



# INFORME DE DESEMPEÑO 2025

## 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 – Ositrán**

### **Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

#### **Jefatura de Estudios Económicos**

#### **Informe de desempeño 2025: 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 elaborados 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 2026

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

[estudioeconomicos@ositrان.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositrان.gob.pe)



## CONTENIDO

|   |           |
|---|-----------|
| <b>RESUMEN EJECUTIVO.....</b>                                   | <b>5</b>  |
| <b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>              | <b>7</b>  |
| I.1 Composición de la empresa .....                             | 7         |
| I.2 Principales características del Contrato de Concesión ..... | 7         |
| I.3 Principales activos de la empresa .....                     | 10        |
| I.4 Área de influencia .....                                    | 10        |
| <b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS .....</b>                  | <b>11</b> |
| <b>III. DEMANDA DE SERVICIOS .....</b>                          | <b>12</b> |
| III.1 Tráfico de pasajeros .....                                | 12        |
| III.2 Tráfico de carga .....                                    | 13        |
| III.3 Principales rutas y usuarios .....                        | 17        |
| III.4 Kilómetros vagón recorridos .....                         | 18        |
| <b>IV. RÉGIMEN TARIFARIO.....</b>                               | <b>19</b> |
| <b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>                   | <b>20</b> |
| V.1 Inversiones .....   | 20        |
| V.2 Retribución .....   | 22        |
| V.3 Aporte por Regulación .....                                 | 23        |
| <b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....</b>                             | <b>24</b> |
| VI.1 Niveles de servicio .....                                  | 24        |
| VI.2 Disponibilidad de locomotoras .....                        | 24        |
| VI.3 Número de descarrilamientos .....                          | 25        |
| VI.4 Número de accidentes .....                                 | 26        |
| <b>VII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>                        | <b>27</b> |
| VII.1 Estado de Resultados Integrales .....                     | 27        |
| VII.2 Estado de Situación Financiera .....                      | 29        |
| VII.3 Ratios Financieros .....                                  | 30        |
| <b>IX. CONCLUSIONES.....</b>                                    | <b>33</b> |
| <b>ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>          | <b>35</b> |
| <b>ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL .....</b>              | <b>38</b> |



## CUADROS

|  |    |
|--|----|
| Cuadro N° 1: Datos Generales de la Concesión .....   | 8  |
| Cuadro N° 2: Modificaciones contractuales .....  | 9  |
| Cuadro N° 3: Principales productos transportados, 2010-2025 .....                                | 14 |
| Cuadro N° 4: Principales productos transportados, 2010-2025 (en TN-KM).....                      | 15 |
| Cuadro N° 5: Principales rutas de transporte de carga, 2025 .....                                | 17 |
| Cuadro N° 6: Estado de resultados integrales, 2024 – 2025.....                                   | 27 |
| Cuadro N° 7: Ingresos de contratos con clientes, 2024 – 2025.....                                | 28 |
| Cuadro N° 8: Costo de explotación de bienes en concesión, 2024 – 2025 .....                      | 28 |
| Cuadro N° 9: Gastos de administración 2024 – 2025.....   | 29 |
| Cuadro N° 10: Estado de Situación Financiera, 2024 – 2025 .....                                  | 29 |
| Cuadro N° 11: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2024 – 2025 ..... | 30 |
| Cuadro N° 12: Ratios de Liquidez, 2024 - 2025 .....  | 31 |
| Cuadro N° 13: Ratios de Endeudamiento, 2024 - 2025.....  | 32 |
| Cuadro N° 14: Ratios de Rentabilidad, 2024 - 2025.....   | 33 |

## GRÁFICOS

|  |    |
|--|----|
| Gráfico N° 1: Recorrido del Ferrocarril del Centro.....                                | 11 |
| Gráfico N° 2: Evolución del tráfico de pasajeros, 2000-2025 .....                      | 13 |
| Gráfico N° 3: Evolución del tráfico de carga, 2000-2025.....                           | 13 |
| Gráfico N° 4: Evolución del tráfico de carga mensual, 2024-2025 .....                  | 14 |
| Gráfico N° 5: Evolución del tráfico de carga, 2008-2025.....                           | 15 |
| Gráfico N° 6: Productos transportados en toneladas-kilómetros, 2025 .....              | 16 |
| Gráfico N° 7: Concentrado de minerales transportados por la concesión, 2010-2025 ..... | 16 |
| Gráfico N° 8: Principales usuarios de transporte, 2025.....                            | 18 |
| Gráfico N° 9: Kilómetros – vagones recorridos, 2010-2025 .....                         | 18 |
| Gráfico N° 10: Kilómetros – vagones recorridos mensual, 2024-2025.....                 | 19 |
| Gráfico N° 11: Tarifa por uso de vía, 2001-2025 .....                                  | 20 |
| Gráfico N° 12: Inversiones reconocidas por el Ositrán.....                             | 21 |
| Gráfico N° 13: Retribución Principal y Especial.....                                   | 23 |
| Gráfico N° 14: Aporte por Regulación, 2003-2025 .....                                  | 23 |
| Gráfico N° 15: Evolución del índice de disponibilidad de locomotoras, 2010-2025.....   | 25 |
| Gráfico N° 16: Evolución mensual de disponibilidad de locomotoras, 2025.....           | 25 |
| Gráfico N° 17: Incidencia Anual de descarrilamientos 2010-2025.....                    | 26 |
| Gráfico N° 18: Incidencia anual de accidentes, 2010-2025.....                          | 26 |



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2025 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. Sin embargo, durante el 2025 se movilizaron en la ruta Monserrate - Huancayo 839 pasajeros. Ahora bien, en 2025, el tráfico de carga movilizado por las vías de la Concesión se incrementó en 2,8 % con relación al año anterior, alcanzando un nivel de 2,5 millones de toneladas. En ese mismo sentido, en términos de toneladas-kilómetro, el transporte de carga registró un alza de 1,3 %, al pasar de 339 millones en el 2024 a 344 millones de toneladas-kilómetros en 2025.

Durante 2025, el 79 % de la carga transportada medida en toneladas-kilómetro correspondió a concentrados de cobre (72 %) y concentrado de zinc (7 %). 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 de 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 2025 solo una de ellas, Minera Chinalco Perú S.A., productora de concentrado de cobre, concentró el 71 % de la carga movilizada medida en toneladas - kilómetros. En segundo lugar, se ubica Nexa Resources Cajamarquilla S.A, empresa productora de zinc y concentrado de plomo, la cual concentró el 9 % del total de carga transportada en dicho año y en tercer lugar la empresa Nexa Resources el Porvenir S.A.C, empresa productora de zinc, la cual concentró el 8 % 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 2025, la tarifa es USD 0,86 por kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada. Dicha tarifa es 3,6 % superior a la tarifa que estuvo vigente en los 12 meses anteriores (USD 0,83 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/ 617 000, monto superior en 0,7 % al pago por aporte por regulación efectuado en 2024. Asimismo, en 2025 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 2025 se registraron 3 descarrilamientos, lo que representó una reducción del 62,5 % en comparación con 2024. Asimismo, se reportaron 24 accidentes, todos provocados por la intrusión de peatones y/o conductores de vehículos en la vía férrea, lo que resultó en un total de 8 personas heridas.

Por otro lado, en 2025 el indicador de disponibilidad de locomotoras registró un promedio anual de 85 %, superando el nivel mínimo de 80 % recomendado por los organismos multilaterales. Sin embargo, el comportamiento mensual mostró cierta variabilidad, registrándose en diciembre el valor más bajo del año (66,6 %), por debajo del umbral de referencia. 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.

La ligera disminución de los ingresos totales de la Concesionaria en 2025 (-0,8 %) se explica principalmente por la disminución en servicios de comunicaciones (-4,5 %), alquiler de material tractivo (-13,7 %) y otros menores (-44,7 %). No obstante, esta reducción fue parcialmente compensada por una disminución de los costos de explotación de bienes de la concesión (-1,1 %). Como resultado, la utilidad bruta y la utilidad operativa registraron ligeras contracciones de 0,5 % y 0,9 %, respectivamente; mientras que la utilidad neta aumentó en 0,9 %, reflejando una ligera mejora en la eficiencia operativa y en la capacidad de generación de resultados de la empresa.

Dentro de los costos de explotación de bienes en concesión se observa que los costos por servicios alcanzaron los S/ 25,9 millones en 2025, representando el 97,8 % del total. Este rubro experimentó una disminución de S/ 203 259 (-0,8 %) frente al año anterior, siendo el principal factor detrás de la reducción total de costos. En contraste, el costo por consumo representó solo el 2,2 % del total, con una variación poco significativa.

Al cierre de 2025, el activo total de la Concesionaria ascendió a S/ 102,8 millones, registrando una ligera reducción de 0,4 % respecto de 2024, debido principalmente a la disminución de otras cuentas por cobrar y de los gastos contratados por anticipado. En cuanto a la estructura de financiamiento, se observó una reducción del apalancamiento financiero, reflejada en la menor participación de los pasivos dentro del activo total (48,3 %), mientras que el patrimonio neto fortaleció su peso relativo al representar el 51,7 % de los activos. En términos monetarios, el patrimonio alcanzó los S/ 53,1 millones, lo que significó un incremento de 24,1 % respecto del año anterior, impulsado principalmente por la acumulación de utilidades generadas durante el ejercicio.

En cuanto a la situación financiera, los indicadores de liquidez y endeudamiento mostraron una mejora respecto de 2024. El ratio de liquidez corriente se ubicó en 1,60, la prueba ácida en 1,52 y la liquidez absoluta en 1,21, lo que evidencia una adecuada capacidad para atender las obligaciones de corto plazo. Asimismo, los principales indicadores de endeudamiento reflejaron una mayor solidez financiera: La relación Deuda – Patrimonio se situó en 0,9, el endeudamiento sobre activos en 48,3 % y el índice de solvencia en 2,07, resultados que revelan una menor dependencia del financiamiento externo y una mayor capacidad de la empresa para respaldar sus pasivos con sus activos totales.

Finalmente, los indicadores de rentabilidad confirman un desempeño financiero sólido en 2025. El margen bruto fue de 56,3 %, el margen operativo de 27,0 % y el margen neto de 17,0 %. En línea con estos resultados, el ROE alcanzó un 19,4 % y el ROA un 10,0 %, mostrando una mayor eficiencia en el uso del patrimonio y los activos. Si bien el margen EBITDA se mantuvo positivo (48,6 %), presentó una ligera disminución respecto al año anterior (49,0 %), 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 2024.



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### I.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 2025, 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 África<sup>1</sup> y actúa como inversionista institucional.

### I.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 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 5 años adicionales, lo que podría extender el plazo de la concesión hasta 60 años. De este modo, al finalizar el 2025, 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 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

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



precios es el resultado de la competencia entre los operadores ferroviarios.

| <b>Cuadro N° 1: Datos Generales de la Concesión</b> |  |
|---|--|
| Concesionario                                       | Ferrovías Central Andina S.A.  |
| Accionistas de la concesión                         | ADR Inversiones S.A.C (30,0 %)<br>Ferrovías e Infraestructura S.A.C. (27,5 %)<br>Railroad Development CO. (17,5 %)<br>Unión Andina de Cementos S.A.A. (15,0 %)<br>Cía. de Minas Buenaventura S.A.A. (10,0 %) |
| Tipo de concesión                                   | Autosostenible   |
| Factor de competencia                               | Mayor Retribución al Estado  |
| Inversión comprometida                              | FRA II <sup>2</sup>  |
| Inversión realizada al 2025                         | 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.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### 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.

### Modificaciones contractuales

- 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:

<sup>2</sup> 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.



