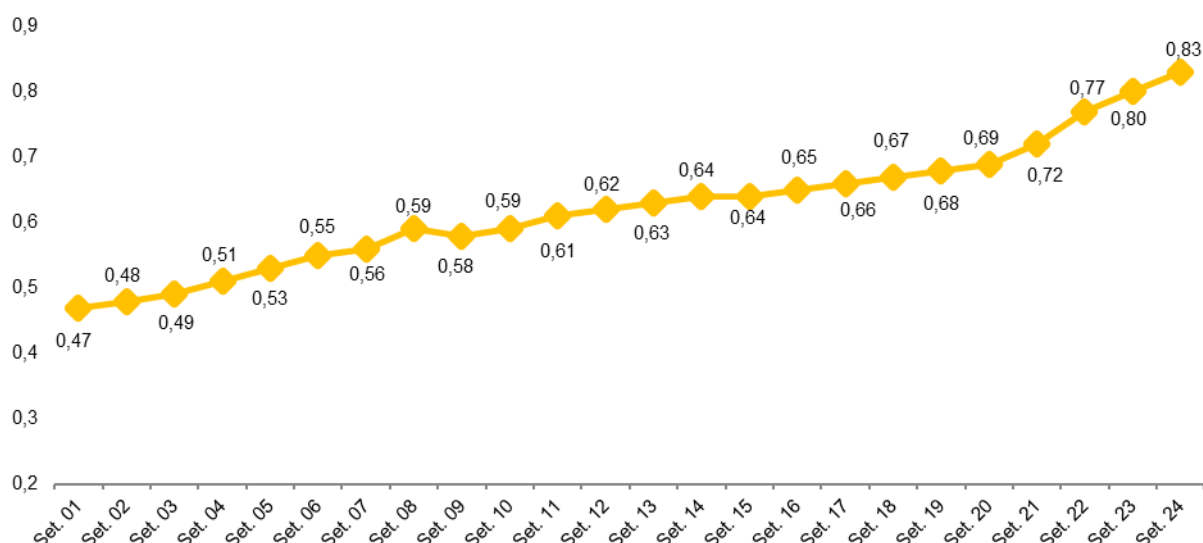
Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

V. RÉGIMEN TARIFARIO

39. Como se ha señalado anteriormente, el numeral 7.1 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá cobrar por cada unidad de vagón, autovagón y/o coche que circule por la Línea Férrea, cargada o descargada, la “tarifa por uso de vía”. Esta tarifa se estableció en el Anexo 7 del Contrato de Concesión como una tarifa máxima de USD 0,45 por cada kilómetro - vagón recorrido (sin IGV), sujeta a un mecanismo automático de ajuste anual relacionado al índice de precios al consumidor del Estado de Nueva York de los Estados Unidos de América. Cabe señalar que es labor del Ositrán verificar que el ajuste se realice de forma adecuada.
40. En ese sentido, en setiembre de 2024 se efectuó el reajuste tarifario a partir del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York (NY CPI), obteniéndose como resultado una tarifa de USD 0,83 por kilómetro vagón recorrido, cifra 3,7 % superior a la tarifa que estuvo vigente durante los 12 meses previos. La nueva tarifa estará vigente hasta setiembre 2025, oportunidad en la que corresponderá aplicar nuevamente el mecanismo de reajuste tarifario.



Gráfico N° 10: Tarifa por uso de vía, 2001-2024
(USD por kilómetro-vagón sin IGV)



Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

41. Conforme se encuentra establecido en el Contrato de Concesión, la empresa concesionaria se encuentra obligada a cobrar a la empresa operadora la tarifa máxima de acceso a la vía, en tanto exista un único operador, situación que se ha mantenido desde el inicio de la concesión. Tan pronto se produzca la pluralidad de operadores en dicho ferrocarril, el Concesionario podrá cobrar la tarifa máxima o sumas inferiores a ella, cumpliendo con las obligaciones establecidas en el numeral 7.6 del Contrato de Concesión.
42. Cabe indicar que en setiembre de 2021 caducó la vigencia de la tercera adenda del Contrato suscrito entre el Concesionario y su empresa relacionada Ferrocarril Central Andino S.A. en su calidad de operador de la vía. Ello motivó la firma de una cuarta adenda, en virtud de la cual, la vigencia del contrato de acceso se ha extendido por seis años adicionales, es decir hasta el 17 septiembre de 2027.

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

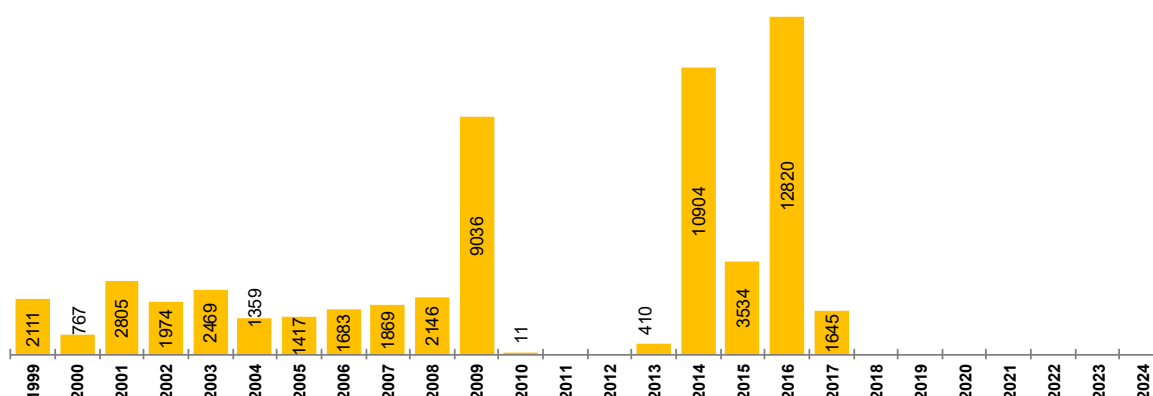
VI.1 Inversiones

43. Si bien el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro no establece inversiones de carácter obligatorio en la infraestructura ferroviaria, las cláusulas 7.7 y 12.2, así como el Anexo 6, establecen la obligación de cumplir y alcanzar Normas de Seguridad Ferroviaria y Estándares Técnicos establecidos en el *United States Code Federal Regulations*. De acuerdo con el Anexo 6, el Concesionario debe mantener la vía férrea en los siguientes estándares: *United States Federal Railroad Administration (FRA) Class 2* y la *49CFR213 Track Safety Standards Part*.
44. Con la finalidad de fomentar la inversión necesaria para el logro de los estándares de calidad establecidos, el Contrato proporciona un mecanismo de incentivos a las inversiones. Este mecanismo permite dejar de pagar la Retribución Principal y Especial a cambio de realizar inversiones para el mantenimiento, la rehabilitación y la explotación de las líneas férreas existentes, así como la construcción de nuevas obras de infraestructura ferroviaria, necesarias para la adecuada prestación del servicio de transporte ferroviario y servicios complementarios.



45. En este sentido, la Cláusula Décima del Contrato de Concesión establece el mecanismo que permite canjear las inversiones reconocidas en la vía férrea por el íntegro de los montos correspondientes a la Retribución Principal y Especial durante los primeros cinco años de vigencia de la concesión, y por un máximo del 50 % de la Retribución Principal y Especial durante los siguientes cinco años. El saldo a favor del Concesionario por las inversiones realizadas en los 10 primeros años podrá ser descontado entre los años 20° y 29° de la Concesión a razón de 1/10 anual hasta agotar el saldo total.
46. Como se aprecia en el siguiente gráfico, durante el periodo de vigencia de la concesión ferroviaria, como parte del mecanismo de incentivo a las inversiones, el Ositrán efectuó el reconocimiento de las inversiones efectuadas por el Concesionario durante los primeros 10 años. El año 2009 (correspondiente al décimo año de las concesiones) se produjo el mayor flujo de inversiones en el periodo de los primeros 10 años, lo cual coincidió con que dicho año constituía el último considerado para el canje de inversiones por el pago de la retribución, siendo que el remanente de inversiones sería reconocido como saldo a favor a ser descontado de las retribuciones correspondientes a años posteriores al décimo año de concesión (entre los años 20° y 29° de la Concesión). En términos monetarios, desde el inicio de la Concesión hasta diciembre del año 2010, el Ositrán reconoció inversiones en la Concesión del Ferrocarril del Centro por un monto total de USD 27,65 millones.

