



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente

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 Sur y Sur Oriente

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:

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición de la empresa	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de influencia	11
I.4. Principales activos	12
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	13
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	13
III.1. Servicio de acceso a la vía.....	14
III.2. Servicio de alquiler de material tractivo y/o rodante	18
III.3. Servicios en el mercado <i>downstream</i>	19
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO	25
IV.1. Tarifas por uso de vía	25
IV.2. Precios: Alquiler del material tractivo y/o rodante	26
IV.3. Cargos de acceso: facilidad esencial dentro de estaciones	27
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	28
V.1. Inversiones.....	28
V.2. Retribución.....	30
V.3. Aporte por regulación.....	32
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	33
VI.1. Niveles de servicio	33
VI.2. Disponibilidad de locomotoras	33
VI.3. Descarrilamientos y accidentes.....	34
VI.4. Sanciones y penalidades impuestas	36
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	37
VII.1. Ingresos operativos	37
VII.2. Estados de resultados integrales	37
VII.3. Estado de situación financiera	40
VII.4. Indicadores financieros	41
VIII. CONCLUSIONES	44
Anexo N° 1: Ficha de Contrato de Concesión	47
Anexo N° 2: Resumen estadístico anual	49



CUADROS

Cuadro N° 1: Datos Generales de la Concesión	7
Cuadro N° 2: Modificaciones contractuales.....	11
Cuadro N° 3: Contratos de acceso a la vía férrea del FSO	15
Cuadro N° 4: Contratos de arrendamiento del material tractivo y rodante	19
Cuadro N° 5: Variación anual del tráfico de pasajeros por ruta, 2024-2025.....	21
Cuadro N° 6: Variación anual del tráfico de carga por ruta, 2024-2025	24
Cuadro N° 7: Tarifas por alquiler de material tractivo y rodante	27
Cuadro N° 8: Contratos de acceso a servicios esenciales dentro de estaciones*	28
Cuadro N° 9: Mejoras en la infraestructura de la vía, 2000-2025.....	29
Cuadro N° 10: Estado de resultados integrales, 2024 – 2025 (en miles de dólares)	38
Cuadro N° 11: Ingresos de contratos con clientes, 2024 – 2025 (en miles de dólares)	38
Cuadro N° 12: Costo de explotación de bienes en concesión, 2024 – 2025.....	39
Cuadro N° 13: Gastos de administración 2024 – 2025 (en miles de dólares)	40
Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera, 2024 – 2025 (en miles de dólares).....	41
Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2024 – 2025	41
Cuadro N° 16: Ratios de Liquidez, 2024 – 2025	42
Cuadro N° 17: Ratios de Endeudamiento, 2024 – 2025.....	42
Cuadro N° 18: Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2025.....	44

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Kilómetros recorridos del material tractivo y/o rodante, según tramo, 2018-2025	16
Gráfico N° 2: Participación por tipo de material tractivo y rodante 2018 - 2025	17
Gráfico N° 3: Tráfico anual de pasajeros, 2011 – 2025.....	20
Gráfico N° 4: Estructura porcentual del tráfico de pasajeros por tramo, 2011-2025.....	20
Gráfico N° 5: Tráfico de pasajeros del tramo Sur Oriente por operador, 2010 – 2025	22
Gráfico N° 6: Evolución del volumen de carga transportada, 2012-2025	23
Gráfico N° 7: Estructura del volumen de carga movilizada, según tipo de producto 2025	24
Gráfico N° 8: Estructura porcentual del tráfico de carga en el tramo Sur por usuario, 2025	25
Gráfico N° 9: Tarifa por el uso de vía (Set 2012 – Set 2025)	26
Gráfico N° 10: Inversiones ejecutadas por el Concesionario	29
Gráfico N° 11: Inversiones reconocidas y liberación del pago de la retribución	30
Gráfico N° 12: Pago por retribución principal	31
Gráfico N° 13: Pago por retribución Especial	32
Gráfico N° 14: Aporte por Regulación 2012-2025	32
Gráfico N° 15: Disponibilidad de locomotoras, 2012-2025	34
Gráfico N° 16: Número de accidentes y descarrilamientos, 2012-2025	35
Gráfico N° 17: Número de personas heridas y fallecidas, 2014-2025	36
Gráfico N° 18: Ingresos operativos de Fetransa, 2013 – 2025.....	37

ILUSTRACIÓN

Ilustración N° 1: Ferrocarril Sur y Sur Oriente	12
---	----



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2025 de la Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente y de la empresa Ferrocarril Transandino S.A. (en adelante, el Concesionario o Fetransa). El Informe presenta la evolución de las principales variables de la Concesión como el tráfico de carga, personas movilizadas, tarifas, precios y cargos de acceso, indicadores operativos, inversiones, situación financiera y otros.

El Ferrocarril del Sur y del Sur Oriente fue concesionado en 1999 a la empresa Fetransa tras haber ofrecido una Retribución Principal de 37,25 %. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la empresa tiene el derecho de uso de los bienes de la Concesión para el mantenimiento, rehabilitación, explotación e inversión en la infraestructura ferroviaria, material tractivo y rodante, entre otros bienes. En ese sentido, los servicios que ofrece el Concesionario son el acceso a la vía, alquiler del material tractivo y/o rodante y los accesos a las facilidades esenciales en las estaciones.

Al 2025, operan en el mercado del servicio de transporte ferroviario dos empresas, Inca Rail S.A.C. (en adelante, Incarail) y Perú Rail S.A. (en adelante, Perurail), este último pertenece al grupo económico vinculado al Concesionario. Existen dos mecanismos de acceso a la vía férrea, negociación directa y subasta; sin embargo, hasta la fecha el ingreso y ampliación de acceso a las vías se ha dado mediante negociación directa. Los contratos de acceso suscritos con Perurail e Incarail se encuentran vigentes hasta el 2027 y 2026, respectivamente. Por su parte, el material tractivo y/o rodante desde el inicio de la Concesión ha sido arrendado a Perurail, a través de cinco renovaciones de contrato y su vigencia vence el 2027. El monto del alquiler se ha duplicado respecto al Contrato que finalizó en mayo de 2021.

El transporte ferroviario que es brindado por los operadores que tienen acceso a la vía férrea tiene la característica de que el tráfico de pasajeros se concentra en el tramo Sur Oriente (ruta Cusco-Machu Picchu-Hidroeléctrica) y el transporte de carga operado por PeruRail se concentra en el tramo Sur (ruta Matarani-Arequipa-Juliaca-Cusco).

En 2025, la Concesionaria enfrentó diversas interrupciones en sus operaciones ferroviarias en el tramo Sur Oriente, ocasionadas por protestas sociales, deslizamientos de tierra y condiciones climáticas adversas. Pese a estas contingencias, el tráfico total de pasajeros en los tramos Sur y Sur Oriente alcanzó los 3,5 millones, cifra que representa un crecimiento de 10,2 % respecto de 2024 (3,1 millones de pasajeros) y que incluso supera los niveles registrados antes de la pandemia, en 2019 (2,9 millones de pasajeros).

El mayor flujo de pasajeros continuó concentrándose en la ruta entre las estaciones de Aguas Calientes y Ollantaytambo, utilizada principalmente por los turistas que visitan el Santuario Histórico de Machu Picchu. En 2025, el operador vinculado Perurail transportó el 76 % del total de pasajeros movizados, mientras que Inca Rail concentró el 24 % restante. Cabe señalar que la participación de este último operador se redujo respecto de 2024, cuando alcanzó el 26 % del total de pasajeros transportados.

Por su parte, el tráfico anual de carga registró una disminución del 4,7 % en 2025, al movilizarse un total de 2,9 millones de toneladas. De esta carga, el 99,3 % se concentró en el tramo Sur, donde los principales productos transportados fueron minerales y metales. La relevancia de estos productos en dicho tramo se debe a que conecta los principales centros mineros del sur del país con el puerto de Matarani, desde donde se exportan hacia los mercados internacionales. El producto predominante es el concentrado de minerales, principalmente cobre, siendo las principales empresas usuarias del servicio la Sociedad Minera Cerro Verde y Minera Las Bambas.

La tarifa por derecho de uso de vía férrea está fijada en el Contrato de Concesión y cuenta con un mecanismo de ajuste anual¹. La tarifa vigente desde septiembre de 2025 es de USD 0,86 por kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada para el tramo Sur. En el caso del tramo Sur Oriente, la tarifa vigente ascendió a USD 5,87.

¹ El ajuste es automático según el IPC de Nueva York de EE.UU.



Por su parte, el precio por alquiler del material tractivo y/o rodante es el mismo desde hace casi 10 años, esto es, USD 0,04 (km-Coche), USD 0,02 (km-vagón), USD 0,40 (km-autovagón) y USD 0,50 (km-locomotora). Los cargos de acceso por la facilidad esencial dentro de las estaciones han sido fijados en el 2022 (con Perurail) y 2021 (con Incarail), conforme al contrato de acceso suscrito entre las partes, los cuales deben ser ajustados por la variación anual del índice de precios al consumidor del Perú.

Los ingresos operativos de Fetransa se redujeron en 2,8 % al pasar de S/ 172,6 millones en 2024 a S/ 167,7 millones en 2025. Del total de ingresos, el 39,8 % corresponden a los ingresos por acceso a la vía en el tramo Sur, mientras que los ingresos por acceso a la vía del tramo Sur Oriente tuvieron una contribución de 58,4 % y solo el 1,8 % restante corresponde a otros ingresos percibidos por el Concesionario.

En el 2025, el Concesionario efectuó pagos al Estado por concepto de Retribución Principal, Retribución Especial y Aporte por Regulación mayores a los pagados en 2024, en concordancia con los mayores ingresos percibidos por Fetransa. En efecto, la obligación generada por Retribución Principal ascendió a S/ 54,0 millones, monto 3,2 % inferior al monto pagado en 2024. En tanto, la Retribución Especial ascendió a S/ 1,3 millones en 2025, lo que significó una reducción de 5,6 % respecto al 2024 y el Aporte por Regulación ascendió a S/ 1,5 millones en 2025, monto 1,1 % superior al pagado el año anterior.

En cuanto al desempeño operativo, el Concesionario cumplió con todas las normas de seguridad ferroviaria y los estándares técnicos previstos en el Contrato de Concesión tanto en lo concerniente a la vía férrea como al material tractivo y material rodante en el año 2025. Por otro lado, el indicador de disponibilidad de locomotoras se ubicó en 76 %, encontrándose por quinta vez consecutiva debajo del umbral mínimo recomendado por organismos multilaterales. En cuanto al número de descarrilamientos, indicador indirecto del estado de la vía férrea, en 2025 se registraron 33 eventos, lo que representó un incremento de 37,5 % respecto de 2024. En contraste, el número de accidentes se redujo a 44 eventos, es decir, tres menos que los reportados el año anterior. No obstante, estos accidentes ocasionaron 155 personas heridas y 5 fallecidas, lo que supone incrementos de 400 % y 150 %, respectivamente, en comparación con 2024.