## Cuadro N° 2: Modificaciones contractuales

| <b>Adenda 1</b>       |   |
|-----------------------|---|
| 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. |
| <b>Adenda 2</b>       |   |
| 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.               |
| <b>Adenda 3</b>       |   |
| Fecha de suscripción: | 26 de marzo de 2004   |
| Principales temas:    | Ampliar por 5 años más el plazo de la Concesión.  |
| <b>Adenda 4</b>       |   |
| 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.  |
| <b>Adenda 5</b>       |   |
| Fecha de suscripción: | 9 de febrero del 2009   |
| Principales temas:    | Ampliar por 5 años más el plazo de la concesión.  |
| <b>Adenda 6</b>       |   |
| Fecha de suscripción: | 15 de junio del 2009  |
| Principales temas:    | Permitir la participación del Concesionario y sus relacionados en otras concesiones ferroviarias.   |
| <b>Adenda 7</b>       |   |
| 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.                      |
| <b>Adenda 8</b>       |   |
| 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.  |
| <b>Adenda 9</b>       |   |
| 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 Especial<sup>3</sup>, 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.

### **I.3 Principales activos de la empresa**

15. De acuerdo con la información del Plan de Negocios 2026 de FVCA, la principal infraestructura con la que contaba la concesión del Ferrocarril del Centro a diciembre de 2025 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.

### **I.4 Área de influencia**

17. El área de terreno donde se encuentra la infraestructura vial concesionada a FVCA comprende 2 tramos:

<sup>3</sup> 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.



**- 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.

## II. 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, dado 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, julio y agosto de 2025 —fechas clave del calendario nacional por celebrarse Semana Santa y Fiestas Patrias, respectivamente— la empresa FCCA reactivó el servicio turístico del tren de pasajeros en la mencionada ruta, al transportar a 839 pasajeros, 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.

### III. DEMANDA DE SERVICIOS

25. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de pasajeros y 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 FVCA al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE) del Ositrán<sup>4</sup>.

#### III.1 Tráfico de pasajeros

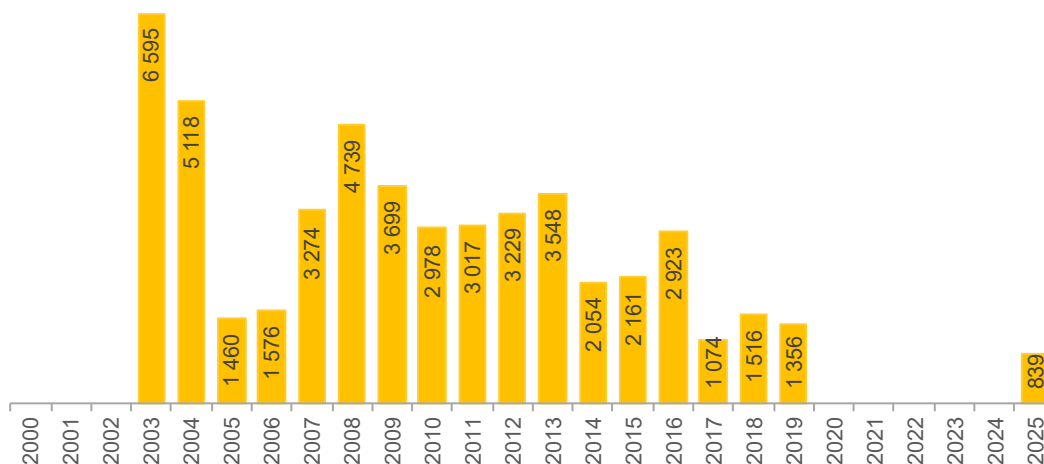
26. Si bien el transporte de pasajeros no constituye el servicio principal de la infraestructura, durante el año 2025 se registró el tránsito de 839 pasajeros por la vía, luego de cinco años. Dicho flujo se concentró en los meses de abril, julio y agosto, a través de los servicios denominados Clásico y Turístico. La ruta en la cual se prestó el servicio fue Lima (Estación Monserrate)–Huancayo.

---

<sup>4</sup> 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 [declaración.estadística@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe); 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 Ositrán, 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.



**Gráfico N° 2: Evolución del tráfico de pasajeros, 2000-2025**  
(En pasajeros)



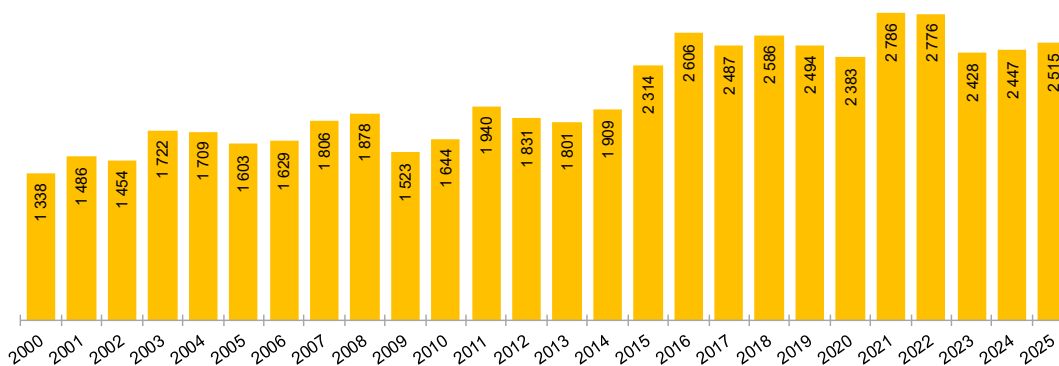
Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.2 Tráfico de carga

27. 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 2025, se registró un ligero aumento en la carga movilizada, con un crecimiento de 2,8 % respecto al nivel alcanzado en 2024, al pasar de 2,45 millones a 2,51 millones de toneladas. En ese sentido, este volumen superó por 0,8 % el nivel prepandemia registrado en 2019 (2,49 millones de toneladas).

**Gráfico N° 3: Evolución del tráfico de carga, 2000-2025**  
(En miles de toneladas)



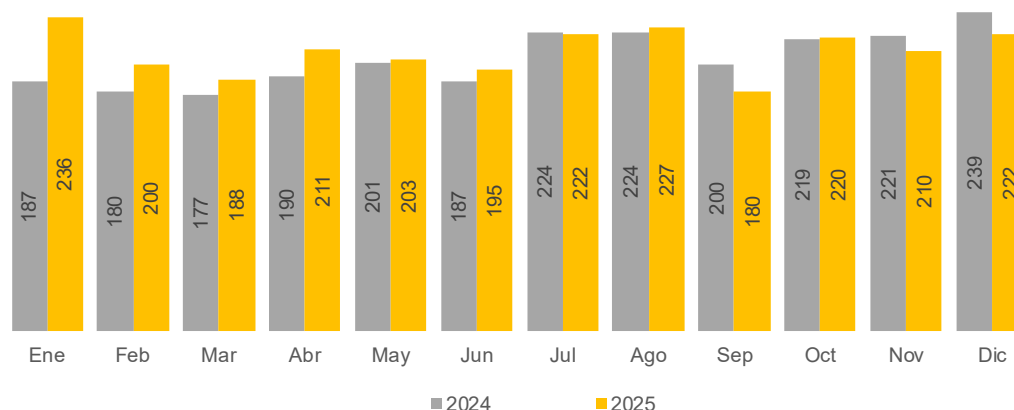
Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. A continuación, se presenta el volumen de carga mensual, donde se observa que los meses de enero y febrero registraron incrementos significativos en comparación con los mismos meses del año anterior, con variaciones del 26,3 % y 11,2 %, respectivamente. En contraste, diciembre de 2025 presentó la mayor caída interanual en el tráfico de carga, con una disminución del 6,9 % respecto a diciembre de 2024.



**Gráfico N° 4: Evolución del tráfico de carga mensual, 2024-2025**  
(En miles de toneladas)



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

29. El siguiente cuadro presenta el detalle de los principales productos movilizados en el ámbito de la concesión en términos de volumen. Como se observa, el concentrado de cobre proveniente del yacimiento Toromocho continuó siendo el producto de mayor relevancia, al representar el 52 % de la carga transportada en 2025 (1318 miles de toneladas), registrando un incremento de 11 % respecto al año anterior. Por el contrario, los volúmenes de concentrado de zinc y concentrado de plomo disminuyeron en 4 % y 44 %, respectivamente. En contraste, el transporte de ácido sulfúrico industrial y de zinc en barras y planchas (metales) registró incrementos de 3 % en ambos casos respecto de 2024.

**Cuadro N° 3: Principales productos transportados, 2010-2025**  
(En miles de toneladas)

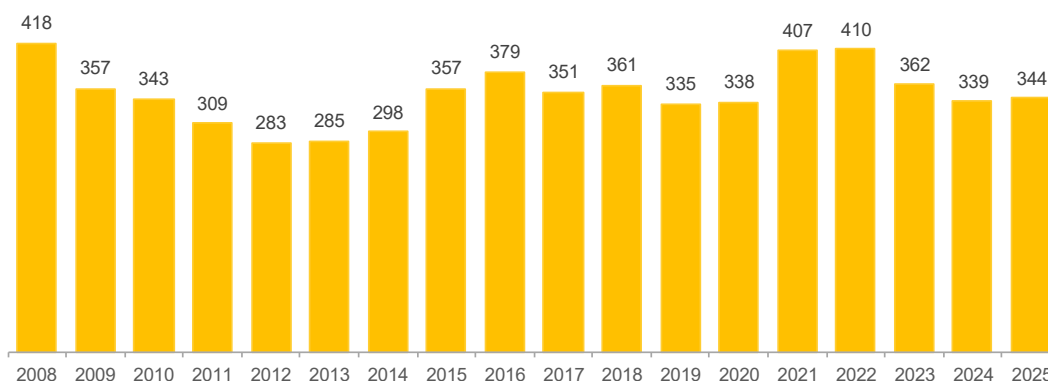
| CARGA                               | 2010        | 2011        | 2012        | 2013        | 2014        | 2015        | 2016        | 2017        | 2018        | 2019        | 2020        | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        | 2025        |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Concentrado de cobre                | 75          | 127         | 80          | 92          | 433         | 921         | 1088        | 1185        | 1167        | 969         | 899         | 1301        | 1242        | 1128        | 1184        | 1318        |
| Ácido sulfúrico industrial          | 333         | 473         | 459         | 593         | 525         | 490         | 550         | 504         | 503         | 540         | 423         | 516         | 487         | 511         | 553         | 567         |
| Concentrado de zinc                 | 626         | 585         | 546         | 473         | 475         | 392         | 472         | 357         | 361         | 392         | 334         | 386         | 464         | 274         | 162         | 156         |
| Zinc en barras y planchas (metales) | 150         | 249         | 272         | 272         | 256         | 260         | 279         | 251         | 304         | 299         | 219         | 271         | 255         | 255         | 277         | 284         |
| Concentrado de plomo                | 110         | 73          | 79          | 83          | 55          | 39          | 28          | 30          | 28          | 43          | 57          | 40          | 75          | 65          | 60          | 33          |
| Cemento en bolsas Tipo I            | 74          | 156         | 92          | 104         | 85          | 66          | 41          | 25          | 1           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| Cemento en Bolsas                   | 73          | 0           | 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           | 0           |
| Otros                               | 144         | 278         | 279         | 184         | 80          | 145         | 148         | 135         | 221         | 252         | 195         | 272         | 253         | 194         | 211         | 155         |
| <b>Total</b>                        | <b>1644</b> | <b>1940</b> | <b>1831</b> | <b>1801</b> | <b>1909</b> | <b>2314</b> | <b>2606</b> | <b>2488</b> | <b>2586</b> | <b>2494</b> | <b>2127</b> | <b>2786</b> | <b>2776</b> | <b>2428</b> | <b>2447</b> | <b>2515</b> |

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

30. Para evaluar de manera más precisa el uso de la vía férrea, puede emplearse el indicador de toneladas-kilómetro, el cual relaciona el volumen de carga transportada con la distancia recorrida. En 2025 se movilizaron 344 millones de toneladas-kilómetro, cifra que representa un incremento de 1,3 % respecto al nivel registrado en 2024 (339 millones de toneladas-kilómetro). Esta evolución es consistente con el aumento observado en el tráfico de carga, que en términos de volumen creció 2,8 % durante 2025 (véase Gráfico N° 3).