**Gráfico N° 11: Inversiones reconocidas por el Ositrán
(En millones de USD)**



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

47. Asimismo, conforme a las nuevas obligaciones de inversión asumidas por FVCA en virtud de la Adenda N° 7, en 2013 se reiniciaron las inversiones orientadas a alcanzar los estándares de calidad de la *United States Federal Railroad Administration (FRA) Class III* en el tramo Callao – La Oroya. Dicho proyecto de modernización de la Vía férrea culminó en noviembre de 2016 y el proceso de reconocimiento de inversiones culminó en 2017, cuyo monto total pudo ser canjeado con la exoneración del pago de la retribución principal y especial. Así, con las inversiones relacionadas a dicha Adenda se tiene inversiones totales que ascienden a USD 56 961 517 (incluye IGV). Para el 2024, no se tienen registrada ninguna inversión adicional por parte de FVCA que hayan sido reconocidas por el Ositrán⁵.

⁵ No obstante, para fines operativos, la empresa declaró haber realizado inversiones por un monto de USD 1,6 millones durante el año 2024.



VI.2 Retribución

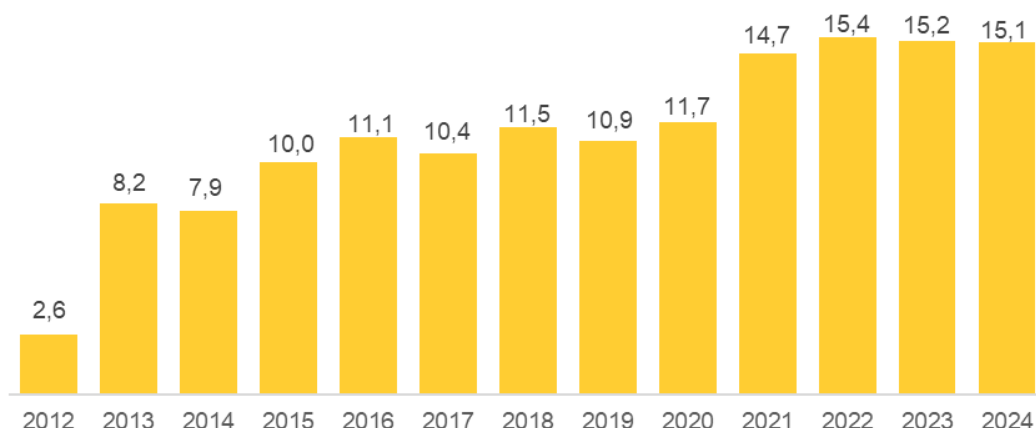
48. Conforme al contrato de Concesión corresponde a la empresa concesionaria efectuar al Estado Peruano el pago por Retribución Principal y por Retribución Especial, conforme al siguiente detalle:
- **Retribución Principal:** corresponde al 24,75 % de los ingresos brutos anuales que obtiene el Concesionario, sin considerar aquellos ingresos provenientes de la explotación del material tractivo y rodante. Este porcentaje fue el ofrecido por el Concesionario en su propuesta técnica y constituyó el factor de competencia durante el proceso de licitación.
 - **Retribución Especial:** Se calcula como el 50 % de los ingresos por explotación de material tractivo y rodante. Desde octubre de 2009, el Concesionario paga de forma mensual la retribución especial, luego de haberse cumplido 10 años de concesión, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.
49. Sin embargo, el Contrato de Concesión establece un mecanismo de incentivos a la inversión, en virtud del cual es posible liberar al concesionario del pago de las retribuciones, a cambio de destinar esos montos exclusivamente a la rehabilitación, mantenimiento o modernización de la línea férrea.
50. Así, conforme a la cláusula 10 del Contrato de Concesión, durante los primeros cinco años de las concesiones, el Concesionario quedó liberado del pago de las retribuciones al acreditar la inversión realizada en obras de rehabilitación y mantenimiento de la vía férrea por sumas iguales o superiores a las retribuciones calculadas para dichos años.
51. De igual manera, entre el sexto y décimo año de la Concesión, la entidad prestadora acreditó haber efectuado inversiones en obras de rehabilitación y mantenimiento de la vía férrea por sumas iguales o superiores a las retribuciones calculadas para dicho periodo, por lo que, en virtud de dichos montos de inversión, el Concesionario pudo dejar de pagar hasta el 50 % de la retribución calculada para este periodo.
52. Conforme lo establecía el contrato de Concesión, al cumplirse el décimo año de la concesión (septiembre 2009) y del período para acceder al canje de retribuciones por inversiones, el saldo remanente a favor del Concesionario de esas inversiones que no fueron utilizadas para pagar retribuciones podrá ser utilizado a razón de 1/10 por año para descontarlo de las retribuciones que le corresponda pagar al Concesionario, entre el año 20° y 29° de la Concesión, hasta agotar dicho saldo.
53. Sin embargo, dicha cláusula del Contrato de Concesión fue modificada mediante la Adenda N° 7 suscrita en octubre de 2009, en virtud de la cual se estableció un nuevo periodo de exoneración de hasta el 100 % de la retribución principal y especial entre el décimo cuarto y décimo noveno año de la concesión a cambio de la ejecución de las inversiones necesarias para alcanzar el estándar de servicio FRA III en el tramo Callao - La Oroya. Adicionalmente, el Concesionario fue exonerado de realizar el pago del 100 % de la retribución principal y especial⁶ para los años 2010, 2011 y 2012. Cabe indicar que efectivamente entre el año 14° y 19°, el Concesionario fue exonerado del pagar el 100 % de la retribución principal y especial por las inversiones realizadas.
54. Al momento de haberse firmado la Adenda N° 7 quedaba un remanente a favor del Concesionario por las inversiones realizadas entre setiembre de 1999 hasta setiembre de 2009. Según lo establecido por dicha Adenda, este remanente podría ser canjeado total o parcialmente entre el año 20° y 29°, a razón de una décima parte de dicho remanente por cada uno de estos años. Sobre el particular, el monto a ser descontado para el pago de la retribución principal y especial anualmente asciende a S/ 3 037 922.

⁶ Bajo la condición de trasladar el taller de Guadalupe en el Callao, devolviendo dicha área al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. A la fecha dicho taller ya fue trasladado en su totalidad.



55. Para el 31 de diciembre de 2024, el Concesionario mantiene un saldo a favor por un remanente de inversiones de aproximadamente S/ 11,7 millones, nivel 19,9 % menos al del año anterior (S/ 14,6 millones). En ese contexto, durante los años 2023 y 2024 se determinó el monto de retribución principal y especial en S/ 15,2 millones y S/ 15,1 millones, respectivamente, de los cuales el Concesionario efectivamente pagó S/ 12,3 millones y S/ 12,1 millones, respectivamente.