El Estado de Resultados Integrales muestra una contracción significativa en la utilidad neta, la cual ascendió a USD 1,42 millones en 2025 frente a los USD 2,63 millones registrados en 2024, lo que representa una disminución de 46,1 %. Este resultado se explica principalmente por el incremento en el costo de explotación y el impacto negativo de la diferencia de cambio neta, factores que neutralizaron el ligero crecimiento en los ingresos por contratos con clientes y la reducción en los gastos de administración. En cuanto al estado de situación financiera, los activos totales registraron una contracción de 4,3 % respecto al ejercicio anterior, como resultado de la reducción del activo corriente (-32,9 %), la cual fue parcialmente compensada por el incremento del activo no corriente (+9,4 %). Por su parte, los pasivos totales disminuyeron en una proporción mayor (-8,1 %), destacando la reducción del pasivo no corriente en 23,7 %. Este comportamiento refleja un fortalecimiento de la estructura patrimonial, con un patrimonio neto que se elevó 8,0 % debido al aumento sostenido de los resultados acumulados (+16,4 %).

Los indicadores financieros evidencian un deterioro de la liquidez durante 2025. En efecto, la liquidez corriente se redujo de 0,91 a 0,55, la prueba ácida de 0,59 a 0,35 y la liquidez absoluta de 0,40 a 0,19, lo que refleja una menor capacidad para atender obligaciones de corto plazo con activos líquidos y una mayor dependencia de la realización de inventarios. Por su parte, los indicadores de rentabilidad registraron un retroceso significativo respecto de 2024. El margen bruto disminuyó de 23,5 % a 21,7 %, el margen operativo de 9,5 % a 8,3 % y el margen neto de 6,6 % a 3,4 %, evidenciando una reducción en la capacidad de la empresa para generar utilidades a partir de sus operaciones. En cuanto a la estructura de endeudamiento, el ratio Deuda/Patrimonio continuó su tendencia descendente al pasar de 3,3 a 2,8, mientras que el endeudamiento sobre activos se redujo de 76,7 % a 73,7 %. Asimismo, el índice de solvencia se fortaleció al incrementarse de 1,30 a 1,36. En conjunto, estos indicadores reflejan una mejora en la estructura de capital y una menor dependencia del financiamiento externo. No obstante, la calidad de la deuda se deterioró al aumentar de 46,4 % a 55,5 %, lo que evidencia una mayor concentración de obligaciones de corto plazo dentro del pasivo total.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición de la empresa

1. Fetransa es una empresa de derecho privado constituida en el Perú en septiembre de 1999, que tiene por objeto actuar como concesionario de los Ferrocarriles del Sur y Sur Oriente, dedicándose a la explotación de los derechos de uso por el acceso a la vía férrea y de todo tipo de servicios complementarios, con excepción del transporte de carga y/o pasajeros.
2. Al 31 de diciembre de 2025, dicha empresa cuenta con dos accionistas domiciliados en el extranjero, los cuales se detallan a continuación:
 - Belmond Ltd. (Bermudas): 50 %
 - Peruval Corp. S.A. (Panamá): 50 %
3. Cabe señalar que, Belmond Ltd. es una compañía líder de hoteles de lujo y un sofisticado operador de viajes con exposición y presencia en economías emergentes, particularmente en áreas de interés cultural, histórico o recreativo para proporcionar experiencias de estilo de vida de lujo para el viajero exigente². Actualmente, Belmond Ltd. posee u opera 46 propiedades a nivel mundial (36 hoteles de lujo, 1 restaurante independiente, 7 trenes turísticos y 2 cruceros por río)³. Belmond Ltd. también posee el 50 % de participación de la empresa Perurail, la cual opera los servicios ferroviarios de transporte de pasajeros y de carga en los Ferrocarriles del Sur y Sur Oriente (que incluye la ruta Cusco-Machu Picchu).

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

4. El 20 de septiembre de 1999 se le otorgó a Fetransa la buena pro de la licitación pública para el mantenimiento, rehabilitación y la explotación de los Ferrocarriles Sur y Sur Oriente, así como para la construcción de obras de infraestructura vial ferroviaria y para la prestación de servicios de transporte ferroviario, con excepción del transporte de pasajeros y carga. En virtud de dicho contrato, el concesionario asumió obligaciones en relación con la construcción de obras de infraestructura vial ferroviaria, así como con la prestación del servicio de infraestructura ferroviaria.

Cuadro N° 1: Datos Generales de la Concesión	
Concesionario	Ferrocarril Transandino S.A.
Accionistas de la Concesión	Belmond Ltd: 50 % Peruval Corp. S.A.: 50 %
Tipo de Concesión	Autofinanciada
Factor de competencia	Mayor Retribución al Estado
Inversión comprometida ⁴	FRA II
Inversión acumulada al 2025	USD 77,76 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	20 de septiembre de 1999
Vigencia de la Concesión	30 años más 5 años adicionales
Número de Adendas	5

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

² Desde el 17 de abril de 2019, el Grupo Belmond pertenece al Grupo LVMH de Francia, el mismo que adquirió el Grupo Belmond por USD 3200 millones.

³ Form 10-K Belmond Ltd. Annual report [Section 13 and 15(d), not S-K Item 405]. Disponible en: <https://sec.report/Document/0001115836-19-000004/>

⁴ No tiene monto de inversión comprometido. El compromiso es llegar a cumplir los Estándares de la Federal Railroad Administration (FRA) Class 2.



5. El Contrato de Concesión no otorga al concesionario el derecho para la explotación del servicio de transporte de pasajeros y de carga, sino que dispone que los mismos sean prestados mediante operadores de servicios de transporte ferroviario. Sin embargo, con la finalidad de que la continuidad de la operación del sistema ferroviario no se vea afectada por la transferencia de la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENAFER) al Concesionario⁵, durante el proceso de concesión se ampliaron las bases y se estableció que el ganador debía garantizar que cuenta con un operador que preste el servicio de transporte ferroviario, ya sea que lo contrate o que constituya una persona jurídica que actúe como operador de servicios de transporte ferroviario⁶. Así, el Concesionario constituyó la empresa PeruRail para dar continuidad al servicio de transporte de carga y pasajeros.
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, sino que el mecanismo de fijación de dichos precios es el resultado de la competencia entre los operadores ferroviarios.

Plazo de la Concesión

7. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la infraestructura ferroviaria fue otorgada por un plazo inicial de 30 años con opción de 6 renovaciones adicionales de 5 años cada una -previa aceptación del Concedente y opinión del Regulador- lo cual podría llevar a ampliar el plazo de concesión hasta 60 años. Al respecto, se otorgó la primera prórroga por cinco años adicionales el 11 de septiembre de 2003.
8. El Concesionario ejerció su opción de solicitar una ampliación de cinco años adicionales por segunda, tercera, cuarta y quinta vez, las cuales no fueron aceptadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Cabe indicar que en el año 2023 se presentó la quinta solicitud de ampliación, la cual ha sido denegada en el 2024. De este modo, el plazo de vigencia de la Concesión continúa siendo de 35 años, es decir, vence en el 2034.

Inversiones y pagos al Estado

9. En cuanto a obligaciones de inversión, el Contrato de Concesión no contempla de manera explícita montos mínimos o metas físicas obligatorias de inversión para el desarrollo de la infraestructura férrea en las zonas de influencia. En lugar de ello, dispone que, dentro de los cinco primeros años de la concesión, la infraestructura ferroviaria deberá alcanzar los estándares de la United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II, para lo cual corresponde que el Concesionario ejecute las inversiones que resulten necesarias.

⁵ En efecto, si el material se alquilaba a un tercero, existía el riesgo de que, en tanto ENAFER dejara de prestar el servicio de transporte y se lograra concretar el alquiler del material, se podía generar un periodo en el cual el servicio ferroviario dejara de prestarse, lo que hubiera perjudicado a los usuarios (turistas y público en general, incluyendo aquellos pertenecientes a las localidades cercanas al trayecto) que necesitaban ser transportados en el FSO.

⁶ **CIRCULAR N° 017 de la Licitación Pública Especial Internacional para la entrega en Concesión de la administración de los Ferrocarriles del Centro, Sur y Sur Oriente.**

Con la finalidad de que la operación del sistema ferroviario no se vea afectada como consecuencia de la transferencia programada para la Fecha de Cierre, el Cepri Enafer ha decidido aclarar y ampliar los términos de las Bases y de la versión preliminar del Contrato de Concesión, conforme a lo dispuesto por la presente circular.

1. *A fin de poder brindar continuidad en las operaciones ferroviarias que ENAFER prestará hasta la Fecha de Cierre, el Adjudicatario deberá garantizar que cuenta con un Operador de Servicios de Transporte Ferroviario.*

2. *Para tal efecto, el Adjudicatario deberá contratar, o en su caso constituir una persona jurídica que actúe como Operador de Servicios de Transporte Ferroviario. En el caso de Consorcios Divisibles, el Adjudicatario deberá contar con un Operador de Servicios de Transporte Ferroviario por cada ferrocarril, pudiendo una misma persona jurídica actuar como Operador de Servicios de Transporte Ferroviario para más de un ferrocarril.*

(...)



10. Otras obligaciones asumidas por Fetransa se refieren al pago de la Retribución Principal y de la Retribución Especial. El primer pago corresponde a un porcentaje anual de los ingresos brutos con excepción de aquellos que provengan de la explotación del material tractivo y/o material rodante; mientras que el segundo corresponde a un pago semestral a favor del Concedente equivalente a un porcentaje de los ingresos del semestre anterior que provengan de la explotación del material tractivo y/o rodante, los porcentajes se detallan a continuación:
- **Retribución Principal**, ascendente al 37,25 % de los ingresos brutos anuales, en los cuales no se incluyen los que provengan de la explotación del material tractivo y rodante. Este porcentaje fue ofrecido por el Concesionario en su propuesta técnica y constituyó el factor de competencia durante el proceso de licitación.
 - **Retribución Especial**, ascendente al 50 % de los ingresos semestrales obtenidos por la explotación del material tractivo y rodante.
11. En este punto, cabe mencionar que la obligación de pago de la Retribución ha sido utilizada en el Contrato de Concesión para generar incentivos a la inversión. En efecto, la cláusula décima establece un mecanismo que permite al concesionario canjear las inversiones reconocidas para la rehabilitación o mantenimiento de la vía férrea durante los diez primeros años de concesión por los pagos correspondientes a la Retribución Principal y Especial.
12. Así, de acuerdo con el esquema de incentivos, el monto de inversiones reconocidas al Concesionario puede ser utilizado para deducirlo de su pago de la Retribución Principal y Especial hasta el 100 % dentro de los primeros cinco años de la concesión o hasta el 50 % del pago entre el sexto y décimo año. Además, se ha previsto que, si después de los 10 primeros años existiera un remanente o exceso de inversiones a favor del concesionario, éste se deducirá en 10 partes iguales de los pagos de la Retribución Principal y Especial que corresponda entre los años 11 y 20 de la concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente:
- **Entre el 1° y 5° año de la Concesión:** Los montos de inversión reconocida podrán liberar al Concesionario de hasta el 100 % del Pago de la Retribución Principal y Especial correspondiente a dicho periodo.
 - **Entre el 6° y 10° año de la Concesión:** Los montos de inversión reconocida podrán liberar al Concesionario de hasta el 50 % del Pago de la Retribución Principal y Especial correspondiente a dicho periodo.
 - **Exceso de inversiones reconocidas entre el 1° y 10° año:** El excedente de las inversiones reconocidas no canjeadas en el periodo previo será descontado en 10 partes iguales del Pago de la Retribución Principal y Especial correspondiente a los años 11° y 20° de la Concesión.
13. Cabe precisar que dicho mecanismo de incentivos a la inversión solo opera respecto de la Retribución Principal y la Retribución Especial, no se extiende a los tributos, ni a la tasa de regulación que debe pagarse al Ositrán.