**Gráfico N° 5: Evolución del tráfico de carga, 2008-2025**  
(En millones de toneladas-kilómetros)



Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. En cuanto a los productos transportados —principalmente minerales e insumos para la actividad minera—, en 2025 se observó un aumento en las toneladas-kilómetro movilizadas de Cal viva en Big Bag (46 %) y concentrado de cobre (11 %). En contraste, se registraron reducciones en las toneladas-kilómetro transportadas de concentrado de plomo (52 %), zinc (29 %) y ácido sulfúrico industrial (45 %).

**Cuadro N° 4: Principales productos transportados, 2010-2025**  
(En millones de toneladas-kilómetros)

| CARGA                      | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       | 2015       | 2016       | 2017       | 2018       | 2019       | 2020       | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       | 2025       |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Concentrado de cobre       | 25         | 43         | 26         | 31         | 90         | 178        | 203        | 217        | 216        | 176        | 166        | 242        | 224        | 216        | 223        | 248        |
| Concentrado de zinc        | 194        | 166        | 153        | 132        | 124        | 99         | 102        | 68         | 71         | 76         | 66         | 90         | 99         | 70         | 34         | 24         |
| Concentrado de plomo       | 37         | 23         | 25         | 25         | 17         | 13         | 10         | 10         | 9          | 12         | 18         | 13         | 14         | 22         | 20         | 10         |
| Ácido sulfúrico industrial | 11         | 16         | 15         | 40         | 25         | 17         | 18         | 17         | 17         | 19         | 15         | 18         | 23         | 18         | 20         | 11         |
| Cal viva en Big Bag        | 0          | 0          | 0          | 0          | 6          | 23         | 24         | 22         | 23         | 18         | 13         | 18         | 17         | 15         | 14         | 20         |
| Cemento en bolsas Tipo I   | 17         | 37         | 21         | 25         | 21         | 15         | 9          | 6          | 1          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| Cemento en Bolsas          | 17         | 0          | 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          | 0          |
| Otros                      | 26         | 25         | 36         | 32         | 16         | 12         | 13         | 11         | 24         | 34         | 24         | 27         | 32         | 22         | 28         | 31         |
| <b>Total</b>               | <b>343</b> | <b>309</b> | <b>283</b> | <b>285</b> | <b>298</b> | <b>357</b> | <b>379</b> | <b>351</b> | <b>361</b> | <b>335</b> | <b>302</b> | <b>407</b> | <b>410</b> | <b>362</b> | <b>339</b> | <b>344</b> |

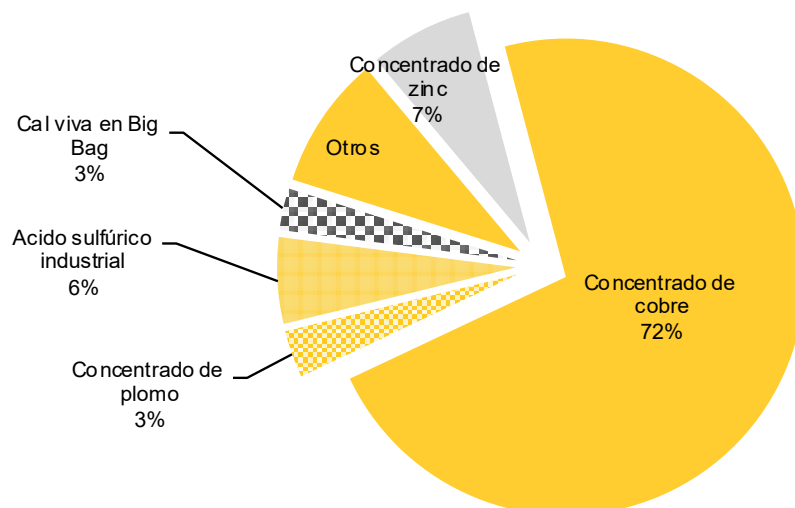
Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Al analizar la distribución porcentual de la carga del 2025, 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 79 % de la carga.



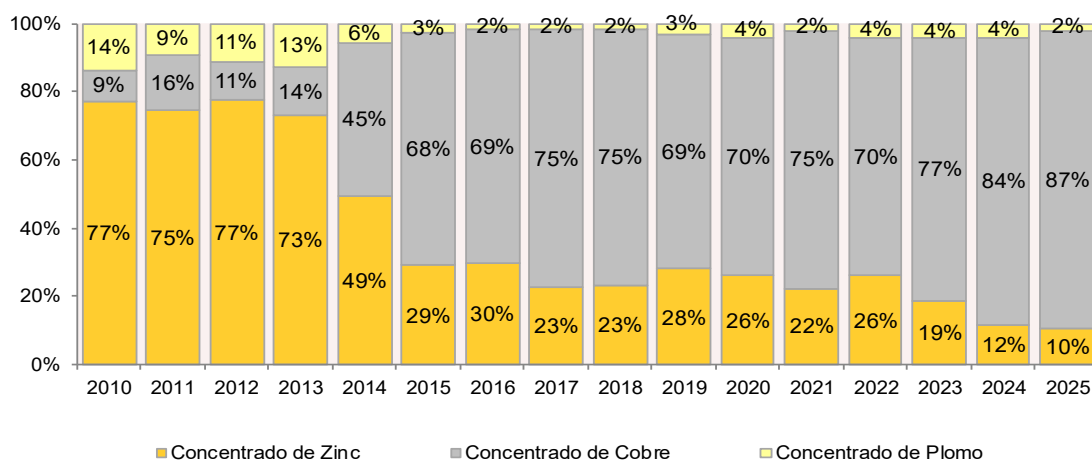
**Gráfico N° 6: Productos transportados en toneladas-kilómetros, 2025**  
(En porcentaje)



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

33. Considerando únicamente a los concentrados de minerales, en términos de toneladas, en 2025, el concentrado de cobre ha sido el principal producto entre los productos minerales transportados, con una participación de 87 % 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. 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 2 % el último valor alcanzado en 2025.

**Gráfico N° 7: Concentrado de minerales transportados por la concesión, 2010-2025**



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



### III.3 Principales rutas y usuarios

34. El análisis del volumen de carga transportada según las rutas de la Concesión muestra que en el 2025 hubo una alta concentración en la ruta Tunshuruco (Junín) – Patio Central (Callao), por la que se movilizó el 46,0 % 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 14,8 % de la carga, por la cual se transportó principalmente ácido sulfúrico industrial de Nexa Resources Cajamarquilla S.A.
35. Las dos principales rutas concentraron el 61 % del total de carga movilizada en 2025, 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, 2025**

| Ruta                        | Toneladas        | Participación |
|-----------------------------|------------------|---------------|
| Tunshuruco-Patio Central    | 1 158 023        | 46,0%         |
| Cajamarquilla-Guadalupe     | 371 413          | 14,8%         |
| Cajamarquilla-Patio Central | 274 181          | 10,9%         |
| Cajamarquilla-Dqm           | 186 304          | 7,4%          |
| Unish-La Oroya              | 61 959           | 2,5%          |
| Patio Central-Tunshuruco    | 60 850           | 2,4%          |
| Cajamarquilla-Tunshuruco    | 60 368           | 2,4%          |
| Unish-Cajamarquilla         | 50 004           | 2,0%          |
| Unish-Patio Central         | 30 231           | 1,2%          |
| Tunshuruco-Tunshuruco       | 29 901           | 1,2%          |
| Desv. Pk.115-Patio Central  | 28 013           | 1,1%          |
| Tunshuruco-Galera           | 24 708           | 1,0%          |
| Patio Central-Cajamarquilla | 16 881           | 0,7%          |
| Carahuacra-Patio Central    | 12 250           | 0,5%          |
| Cajamarquilla-Cajamarquilla | 11 545           | 0,5%          |
| Tunshuruco-Santa Clara      | 11 503           | 0,5%          |
| Cajamarquilla-Santa Clara   | 7 335            | 0,3%          |
| Otros                       | 119 372          | 4,7%          |
| <b>Total General</b>        | <b>2 514 841</b> | <b>100%</b>   |

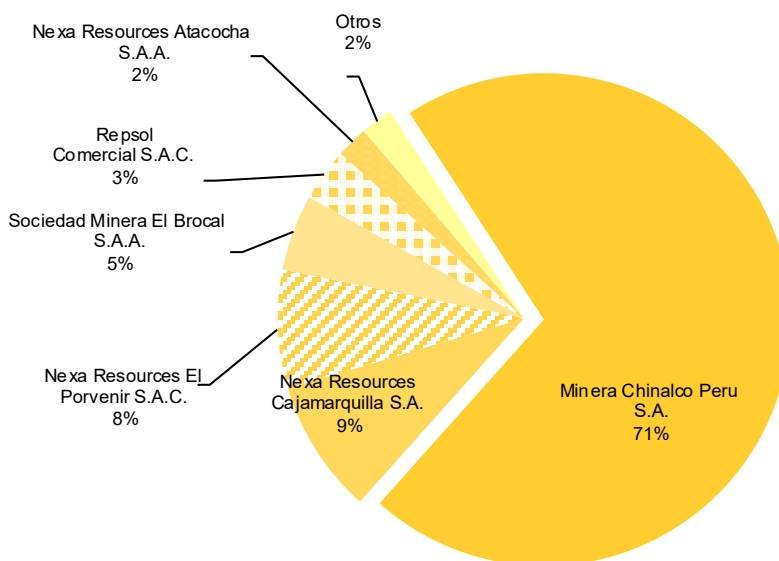
Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. 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 2025, Minera Chinalco Perú S.A. concentró la mayor participación en términos de toneladas-kilómetro, con un 71 % del total transportado. También destacaron como usuarios relevantes Nexa Resources Cajamarquilla, situada al este de la ciudad de Lima y Nexa Resources El Porvenir, ubicada en Pasco, con una participación del 9 %, y, con un 8 %, respectivamente. Asimismo, Volcán Compañía Minera S.A.A. incrementó su participación de 1 % en 2024 a 2 % en 2025, aunque su contribución al total transportado continuó siendo relativamente reducida.



**Gráfico N° 8: Principales usuarios de transporte, 2025**  
(En toneladas-kilómetro)

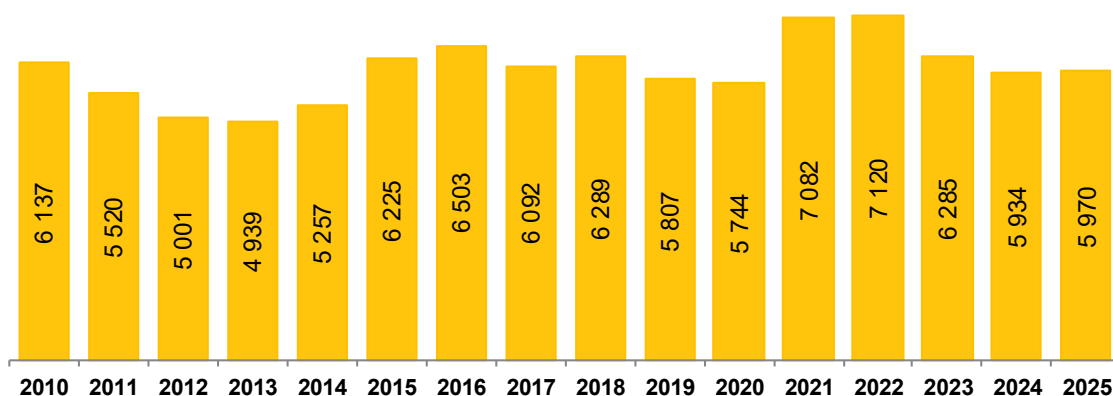


Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### III.4 Kilómetros vagón recorridos

37. 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.
38. En 2025, este indicador mostró un incremento del 0,6 % en comparación con el nivel registrado en 2024, lo que implicó un aumento en los ingresos del concesionario por el uso de la vía férrea. A pesar de ello, el número de kilómetros-vagón alcanzado en 2025 se ubica entre los más bajos de los últimos años.