Gráfico N° 12: Retribución Principal y Especial
(En millones de soles)

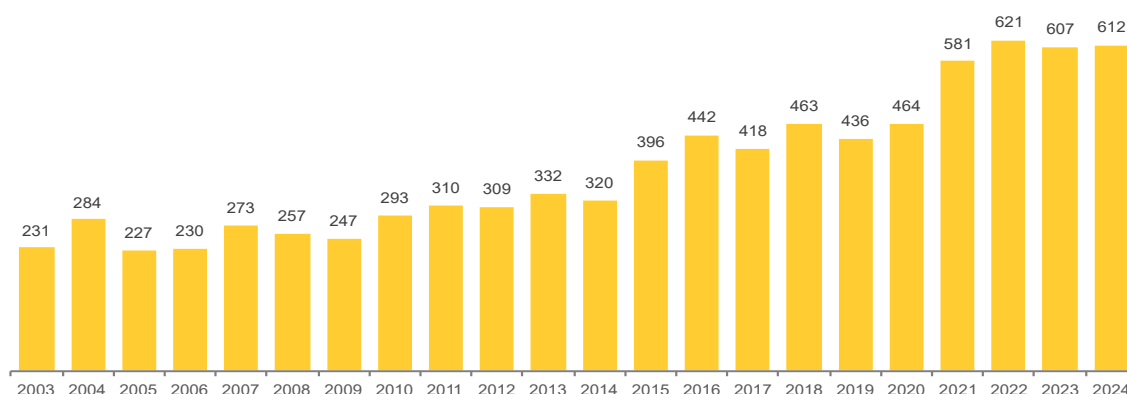


Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VI.3 Aporte por Regulación

56. De acuerdo con el artículo N° 10 del Reglamento del Aporte por Regulación del Ositrán, el Concesionario debe pagar una tasa de regulación a favor del ente regulador equivalente al 1 % del total de facturación anual, excluyendo el IGV.
57. En 2024, en línea con el incremento de los ingresos percibidos (ver acápite VIII.1), el Concesionario realizó un aporte por regulación de S/ 612 mil, lo que representa un ligero aumento del 0,8 % respecto al pago efectuado en 2023 (S/ 607 mil), en concordancia con los mayores ingresos generados por la concesión durante ese año.

Gráfico N° 13: Aporte por Regulación, 2003-2024
(En miles de Soles)



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



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1 Niveles de servicio

58. Conforme a lo establecido en la cláusula 7.7, y en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, así como por la Adenda N° 7 que incluyó la cláusula 7.7.A y el Anexo 6.A al mencionado Contrato, el Concesionario está obligado a alcanzar los requisitos y estándares de la *United States Code of Federal Regulations*, de acuerdo con los siguientes términos:

Para la línea férrea:

- United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II⁷ y III⁸
- 49CFR213 Track Safety Standards

Para el material rodante tractivo y el material rodante:

- United States Federal Railroad Administration (FRA)
- 49CFR229 Locomotive Safety Standards
- 49CFR216 Passenger Equipment Safety Standards
- 49CFR215 Freight Car Safety Standards
- 49CFR221 Rear End Marking Devices for Passenger, Commuter and Freight Cars

59. En ese sentido, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán ha verificado que durante 2024 el Concesionario cumplió con las normas de seguridad ferroviaria y los estándares técnicos establecidos por la *United States Code of Federal Regulations*, mencionados anteriormente.

VII.2 Disponibilidad de locomotoras

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

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

Donde:

DL = Disponibilidad de locomotoras
HT = Horas totales a plena capacidad de uso
HR = Horas en reparación y/o mantenimiento

61. Este indicador de productividad operativa permite conocer la proporción de locomotoras que estuvieron disponibles para atender la demanda de los diferentes servicios que prestan las empresas de ferrocarriles. Al respecto, cabe señalar que un índice cercano a 100 % indicaría un uso pleno de la capacidad operativa, no obstante, según lo señalado en estudios del Banco Mundial⁹ un índice de disponibilidad de locomotoras del 80 % podría considerarse un nivel mínimo recomendable.

⁷ Para el tramo La Oroya - Cerro de Pasco y el tramo La Oroya - Huancayo

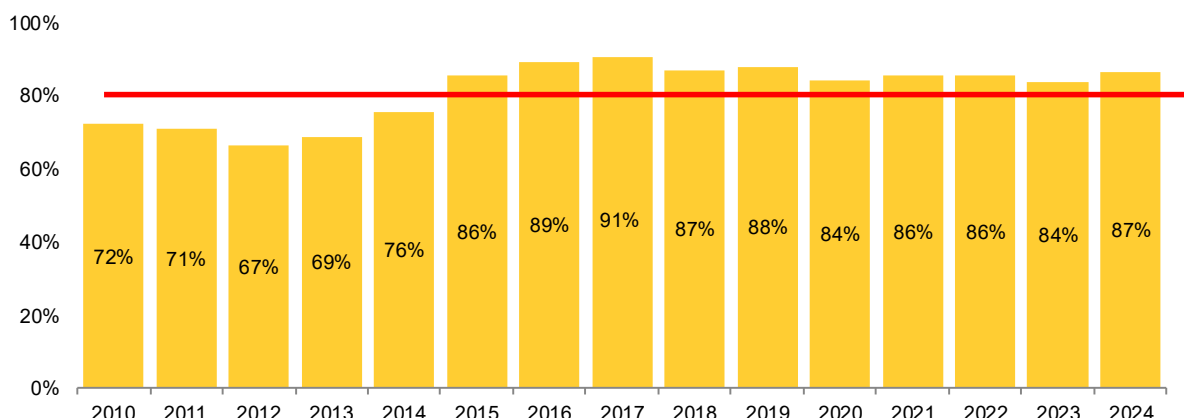
⁸ Para el tramo Callao - La Oroya

⁹ GANON, C., y Z. SHALIZI. The Use of Sectoral and Project Performance Indicators in Bank-Financed Transport Organizations". TWU Papers N° 21. Washington, D.C.: World Bank. En: ESTACHE, A. y G. de RUS. Privatización y regulación de infraestructuras de transporte. Una guía para reguladores. P. 229.



62. Tal como se observa en el gráfico a continuación, durante el periodo 2010-2014, la disponibilidad se mantuvo por debajo del nivel mínimo recomendado por el Banco Mundial. Esta situación se revirtió a partir de 2015, y en 2024 el indicador alcanzó un nivel de 87 %, igualando el valor registrado en 2018 y superando en 3 puntos porcentuales el nivel alcanzado en 2023

Gráfico N° 14: Evolución del índice de disponibilidad de locomotoras, 2010-2024

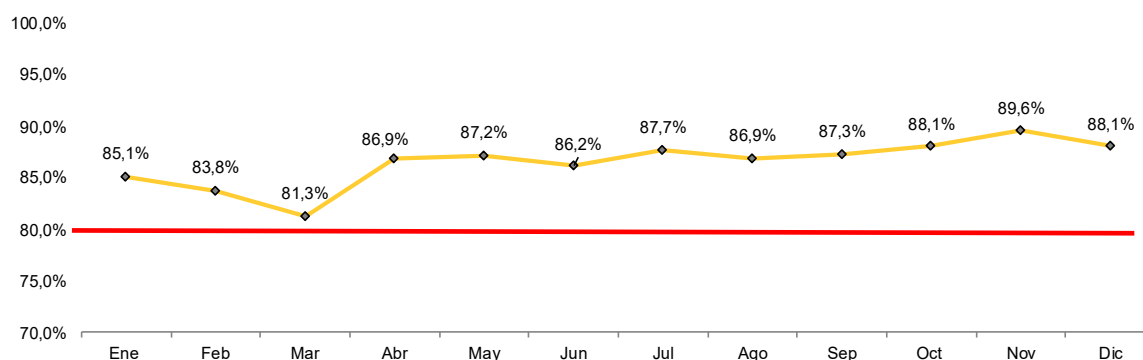


Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

63. Como se observa en el siguiente gráfico, analizando la evolución mensual del indicador de disponibilidad de locomotoras a lo largo del año 2024, se observa que el mismo alcanzó porcentajes por encima del nivel mínimo recomendado, registrando niveles que fluctuaron entre 81,3 % y 89,6 % en dicho año.