Mecanismo de acceso

14. Conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión, los Usuarios Intermedios (los operadores de servicio de transporte ferroviario) pueden acceder a la infraestructura gestionada por Fetransa mediante dos mecanismos: la negociación directa y la subasta.
15. La negociación directa debe ocurrir cuando no existe más de un operador de transporte ferroviario solicitando acceso, al mismo tiempo, el mismo segmento de la línea férrea. Así, dicho mecanismo se basa en la fijación de la “tarifa por uso de la vía” (en adelante, TUV), que tiene un



valor máximo establecido en el Contrato de Concesión⁷, el cual se ajusta anualmente de manera automática.

16. Por su parte, el mecanismo de subasta se activa en caso dos o más operadores de servicios de transporte ferroviario deseen usar al mismo tiempo el mismo segmento de Línea Férrea. Dicho proceso de subasta se encuentra regulado por la Cláusula 7.6 del Contrato de Concesión, la cual establece que el Concesionario debe efectuar la subasta de sus horarios, estableciéndose que la selección del ganador del concurso se efectuará a favor de quien oferte la Tarifa por Uso de Vía más alta, teniendo como base la tarifa establecida en la Cláusula 7.1⁸, de manera supletoria a lo establecido en el Contrato de Concesión⁹.
17. Cabe mencionar que, el 19 de junio de 2019, mediante Resolución N° 031-2019-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán interpretó el numeral iii) de la cláusula 7.6 del Contrato de Concesión de la Administración del Ferrocarril Sur y Sur Oriente en los siguientes términos:

“El numeral iii) de la cláusula 7.6 del Contrato de Concesión es aplicable para cualquier proceso de subasta en el que participen el operador vinculado u operadores no vinculados al Concesionario.

El único factor de competencia para asignar un mismo segmento de línea férrea es la tarifa por uso de vía más alta. Dicha regla no admite excepciones.

Si bien dicha cláusula señala que la selección del ganador de una subasta entre Operadores se efectuará a favor de quien oferte la tarifa por uso de vía más alta, ello no impide al Regulador que, en aplicación de la regla de Equidad en servicios establecida en el Contrato de Concesión, en aquellos procesos en los que participa el operador vinculado al Concesionario, establezca condiciones que, sin modificar el factor de competencia, permitan garantizar un tratamiento igualitario de los postores y el acceso a la facilidad en condiciones competitivas.

Para tal efecto, el Regulador: i) no debe llegar a impedir al operador vinculado a participar en la subasta; y, ii) no debe contravenir las reglas del procedimiento de subasta estipuladas expresamente en el Contrato de Concesión”.

18. Así, se concluyó que, el Regulador se encuentra facultado para incluir en las bases del procedimiento de Subasta, condiciones adicionales para la asignación de frecuencias que, sin modificar el factor de competencia previsto en el Contrato de Concesión, permitan motivar que se produzca un tratamiento igualitario de los postores y el acceso a la facilidad en condiciones competitivas.

Régimen tarifario

19. En cuanto a las tarifas, el contrato establece una tarifa máxima para el único pago que puede recibir el Concesionario por el uso de la vía férrea, la cual fue fijada en USD 0,45 y USD 3,00 por cada kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada, que circulen en el tramo Sur y Sur Oriente, respectivamente, según se detalla en el Anexo N° 7 del contrato de concesión.
20. Estas tarifas son reajustadas anualmente, 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 adecuadamente. Adicionalmente, el Concesionario tiene el derecho de alquilar el material tractivo y rodante, cuyo precio de arrendamiento no se encuentra regulado.

⁷ Como se ha visto en el gráfico N° 9 del presente Informe, al inicio de la Concesión la tarifa se fijó en USD 3/km-vagón, y en septiembre de 2024, el valor de esta tarifa fue fijado en USD 5,69/km-vagón.

⁸ Cabe mencionar que, en este supuesto de competencia entre Operadores del Servicio de Transporte Ferroviario la tarifa establecida en el numeral 7.1. de este Contrato no será aplicable como la suma máxima que el Concesionario puede cobrar por el uso de vía.

⁹ Es decir, en aquellos casos en que dicho contrato no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para el acceso, o si regulado ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión.



Modificaciones contractuales

21. Finalmente, a lo largo del periodo de vigencia de la concesión, el Contrato de Concesión ha sido objeto de cinco modificaciones contractuales, de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro N° 2: Modificaciones contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	10 de marzo del 2000
Principales temas:	Incorporación de una relación de equipos, repuestos, y material rodante en la lista de bienes de la Concesión.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	13 de enero de 2003
Principales temas:	Sustituyó el numeral 7.1 de la cláusula Séptima del Contrato de Concesión, referido a la tarifa de uso de vía, a fin de exonerar del pago de dicha tarifa a las unidades que transporten gratuitamente residuos sólidos.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	28 de octubre de 2003
Principales temas:	Ampliar por un periodo de 5 años el plazo de la Concesión.
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	29 de enero de 2011
Principales temas:	Tuvo por objeto efectuar precisiones sobre el alcance de la responsabilidad del Concesionario por los daños y perjuicios que cause su operador vinculado y precisiones sobre el rol del Ositrán como organismo técnico en el procedimiento de aprobación de adendas.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	14 de agosto de 2013
Principales temas:	Tuvo por objeto incluir en el anexo N° 3 – Listado de bienes de la Concesión, material rodante adicional, pasando de 70 a 72 vagones.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

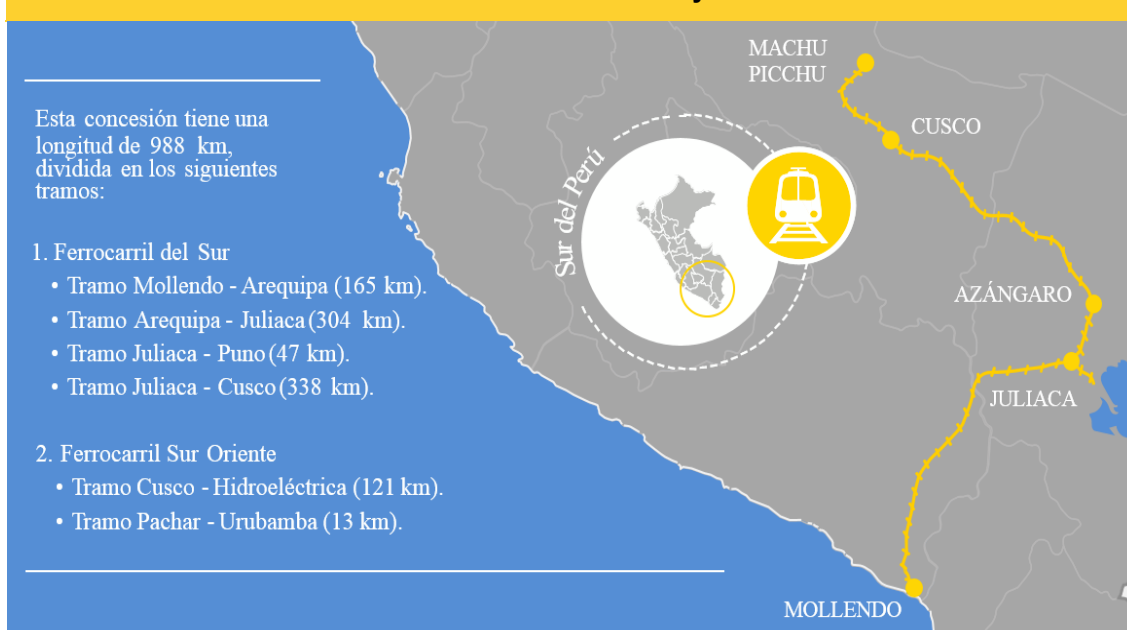
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.3. Área de influencia

22. El área de influencia de la Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente cubre la zona sur del país, específicamente los departamentos de Arequipa, Puno y Cusco, por donde transcurren los casi 1000 kilómetros de infraestructura férrea. La Concesión constituye el principal medio para el transporte de carga de la zona sur, en particular para productos minerales, permitiendo así el acceso de dichos productos a los distintos mercados de comercialización en el exterior a través del Terminal Portuario de Matarani. Asimismo, constituye un importante medio de transporte de pasajeros nacionales e internacionales hacia Machu Picchu, el principal destino turístico del país.
23. La Concesión consta de dos tramos: Sur y Sur Oriente:
- El Ferrocarril del Sur posee una longitud de 854 km y se extiende desde el Terminal Portuario de Matarani en Arequipa hasta el Cusco conectando las ciudades de Mollendo, Matarani, Arequipa, Puno, Juliaca y Cusco. Su principal actividad es el transporte de carga.
 - El Ferrocarril del Sur Oriente cuenta con una longitud de 134 km y une la ciudad del Cusco con el Santuario de Machu Picchu (la Concesión alcanza hasta la Estación Hidroeléctrica); este tramo es utilizado principalmente para el transporte de pasajeros hacia Machu Picchu.



Ilustración N° 1: Ferrocarril Sur y Sur Oriente



Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.4. Principales activos

24. Según la información contenida en el Plan de Negocios del Concesionario, la principal infraestructura con la que contaba la concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente al mes de diciembre de 2025 incluía como activos principales su área matriz, las estaciones y paraderos, así como el sistema de comunicaciones.
25. Así, el área matriz de la Concesión comprende los terraplenes o franjas de derecho de vía, sus correspondientes vías férreas, puentes, túneles, zig-zags, pasos a nivel, desvíos, sistemas de señalización, sistemas de telecomunicaciones, alcantarillas, muros de contención, entre otros. Se divide en:

Ferrocarril del Sur

- Tramo Mollendo-Matarani-Arequipa (147 km más 18 km Ramal Mollendo)
- Tramo Arequipa-Juliaca (304 km)
- Tramo Juliaca-Puno (47 km)
- Tramo Juliaca-Cusco (338 km) Ferrocarril del Sur Oriente

Ferrocarril del Sur – Oriente

- Tramo Cusco-Hidroeléctrica (121 km más 13 km Ramal Urubamba)

26. La Línea Férrea del ferrocarril del Sur Oriente es de Trocha Angosta la cual tiene un ancho de vía de 36 Pulgadas o 0,914 metros.
27. El Ferrocarril Transandino cuenta con un total de 65 estaciones ubicadas a lo largo de la infraestructura ferroviaria, distribuidas como se detalla a continuación:

Ferrocarril del Sur

- 13 estaciones a lo largo del tramo Matarani/Mollendo – Arequipa:
- 16 estaciones en el tramo Arequipa – Juliaca – Puno:



- 25 estaciones en el Tramo Juliaca – Cusco.