**Gráfico N° 9: Kilómetros – vagones recorridos, 2010-2025**  
(En miles)

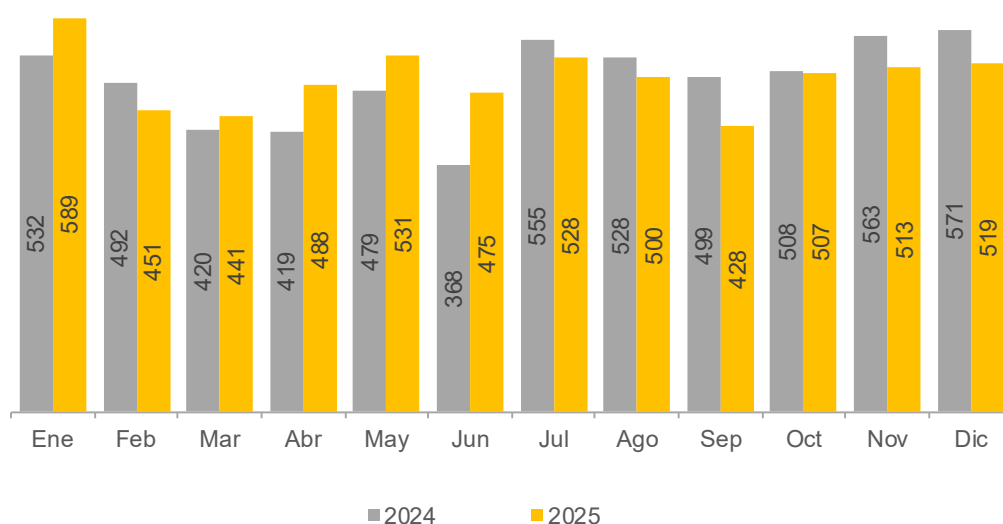


Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



39. El siguiente gráfico muestra los kilómetros-vagón recorridos mensualmente durante 2024 y 2025. Se observa que, en los meses de febrero, septiembre y diciembre de 2025 se registraron caídas significativas en comparación con los mismos meses de 2024, con disminuciones de 8,4 %, 14,4 % y 9,0 %, respectivamente.

**Gráfico N° 10: Kilómetros – vagones recorridos mensual, 2024-2025**  
(En miles)



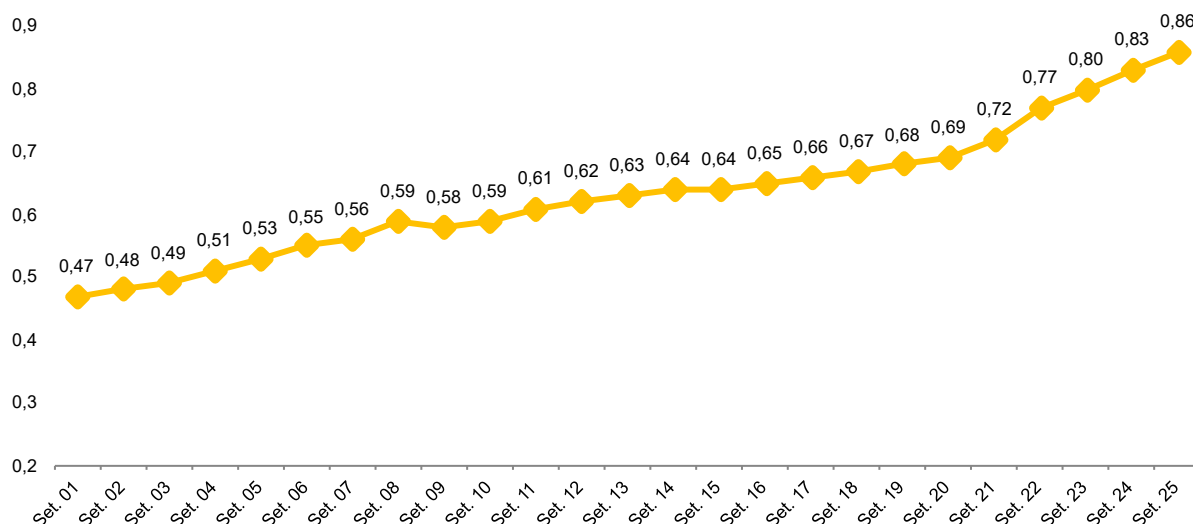
Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### IV. RÉGIMEN TARIFARIO

40. 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.
41. En ese sentido, en setiembre de 2025 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 0,86 por kilómetro vagón recorrido, cifra 3,6 % superior a la tarifa que estuvo vigente durante los 12 meses previos. La nueva tarifa estará vigente hasta setiembre 2026, oportunidad en la que corresponderá aplicar nuevamente el mecanismo de reajuste tarifario.



**Gráfico N° 11: Tarifa por uso de vía, 2001-2025**  
(USD por kilómetro-vagón sin IGV)



Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. 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.
43. 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 setiembre de 2027.

## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

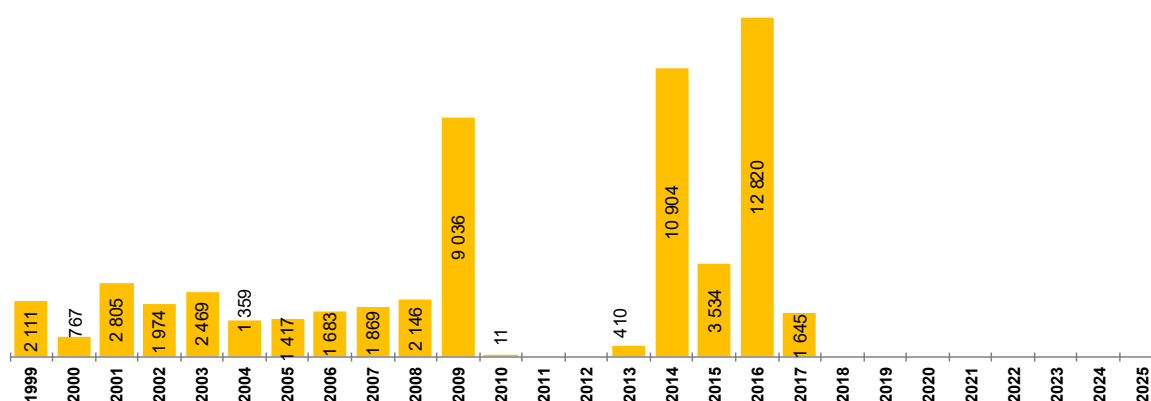
### V.1 Inversiones

44. 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*.
45. 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.



46. 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.
47. 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° 12: Inversiones reconocidas por el Ositrán  
(En miles de USD)**



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

48. 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 2025, no se tienen registrada ninguna inversión adicional por parte de FVCA que hayan sido reconocidas por el Ositrán<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> No obstante, para fines operativos, la empresa declaró haber realizado inversiones por un monto de USD 1,9 millones durante el año 2025.



## V.2 Retribución

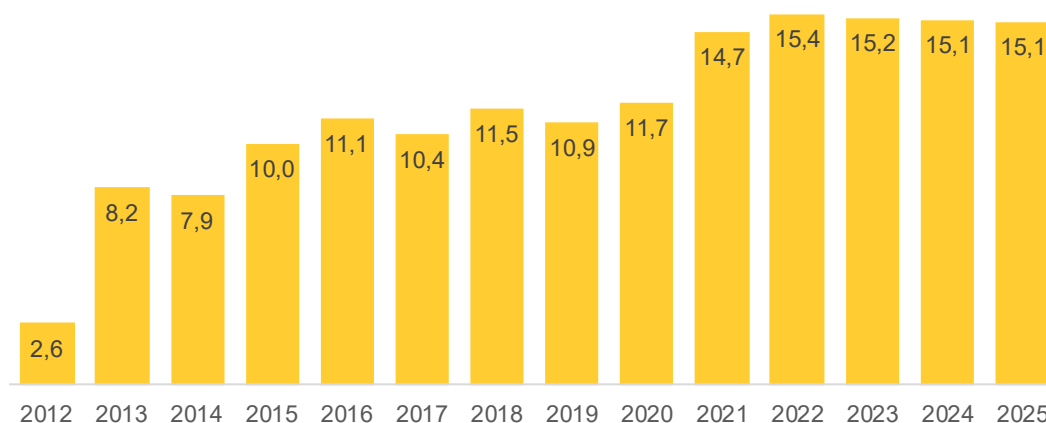
49. De conformidad con el Contrato de Concesión, la empresa concesionaria está obligada a efectuar al Estado Peruano el pago de una Retribución Principal y una Retribución Especial, de acuerdo con las condiciones que se detallan a continuación:
- **Retribución Principal:** corresponde al 24,75 % de los 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.
50. 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.
51. 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.
52. 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.
53. 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.
54. 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 especial<sup>6</sup> 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.
55. 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.

<sup>6</sup> 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.



56. Para el 31 de diciembre de 2025, el Concesionario mantiene un saldo a favor por un remanente de inversiones de aproximadamente S/ 8,7 millones, nivel 25,9 % menos al del año anterior (S/ 11,7 millones). En ese contexto, durante el 2025 se determinó el monto de retribución principal y especial en S/ 15,1 millones, del cual el Concesionario efectivamente pagó S/ 12,1 millones.

**Gráfico N° 13: Retribución Principal y Especial**  
(En millones de soles)

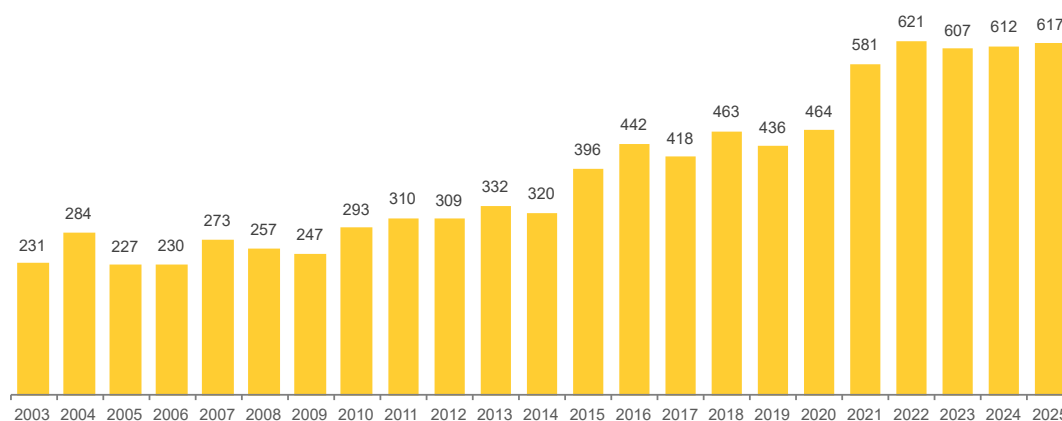


Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### V.3 Aporte por Regulación

57. 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.
58. En 2025, en línea con el incremento de los ingresos percibidos (ver acápite VIII.1), el Concesionario realizó un aporte por regulación de S/ 617 000, lo que representa un ligero aumento del 0,7 % respecto al pago efectuado en 2024 (S/ 612 000), en concordancia con los mayores ingresos generados por la concesión durante ese año.

**Gráfico N° 14: Aporte por Regulación, 2003-2025**  
(En miles de Soles)



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



## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VI.1 Niveles de servicio

59. 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 II<sup>7</sup> y III<sup>8</sup>
- 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

60. En ese sentido, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán ha verificado que durante 2025 el Concesionario cumplió con las normas de seguridad ferroviaria y los estándares técnicos establecidos por la *United States Code of Federal Regulations*, mencionados anteriormente.