Gráfico N° 15: Evolución mensual de disponibilidad de locomotoras, 2024



Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

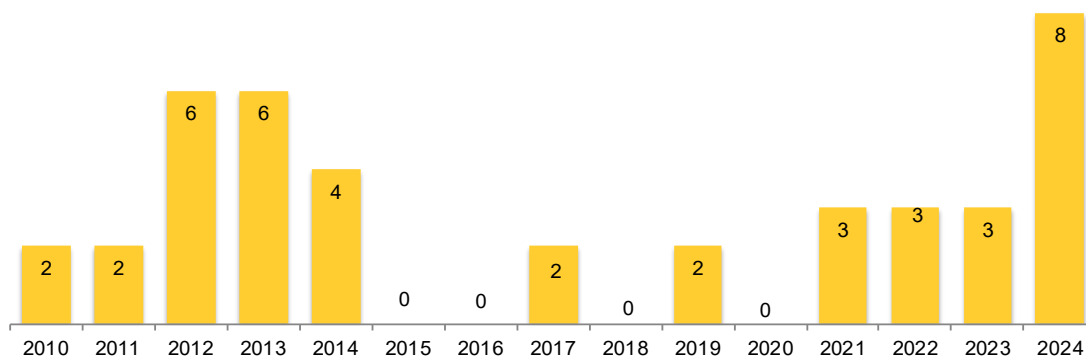
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VII.3 Número de descarrilamientos

64. El número de descarrilamientos puede proporcionar información parcial sobre el estado de la vía, ya que estos accidentes pueden deberse a las condiciones operativas de la infraestructura, a eventos climáticos o a maniobras del operador de la locomotora. En el caso del Ferrocarril del Centro, los incidentes por descarrilamiento se incrementaron significativamente en un 166,7 %, al pasar de 3 a 8 eventos.



Gráfico N° 16: Incidencia Anual de descarrilamientos 2010-2024



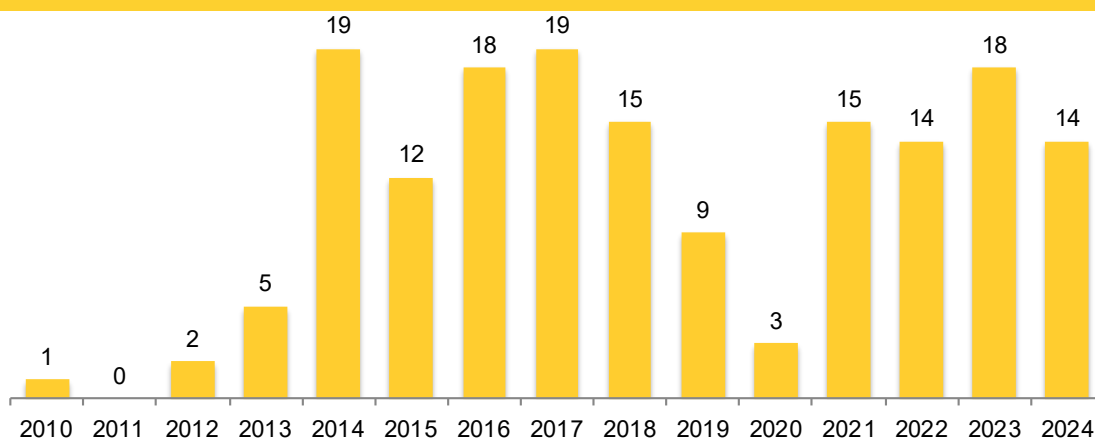
Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VII.4 Número de accidentes

65. En cuanto a la cantidad de accidentes ocurridos en la vía, se observa una evolución fluctuante del indicador entre 2010 y 2024, alcanzando su punto máximo en 2014 y 2017, con 19 accidentes registrados en cada uno de esos años. En 2024 se reportaron 14 accidentes, una cifra inferior a la de 2023, cuando se registraron 18. Todos los accidentes ocurridos en 2024 fueron causados por la intrusión de peatones en la vía férrea, lo que resultó en un total de 48 personas heridas.

Gráfico N° 17: Incidencia anual de accidentes, 2010-2024



Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

VIII.1 Estado de Resultados Integrales

66. El estado de resultados presenta un resumen de las operaciones de la concesión, incluyendo los ingresos, costos y gastos incurridos durante los años 2023 y 2024, con el fin de determinar el resultado del período. En el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados correspondiente a los ejercicios 2023 y 2024, según lo reportado en los Estados Financieros Auditados del Concesionario al cierre del año 2024.
67. El estado de resultados muestra que, en el ejercicio 2024, los ingresos por la explotación de los bienes de la concesión ascendieron a S/ 61,1 millones, lo que representa un incremento de S/ 830 666 (+1,4 %) respecto al ejercicio 2023. Por su parte, los costos de explotación totalizaron S/ 26,8 millones, es decir, S/ 3,0 millones menos (-10,0 %) que en 2023. En este contexto, la utilidad bruta alcanzó los S/ 34,4 millones, reflejando un aumento de S/ 3,8 millones (+12,5 %) en comparación con el año anterior. Cabe señalar que la utilidad bruta representó el 56,2 % de los ingresos de contratos con clientes en 2024, porcentaje superior al registrado en 2023 (50,7 %).
68. En el ejercicio 2024, los gastos de administración ascendieron a S/ 5,2 millones, lo que representó el 8,5 % de los ingresos por explotación de los bienes de la concesión. En comparación, en 2023 estos gastos fueron de S/ 4,1 millones. Por otro lado, el rubro "Otros gastos" totalizó S/ 15,7 millones en 2024, equivalente al 25,7 % de los ingresos de explotación. A pesar del incremento en los gastos de administración en S/ 1,1 millones (+26,6 %) y de una ligera disminución en "Otros gastos" por S/ 68 509 (-0,4 %), la utilidad operativa mostró un crecimiento de S/ 2,8 millones (+20,3 %) respecto al ejercicio 2023.
69. Por otro lado, si bien el Concesionario registró una pérdida neta por diferencia de cambio de S/ 202 160, este resultado contrasta con la ganancia de S/ 1,1 millones obtenida por el mismo concepto en 2023. No obstante, su impacto en la utilidad neta del 2024 fue limitado. En efecto, en 2024, la utilidad neta alcanzó los S/ 10,2 millones, lo que representa un incremento de S/ 1,7 millones (+20,2 %), respecto de la utilidad neta de S/ 8,5 millones obtenida en el 2023.



Cuadro N° 6: Estado de resultados integrales, 2023 – 2024
(En miles de soles)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024 / 2023
Ingresos de explotación de bienes de la concesión	61 144	60 314	100,0%	100,0%	1,4%
Costo de explotación de bienes de la concesión	(26 781)	(29 759)	-43,8%	-49,3%	-10,0%
Utilidad bruta	34 363	30 555	56,2%	50,7%	12,5%
Gastos de administración	(5 209)	(4 116)	-8,5%	-6,8%	26,6%
Otros ingresos	3 115	3 103	5,1%	5,1%	0,4%
Otros gastos	(15 731)	(15 799)	-25,7%	-26,2%	-0,4%
Utilidad operativa	16 538	13 743	27,0%	22,8%	20,3%
Ingresos financieros	81	74	0,1%	0,1%	10,2%
Gastos financieros	(1 903)	(2 669)	-3,1%	-4,4%	-28,7%
Diferencia de cambio, neta	(202)	1 019	0%	2%	-119,8%
Utilidad antes de impuesto a la renta	14 514	12 167	23,7%	20,2%	19,3%
Impuesto a la renta	(4 282)	(3 654)	-7%	-6%	17,2%
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	10 233	8 513	17%	14%	20,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Ferrovías Central Andina
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

70. Respecto a los ingresos por la explotación de bienes en concesión, en el ejercicio 2024 los ingresos por el servicio de uso de la vía férrea ascendieron a S/ 33,8 millones, lo que representó una reducción de S/ 96 438 (-0,3 %) en comparación con el ejercicio 2023. Este concepto constituyó el 55,2 % del total de ingresos por explotación de bienes en concesión. El segundo rubro en importancia corresponde a los servicios de alquiler de almacenes y terrenos, que en 2024 alcanzaron los S/ 26,6 millones, representando el 43,5 % del total y registrando un incremento de S/ 809 229 (+3,1 %) respecto al año anterior. Finalmente, los ingresos por servicios de comunicaciones, alquiler de material tractivo y rodante, junto con otros menores, representaron en conjunto el 1,3 % de los ingresos por explotación de bienes en concesión durante 2024. El siguiente cuadro presenta el detalle de dicha distribución..