Ferrocarril Sur Oriente

- 11 estaciones en el Tramo Cusco – Hidroeléctrica.
28. Asimismo, la Concesión cuenta con un moderno sistema de telecomunicaciones basado en el programa TWS (Track Warrant System AS-400) que cubre toda la infraestructura concesionada. Conforme está establecido en la cláusula 7.4 del Contrato de Concesión, los Operadores Ferroviarios están obligados a interconectarse al sistema de telecomunicaciones de Fetransa de tal forma que por este medio el Centro de Control de Operaciones de las respectivas autorizaciones para el uso de vía en los horarios y frecuencias que les fueron asignadas, y de este modo, garantizar la interconexión permanente entre el comando de los trenes con las estaciones y vehículos auxiliares.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

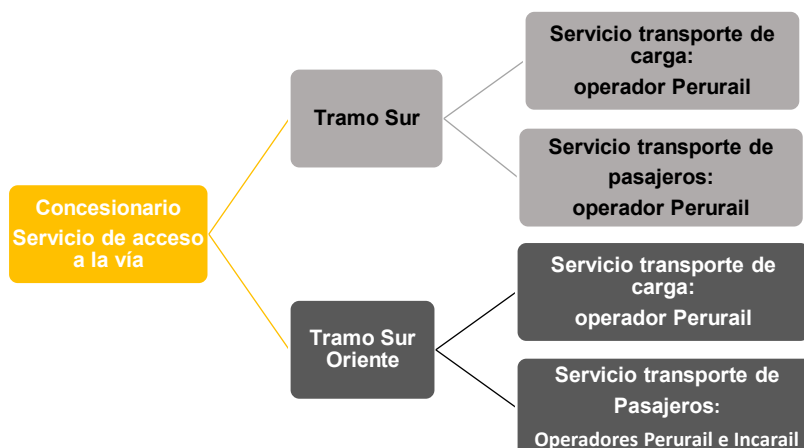
29. Según el Contrato de Concesión, la explotación de la Concesión se realizará mediante el aprovechamiento de los bienes de la Concesión, los Servicios de Transporte Ferroviario que este contrato autoriza al Concesionario a desarrollar y de los Servicios Complementarios.
30. La explotación de los bienes de la concesión puede realizarse mediante el otorgamiento de acceso a la vía férrea y el arrendamiento de material tractivo y/o rodante a los operadores de transporte ferroviario de pasajeros y carga.
31. Los servicios de transporte ferroviario que puede brindar el Concesionario son las operaciones de embarque y desembarque; carga y descarga; mantenimiento de material tractivo y/o rodante; las operaciones vinculadas con la señalización, telecomunicaciones y electricidad; entre otras que sean posibles desarrollar para la explotación de servicios de transporte ferroviario. Sin embargo, el Concesionario no puede brindar directamente el servicio de transporte ferroviario de pasajero y/o carga.
32. Los servicios complementarios se definen como todas aquellas actividades económicas que sean posibles de desarrollarse y siempre que con su desarrollo no afecten el de los Servicios de Transporte Ferroviario. Sobre este punto, el Concesionario tiene la exclusividad en la prestación de estos, los cuales podrán realizarse directamente por el Concesionario o a través de terceros.
33. De lo anterior, los servicios que oferta el Concesionario y por los cuales percibe ingresos son el acceso a la vía, alquiler del material tractivo y/o rodante y alquiler de espacios. De estos tres servicios, el acceso a la vía es el único que está sujeto a regulación tarifaria, por el cual el Concesionario tiene derecho al cobro de dos tarifas: una por el tramo sur y otro por el tramo sur-oriente. Para el alquiler de material tractivo y/o rodante se establece un precio y, para los espacios de alquiler, tales como andenes, oficinas o baños, se implementa un cargo de acceso.

III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

34. Previo a la caracterización de la demanda de los servicios que brinda el Concesionario, en la presente sección se analiza los servicios que este presta de manera indirecta a través de los operadores de transporte ferroviario. Estos corresponden a los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y de carga. Ello se debe a que una comprensión integral de dichos servicios contribuye a explicar mejor las características de los servicios que el Concesionario brinda directamente.
35. Los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y de carga se prestan en ambos tramos de la Concesión. No obstante, en el tramo Sur existe un único operador que brinda dichos servicios: la empresa Perú Rail S.A. (en adelante, Perurail), la cual se encuentra vinculada societariamente al Concesionario. Por su parte, en el tramo Sur-Oriente existen dos operadores para el servicio



de transporte ferroviario de pasajeros, Perurail e Incarail¹⁰, pero solo un operador para el servicio de transporte ferroviario de carga, Perurail.



36. Es así que, en esta sección, además de una breve introducción de los servicios brindados por el Concesionario, se presenta información sobre la evolución en kilómetros recorridos del material tractivo y/o rodante, según tramo; tráfico de pasajeros y de carga de manera general y de manera desagregada por tramos y por tipo de productos, de corresponder, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por Fetransa al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE)¹¹.

III.1. Servicio de acceso a la vía

37. El Concesionario, en su calidad de administrador de la vía férrea, tiene la facultad y la obligación de establecer los horarios de circulación de los trenes con base en criterios técnicos, tales como la capacidad de la vía férrea, la optimización de su uso, los intervalos entre trenes, las distancias mínimas de seguridad, las restricciones de velocidad en la línea férrea, entre otros aspectos, conforme a lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles. Así, el grado de utilización de la vía férrea depende de los horarios establecidos por el concesionario, los cuales deben ser publicados en su página web¹².
38. Los operadores del servicio ferroviario pueden solicitar la asignación o modificación de horarios para la utilización de la vía férrea a fin de prestar los servicios de transporte de carga y pasajeros, siendo que Fetransa debe evaluar la factibilidad de los horarios solicitados.
39. Como se ha mencionado en párrafos anteriores, el acceso a la vía se puede proveer de dos maneras: (i) a través de una negociación directa; o, (ii) en caso dos operadores deseen usar al mismo tiempo el mismo segmento de la vía, el acceso debe otorgarse mediante un proceso de

¹⁰ Es importante indicar que hasta los primeros diez años de Concesión (hasta agosto de 2009), dicho servicio era brindado únicamente por Perurail y que, en agosto de 2009, el Concesionario suscribió dos contratos de acceso a la vía férrea con dos nuevos operadores Incarail y Andean Railways Corp. S.A. para que estos brinden los servicios de transporte ferroviario de pasajeros en la ruta Ollantaytambo – Machu Picchu – Ollantaytambo.

Posteriormente en 2013, las empresas Incarail y Andean Railways Corp. S.A. desarrollaron un proceso de fusión y desde ese año operan como una sola firma bajo el nombre de Incarail, por lo que, a partir de dicho año, solo dos operadores ferroviarios atienden la demanda de turistas que visitan el santuario nacional de Machu Picchu.

¹¹ 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; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.

¹² <http://www.ferrocarriltransandino.com/index1.htm>



subasta. Sin embargo, independiente de la forma en la que se accede a la vía, el Concesionario debe materializar el ingreso de los operadores a través de un contrato de acceso con los operadores ferroviarios.

40. En tal sentido, en el cuadro N° 3 se muestra la relación de contratos de acceso que se han suscrito a partir del ingreso de los nuevos operadores hasta el año 2022¹³, cuya vigencia se prolonga hasta 2026 (con Incarail) y 2027 (con Perurail). Una de las características de los contratos suscritos es que todos se dieron vía negociación directa, es decir, a pesar de la existencia de dos operadores en el mercado ninguno presentó interés por los horarios que su competidor estaba renovando o por los horarios nuevos que este estaba solicitando al Concesionario.

Cuadro N° 3: Contratos de acceso a la vía férrea del FSO

Empresa	Tramo	Desde	Hasta	Suscrito	Principales temas	Tipo de acceso
Perurail	FSO y FS	31/08/2009	31/08/2009	31/08/2009	Se redujo el número de horarios en el tramo FSO respecto al contrato anterior para darle acceso a los nuevos operadores. 1/	Negociación directa
		18/08/2010	31/08/2009	18/08/2010	Se dio acceso a nuevos horarios en el sub-tramo Hidroeléctrica - Machu Picchu - Hidroeléctrica.	Negociación directa
		11/11/2010	31/08/2009	11/11/2010	Se dio acceso a nuevos horarios en el sub-tramo Urubamba - Ollanta - Urubamba.	Negociación directa
			19/09/2019	26/07/2011	Se unifica los contratos anteriores y aumenta el periodo de vigencia. 2/	
		26/05/2015	19/09/2022	26/05/2015	Se otorga acceso a nuevos horarios en el subtramo Ollanta-Machu Picchu-Ollanta y se aumenta el periodo de vigencia.	Negociación directa
		21/04/2017	19/09/2022	21/04/2017	Se otorga acceso a nuevos horarios en el subtramo Aguas Caliente – Hidroeléctrica - Aguas Caliente.	Negociación directa
		21/04/2017	19/09/2022	06/07/2017	Se otorga acceso a nuevos horarios en el subtramo Urubamba - Ollanta - Urubamba y se modificó dos horarios en el tramo FS	Negociación directa
Incarail	FSO	21/04/2017	19/09/2027	06/04/2022	Contrato de acceso a la vía en los mismos horarios del contrato anterior 3/	Negociación directa
		19/09/2009	31/12/2011	31/08/2009	Contrato de acceso a la vía.	Negociación directa
		01/01/2012	31/12/2014	26/07/2011	Contrato de acceso a la vía en los mismos horarios del contrato anterior. 4/	Negociación directa
		01/06/2015	31/05/2018	29/04/2015	Contrato de acceso a la vía en los mismos horarios del contrato anterior y se amplía horarios en sub-tramo Cusco - Poroy - Cusco. 5/	Negociación directa
		12/09/2016	31/05/2018	05/09/2016	Se otorga acceso a nuevos horarios en el subtramo Ollanta – Poroy - Ollanta	Negociación directa
		01/08/2017	31/05/2021	01/08/2017	Contrato de acceso a la vía en los mismos horarios del contrato anterior y amplía horarios en el sub-tramo Cusco - Ollanta - Cusco y Aguas Caliente – Hidroeléctrica - Aguas Calientes. 6/	Negociación directa
		01/06/2021	31/05/2026	28/05/2021	Contrato de acceso a la vía en los mismos horarios del contrato anterior 7/	Negociación directa

1/ Respecto al contrato de acceso suscrito el 01 de marzo de 2007

2/ Respecto a los contratos de acceso suscritos el 31 de agosto de 2009, 18 de agosto de 2010 y 11 de noviembre de 2010

3/ Respecto al contrato de acceso suscrito el 21 de abril de 2017

4/ Respecto al contrato de acceso suscrito el 31 de agosto de 2009

5/ Respecto al contrato de acceso suscrito el 26 de julio de 2011

6/ Respecto al contrato de acceso suscrito el 29 de abril de 2015

7/ Respecto al contrato de acceso suscrito el 1 de agosto de 2017

Fuente: Contrato de acceso a la vía publicados por el Concesionario.