### VI.2 Disponibilidad de locomotoras

61. 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

62. 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 Mundial<sup>9</sup> un índice de disponibilidad de locomotoras del 80 % podría considerarse un nivel mínimo recomendable.

<sup>7</sup> Para el tramo La Oroya - Cerro de Pasco y el tramo La Oroya - Huancayo

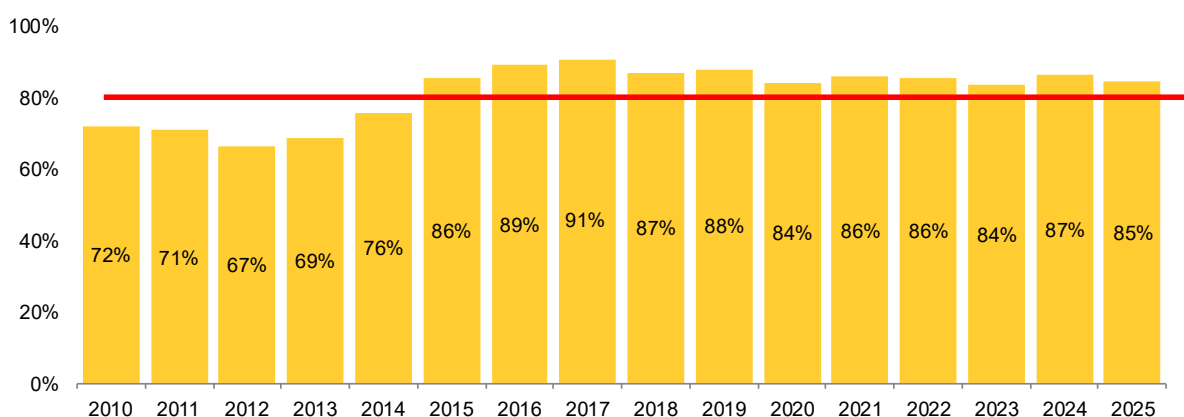
<sup>8</sup> Para el tramo Callao - La Oroya

<sup>9</sup> 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.



63. Tal como se observa en el gráfico siguiente, durante el período 2010-2014 la disponibilidad de locomotoras se mantuvo por debajo del nivel mínimo recomendado por el Banco Mundial. Esta situación se revirtió a partir de 2015, manteniéndose el indicador por encima de dicho umbral en términos anuales. En 2025, la disponibilidad alcanzó un nivel de 85 %, cifra inferior en 2 puntos porcentuales a la registrada en 2024.

**Gráfico N° 15: Evolución del índice de disponibilidad de locomotoras, 2010-2025**

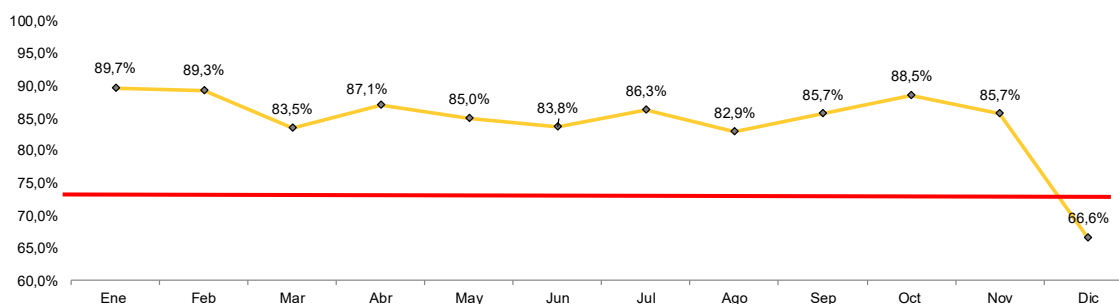


Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. Como se observa en el gráfico N° 16, la evolución mensual del indicador de disponibilidad de locomotoras durante 2025 muestra que, en la mayor parte del año, los valores se mantuvieron por encima del nivel mínimo recomendado. La única excepción fue diciembre, con una disponibilidad del 66,6 %. En conjunto, la disponibilidad anual fluctuó entre 66,6 % y 89,7 %.

**Gráfico N° 16: Evolución mensual de disponibilidad de locomotoras, 2025**



Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

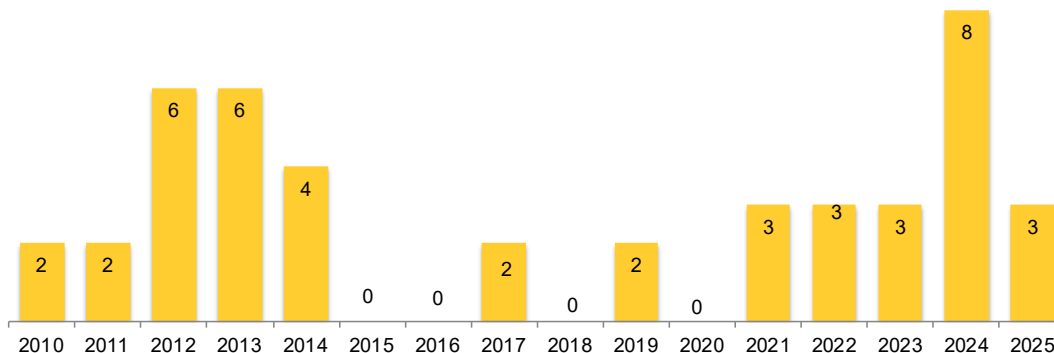
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### VI.3 Número de descarrilamientos

65. El número de descarrilamientos puede proporcionar información parcial sobre el estado de la vía, puesto 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 redujeron significativamente en un 62,5 %, al pasar de 8 a 3 eventos durante el 2025.



**Gráfico N° 17: Incidencia Anual de descarrilamientos 2010-2025**

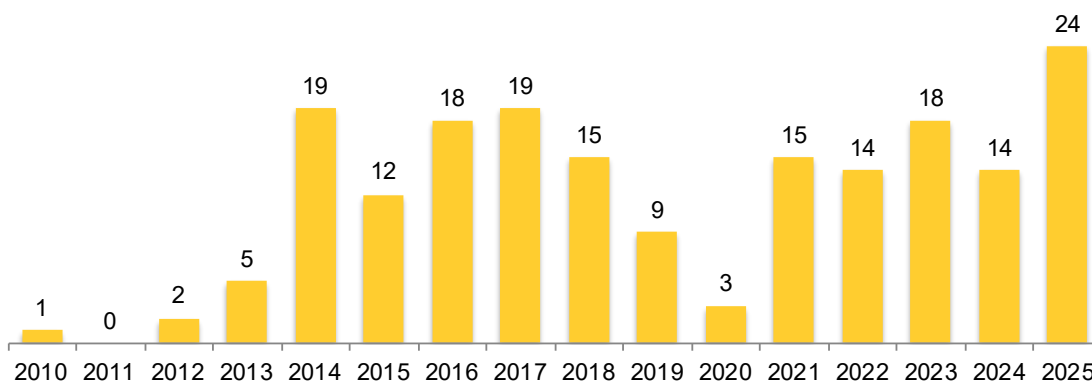


Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### VI.4 Número de accidentes

66. En cuanto a la cantidad de accidentes ocurridos en la vía férrea, se observa un comportamiento fluctuante del indicador durante el período 2010-2025. Hasta 2024, los niveles más altos se registraron en 2014 y 2017, con 19 accidentes en cada año. Sin embargo, en 2025 se reportaron 24 accidentes, cifra superior a la observada en 2024 (14 accidentes) y la más alta de toda la serie analizada. Todos los accidentes registrados en 2025 fueron ocasionados por la intrusión de peatones y/o vehículos en la vía férrea, generando un total de ocho personas heridas. No obstante, es importante destacar que ninguno de estos eventos ocasionó víctimas fatales.

**Gráfico N° 18: Incidencia anual de accidentes, 2010-2025**



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

67. Finalmente, el Concesionario no recibió penalidades ni amonestaciones durante el año 2025, ello teniendo en cuenta nos referimos a penalidades o sanciones que han quedado firmes a nivel del Ositrán o han sido consentidas en el 2025, y en ese sentido no se incluyen penalidades que quedaron consentidas en el 2024 o están pendientes de resolver en segunda instancia.



## VII. RESULTADOS FINANCIEROS

### VII.1 Estado de Resultados Integrales

68. El estado de resultados presenta un resumen de las operaciones de la concesión, incluyendo los ingresos, costos y gastos incurridos durante los años 2024 y 2025, con el fin de determinar el resultado del período. En el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados correspondiente a los ejercicios 2024 y 2025, según lo reportado en los Estados Financieros Auditados del Concesionario al cierre del año 2025.
69. El estado de resultados muestra que, durante el ejercicio 2025, los ingresos por la explotación de los bienes de la concesión ascendieron a S/ 60,7 millones, registrando una ligera disminución de S/ 466 729 (-0,8 %) respecto de 2024. Por su parte, los costos de explotación totalizaron S/ 26,5 millones, monto inferior en S/ 293 521 (-1,1 %) al registrado el año anterior. Como resultado, la utilidad bruta alcanzó los S/ 34,2 millones, lo que representa una leve reducción de S/ 173 208 (-0,5 %) en comparación con 2024. No obstante, el margen bruto mostró una ligera mejora, al pasar de 56,2 % en 2024 a 56,3 % en 2025, reflejando una mayor eficiencia en la generación de utilidades a partir de los ingresos operativos.
70. En el ejercicio 2025, los gastos de administración ascendieron a S/ 5,1 millones, equivalentes al 8,4 % de los ingresos por explotación de los bienes de la concesión, porcentaje similar al registrado en 2024. Asimismo, el rubro “Otros gastos” totalizó S/ 15,7 millones, representando el 25,9 % de dichos ingresos. Si bien los gastos de administración se redujeron en S/ 94 631 (-1,8 %) respecto al año anterior, los otros gastos aumentaron ligeramente en S/ 12 761 (+0,1 %). En este contexto, la utilidad operativa alcanzó los S/ 16,4 millones, registrando una leve disminución de S/ 153 347 (-0,9 %) en comparación con 2024.
71. Por otro lado, el Concesionario registró una pérdida neta por diferencia de cambio de S/ 670 233 en 2025, monto superior en S/ 468 073 al registrado en 2024 (S/ 202 160). Este resultado tuvo un efecto desfavorable sobre la utilidad antes de impuestos; sin embargo, dicho impacto fue compensado por la reducción de los gastos financieros y el incremento de los ingresos financieros. En consecuencia, la utilidad neta del ejercicio alcanzó los S/ 10,3 millones, cifra superior en S/ 92 801 (+0,9 %) a la obtenida en 2024 (S/ 10,2 millones).