Cuadro N° 7: Ingresos de contratos con clientes, 2023 – 2024
(En miles de soles)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024 / 2023
Servicio de uso de vías	33 763	33 860	55,2%	56,1%	-0,3%
Servicios de alquiler de almacenes y terrenos	26 599	25 790	43,5%	42,8%	3,1%
Servicios de comunicaciones	270	270	0,4%	0,4%	0,1%
Alquiler de material tractivo y rodante	124	146	0,2%	0,2%	-15,5%
Otros menores	388	248	0,6%	0,4%	56,6%
TOTAL	61 144	60 314	100,0%	100,0%	1,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Ferrovías Central Andina
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

71. Respecto al costo de explotación de bienes en concesión, en el ejercicio 2024, el costo de servicios ascendió a S/ 26,1 millones, representando el 97,5 % del costo de explotación de bienes en concesión, lo que representa una caída de S/ 3,0 millones (-10,2 %) respecto al ejercicio 2023.
72. En el ejercicio 2024, dentro de los costos de servicios, la amortización ascendió a S/ 11,9 millones, representando el 44,4 % de los costos de explotación de bienes en concesión y registrando una reducción del 16,7 % en comparación con 2023. Por su parte, los costos por servicios prestados por terceros alcanzaron los S/ 6,9 millones, concentrando el 25,7 % del total, a pesar de haber disminuido en 7,2 % respecto al ejercicio anterior. Finalmente, los costos por consumo totalizaron S/ 681 615, lo que implicó una reducción del 2,6 % y una participación del 2,5 % en los costos de explotación de bienes en concesión durante 2024.



Cuadro N° 8: Costo de explotación de bienes en concesión, 2023 – 2024
(En miles de soles)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024 / 2023
Consumo					
Combustibles y lubricantes	367	418	1,4%	1,4%	-12,1%
Material de mantenimiento mecánico	89	106	0,3%	0,4%	-15,6%
Materiales para operación, seguridad y otros	114	103	0,4%	0,3%	10,2%
Repuestos y accesorios para autocaravanas, camiones y otros	57	57	0,2%	0,2%	-0,6%
Materiales de servicio de ingeniería	29	-	0,1%	0,0%	-
Repuestos de autocaravanes, coches y vagones	13	10	0,0%	0,0%	38,1%
Material de mantenimiento de edificios e instalaciones	7	4	0,0%	0,0%	61,3%
Material de mantenimiento de vías	4	1	0,0%	0,0%	326,7%
Repuestos y accesorios para locomotoras	1	0	0,0%	0,0%	184,4%
SUB TOTAL	682	700	2,5%	2,4%	-2,6%
Costo de servicios					
Amortización	11 883	14 257	44,4%	47,9%	-16,7%
Servicios prestados por terceros	6 884	7 419	25,7%	24,9%	-7,2%
Gastos diversos de gestión	3 246	3 325	12,1%	11,2%	-2,4%
Costos de mano de obra	2 534	2 320	9,5%	7,8%	9,2%
Depreciación	1 553	1 739	5,8%	5,8%	-10,7%
Servicio de carga por tren de parte relacionada	-	-	0,0%	0,0%	-
SUB TOTAL	26 100	29 060	97,5%	97,6%	-10,2%
TOTAL	26 781	29 759	100,0%	100,0%	-10,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Ferrovías Central Andina
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

73. En el ejercicio 2024, dentro de los gastos de administración, la partida correspondiente a gastos de personal ascendió a S/ 2,9 millones, lo que representó el 55,0 % del total y un incremento de S/ 670 961 (+29,5 %) en comparación con el ejercicio 2023. Por su parte, los servicios prestados por terceros totalizaron S/ 2,4 millones, representando el 43,2 % de los gastos administrativos y registrando un aumento del 49,0 % respecto al año anterior. En contraste, las cargas diversas de gestión mostraron una disminución del 3,0 % frente a lo reportado en 2023. Finalmente, en 2024 se incurrió en gastos por provisión para cobranza dudosa por un monto de S/ 136 429, superior al registrado en 2023, que fue de S/ 62 248.

Cuadro N° 9: Gastos de administración 2023 – 2024
(En miles de soles)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024 / 2023
Gastos de personal	2 943	2 272	52,0%	55,2%	29,5%
Servicios prestados por terceros	2 443	1 640	43,2%	39,9%	49,0%
Cargas diversas de gestión	137	141	2,4%	3,4%	-3,0%
Estimación de cobranza dudosa	136	62	2,4%	1,5%	119,2%
SUB TOTAL	5 659	4 116	100,0%	100,0%	37,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Ferrovías Central Andina
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



VIII.2 Estado de Situación Financiera

74. El Estado de Situación Financiera refleja el estado económico y financiero de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se detalla el estado de situación financiera para los años 2023 y 2024.

Cuadro N° 10: Estado de Situación Financiera, 2023 – 2024
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2024	2023		2024	2023
ACTIVO CORRIENTE	34 241	28 296	PASIVO CORRIENTE	26 521	34 289
Efectivo y equivalentes de efectivo	16 638	15 019	Obligaciones financieras	4 365	4 299
Cuentas por cobrar comerciales, neto	12 098	7 329	Cuentas por pagar comerciales	3 919	4 089
Otras cuentas por cobrar	2 625	2 734	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0	8 009
Existencias	850	926	Otras cuentas por pagar	18 236	17 891
Gastos contratados por anticipado	2 031	2 287			
ACTIVO NO CORRIENTE	69 009	79 518	PASIVO NO CORRIENTE	33 932	40 961
Otras cuentas por cobrar	1 491	1 470	Obligaciones financieras	18 552	22 571
Saldo a favor por remanente de inversiones	12 152	15 190	Otras cuentas por pagar	5 369	5 288
Instalaciones y otras construcciones, unidades de explotación y equipos diversos, neto	16 899	18 011	Impuesto a las ganancias diferidas, neto	897	951
Activos intangibles, neto	38 467	44 847	Ingresos diferidos	9 114	12 152
			TOTAL PASIVO	60 453	75 250
			PATRIMONIO NETO	42 796	32 564
			Capital social	1 794	1 794
			Reserva legal	359	359
			Resultados acumulados	40 643	30 410
TOTAL ACTIVO	103 249	107 814	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	103 249	107 814

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Ferrovías Central Andina

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cuadro N° 11: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2023 – 2024 (en porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2024	2023	2024 / 2023		2024	2023	2024 / 2023
ACTIVO CORRIENTE	33,2%	26,2%	21,0%	PASIVO CORRIENTE	25,7%	31,8%	-22,7%
Efectivo y equivalentes de efectivo	16,1%	13,9%	10,8%	Obligaciones financieras	4,2%	4,0%	1,5%
Cuentas por cobrar comerciales, neto	11,7%	6,8%	65,1%	Cuentas por pagar comerciales	3,8%	3,8%	-4,2%
Otras cuentas por cobrar	2,5%	2,5%	-4,0%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0,0%	7,4%	-100,0%
Existencias	0,8%	0,9%	-8,3%	Otras cuentas por pagar	17,7%	16,6%	1,9%
Gastos contratados por anticipado	2,0%	2,1%	-11,2%				
ACTIVO NO CORRIENTE	66,8%	73,8%	-13,2%	PASIVO NO CORRIENTE	32,9%	38,0%	-17,2%
Otras cuentas por cobrar	1,4%	1,4%	1,4%	Obligaciones financieras	18,0%	20,9%	-17,8%
Saldo a favor por remanente de inversiones	11,8%	14,1%	-20,0%	Otras cuentas por pagar	5,2%	4,9%	1,5%
Instalaciones y otras construcciones, unidades de explotación y equipos diversos, neto	16,4%	16,7%	-6,2%	Impuesto a las ganancias diferidas, neto	0,9%	0,9%	-5,6%
Activos intangibles, neto	37,3%	41,6%	-14,2%	Ingresos diferidos	8,8%	11,3%	-25,0%
				TOTAL PASIVO	58,6%	69,8%	-19,7%
				PATRIMONIO NETO	41,4%	30,2%	31,4%
				Capital social	1,7%	1,7%	0,0%
				Reserva legal	0,3%	0,3%	0,0%
				Resultados acumulados	39,4%	28,2%	33,6%
TOTAL ACTIVO	100,0%	100,0%	-4,2%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100,0%	100,0%	-4,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Ferrovías Central Andina