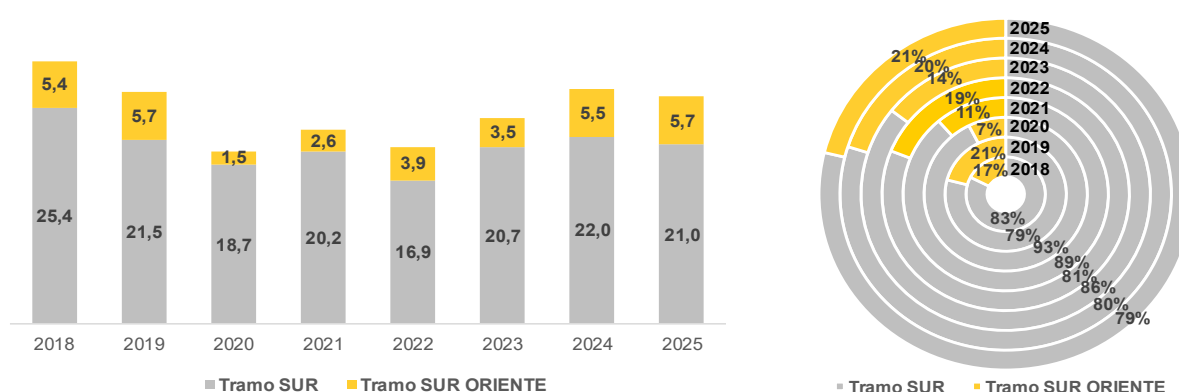
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹³ No se ha considerado los contratos suscritos entre el Concesionario y Andean Railways Corp. S.A.



41. Otra de las características que se presenta en los contratos de acceso a la vía suscritos es que respecto a los horarios que los operadores de transporte ferroviarios ya tienen contratos vigentes se amplían su periodo de vigencia por 3 años seguidos. Sin perjuicio de ello, el contrato suscrito el 31 de agosto de 2009 entre el Concesionario y su empresa vinculada, Perurail, tuvo una vigencia de 10 años, mientras que el periodo de vigencia suscrito con el otro operador ferroviario, Incarail, tuvo un periodo de vigencia de 3 años.
42. Al año 2025, el Concesionario mantiene vigente el contrato suscrito con Perurail el 6 de abril de 2022, con vigencia hasta septiembre de 2027. En ese sentido, el 18 de diciembre de 2024 y 27 de octubre del 2025, se firmó la primera y segunda adenda, respectivamente, a dicho contrato¹⁴, mediante la cual se modificaron los horarios de diversos trenes, tanto en el sentido de ida como de retorno, en los ferrocarriles del Sur y Sur Oriente. Por otro lado, al cierre de 2025, sigue vigente el contrato suscrito con Incarail el 28 de mayo de 2021, cuya vigencia se extiende hasta mayo de 2026.
43. Por otro lado, la unidad de cobro del acceso a la vía está en función de cada kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada, conforme está regulado en la Cláusula 7 del Contrato de Concesión. Es decir, la forma de medición es el número de kilómetros recorridos por cada unidad de vagón, autovagón o coche.
44. En el año 2025, se registró un total de 26,7 millones de kilómetros recorridos del material tractivo y/o rodante, lo que representa una reducción de 0,8 millones de kilómetros en comparación con el año anterior, equivalente a una disminución del 3,0 %. De manera desagregada, el tramo Sur reportó una reducción de 1,0 millones de kilómetros (-4,4 %), ello debido principalmente a la suspensión temporal de las operaciones por derrumbes a finales del mes de enero del 2025. Por su parte, el tramo Sur Oriente registró un aumento de 0,1 millones de kilómetros respecto a 2024 (+2,4 %), a pesar de la suspensión de las operaciones ferroviarias en el tramo Ollantaytambo – Machupicchu - Hidroeléctrica, por deslizamientos de piedras, protestas y bloqueos ocurridos durante el mes de mayo del 2025¹⁵.

Gráfico N° 1: Kilómetros recorridos del material tractivo y/o rodante, según tramo, 2018-2025
(En millones de km recorridos y porcentaje)



Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁴ Adenda al contrato de acceso a la vía férrea, suscrito entre Ferrocarril Transandino S.A. y Perurail S.A. Disponible en: https://www.ferrocarriltransandino.com/Adenda_Contrato_Acceso_via_ferrea_FT-PR.pdf

https://ferrocarriltransandino.com/Segunda_Adenda_Contrato_de_Acceso_Via_FT-Perurail.pdf

¹⁵ Comunicados de Ferrocarril Transandino S.A. sobre el particular. Disponible en:

<https://ferrocarriltransandino.com/Comunicado%20FTSA%2021Enero25.pdf>

<https://ferrocarriltransandino.com/Comunicado%20FTSA%2028Enero25.pdf>

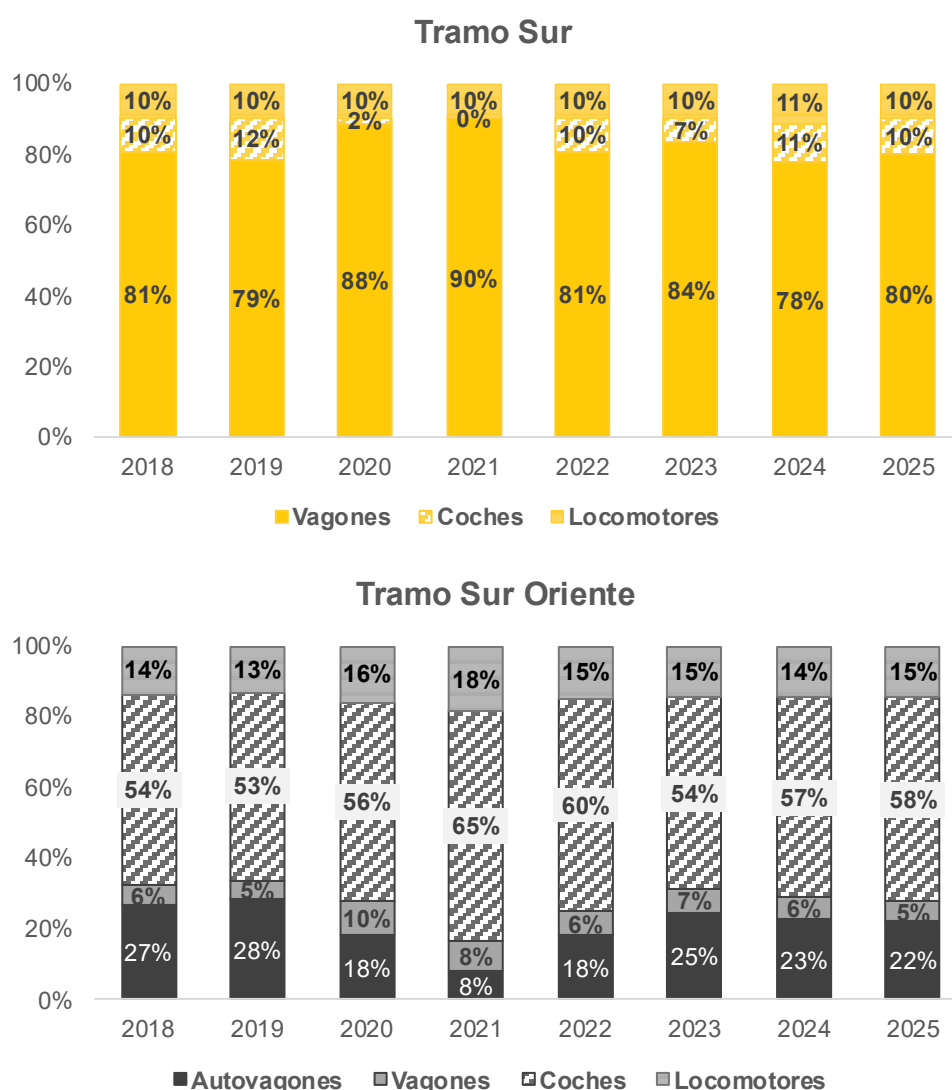
<https://ferrocarriltransandino.com/Comunicado%20FTSA%2009%20MAY%202025.pdf>

<https://ferrocarriltransandino.com/Comunicado%20FTSA%2013.05.25%20FE.pdf>



45. De lo anterior, se observa que el tramo Sur redujo su participación en el total de kilómetros recorridos de la Concesión al pasar de 80 % a 79 % entre 2024 y 2025. Por su parte, el tramo Sur Oriente incrementó su participación de 20 % a 21 % en el mismo período. Ello se encuentra en línea con el mayor tráfico de pasajeros registrado en dicho tramo durante 2025, que alcanzó 321 224 pasajeros adicionales respecto de 2024.
46. En cuanto a los tipos de material tractivo y rodante que se movilizan por los tramos Sur y Sur Oriente, se presentan distintas características, según el tramo de que se trate. En efecto, en el tramo Sur, los vagones tienen una importante participación en los kilómetros recorridos, alcanzando en el 2025 el valor de 80 %, debido principalmente al traslado de minerales en dicho tramo.

Gráfico N° 2: Participación por tipo de material tractivo y rodante 2018 - 2025
(Porcentaje)



Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

47. En cambio, el tramo Sur Oriente se caracteriza por el uso principal del coche. En efecto, en 2025, el coche representó el 58 % de los kilómetros recorridos en el tramo, seguido por los autovagones



con una participación de 22 %, el cual constituye un tipo de material rodante que no se utiliza en el tramo Sur.

48. Finalmente, estas diferencias en el material tractivo y rodante que se moviliza por cada tramo se explican por el mercado que atiende cada tramo, que como se verá más adelante con mayor detalle, el tramo Sur atiende, principalmente, el mercado de transporte ferroviario de carga; mientras el tramo Sur Oriente tiene mayor importancia el mercado de transporte ferroviario de pasajeros.