**Cuadro N° 6: Estado de resultados integrales, 2024 – 2025**

(En miles de soles)

|   | 2025          | 2024          | ANÁLISIS VERTICAL |              | ANÁLISIS HORIZONTAL |
|---|---------------|---------------|-------------------|--------------|---------------------|
|   |               |               | 2025              | 2024         | 2025 / 2024         |
| Ingresos de explotación de bienes de la concesión | 60 678        | 61 144        | 100,0%            | 100,0%       | -0,8%               |
| Costo de explotación de bienes de la concesión    | (26 488)      | (26 781)      | -43,7%            | -43,8%       | -1,1%               |
| <b>Utilidad bruta</b>                             | <b>34 190</b> | <b>34 363</b> | <b>56,3%</b>      | <b>56,2%</b> | <b>-0,5%</b>        |
| Gastos de administración                          | (5 114)       | (5 209)       | -8,4%             | -8,5%        | -1,8%               |
| Otros ingresos                                    | 3 053         | 3 115         | 5,0%              | 5,1%         | -2,0%               |
| Otros gastos                                      | (15 743)      | (15 731)      | -25,9%            | -25,7%       | 0,1%                |
| <b>Utilidad operativa</b>                         | <b>16 385</b> | <b>16 538</b> | <b>27,0%</b>      | <b>27,0%</b> | <b>-0,9%</b>        |
| Ingresos financieros                              | 341           | 81            | 0,6%              | 0,1%         | 320,6%              |
| Gastos financieros                                | (1 410)       | (1 903)       | -2,3%             | -3,1%        | -25,9%              |
| Diferencia de cambio, neta                        | (670)         | (202)         | -1%               | 0%           | 231,5%              |
| <b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>      | <b>14 646</b> | <b>14 514</b> | <b>24,1%</b>      | <b>23,7%</b> | <b>0,9%</b>         |
| Impuesto a la renta                               | (4 321)       | (4 282)       | -7%               | -7%          | 0,9%                |
| <b>Utilidad (pérdida) neta del ejercicio</b>      | <b>10 325</b> | <b>10 233</b> | <b>17%</b>        | <b>17%</b>   | <b>0,9%</b>         |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Ferrovías Central Andina.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

72. Respecto a los ingresos por la explotación de bienes en concesión, en el ejercicio 2025 los ingresos por el servicio de uso de la vía férrea ascendieron a S/ 33,8 millones, lo que representó un ligero aumento de S/ 69 589 (+0,2 %) en comparación con el ejercicio 2024. Este concepto constituyó el 55,8 % 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 2025 alcanzaron los S/ 26,3 millones, representando el 43,3 % del total y registrando una disminución de S/ 333 371 (-1,3 %) 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 % de los ingresos por explotación de bienes en concesión durante 2025. El siguiente cuadro presenta el detalle de dicha distribución.

**Cuadro N° 7: Ingresos de contratos con clientes, 2024 – 2025**  
(En miles de soles)

|   | 2025          | 2024          | ANÁLISIS VERTICAL |               | ANÁLISIS HORIZONTAL |
|---|---------------|---------------|-------------------|---------------|---------------------|
|   |               |               | 2025              | 2024          | 2025 / 2024         |
| Servicio de uso de vías                       | 33 833        | 33 763        | 55,8%             | 55,2%         | 0,2%                |
| Servicios de alquiler de almacenes y terrenos | 26 266        | 26 599        | 43,3%             | 43,5%         | -1,3%               |
| Servicios de comunicaciones                   | 258           | 270           | 0,4%              | 0,4%          | -4,5%               |
| Alquiler de material tractivo y rodante       | 107           | 124           | 0,2%              | 0,2%          | -13,7%              |
| Otros menores                                 | 214           | 388           | 0,4%              | 0,6%          | -44,7%              |
| <b>TOTAL</b>                                  | <b>60 678</b> | <b>61 144</b> | <b>100,0%</b>     | <b>100,0%</b> | <b>-0,8%</b>        |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 –Ferrovías Central Andina.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. Respecto al costo de explotación de bienes en concesión, en el ejercicio 2025, el costo de servicios ascendió a S/ 25,9 millones, representando el 97,8 % del costo de explotación de bienes en concesión, lo que representa una leve caída de S/ 203 259 (-0,8 %) respecto al ejercicio 2024.
74. En el ejercicio 2025, dentro de los costos de servicios, la amortización ascendió a S/ 11,6 millones, representando el 43,6 % de los costos de explotación de bienes en concesión y registrando una reducción del 2,7 % en comparación con 2024. Por su parte, los costos por servicios prestados por terceros alcanzaron los S/ 7,5 millones, concentrando el 28,1 % del total, puesto que aumentó en 8,2 % respecto al ejercicio anterior. Finalmente, los costos por consumo totalizaron S/ 591 353, lo que implicó una reducción del 13,2 % y una participación del 2,2 % en los costos de explotación de bienes en concesión durante 2025.

**Cuadro N° 8: Costo de explotación de bienes en concesión, 2024 – 2025**  
(En miles de soles)

|   | 2025          | 2024          | ANÁLISIS VERTICAL |               | ANÁLISIS HORIZONTAL |
|---|---------------|---------------|-------------------|---------------|---------------------|
|   |               |               | 2025              | 2024          | 2025 / 2024         |
| <b>Consumo</b>  |               |               |                   |               |                     |
| Combustibles y lubricantes                              | 348           | 367           | 1,3%              | 1,4%          | -5,3%               |
| Material de mantenimiento mecánico                      | 84            | 89            | 0,3%              | 0,3%          | -5,5%               |
| Materiales para operación, seguridad y otros            | 90            | 114           | 0,3%              | 0,4%          | -21,1%              |
| Repuestos y accesorios parac autovías, camiones y otros | 51            | 57            | 0,2%              | 0,2%          | -11,2%              |
| Materiales de servicio de ingeniería                    | -             | 29            | 0,0%              | 0,1%          | -                   |
| Repuestos de autovagones, coches y vagones              | 11            | 13            | 0,0%              | 0,0%          | -14,9%              |
| Material de mantenimiento de edificios e instalaciones  | 4             | 7             | 0,0%              | 0,0%          | -40,0%              |
| Material de mantenimiento de vías                       | 3             | 4             | 0,0%              | 0,0%          | -23,7%              |
| Repuestos y accesorios para locomotoras                 | -             | 1             | 0,0%              | 0,0%          | -100,0%             |
| <b>SUB TOTAL</b>  | <b>591</b>    | <b>682</b>    | <b>2,2%</b>       | <b>2,5%</b>   | <b>-13,2%</b>       |
| <b>Costo de servicios</b>                               |               |               |                   |               |                     |
| Amortización  | 11 558        | 11 883        | 43,6%             | 44,4%         | -2,7%               |
| Servicios prestados por terceros                        | 7 451         | 6 884         | 28,1%             | 25,7%         | 8,2%                |
| Gastos diversos de gestión                              | 2 699         | 3 246         | 10,2%             | 12,1%         | -16,8%              |
| Costos de mano de obra                                  | 2 640         | 2 534         | 10,0%             | 9,5%          | 4,2%                |
| Depreciación  | 1 548         | 1 553         | 5,8%              | 5,8%          | -0,3%               |
| Servicio de carga por tren de parte relacionada         | -             | -             | 0,0%              | 0,0%          | -                   |
| <b>SUB TOTAL</b>  | <b>25 896</b> | <b>26 100</b> | <b>97,8%</b>      | <b>97,5%</b>  | <b>-0,8%</b>        |
| <b>TOTAL</b>  | <b>26 488</b> | <b>26 781</b> | <b>100,0%</b>     | <b>100,0%</b> | <b>-1,1%</b>        |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Ferrovías Central Andina.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



75. En el ejercicio 2025, dentro de los gastos de administración, la partida correspondiente a gastos de personal ascendió a S/ 2,6 millones, lo que representó el 50,3 % del total y un incremento de S/ 78 171 (+3,1 %) en comparación con el ejercicio 2024. Por su parte, los servicios prestados por terceros totalizaron S/ 2,4 millones, representando el 46,1 % de los gastos administrativos y registrando una disminución del 3,5 % respecto al año anterior. En contraste, las cargas diversas de gestión mostraron un aumento del 5,8 % frente a lo reportado en 2024. Finalmente, en 2025 se incurrió en gastos por provisión para cobranza dudosa por un monto de S/ 41 654, inferior al registrado en 2024, que fue de S/ 136 429.

**Cuadro N° 9: Gastos de administración 2024 – 2025**  
(En miles de soles)

|                                  | 2025         | 2024         | ANÁLISIS VERTICAL |               | ANÁLISIS HORIZONTAL |
|----------------------------------|--------------|--------------|-------------------|---------------|---------------------|
|                                  |              |              | 2025              | 2024          | 2025 / 2024         |
| Gastos de personal               | 2 571        | 2 493        | 50,3%             | 47,9%         | 3,1%                |
| Servicios prestados por terceros | 2 357        | 2 443        | 46,1%             | 46,9%         | -3,5%               |
| Cargas diversas de gestión       | 145          | 137          | 2,8%              | 2,6%          | 5,8%                |
| Estimación de cobranza dudosa    | 42           | 136          | 0,8%              | 2,6%          | -69,5%              |
| <b>SUB TOTAL</b>                 | <b>5 114</b> | <b>5 209</b> | <b>100,0%</b>     | <b>100,0%</b> | <b>-1,8%</b>        |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Ferrovías Central Andina.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VII.2 Estado de Situación Financiera

76. 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 2024 y 2025.

**Cuadro N° 10: Estado de Situación Financiera, 2024 – 2025**  
(En miles de soles)

| ACTIVO   | Al 31 de diciembre |                | PASIVO Y PATRIMONIO NETO                 | Al 31 de diciembre |                |
|--|--------------------|----------------|--|--------------------|----------------|
|  | 2025               | 2024           |  | 2025               | 2024           |
| <b>ACTIVO CORRIENTE</b>  | <b>40 597</b>      | <b>34 241</b>  | <b>PASIVO CORRIENTE</b>                  | <b>25 334</b>      | <b>26 521</b>  |
| Efectivo y equivalentes de efectivo  | 30 756             | 16 638         | Obligaciones financieras                 | 3 900              | 4 365          |
| Cuentas por cobrar comerciales, neto   | 7 617              | 12 098         | Cuentas por pagar comerciales            | 3 884              | 3 919          |
| Otras cuentas por cobrar   | 138                | 2 625          | Cuentas por pagar a partes relacionadas  | 0                  | 0              |
| Existencias  | 816                | 850            | Otras cuentas por pagar                  | 17 550             | 18 236         |
| Gastos contratados por anticipado  | 1 270              | 2 031          |  |                    |                |
| <b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>   | <b>62 247</b>      | <b>69 009</b>  | <b>PASIVO NO CORRIENTE</b>               | <b>24 389</b>      | <b>33 932</b>  |
| Otras cuentas por cobrar   | 4 231              | 1 491          | Obligaciones financieras                 | 12 674             | 18 552         |
| Saldo a favor por remanente de inversiones   | 9 114              | 12 152         | Otras cuentas por pagar                  | 4 796              | 5 369          |
| Instalaciones y otras construcciones, unidades de explotación y equipos diversos, neto | 17 704             | 16 899         | Impuesto a las ganancias diferidas, neto | 843                | 897            |
| Activos intangibles, neto  | 31 199             | 38 467         | Ingresos diferidos                       | 6 076              | 9 114          |
|  |                    |                | <b>TOTAL PASIVO</b>                      | <b>49 723</b>      | <b>60 453</b>  |
|  |                    |                | <b>PATRIMONIO NETO</b>                   | <b>53 121</b>      | <b>42 796</b>  |
|  |                    |                | Capital social                           | 1 794              | 1 794          |
|  |                    |                | Reserva legal                            | 359                | 359            |
|  |                    |                | Resultados acumulados                    | 50 968             | 40 643         |
| <b>TOTAL ACTIVO</b>  | <b>102 844</b>     | <b>103 249</b> | <b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>    | <b>102 844</b>     | <b>103 249</b> |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Ferrovías Central Andina.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