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

75. En el ejercicio 2024, el activo total ascendió a S/ 103,2 millones, lo que representa una disminución de S/ 4,6 millones (-4,2 %) en comparación con el ejercicio 2023. Esta contracción se explica principalmente por la reducción del activo no corriente en S/ 10,5 millones (-13,2 %), asociada a una disminución del activo intangible neto en S/ 6,4 millones (-14,2 %) y de la cuenta



saldo a favor por remanente de inversiones¹⁰ en S/ 3,0 millones (-20,0 %). En contraste, el activo corriente se incrementó en S/ 5,9 millones (+21,0 %), impulsado principalmente por el aumento en cuentas por cobrar comerciales, que crecieron en S/ 4,8 millones (+65,1 %) respecto al ejercicio 2023.

76. Asimismo, en el ejercicio 2024, el pasivo total representó el 58,6 % del activo total. Dentro de este, el pasivo corriente constituyó el 25,7 % y el pasivo no corriente el 32,9 % del activo total. Estas proporciones reflejan una disminución en comparación con el ejercicio 2023, cuando el pasivo corriente representaba el 31,8 % y el pasivo no corriente el 38,0 % del activo total. Cabe señalar que, en 2024, la cuenta por pagar a partes relacionadas se redujo en S/ 8,0 millones (-100,0 %), desapareciendo por completo respecto al monto registrado en 2023.
77. En el ejercicio 2024, el patrimonio neto ascendió a S/ 42,8 millones, lo que representa el 41,4 % del activo total. Este monto refleja un incremento de S/ 10,2 millones (+31,4 %) en comparación con el ejercicio 2023. La principal componente del patrimonio es la cuenta de resultados acumulados, que equivale al 39,4 % del activo total y registró un aumento de S/ 10,2 millones (+33,6 %) respecto al año anterior.

VIII.3 Ratios Financieros

a) Ratios de liquidez

78. En los ejercicios 2024 y 2023, la empresa presentó una mejora en sus ratios de liquidez, siendo todos superiores a 1,00 en 2024 (excepto el de liquidez absoluta), medidos con los ratios de liquidez clásica¹¹, prueba ácida¹² y liquidez absoluta¹³. Este desempeño refleja una mejora significativa en la posición de liquidez de la empresa respecto al año anterior.
79. En efecto, en 2024 se observa un incremento en todos los indicadores de liquidez en comparación con 2023: el ratio de liquidez clásica pasó de 0,83 a 1,29; la prueba ácida, de 0,73 a 1,18; y la liquidez absoluta, de 0,44 a 0,63. Esta evolución favorable se explica principalmente por el aumento en la partida otras cuentas por cobrar del activo corriente, así como por la eliminación de la cuenta cuentas por pagar a partes relacionadas del pasivo corriente.
80. En detalle, el ratio de liquidez clásica en 2024 indica que por cada sol de pasivo corriente, la empresa dispone de S/ 1,29 en activos corrientes (frente a S/ 0,83 en 2023). Por su parte, el ratio de prueba ácida muestra que por cada sol de deuda de corto plazo, la empresa cuenta con S/ 1,18 en efectivo y cuentas por cobrar (comparado con S/ 0,73 en 2023). Finalmente, el ratio de liquidez absoluta revela que por cada sol de pasivo corriente, se dispone de S/ 0,63 en efectivo y equivalentes de efectivo, frente a S/ 0,44 en el ejercicio anterior. En conjunto, estos indicadores evidencian una mejora sostenida en la capacidad de la empresa para atender sus obligaciones de corto plazo durante 2024.

Cuadro N° 12: Ratios de Liquidez, 2024-2023

Ratios	2024	2023
Liquidez clásica	1,29	0,83
Prueba ácida	1,18	0,73
Liquidez absoluta	0,63	0,44

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Ferrovías Central Andina
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹⁰ Corresponde al remanente a favor del Concesionario por las inversiones realizadas entre setiembre de 1999 hasta setiembre de 2009, el cual viene canjeando S/ 3 037 922 cada año a modo de descuento sobre el pago de la retribución principal y especial.

¹¹ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹² Calculado como (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

¹³ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente



b) Ratios de endeudamiento financiero

81. Los ratios de endeudamiento permiten analizar la estructura de financiamiento de la empresa, diferenciando entre recursos propios y ajenos. Un valor elevado en estos indicadores refleja una mayor dependencia del financiamiento externo, mientras que una menor proporción de deuda indica una mayor autonomía financiera.
82. En el ejercicio 2024 y 2023, los principales ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio¹⁴, Endeudamiento del Activo¹⁵ e Índice de Solvencia¹⁶ muestran una reducción del apalancamiento financiero de la empresa. Esta mejora se explica por una disminución más significativa del pasivo total (S/ 14,8 millones) en comparación con la reducción del activo total (S/ 4,6 millones), según lo evidenciado en el estado de situación financiera.
83. El ratio Deuda – Patrimonio disminuyó de 2,3 en 2023 a 1,4 en 2024, lo que indica que por cada sol de patrimonio, la empresa mantiene S/ 1,4 de deuda, frente a los S/ 2,3 del año anterior. Esta caída refleja una menor dependencia del financiamiento externo y se alinea con el incremento del patrimonio neto, producto principalmente de mayores utilidades retenidas.
84. De forma similar, el ratio endeudamiento del Activo también se redujo, pasando de 69,8 % en 2023 a 58,6 % en 2024. Esto implica que una menor proporción del activo total está siendo financiada con deuda, lo que refuerza la mejora en la estructura financiera de la empresa.
85. En cuanto al ratio de Calidad de la Deuda¹⁷, que mide la proporción del pasivo corriente respecto al pasivo total, se observa una ligera mejora bajando de 45,6 % en 2023 a 43,9 % en 2024. Esta reducción responde principalmente a la desaparición de la cuenta otras cuentas por pagar a partes relacionadas, lo que implica una menor presión por obligaciones de corto plazo.
86. Finalmente, el Índice de Solvencia aumentó de 1,43 en 2023 a 1,71 en 2024, lo que significa que, por cada sol de deuda total, la empresa cuenta con S/ 1,71 en activos totales. Este resultado evidencia un fortalecimiento de la posición patrimonial de la empresa, consolidando una mejora en su capacidad para cubrir el total de sus obligaciones. En consecuencia, se evidencia una mejora significativa en el nivel de solvencia de la empresa durante el ejercicio 2024.

Cuadro N° 13: Ratios de Endeudamiento, 2024-2023

Ratios	2024	2023
Deuda - Patrimonio	1,4	2,3
Endeudamiento del Activo	58,6%	69,8%
Calidad de la Deuda	43,9%	45,6%
Índice de Solvencia	1,71	1,43

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Ferrovías Central Andina
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

c) Ratios de rentabilidad

87. Los ratios de rentabilidad permiten evaluar la eficiencia con la que la empresa utiliza sus recursos, tanto propios como totales, para generar beneficios. Ahora bien, se tiene que el margen bruto¹⁸ se incrementó de 50,7 % en 2023 a 56,2 % en 2024, lo cual refleja una mayor eficiencia en la relación entre ingresos y costos directos de explotación. De igual manera, el margen operativo¹⁹ aumentó de 22,8 % en el ejercicio 2023 a 27,0 % en el 2024.