III.2. Servicio de alquiler de material tractivo y/o rodante

49. El servicio de alquiler del material tractivo y/o rodante se concreta con la firma de un contrato de alquiler. En tal sentido, una primera aproximación a la medición de la demanda son los contratos suscritos entre el Concesionario y las empresas que han alquilado el material tractivo y/o rodante.
50. En particular, desde el inicio de la Concesión hasta el 2020, la totalidad del material tractivo y/o rodante ha sido alquilado a la empresa vinculada con el Concesionario, habiéndose celebrado 5 contratos de arrendamiento entre Fetransa y Perurail. El primero se celebró en el año 1999; sin embargo, dada la necesidad de modificar algunos términos y condiciones pactadas, las partes decidieron resolver dicho contrato y suscribir un segundo contrato el 1 de agosto de 2000 con una vigencia de 10 años. Empero, el plazo fue reducido a 6 años a efectos de guardar concordancia con las disposiciones previstas en el artículo 1688° del Código Civil.
51. Adicionalmente, durante la ejecución del segundo contrato de arrendamiento, en particular en el año 2006, Perurail celebró un contrato de manipuleo, carga y transporte bimodal con la minera Cerro Verde¹⁶, lo cual requería que se acondicione el material tractivo y rodante a las necesidades del transporte del concentrado de cobre. Esto implicaba realizar importantes inversiones por parte de Perurail, por lo que el contrato se dejó sin efecto y se celebró un nuevo contrato (el tercero) con vigencia hasta enero de 2012.
52. Durante la vigencia del tercer contrato surgió la necesidad de acondicionar parte de los bienes objeto de dicho contrato a necesidades específicas, tanto en las unidades destinadas a la prestación del servicio de carga como a la de pasajeros, motivo por el cual, en mayo del 2009, las partes acordaron dejar sin efecto y resolver el tercer contrato de arrendamiento y suscribir un cuarto contrato de arrendamiento.
53. En mayo de 2015, surge la necesidad por parte de Perurail de atender un importante incremento en el transporte de concentrado de minerales en virtud del contrato de transporte que este había suscrito con Cerro Verde y otros proyectos mineros. En tal sentido, Fetransa y Perurail deciden resolver el cuarto contrato de arrendamiento y firmar uno nuevo, el cual tuvo vigencia hasta mayo de 2021 (quinto contrato). Posteriormente a ello, se realizó la suscripción de un Sexto Contrato de arrendamiento de material tractivo y rodante. En ese sentido, a diciembre de 2025, el Concesionario tiene solo un contrato de arrendamiento con su empresa vinculada y finaliza en mayo de 2027, donde el monto del alquiler se ha duplicado respecto al Contrato que finalizó en mayo de 2021.

¹⁶ Como parte del inicio de explotación del referido proyecto minero.



Cuadro N° 4: Contratos de arrendamiento del material tractivo y rodante

Contrato	Empresa arrendataria	Desde	Hasta
Primer contrato	Perurail	21/09/1999	21/09/2009
Segundo contrato		01/08/2000	31/07/2006
Tercer contrato		01/01/2006	02/01/2012
Cuarto contrato		18/05/2009	18/05/2015
Quinto contrato		14/05/2015	14/05/2021
Sexto contrato		06/05/2021	06/05/2027

Fuente: Contratos de arrendamiento suscritos entre Fetransa y Perurail.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.3. Servicios en el mercado *downstream*

54. Como se ha explicado, el Concesionario no puede brindar directamente los servicios de transporte ferroviario de pasajeros ni de carga, aunque el Contrato de Concesión permite que estos sean prestados por un operador vinculado. Por ello, a lo largo de la vigencia de la Concesión, dichos servicios han sido brindados a través de su empresa vinculada, Perurail. Asimismo, como se ha señalado, existe otro operador no vinculado que presta el servicio de transporte ferroviario de pasajeros en el tramo Sur Oriente.
55. En tal sentido, en el caso del Tramo Sur de la concesión, el servicio de transporte de carga y de pasajeros es brindado exclusivamente por el operador vinculado (Perurail). En tanto, en el caso del tramo Sur Oriente, el servicio de transporte ferroviario de pasajeros se ofrece en régimen de duopolio, al ser brindado por Perurail e Incarail.

a) Tráfico de Pasajeros

56. Durante el 2025, la Concesionaria enfrentó paralizaciones en sus operaciones ferroviarias, debido a conflictos sociales y eventos naturales ocurridos en el tramo Sur Oriente. En efecto, entre el 21 y el 30 de enero de 2025, la Concesionaria suspendió las operaciones ferroviarias en el tramo Cusco–Urcos del Ferrocarril Sur Oriente, debido al desplome de una tubería de conducción de agua que obstaculizó el paso de los trenes. Este hecho fue consecuencia de un derrumbe ocurrido en el kilómetro 290.800 de la vía Juliaca–Cusco, en el sector de Andahuaylillas¹⁷. Asimismo, la Concesionaria reportó la suspensión de las operaciones ferroviarias entre Machu Picchu e Hidroeléctrica el 9 de mayo del 2025, debido a deslizamientos de rocas y tierra ocurridos en el PK 114.200¹⁸. En ese mismo sentido, la Concesionaria mantuvo suspendidas las operaciones ferroviarias en el tramo Cusco - Ollantaytambo – Cusco en el ferrocarril del sur oriente y el tramo Cusco – Juliaca - Puno y Juliaca - Imata del ferrocarril el 14 de mayo 2025, por convocatoria a manifestaciones de protesta por diferentes organizaciones sociales en el sur del país¹⁹. Finalmente, debido a la colisión de dos trenes de los operadores Inca Rail S.A. y Perurail S.A. en el PK 94+200 del sector Pampacahua se suspendieron los servicios entre el 30 y 31 de diciembre. Pese a estos eventos que produjeron suspensiones del servicio, destaca que, al cierre del año 2025, el tráfico total de pasajeros en los tramos Sur y Sur Oriente haya alcanzado los 3,5 millones, cifra superior en un 10,2 % al número de pasajeros movilizados en 2024 (3,1 millones de pasajeros). De esta manera, por segundo año consecutivo el nivel registrado en 2025 superó los niveles prepandemia alcanzados hasta el año 2019 (2,9 millones de pasajeros).

¹⁷ Comunicado importante de Ferrocarril Transandino S.A. Disponible en:

<https://ferrocarriltransandino.com/Comunicado%20FTSA%2021Enero25.pdf>

<https://ferrocarriltransandino.com/Comunicado%20FTSA%2022Enero25.pdf>

<https://ferrocarriltransandino.com/Comunicado%20FTSA%2024Enero25.pdf>

<https://ferrocarriltransandino.com/Comunicado%20FTSA%2028Enero25.pdf>

¹⁸ Comunicado importante de Ferrocarril Transandino S.A. Disponible en:

<https://ferrocarriltransandino.com/Comunicado%20FTSA%2009%20MAY%202025.pdf>

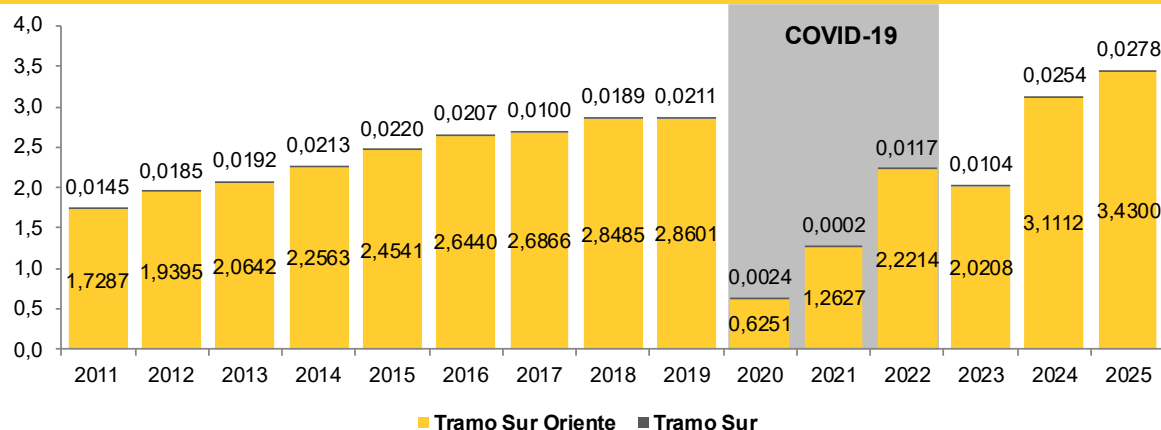
¹⁹ Comunicado importante de Ferrocarril Transandino S.A. Disponible en:

<https://ferrocarriltransandino.com/Comunicado%20FTSA%2013.05.25%20FE.pdf>



57. Conforme se aprecia en el siguiente gráfico, el tramo Sur Oriente es el que ha concentrado casi la totalidad de pasajeros movilizados, siendo que, en 2025 el número de pasajeros transportados por dicha ruta representó el 99,2 % del total. Ello en concordancia al ligero creciente número de turistas que utilizan el ferrocarril para sus visitas al Santuario Histórico de Machu Picchu. En efecto, en 2025 la cifra de visitantes a la ciudadela inca superó en 2,3 % al nivel registrado en 2024²⁰. En tanto, el tráfico de pasajeros en el tramo Sur es reducido (solo de 27 819 en 2025).

Gráfico N° 3: Tráfico anual de pasajeros, 2011 – 2025
(En millones de pasajeros)

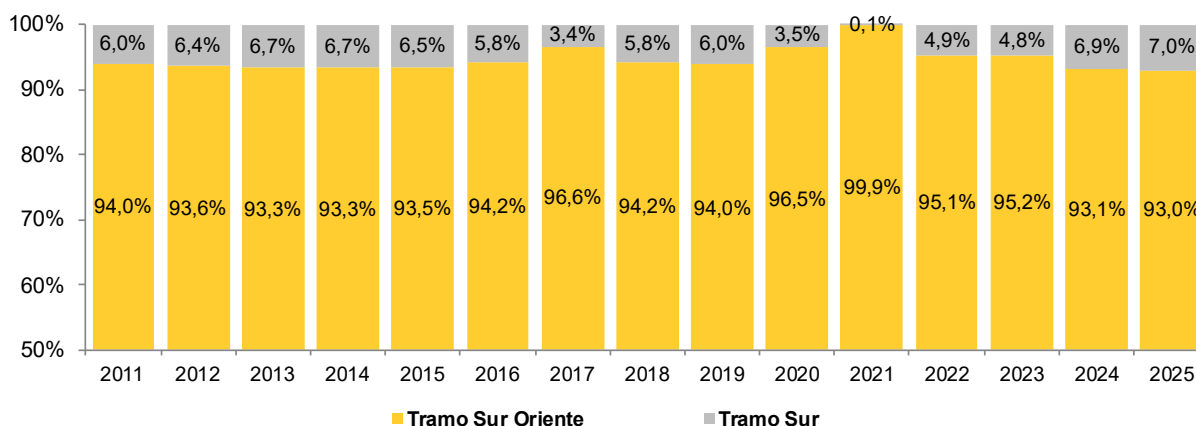


Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. En términos de pasajeros-kilómetro, es decir, la cantidad total de kilómetros recorridos por los pasajeros, se observa una participación reducida del tramo Sur, que ha oscilado entre el 3 % y el 7 % (con excepción del 2021). En 2025, dicha participación fue del 7,0 % (Gráfico N° 4). Esta baja participación se explica, en parte, por la diferencia en la extensión de los tramos: mientras el tramo Sur Oriente abarca 134 kilómetros, el tramo Sur comprende 854 kilómetros.