### Cuadro N° 11: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2024 – 2025 (en porcentajes)

| ACTIVO   | Al 31 de diciembre |               |              | PASIVO Y PATRIMONIO NETO                 | Al 31 de diciembre |               |               |
|--|--------------------|---------------|--------------|--|--------------------|---------------|---------------|
|  | 2025               | 2024          | 2025 / 2024  |  | 2025               | 2024          | 2025 / 2024   |
| <b>ACTIVO CORRIENTE</b>  | <b>39,5%</b>       | <b>33,2%</b>  | <b>18,6%</b> | <b>PASIVO CORRIENTE</b>                  | <b>24,6%</b>       | <b>25,7%</b>  | <b>-4,5%</b>  |
| Efectivo y equivalentes de efectivo  | 29,9%              | 16,1%         | 84,9%        | Obligaciones financieras                 | 3,8%               | 4,2%          | -10,7%        |
| Cuentas por cobrar comerciales, neto   | 7,4%               | 11,7%         | -37,0%       | Cuentas por pagar comerciales            | 3,8%               | 3,8%          | -0,9%         |
| Otras cuentas por cobrar   | 0,1%               | 2,5%          | -94,7%       | Cuentas por pagar a partes relacionadas  | 0,0%               | 0,0%          | #DIV/0!       |
| Existencias  | 0,8%               | 0,8%          | -4,0%        | Otras cuentas por pagar                  | 17,1%              | 17,7%         | -3,8%         |
| Gastos contratados por anticipado  | 1,2%               | 2,0%          | -37,5%       |  |                    |               |               |
| <b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>   | <b>60,5%</b>       | <b>66,8%</b>  | <b>-9,8%</b> | <b>PASIVO NO CORRIENTE</b>               | <b>23,7%</b>       | <b>32,9%</b>  | <b>-28,1%</b> |
| Otras cuentas por cobrar   | 4,1%               | 1,4%          | 183,7%       | Obligaciones financieras                 | 12,3%              | 18,0%         | -31,7%        |
| Saldo a favor por remanente de inversiones   | 8,9%               | 11,8%         | -25,0%       | Otras cuentas por pagar                  | 4,7%               | 5,2%          | -10,7%        |
| Instalaciones y otras construcciones, unidades de explotación y equipos diversos, neto | 17,2%              | 16,4%         | 4,8%         | Impuesto a las ganancias diferidas, neto | 0,8%               | 0,9%          | -6,1%         |
| Activos intangibles, neto  | 30,3%              | 37,3%         | -18,9%       | Ingresos diferidos                       | 5,9%               | 8,8%          | -33,3%        |
|  |                    |               |              | <b>TOTAL PASIVO</b>                      | <b>48,3%</b>       | <b>58,6%</b>  | <b>-17,7%</b> |
|  |                    |               |              | <b>PATRIMONIO NETO</b>                   | <b>51,7%</b>       | <b>41,4%</b>  | <b>24,1%</b>  |
|  |                    |               |              | Capital social                           | 1,7%               | 1,7%          | 0,0%          |
|  |                    |               |              | Reserva legal                            | 0,3%               | 0,3%          | 0,0%          |
|  |                    |               |              | Resultados acumulados                    | 49,6%              | 39,4%         | 25,4%         |
| <b>TOTAL ACTIVO</b>  | <b>100,0%</b>      | <b>100,0%</b> | <b>-0,4%</b> | <b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>    | <b>100,0%</b>      | <b>100,0%</b> | <b>-0,4%</b>  |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Ferrovías Central Andina.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. En el ejercicio 2025, el activo total ascendió a S/ 102,8 millones, lo que representa una disminución de S/ 404 996 (-0,4 %) en comparación con el ejercicio 2024. Esta contracción se explica principalmente por la reducción del activo no corriente en S/ 6,8 millones (-9,8 %), asociada a una disminución del activo intangible neto en S/ 7,3 millones (-18,9 %) y de la cuenta saldo a favor por remanente de inversiones<sup>10</sup> en S/ 3,0 millones (-25,0 %). En contraste, el activo corriente se incrementó en S/ 6,4 millones (+18,6 %), impulsado principalmente por el aumento en efectivo y equivalentes de efectivo, que crecieron en S/ 14,1 millones (+84,9 %) respecto al ejercicio 2024.
78. Asimismo, en el ejercicio 2025, el pasivo total representó el 48,3 % del activo total. Dentro de este, el pasivo corriente constituyó el 24,6 % y el pasivo no corriente el 23,7 % del activo total. Estas proporciones reflejan una disminución en comparación con el ejercicio 2024, cuando el pasivo corriente representaba el 25,7 % y el pasivo no corriente el 32,9 % del activo total. Cabe señalar que, en 2025, la cuenta por pagar a partes relacionadas sigue sin registrar valores desde el año previo.
79. En el ejercicio 2025, el patrimonio neto ascendió a S/ 53,1 millones, lo que representa el 51,7 % del activo total. Este monto refleja un incremento de S/ 10,3 millones (+24,1 %) en comparación con el ejercicio 2024. El principal componente del patrimonio es la cuenta de resultados acumulados, que equivale al 49,6 % del activo total y registró un aumento de S/ 10,3 millones (+25,4 %) respecto al año anterior.

### VII.3 Ratios Financieros

#### a) Ratios de liquidez

80. En los ejercicios 2025 y 2024, la empresa presentó una mejora en sus ratios de liquidez, siendo todos superiores a 1,00 en 2025, medidos con los ratios de liquidez clásica<sup>11</sup>, prueba ácida<sup>12</sup> y liquidez absoluta<sup>13</sup>. Este desempeño refleja una mejora significativa en la posición de liquidez de la empresa respecto al año anterior.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

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

<sup>13</sup> Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente



81. En efecto, en 2025 se observa un incremento en todos los indicadores de liquidez en comparación con 2024: el ratio de liquidez clásica pasó de 1,29 a 1,60; la prueba ácida, de 1,18 a 1,52; y la liquidez absoluta, de 0,63 a 1,21. Esta evolución favorable se explica principalmente por el aumento en la partida efectivo y equivalentes de efectivo, así como por la eliminación de la cuenta cuentas por pagar a partes relacionadas del pasivo corriente.
82. En detalle, el ratio de liquidez clásica en 2025 indica que, por cada sol de pasivo corriente, la empresa dispone de S/ 1,60 en activos corrientes (frente a S/ 1,29 en 2024). Por su parte, el ratio de prueba ácida muestra que, por cada sol de deuda de corto plazo, la empresa cuenta con S/ 1,52 en efectivo y cuentas por cobrar (comparado con S/ 1,18 en 2024). Finalmente, el ratio de liquidez absoluta revela que, por cada sol de pasivo corriente, se dispone de S/ 1,21 en efectivo y equivalentes de efectivo, frente a S/ 0,63 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 2025.

**Cuadro N° 12: Ratios de Liquidez, 2024 - 2025**

| Ratios            | 2025 | 2024 |
|-------------------|------|------|
| Liquidez clásica  | 1,60 | 1,29 |
| Prueba ácida      | 1,52 | 1,18 |
| Liquidez absoluta | 1,21 | 0,63 |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Ferrovías Central Andina.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### **b) Ratios de endeudamiento financiero**

83. 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.
84. En el ejercicio 2025 y 2024, los principales ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio<sup>14</sup> y Endeudamiento del Activo<sup>15</sup> muestran una reducción del apalancamiento financiero de la empresa, en cambio el Índice de Solvencia<sup>16</sup> y la Calidad de deuda aumentaron para el 2025. Esta mejora se explica por una disminución más significativa del pasivo total (S/ 10,7 millones) en comparación con la reducción del activo total (S/ 404 996), según lo evidenciado en el estado de situación financiera.
85. El ratio Deuda – Patrimonio disminuyó de 1,4 en 2024 a 0,9 en 2025, lo que indica que, por cada sol de patrimonio, la empresa mantiene S/ 0,9 de deuda, frente a los S/ 1,4 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.
86. De forma similar, el ratio endeudamiento del Activo también se redujo, pasando de 58,6 % en 2024 a 48,3 % en 2025. 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.
87. En cuanto al ratio de Calidad de la Deuda<sup>17</sup>, que mide la proporción del pasivo corriente respecto al pasivo total, se observa un ligero retroceso subiendo de 43,9 % en 2024 a 50,9 % en 2025. Este incremento responde principalmente a que el pasivo corriente representa una mayor parte del pasivo total en comparación a 2024, lo que implica una mayor presión por obligaciones de corto plazo.

<sup>14</sup> Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

<sup>15</sup> Calculado como Pasivo Total / Activo Total

<sup>16</sup> Calculado como Activo Total / Pasivo Total

<sup>17</sup> Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total



88. Finalmente, el Índice de Solvencia aumentó de 1,71 en 2024 a 2,07 en 2025, lo que significa que, por cada sol de deuda total, la empresa cuenta con S/ 2,07 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 2025.

**Cuadro N° 13: Ratios de Endeudamiento, 2024 - 2025**

| Ratios                   | 2025  | 2024  |
|--------------------------|-------|-------|
| Deuda - Patrimonio       | 0,9   | 1,4   |
| Endeudamiento del Activo | 48,3% | 58,6% |
| Calidad de la Deuda      | 50,9% | 43,9% |
| Índice de Solvencia      | 2,07  | 1,71  |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Ferrovías Central Andina.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### c) Ratios de rentabilidad

89. 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 bruto<sup>18</sup> se incrementó ligeramente de 56,2 % en 2024 a 56,3 % en 2025, lo cual refleja una mayor eficiencia en la relación entre ingresos y costos directos de explotación. De igual manera, el margen operativo<sup>19</sup> se mantuvo constante en 27,0 % para 2024 y 2025.
90. En la misma línea el margen neto<sup>20</sup> también muestra una mejora, al pasar de 16,7 % en 2024 a 17,0 % en 2025. Esto significa que por cada S/ 100 de ingresos de explotación de bienes de la concesión, la empresa obtuvo S/ 17,0 de utilidad neta. Este incremento está influenciado principalmente por una reducción de S/ 293 521 en los costos de explotación, lo cual permitió una mejora en la rentabilidad final.
91. Por su parte, el margen EBITDA<sup>21</sup> 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 49,0 % en 2024 a 48,6 % en 2025. Es decir, por cada S/ 100 de ingresos operativos, se generaron S/ 48,6 de EBITDA. Esta ligera contracción no es significativa, y se mantiene un margen elevado, lo que sigue reflejando una buena generación de caja operativa.
92. El ROE (Return on Equity)<sup>22</sup> mide la rentabilidad sobre el patrimonio neto. En 2025, este indicador se redujo a 19,4 %, de 23,9 % en 2024. Es decir, por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa generó S/ 19,4 de utilidad neta. Esta disminución está asociada al incremento del patrimonio, principalmente por la acumulación de utilidades retenidas.
93. Por otro lado, el ROA (Return on Assets)<sup>23</sup> que mide la rentabilidad de los activos totales, mejoró de 9,9 % en 2024 a 10,0 % en 2025. 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.