¹⁴ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

¹⁵ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

¹⁶ Calculado como Activo Total / Pasivo Total

¹⁷ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

¹⁸ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

¹⁹ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación



88. En la misma línea el margen neto²⁰ también muestra una mejora, al pasar de 14,1 % en 2023 a 16,7 % en 2024. Esto significa que por cada S/ 100 de ingresos de explotación de bienes de la concesión, la empresa obtuvo S/ 16,7 de utilidad neta. Este incremento está influenciado principalmente por una reducción de S/ 3,0 millones en los costos de explotación, así como por un ligero aumento en los ingresos de explotación en S/ 830 666 (+1,4 %), lo cual permitió una mejora en la rentabilidad final.
89. Por su parte, el margen EBITDA²¹ que mide la capacidad de la empresa para generar flujo operativo antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, registró una ligera reducción, al pasar de 49,3 % en 2023 a 49,0 % en 2024. Es decir, por cada S/ 100 de ingresos operativos, se generaron S/ 49,0 de EBITDA. Esta ligera contracción no es significativa, y se mantiene un margen elevado, lo que sigue reflejando una buena generación de caja operativa.
90. El ROE (Return on Equity)²² mide la rentabilidad sobre el patrimonio neto. En 2024, este indicador se redujo a 23,9 %, de 26,1 % en 2023. Es decir, por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa generó S/ 23,9 de utilidad neta. Esta disminución está asociada al incremento del patrimonio, principalmente por la acumulación de utilidades retenidas.
91. Por otro lado, el ROA (Return on Assets)²³ que mide la rentabilidad de los activos totales, mejoró de 7,9 % en 2023 a 9,9 % en 2024. Esta mejora se explica por un aumento en la utilidad neta combinada con una reducción del activo total, lo que implica que la empresa ha logrado generar mayores beneficios utilizando una menor base de activos, reflejando una mejora en la eficiencia del uso de los recursos disponibles.

Cuadro N° 14: Ratios de Rentabilidad, 2024-2023

Ratios	2024	2023
Margen Bruto	56,2%	50,7%
Margen Operativo	27,0%	22,8%
Margen Neto	16,7%	14,1%
Margen EBITDA	49,0%	49,3%
ROE	23,9%	26,1%
ROA	9,9%	7,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

²⁰ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

²¹ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles

²² Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

²³ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



IX. CONCLUSIONES

92. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Ferrocarril del Centro durante el año 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) El tráfico de carga movilizado por las vías de la Concesión se incrementó en 0,8 % con relación al año anterior, alcanzando un nivel de 2,4 millones de toneladas. Sin embargo, en términos de toneladas – kilómetro, el tráfico de carga se redujo en 6,3 %, al pasar de 362 millones a 339 millones de toneladas - kilómetros entre 2023 y 2024.
- (ii) Durante 2024, el 76 % de la carga transportada medida en toneladas-kilómetro correspondió a concentrados de cobre (66 %) y concentrado de zinc (10 %). Cabe mencionar que, tradicionalmente, el concentrado de zinc había sido el producto con mayor aporte al flujo total de carga; sin embargo, desde el 2015 el concentrado de cobre concentra la mayor parte del flujo de carga, en línea con el inicio de operaciones del proyecto minero Toromocho que inició su fase de producción en 2014.
- (iii) Los principales demandantes del servicio de transporte de carga a través de la infraestructura concesionada fueron las empresas mineras ubicadas en la zona central del país. En particular, la empresa Minera Chinalco Perú S.A. es la principal usuaria del servicio de transporte de carga, al concentrar el 66 % del total del tráfico de 2024. Otros usuarios importantes de la infraestructura han sido Nexa Resources el Porvenir S.A.C y Nexa Resources Cajamarquilla S.A., con 11 % y 10 %, correspondientemente del total de carga transportada en ese mismo año.
- (iv) La tarifa vigente por el derecho de uso de vía desde septiembre de 2024 asciende a USD 0,83 por kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargado o descargado. De acuerdo con el mecanismo de ajuste tarifario previsto en el Contrato de Concesión, la tarifa se incrementó 3,7 % en relación con la tarifa que estuvo vigente en 2023 (USD 0,80), en línea con el mayor nivel del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York.
- (v) En 2024, el Concesionario pagó al Ositrán por concepto de Aporte por Regulación un total de S/ 612 miles, monto superior en 0,8 % al aporte por regulación pagado el año anterior. Asimismo, en dicho año se determinó en S/ 15,1 millones el monto que el concesionario debía pagar por concepto de retribución principal y especial, lo cual representó una disminución de 0,4 % respecto del 2023.
- (vi) Respecto a los indicadores de desempeño operativo alcanzados por la Concesión, es importante señalar que en 2024 se reportaron 8 descarrilamientos, lo que representó un incremento del 166,7 % respecto a 2023. Asimismo, se registraron 14 accidentes, una cifra inferior a los 18 reportados el año anterior. Por otro lado, el indicador de disponibilidad de locomotoras se ubicó en 87 %, superando el mínimo del 80 % recomendado por los organismos multilaterales.
- (vii) El Concesionario cumplió con todas las normas de seguridad ferroviaria y los estándares técnicos a que lo obliga el Contrato de Concesión (United States Code of Federal Regulations) tanto en lo concerniente a la vía férrea como al material tractivo y material rodante.
- (viii) Durante 2024, la Concesionaria no incurrió en incumplimientos contractuales, por lo que Ositrán no aplicó ninguna sanción ni penalidad.
- (ix) La Concesionaria genera ingresos por la operación de la concesión a través de diversos conceptos: uso de la vía férrea, servicios de comunicación, alquiler de terrenos y arrendamiento de material tractivo. En el 2024, los ingresos totales ascendieron a S/ 61,1 millones, lo que representa un incremento del 1,4 % (S/ 830 666) respecto al año anterior.



El ingreso principal provino del uso de la vía férrea, que generó S/ 33,8 millones, es decir, el 55,2 % del total, consolidando su rol como eje principal del modelo de negocio.

- (x) Los costos de explotación de bienes de la concesión se redujeron en 10,0 % durante el 2024. El componente más representativo dentro de estos costos fue el de servicios, que alcanzó los S/ 26,1 millones y constituyó el 97,5 % del total, mostrando una disminución del 10,2 % respecto a 2023. Por otro lado, el rubro “consumo” tuvo una participación marginal, representando solo el 2,5 % del costo total de explotación.
- (xi) El leve aumento de ingresos junto con la reducción significativa de costos permitió mejorar los márgenes de rentabilidad. En el ejercicio 2024, la utilidad bruta, operativa y neta crecieron en 12,5 %, 20,3 % y 19,3 %, respectivamente.
- (xii) Al cierre del ejercicio 2024, el activo total se situó en S/ 103,2 millones, lo que representa una disminución de S/ 4,6 millones (-4,2 %) respecto a 2023. Esta contracción fue acompañada por una reducción del pasivo total en 19,7 % y un incremento del patrimonio neto en 31,4 %, lo que refleja un fortalecimiento de la posición patrimonial de la Concesionaria, principalmente explicado por la retención de utilidades generadas durante el año.
- (xiii) En cuanto a la liquidez, en 2024 se registraron mejoras en los principales indicadores. El ratio de liquidez corriente fue 1,29, la prueba ácida alcanzó 1,18 y la liquidez absoluta se situó en 0,63. Estos valores indican que la empresa mantiene una adecuada capacidad para cumplir con sus obligaciones de corto plazo, con una mejora clara respecto a los niveles observados en el ejercicio anterior.
- (xiv) Los principales ratios de endeudamiento —Deuda/Patrimonio, Endeudamiento del Activo e Índice de Solvencia— evidencian una reducción del apalancamiento financiero en 2024. Esta mejora se explica por la disminución proporcionalmente mayor del pasivo respecto del activo, así como por el fortalecimiento del patrimonio neto. En consecuencia, la empresa ha reducido su dependencia de fuentes externas de financiamiento, lo que mejora su estabilidad financiera.
- (xv) En el ejercicio 2024, los márgenes de rentabilidad presentaron mejoras: el margen bruto fue de 56,2 %, el margen operativo de 27,0 % y el margen neto de 16,7 %, todos superiores a los del 2023. Además, el margen EBITDA se mantuvo elevado, en 49,0 %, lo que confirma la capacidad de la concesión para generar flujos operativos sólidos. El ROA aumentó a 9,9 %, reflejando una mayor eficiencia en el uso de los activos. Sin embargo, el ROE descendió ligeramente a 23,9 %, en línea con el incremento del patrimonio, producto de la retención de utilidades.