Gráfico N° 4: Estructura porcentual del tráfico de pasajeros por tramo, 2011-2025
(En pasajeros-kilómetro)



Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

²⁰ Ver el Reporte Regional de Turismo Cusco 2025. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7909726/6659083-reporte-regional-de-turismo-cusco-diciembre-2025.pdf?v=1769696408>.



59. Al analizar la distribución del tráfico de pasajeros según ruta específica dentro de los tramos Sur y Sur Oriente se aprecia que, en el 2025, el número total de pasajeros del tramo Sur se incrementó en 2398 pasajeros (+9,4 %), de manera similar, la cantidad de pasajeros-kilómetro creció de manera significativa equivalente a 981 424 pasajeros-kilómetro. La principal ruta del tramo Sur en 2025 es la comprendida entre la estación de Wanchac y Puno Estación en ambos sentidos (ida y vuelta).
60. De otro lado, el tramo Sur Oriente (que atiende la demanda de turistas que se movilizan hacia la estación de Aguas Calientes en Machu Picchu) cuenta con estaciones intermedias desde donde también se puede partir hacia la ciudadela inca, siendo este tramo el que transporta el mayor flujo de pasajeros. Ahora bien, el tráfico de pasajeros en dicho tramo experimentó un aumento del 10,2 % (0,3 millones de pasajeros) en comparación con lo registrado el año anterior. Asimismo, la cantidad de pasajeros-kilómetro se incrementó en un 7,2 % durante 2025.

Cuadro N° 5: Variación anual del tráfico de pasajeros por ruta, 2024-2025

RUTAS	Pasajeros			Miles de pasajeros - km		
	2024	2025	Var. anual	2024	2025	Var. anual
Tramo Sur	25 421	27 819	9,4%	10 705	11 686	9,2%
Cusco Wanchac - Puno Estación						
Puno Estación - Cusco Wanchac	21 395	24 714	15,5%	8 218	9 493	15,5%
Cusco Wanchac - Arequipa						
Arequipa - Cusco Wanchac	2 643	2 820	6,7%	1 954	2 085	6,7%
Cusco Wanchac - Puno Muelle						
Puno Muelle - Cusco Wanchac	1 383	255	-81,6%	533	98	-81,6%
Otras rutas	0	30	-	0	11	-
Tramo Sur Oriente	3 111 162	3 429 988	10,2%	144 543	154 907	7,2%
Estación Aguas Calientes (Machu Picchu) - Ollantaytambo						
Ollantaytambo - Estación Aguas Calientes (Machu Picchu)	2 660 755	2 971 111	11,7%	114 720	128 055	11,6%
Poroy - Estación Aguas Calientes (Machu Picchu)						
Estación Aguas Calientes (Machu Picchu) - Poroy	136 901	130 853	-4,4%	12 677	12 117	-4,4%
Estación Aguas Calientes (Machu Picchu) - Hidroeléctrica						
Hidroeléctrica - Estación Aguas Calientes (Machu Picchu)	88 867	123 428	38,9%	995	1 382	38,9%
Cusco - Estación Aguas Calientes (Machu Picchu)						
Estación Aguas Calientes (Machu Picchu) - Cusco	98 182	71 473	-27,2%	10 643	7 748	-27,2%
Otras rutas	126 457	133 123	5,3%	5 508	5 605	1,8%
Total	3 136 583	3 457 807	10,2%	155 248	166 593	7,3%

Fuente: Fetransa.

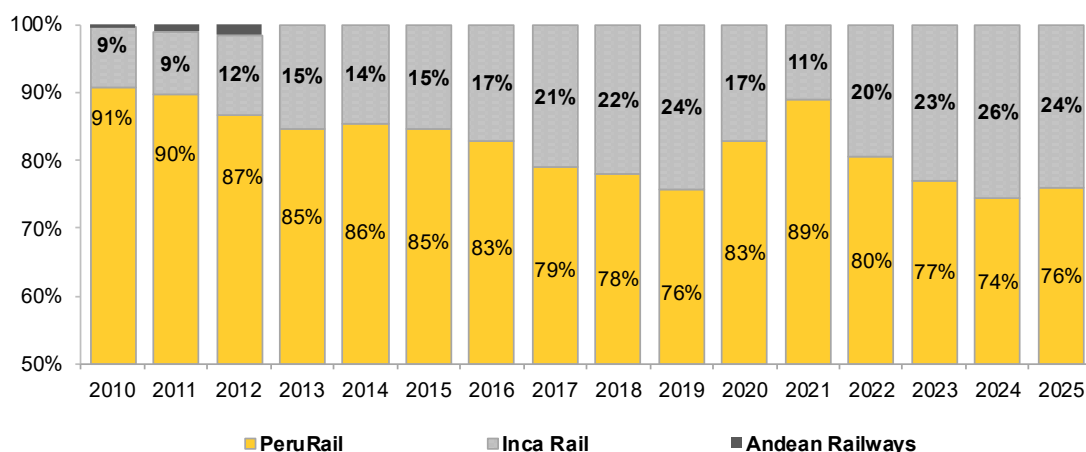
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. Como se indicó, el tramo Sur Oriente atiende principalmente la demanda de turistas que visitan el santuario nacional de Machu Picchu, motivo por el cual después de 10 años de operación de la Concesión, otras firmas, como Incarail en el 2009 y Andean Railways en el 2010²¹, entraron a competir con Perurail. En 2013, ambas empresas competidoras de Perurail desarrollaron un proceso de fusión empresarial y desde esa fecha operan como una sola firma bajo el nombre de Incarail.
62. La entrada de Incarail ha generado que Perurail disminuya gradual pero sostenidamente su porcentaje de participación de mercado entre los años 2009 y 2019 al pasar de 91 % en 2010 a 76 % en 2019. No obstante, en el 2020, este operador vinculado aumentó su participación de mercado a 83 % y en el 2021 su participación alcanzó inclusive el 89 %, en un contexto de restricciones en el aforo debido a la crisis del COVID-19. Sin embargo, a partir de 2022, la participación de Perurail comenzó a disminuir, alcanzando un 76 % en 2025. Paralelamente, Incarail aumentó su participación de mercado, pasando del 20 % en 2022 al 24 % en 2025.

²¹ Dicho operador firmó contrato con el Concesionario en agosto de 2009, pero recién en el 2010 inició operaciones.



Gráfico N° 5: Participación del tráfico de pasajeros del tramo Sur Oriente por operador ferroviario, 2010 – 2025



Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

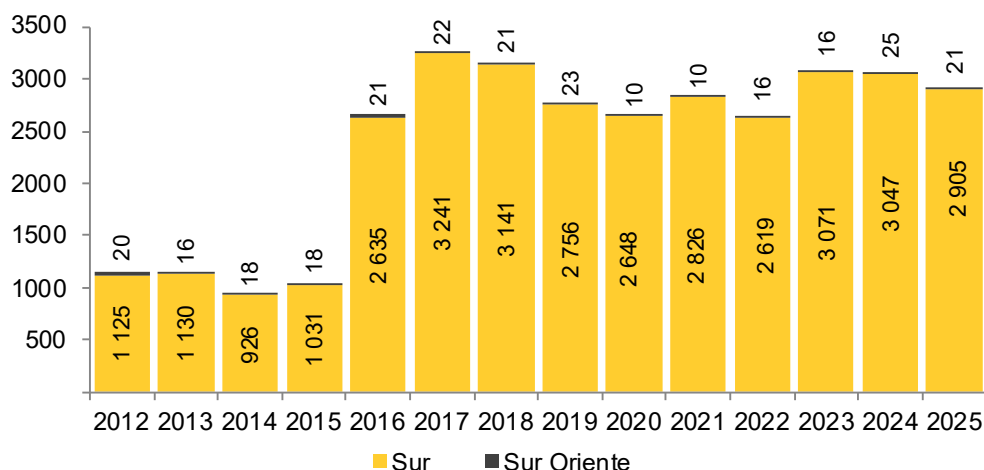
63. Por su parte, en el tramo Sur, el servicio de transporte de pasajeros es atendido únicamente por la empresa vinculada al Concesionario, Perurail, lo que puede explicarse por la baja demanda por dicho servicio.
64. Lo reseñado anteriormente explica porque el material tractivo y rodante más utilizado en el tramo Sur Oriente son coches y autovagones, pues su principal utilidad es desplazar personas. En contraste, en el tramo Sur existe una importante participación de los vagones y nula participación de los autovagones.

b) Tráfico de Carga

65. En lo que respecta al servicio de transporte de carga en la Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente, en 2025 se registró una reducción de 4,7 % en el volumen transportado respecto de 2024, alcanzándose los 2,9 millones de toneladas. No obstante, este volumen superó por tercer año consecutivo el nivel registrado antes de la pandemia, que en 2019 fue de 2,8 millones de toneladas. Asimismo, cabe señalar que la carga movilizada promedió 1,1 millones de toneladas anuales durante el período 2012-2015, mientras que entre 2016 y 2024 el promedio ascendió a 2,9 millones de toneladas. Este comportamiento responde, en parte, a que la actividad minera — principal generadora de carga en la concesión— no interrumpió sus operaciones durante la pandemia.
66. El incremento significativo de la demanda por el servicio de transporte de carga prestado por Perurail desde 2016 se explicó porque en dicho año el proyecto minero Las Bambas (ubicado en el departamento de Apurímac) entró en su fase de operación comercial; y, por la ampliación de la capacidad instalada del proyecto minero Cerro Verde en Arequipa, ampliación que triplicó la capacidad de concentración de minerales, con lo cual la producción de minerales en el ámbito de influencia de la Concesión experimentó un crecimiento notable.



Gráfico N° 6: Evolución del volumen de carga transportada, 2012-2025
(En miles de toneladas)



Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. A diferencia del tráfico de pasajeros que se concentra principalmente en el tramo Sur Oriente, el transporte de carga se realiza predominantemente a lo largo del tramo Sur. En efecto, a través de la vía férrea de dicho tramo se transportó el 99,3 % del total de carga movilizada por la Concesión en 2025. Como se aprecia del gráfico anterior, históricamente, el volumen de carga movilizada a través del tramo Sur Oriente se ha caracterizado por ser bastante reducido en comparación con los volúmenes transportados en el tramo Sur.
68. Al analizar la distribución de la carga transportada por rutas específicas, se observa que la principal ruta a través de la cual se movilizaron los mayores flujos de carga es La Joya – Islay en Arequipa²², siendo que en el 2025 dicha ruta concentró el 60,5 % de la carga del tramo Sur, seguida de la ruta Estación Pillones – Islay al participar del 39,0 % del transporte total de carga. De manera conjunta, ambas rutas alcanzaron el 99,5 % de participación en el volumen de carga transportado por el tramo Sur.
69. En el tramo Sur Oriente, la mayor cantidad de carga se movilizó en la ruta comprendida entre Cusco San Pedro y Aguas Calientes (ida y vuelta), las cuales concentraron el 48,9 % del total de carga en 2025. La segunda ruta importante en este tramo es Izcuchaca – Aguas Calientes, entre ida y vuelta, movilizó un total de 4372 toneladas, lo que implicó un crecimiento de 0,2 % en comparación con lo transportado el año anterior.