<sup>18</sup> Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

<sup>19</sup> Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

<sup>20</sup> Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

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

<sup>22</sup> Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

<sup>23</sup> Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



**Cuadro N° 14: Ratios de Rentabilidad, 2024 - 2025**

| <b>Ratios</b>    | <b>2025</b> | <b>2024</b> |
|------------------|-------------|-------------|
| Margen Bruto     | 56,3%       | 56,2%       |
| Margen Operativo | 27,0%       | 27,0%       |
| Margen Neto      | 17,0%       | 16,7%       |
| Margen EBITDA    | 48,6%       | 49,0%       |
| ROE              | 19,4%       | 23,9%       |
| ROA              | 10,0%       | 9,9%        |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## **IX. CONCLUSIONES**

94. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Ferrocarril del Centro durante el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Los pasajeros transportados por la vía durante el 2025 fueron 839, servicio que se volvió a brindar tras 2019. Por otro lado, el tráfico de carga movilizado por las vías de la Concesión se incrementó en 2,8 % con relación al año anterior, alcanzando un nivel de 2,5 millones de toneladas. En ese mismo sentido, en términos de toneladas – kilómetro, el tráfico de carga se elevó en 1,3 %, al pasar de 339 millones a 344 millones de toneladas - kilómetros entre 2024 y 2025.
  - (ii) Durante 2025, el 79 % de la carga transportada medida en toneladas-kilómetro correspondió a concentrados de cobre (72 %) y concentrado de zinc (7 %). 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 71 % del total del tráfico de 2025. Otros usuarios importantes de la infraestructura han sido Nexa Resources Cajamarquilla S.A. y Nexa Resources el Porvenir S.A.C y, con 9 % y 8 %, respectivamente del total de carga transportada en ese mismo año.
  - (iv) La tarifa vigente por el derecho de uso de vía desde septiembre de 2025 asciende a USD 0,86 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 3,6 % en relación con la tarifa que estuvo vigente en 2024 (USD 0,83), en línea con el mayor nivel del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York.
  - (v) En 2025, el Concesionario pagó al Ositrán por concepto de Aporte por Regulación un total de S/ 617 000, monto superior en 0,7 % 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 ligera disminución de 0,3 % respecto del 2024.
  - (vi) Respecto a los indicadores de desempeño operativo alcanzados por la Concesión, es importante señalar que en 2025 se reportaron 3 descarrilamientos, lo que representó una reducción del 62,5 % respecto a 2024. Asimismo, se registraron 24 accidentes, una cifra superior en 10 a los 14 accidentes reportados el año anterior. Por otro lado, el indicador de disponibilidad de locomotoras se ubicó en 85 %, 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 2025, 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 2025, los ingresos totales ascendieron a S/ 60,7 millones, lo que representa una disminución del 0,8 % (S/ 466 729) respecto al año anterior. El ingreso principal provino del uso de la vía férrea, que generó S/ 33,8 millones, es decir, el 55,8 % 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 1,1 % durante el 2025. El componente más representativo dentro de estos costos fue el de servicios, que alcanzó los S/ 25,9 millones y constituyó el 97,8 % del total, mostrando una disminución del 0,8 % respecto a 2024. Por otro lado, el rubro “consumo” tuvo una participación marginal, representando solo el 2,2 % del costo total de explotación.
- (xi) Durante 2025, los ingresos de explotación disminuyeron en 0,8 %, mientras que los costos de explotación se redujeron en 1,1 %. En este contexto, la utilidad bruta y la utilidad operativa registraron leves contracciones de 0,5 % y 0,9 %, respectivamente. Sin embargo, la utilidad neta aumentó en 0,9 % en comparación con el ejercicio anterior, debido a la evolución favorable de otros componentes del resultado del ejercicio.
- (xii) Al cierre del ejercicio 2025, el activo total se situó en S/ 102,8 millones, lo que representa una disminución de S/ 404 996 (-0,4 %) respecto a 2024. Esta contracción fue acompañada por una reducción del pasivo total en 17,7 % y un incremento del patrimonio neto de 24,1 %, fortaleciendo la posición financiera de la Concesionaria.
- (xiii) En cuanto a la liquidez, en 2025 se registraron mejoras en los principales indicadores. El ratio de liquidez corriente fue 1,60, la prueba ácida alcanzó 1,52 y la liquidez absoluta se situó en 1,21. 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 evidencian una reducción del apalancamiento financiero en 2025. Esta mejora se explica por la disminución proporcionalmente mayor del pasivo respecto del activo. En consecuencia, la empresa ha reducido su dependencia de fuentes externas de financiamiento, lo que mejora su estabilidad financiera.
- (xv) En el ejercicio 2025, los márgenes de rentabilidad presentaron mejoras: el margen bruto fue de 56,3 %, el margen operativo de 27,0 % y el margen neto de 17,0 %. Además, el margen EBITDA disminuyó a 48,6 %. El ROA aumentó a 10,0 %, reflejando una mayor eficiencia en el uso de los activos. Sin embargo, el ROE descendió a 19,4 %, en línea con el incremento del patrimonio, producto de la retención de utilidades.



## Anexo N° 1: Ficha de contrato de concesión

| <b>FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN</b><br><b>Concesionario: Ferrovías Central Andina S.A.</b><br><b>FERROCARRIL DEL CENTRO</b> |                                     |   |  |
|---|-------------------------------------|---|--|
| N°  | Tema                                | Contenido   | Ref.   |
| 1   | Infraestructura                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Ferrocarril del Centro:</b></li> <li>- Callao – Huancayo (379 Km)</li> <li>- La Oroya – Cerro de Pasco (131 Km)</li> <li>- Pachacayo – Chaucha (80 Km)</li> </ul>   | Cláusula 2.4. (p. 11)  |
| 2   | Fecha de suscripción                | 19 de julio de 1999   | Contrato de concesión  |
| 3   | Plazo de concesión                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plazo inicial de 30 años</li> <li>▪ Se extendió 5 años adicionales</li> <li>▪ Se volvió a extender por 5 años adicionales más</li> </ul>   | Cláusula 4.1. (p. 19)<br>Adenda 3<br>Adenda 5  |
| 4   | Adendas                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Adenda 1:</b> 10 de marzo de 2000</li> <li>▪ <b>Adenda 2:</b> 30 de octubre de 2002</li> <li>▪ <b>Adenda 3:</b> 26 de marzo de 2004</li> <li>▪ <b>Adenda 4:</b> 16 de noviembre de 2005</li> <li>▪ <b>Adenda 5:</b> 09 de febrero de 2009</li> <li>▪ <b>Adenda 6:</b> 15 de junio de 2009</li> <li>▪ <b>Adenda 7:</b> 24 de setiembre de 2009</li> <li>▪ <b>Adenda 8:</b> 14 de agosto de 2010</li> <li>▪ <b>Adenda 9:</b> 08 de enero de 2014</li> </ul> | Adenda 1<br>Adenda 2<br>Adenda 3<br>Adenda 4<br>Adenda 5<br>Adenda 6<br>Adenda 7<br>Adenda 8<br>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)<br>Anexo 5   |
| 6   | Modalidad                           | Autosostenible  | Cláusula 2.3. (p. 11)  |
| 7   | Capital mínimo                      | No se establece   |  |
| 8   | Garantías a favor del concedente    | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Garantía de cumplimiento:</b></li> <li>- <b>Ferrocarril del Centro:</b><br/>Monto mínimo de carta fianza por USD 1 240 000,00.</li> </ul>   | Cláusula 13.1. (p. 51)<br>Cláusula 13.2. (p. 52)<br>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 (cinco millones de dólares de los Estados Unidos de América).   | Cláusula 16.5. (p. 56)   |
| 10  | Compromiso de inversión             | No se establece. Sin embargo, debe alcanzar estándares FRA II, lo que implica realizar inversiones.   | Cláusula 7.7. (p. 31)  |
| 11  | Solución de controversia            | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Negociación</li> <li>▪ Controversia técnica (perito resuelve controversia)</li> <li>▪ Controversia no técnica (arbitraje nacional de derecho de tres árbitros)</li> </ul>  | Cláusula 22.1. (p. 69)<br>Cláusula 22.3. (p. 70)<br>Cláusula 22.4. (p. 71)<br>Adenda 4                   |
| 12  | Penalidades                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Por incumplimientos relacionados con: <ul style="list-style-type: none"> <li>- La afectación de personas o bienes</li> <li>- Daños económicos</li> <li>- La interrupción del servicio por más de 7 días</li> </ul> </li> </ul>   | Cláusula 20.2. (p. 65)<br>Anexo 9  |



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

| N° | Tema                                       | Contenido   | Ref.   |
|----|--|---|--|
| 13 | Causales de caducidad                      | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Entre las principales destacan:<ul style="list-style-type: none"><li>- Vencimiento del plazo del contrato.</li><li>- Acuerdo entre concedente y concesionario.</li><li>- Destrucción total de la infraestructura vial ferroviaria por causa no imputable a las partes.</li><li>- Sustitución de la persona jurídica que administra la concesión sin permiso del Concedente.</li><li>- Modificación de las garantías sin cumplir con las obligaciones que en ellas establecen.</li><li>- Transferencia de acciones sin cumplir lo establecido en el contrato.</li><li>- Incumplimiento cláusulas 12.1. y 12.2.</li></ul></li></ul> | Cláusula 20.1. (p. 63)<br>Adenda 4                           |
| 14 | Equilibrio económico                       | <p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Reducción de los ingresos en 10 % o más.</li><li>▪ Incremento en los costos y/o gastos anuales en 10 % o más.</li><li>▪ O el efecto compuesto de las dos anteriores.</li></ul> <p>Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico financiero.</p>  | Cláusula 23.<br>Adenda 4                                     |
| 15 | Garantías a favor de acreedores permitidos | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ingresos de la concesión</li><li>▪ Hipotecas del derecho de concesión</li></ul>   | Cláusula 11.1. (p. 44)<br>Cláusula 11.2. (p. 45)<br>Adenda 4 |
| 16 | Pólizas de seguros                         | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Contra daños y perjuicios a pasajeros y carga, así como por daños a terceros.</li><li>▪ 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.</li></ul>  | Cláusula 21.1.1. (p. 66)<br>Cláusula 21.1.2. (p. 66)         |
| 17 | Inicio de operaciones                      | <p>Contrato que entró en vigencia a partir de la fecha de cierre (19 julio de 1999). Lo que le faculta al Concesionario al mantenimiento, rehabilitación y la explotación de los bienes de la Concesión, así como la construcción obras de infraestructura Vial Ferroviaria, para la prestación de Servicios de Transporte Ferroviario y Servicios Complementarios.</p>   | Cláusula 2.3. (p. 11)  |
| 18 | Estándares de servicio                     | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Para la línea férrea</b><ul style="list-style-type: none"><li>- United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II.</li><li>- 49CFR213 Track Safety Standards.</li></ul></li><li>▪ <b>Para el material tractivo y material rodante</b><ul style="list-style-type: none"><li>- United States Federal Railroad Administration.</li><li>- 49CFR229 Locomotive Safety Standards.</li><li>- 49CFR216 Passenger Equipment Safety Standards.</li><li>- 49CFR215 Freight Car Safety Standards.</li></ul></li></ul>   | Cláusula 7.7. (p. 31)<br>Anexo 6                             |



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

| N° | Tema                  | Contenido   | Ref.                                  |
|----|-----------------------|---|---------------------------------------|
|    |                       | - 49CFR221 Rear end marking devices for passenger, commuter and freight cars.   |                                       |
| 19 | Tarifas               | <ul style="list-style-type: none"><li>La tarifa por uso de vía se fija en la suma máxima de:<ul style="list-style-type: none"><li>- USD 0,59 por Km recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada.</li></ul></li></ul> | Anexo 7<br>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. Ositrán 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)<br>Anexo 5      |



## Anexo N° 2: Resumen Estadístico Anual

### INDICADORES ANUALES: FERROCARRIL DEL CENTRO

|                       |                               |
|-----------------------|-------------------------------|
| <b>Concesionario:</b> | Ferrovías Central Andina S.A. |
| <b>Modalidad:</b>     | Autosostenible                |
| <b>Periodo:</b>       | 2012-2025                     |

| <b>a. Tráfico</b>           |                 |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
|-----------------------------|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Indicador                   | Unidad medida   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   |
| Pasajeros                   | Unidades        | 3 229  | 3 548  | 2 054  | 2 161  | 2 923  | 1 074  | 1 516  | 1 356  | -      | -      | -      | -      | -      | 839    |
| 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  | 2 515  |
| <b>b. Recorrido</b>         |                 |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Indicador                   | Unidad medida   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   |
| 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  | 5 970  |
| <b>c. Ingresos</b>          |                 |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Indicador                   | Unidad medida   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   |
| 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 | 60 985 |
| <b>d. Siniestros</b>        |                 |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Indicador                   | Unidad medida   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   |
| Número de descarrilamientos | Unidades        | 6      | 6      | 4      | -      | -      | 2      | -      | 2      | -      | 3      | 3      | 3      | 8      | 3      |



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

Calle Los Negocios 182, Surquillo  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

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

Cintha López Vásquez  
**Ejecutiva de la Jefatura de  
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera  
**Jefa de Regulación**

### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

María Alejandra Mendez Vega – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Marisol Huamán Velasque – Asistente  
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente  
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante  
Lady Osorio Alcántara – Practicante  
Enrique Serrano Salas – Practicante  
Rafael Lozano Jimenez – Practicante