Anexo N° 1: Ficha de contrato de concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Ferrovías Central Andina S.A. FERROCARRIL DEL CENTRO			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	▪ Ferrocarril del Centro: - Callao – Huancaayo (379 Km.) - La Oroya – Cerro de Pasco (131 Km.) - Pachacayo – Chaucha (80 Km.)	Cláusula 2.4. (p. 11)
2	Fecha de suscripción	19 de julio de 1999.	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	▪ Plazo inicial de 30 años. ▪ Se extendió 5 años adicionales. ▪ Se volvió a extender por 5 años adicionales más.	Cláusula 4.1. (p. 19) Adenda 3 Adenda 5
4	Adendas	▪ Adenda 1: 10 de marzo de 2000. ▪ Adenda 2: 30 de octubre de 2002. ▪ Adenda 3: 26 de marzo de 2004. ▪ Adenda 4: 16 de noviembre de 2005. ▪ Adenda 5: 09 de febrero de 2009. ▪ Adenda 6: 15 de junio de 2009. ▪ Adenda 7: 24 de setiembre de 2009. ▪ Adenda 8: 14 de agosto de 2010. ▪ Adenda 9: 08 de enero de 2014.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8 Adenda 9
5	Factor de competencia	Porcentaje de retribución principal al Estado peruano: 24,75 % de los ingresos brutos (no incluye ingresos del material tractivo o rodante, ni IGV).	Cláusula 5.1. (p. 20) Anexo 5
6	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.3. (p. 11)
7	Capital mínimo	No se establece.	
8	Garantías a favor del concedente	▪ Garantía de cumplimiento: - Ferrocarril del Centro: Monto mínimo de carta fianza por USD 1 240 000,00.	Cláusula 13.1. (p. 51) Cláusula 13.2. (p. 52) Cláusula 13.3. (p. 52)
9	Garantías a favor del concesionario	En caso de destrucción parcial de la infraestructura vial, por razones no imputables al concesionario, el concedente se obliga a asumir los costos de reparación que excedan la cobertura del seguro previsto hasta un máximo de USD 5 000 000,00 millones.	Cláusula 16.5. (p. 56)
10	Compromiso de inversión	No se establece. Sin embargo, debe alcanzar estándares FRA II, lo que implica realizar inversiones.	Cláusula 7.7. (p. 31)
11	Solución de controversia	▪ Negociación. ▪ Controversia técnica (perito resuelve controversia). ▪ Controversia no técnica (arbitraje nacional de derecho de tres árbitros).	Cláusula 22.1. (p. 69) Cláusula 22.3. (p. 70) Cláusula 22.4. (p. 71) Adenda 4
12	Penalidades	▪ Por incumplimientos relacionados con: - La afectación de personas o bienes. - Daños económicos. - La interrupción del servicio por más de 7 días.	Cláusula 20.2. (p. 65) Anexo 9



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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Causales de caducidad	- Entre las principales destacan: - Vencimiento del plazo del contrato. - Acuerdo entre concedente y concesionario. - Destrucción total de la infraestructura vial ferroviaria por causa no imputable a las partes. - Sustitución de la persona jurídica que administra la concesión sin permiso del Concedente. - Modificación de las garantías si cumplir con las obligaciones que en ella establecen. - Transferencia de acciones sin cumplir lo establecido en el contrato. - Incumplimiento cláusulas 12.1. y 12.2.	Cláusula 20.1. (p. 63) Adenda 4
14	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre: ▪ Reducción de los ingresos en 10 % o más. ▪ Incremento en los costos y/o gastos anuales en 10 % o más. ▪ O el efecto compuesto de las dos anteriores. Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico financiero.	Cláusula 23. Adenda 4
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	▪ Ingresos de la concesión ▪ Hipotecas del derecho de concesión	Cláusula 11.1. (p. 44) Cláusula 11.2. (p. 45) Adenda 4
16	Pólizas de seguros	▪ Contra daños y perjuicios a pasajeros y carga, así como por daños a terceros. ▪ Contra todo riesgo de destrucción parcial de la infraestructura vial ferroviaria en el área matriz y la destrucción total o parcial de los bienes de la concesión.	Cláusula 21.1.1. (p. 66) Cláusula 21.1.2. (p. 66)
17	Inicio de operaciones	Contrato que entró en vigencia a partir de la fecha de cierre (19 julio de 1999). Lo que le faculta al Concesionario al mantenimiento, rehabilitación y la explotación de los bienes de la Concesión, así como la construcción obras de infraestructura Vial Ferroviaria, para la prestación de Servicios de Transporte Ferroviario y Servicios Complementarios.	Cláusula 2.3. (p. 11)
18	Estándares deservicio	▪ Para la línea férrea - United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II. - 49CFR213 Track Safety Standards. ▪ Para el material tractivo y material rodante - United States Federal Railroad Administration. - 49CFR229 Locomotive Safety Standards. - 49CFR216 Passenger Equipment Safety Standards. - 49CFR215 Freight Car Safety Standards	Cláusula 7.7. (p. 31) Anexo 6



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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		- 49CFR221 Rear end marking devices for passenger, commuter and freight cars.	
19	Tarifas	- La tarifa por uso de vía se fija en la suma máxima de: - USD 0,59 por Km. recorrido de cada unidad de vagón, auto vagón y coche, cargada o descargada.	Anexo 7 Reajuste de tarifas, 2010.
20	Reajustes de tarifas	La tarifa por uso de vía se ajustará anualmente, en forma automática, de acuerdo al IPC del Estado de Nueva York de Estados Unidos. OSITRAN está a cargo de supervisar este reajuste.	Anexo 7
21	Retribución al Estado	Porcentaje de retribución principal al Estado peruano: 24,75 % de los ingresos brutos (no incluye ingresos del material tractivo o rodante, ni IGV).	Cláusula 5.1. (p. 20) Anexo 5



Anexo N° 2: Resumen Estadístico Anual

INDICADORES ANUALES: FERROCARRIL DEL CENTRO

Concesionario:	Ferrovías Central Andina S.A.
Modalidad:	Autosostenible
Periodo:	2012-2024

a. Tráfico														
Indicador	Unidad medida	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pasajeros	Unidades	3 229	3 548	2 054	2 161	2 923	1 074	1 516	1 356	-	-	-	-	-
Carga	Miles Toneladas	1 831	1 801	1 909	2 314	2 606	2 488	2 586	2 494	2 127	2 786	2 776	2 428	2 447

b. Recorrido														
Indicador	Unidad medida	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kilómetros vagón recorridos	Miles	5 001	4 939	5 257	6 225	6 503	6 092	6 289	5 807	5 744	7 082	7 120	6 285	5 934

c. Ingresos														
Indicador	Unidad medida	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos	Miles Soles	28 994	32 993	32 489	39 247	44 315	41 289	43 797	43 741	46 688	59 341	62 016	61 066	60 924

d. Siniestros														
Indicador	Unidad medida	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Número de descarrilamientos	Unidades	6	6	4	-	-	2	-	2	-	3	3	3	8



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público

Calle Los Negocios 182, Surquillo
Teléfono: (511) 440 5115
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
**Gerente de Regulación y
Estudios Económicos**

Sandra Queija de La Sotta
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cinthy López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Britney Esperanza Yupanqui Llallire – Practicante