²² Cabe precisar que la estación de La Joya constituye uno de los ejes principales del sistema de transporte bimodal que Perurail ofrece a sus usuarios para el transporte de concentrados de minerales. Dicho sistema se inicia con el transporte de la mercancía en camiones desde las minas hasta la estación de La Joya; en la estación de La Joya se produce la transferencia de la mercancía de los camiones a los vagones de los trenes y desde allí se transporta la mercancía en tren hasta Islay, donde se ubica el Puerto de Matarani.



Cuadro N° 6: Variación anual del tráfico de carga por ruta, 2024-2025

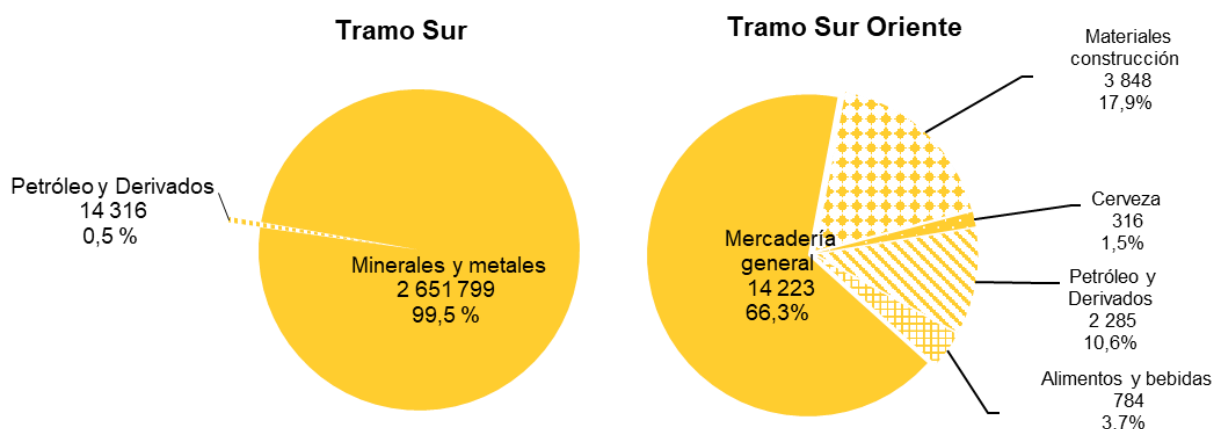
RUTAS	TONELADAS			MILES DE TONELADAS - KM		
	2024	2025	Var. anual	2024	2025	Var. anual
Sur	3 046 708	2 905 291	-4,6%	442 627	428 572	-3,2%
La Joya - Islay	1 881 099	1 756 493	-6,6%	110 609	103 282	-6,6%
Estación Pillones - Islay	1 155 329	1 134 482	-1,8%	324 070	318 222	-1,8%
Mollendo - Juliaca	464	12 845	2668,3%	213	5 908	2668,3%
Mollendo - Desvío Petroperú	9 816	1 471	-85,0%	7 735	1 159	-85,0%
Sur Oriente	25 141	21 456	-14,7%	2 098	1 846	-12,0%
Cusco San Pedro - Aguas Calientes (Machu Picchu)	8 109	7 330	-9,6%	881	796	-9,6%
Aguas Calientes (Machu Picchu) - Cusco San Pedro	3 862	3 166	-18,0%	419	344	-18,0%
Paradero Izcuchaca - Aguas Calientes (Machu Picchu)	2 717	2 686	-1,1%	217	215	-1,1%
Pachar - Aguas Calientes (Machu Picchu)	5 853	1 777	-69,6%	290	88	-69,6%
Aguas Calientes (Machu Picchu) - Paradero Izcuchaca	1 647	1 686	2,4%	132	135	2,4%
Aguas Calientes (Machu Picchu) - Pachar	358	289	-19,3%	18	14	-19,3%
Otras rutas	2 595	4 522	74,3%	142	255	79,4%
Total general	3 071 849	2 926 747	-4,7%	444 725	430 418	-3,2%

Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. Con relación al tipo de carga transportada en la Concesión, el siguiente gráfico muestra que esta varía según el tramo analizado. En el tramo Sur Oriente, durante el año 2025, predominó la mercadería general, principalmente la mercadería en general (Menaje y varios) con 66,3 %, seguida por los materiales de construcción (17,9 %) y el petróleo y sus derivados (10,6 %). En contraste, en el tramo Sur, la carga estuvo casi exclusivamente compuesta por minerales y metales, que representaron el 99,5 % del total transportado en 2025. El restante 0,5 % estuvo compuesto por productos del sector petróleo y sus derivados. La alta concentración de minerales en este tramo se debe a que conecta los principales centros mineros del sur del país con el puerto de Matarani, desde donde estos productos son exportados a los mercados internacionales.

Gráfico N° 7: Estructura del volumen de carga movilizada, según tipo de producto 2025
(En porcentaje)



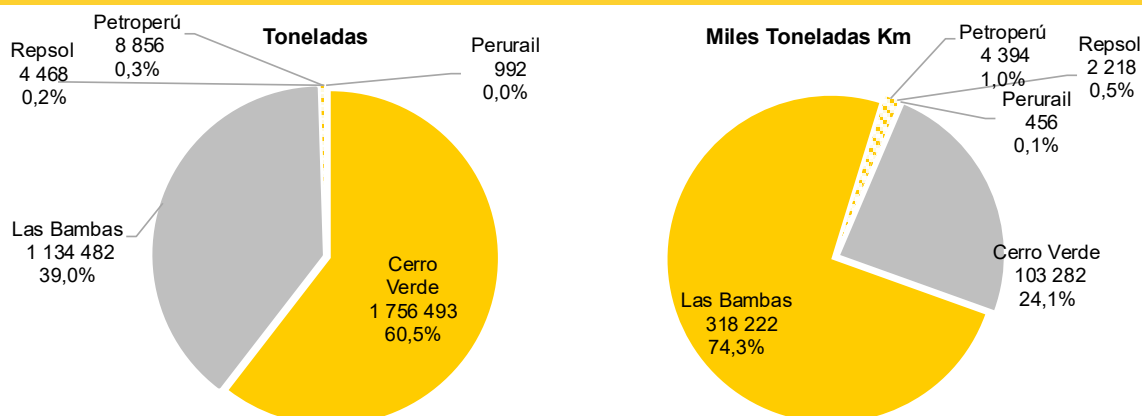
Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

71. Por otro lado, en el año 2025, se identificó que, en términos de toneladas, el principal cliente del servicio de transporte de carga prestado por Perurail fue la Sociedad Minera Cerro Verde, ubicada en Arequipa, que concentró el 60,5 % de la carga transportada en dicho tramo. Esta empresa utiliza principalmente el servicio para movilizar concentrado de cobre. En segundo lugar, la empresa Minera Las Bambas representó el 39 % restante de la carga transportada, posicionándose como la segunda mayor demandante del servicio.



Gráfico N° 8: Estructura porcentual del tráfico de carga en el tramo Sur por usuario, 2025



Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

72. Finalmente, las empresas Petroperú, Repsol y Perurail también utilizaron las vías férreas concesionadas para el transporte de carga. Estas operaciones se realizaron en las rutas Mollendo–Juliaca y Mollendo–Cusco, representando en conjunto apenas el 0,5 % del total de carga transportada.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas por uso de vía

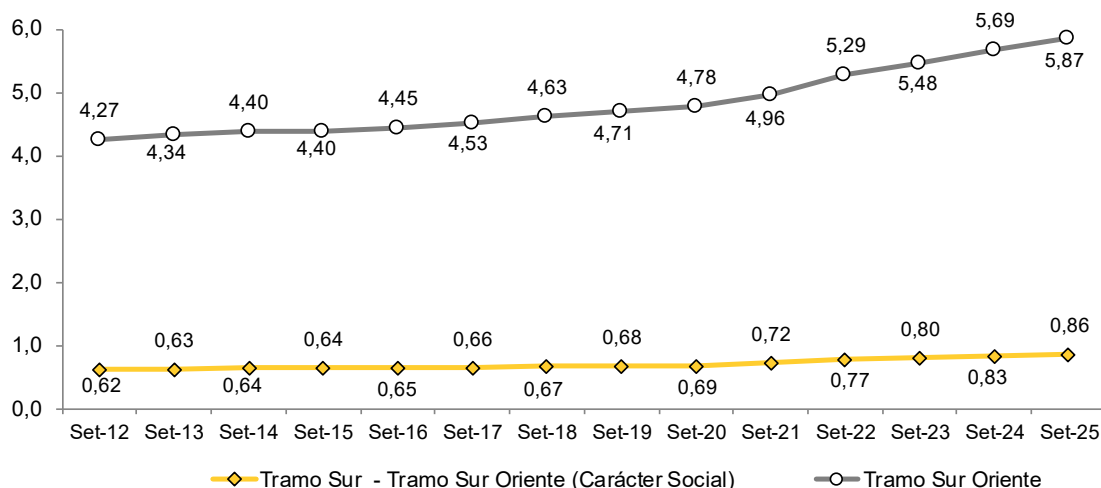
73. De acuerdo a la Cláusula 7.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar una tarifa por uso de vía por cada unidad de vagón, autovagón y/o coche que circule por la línea férrea, cargada o descargada. El monto máximo por cobrarse por esta tarifa a inicios de la Concesión se encuentra establecido en el Anexo N° 7 del Contrato de Concesión, conforme al siguiente detalle: (i) USD 0,45 para el tramo Sur y (ii) USD 3,00 para el tramo Sur Oriente, por cada kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada²³.
74. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, esta tarifa se reajusta anualmente, y de forma automática, en función del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York de los Estados Unidos de América (NY CPI), siendo responsabilidad del Ositrán verificar que el ajuste se realice de forma adecuada.
75. El siguiente gráfico muestra la evolución de la tarifa por uso de vía durante los últimos 14 años de vigencia de la concesión, tanto para el tramo Sur como para el tramo Sur Oriente. Como se observa, desde septiembre de 2025, la tarifa vigente para el tramo Sur es de USD 0,86²⁴, mientras que para el tramo Sur Oriente asciende a USD 5,87. Estos valores representan incrementos de 3,6 % y 3,2 %, respectivamente, en comparación con las tarifas vigentes entre septiembre de 2024 y septiembre de 2025, en concordancia con el aumento del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York.

²³ Cabe señalar que, en tanto exista un único Operador Ferroviario, la empresa concesionaria se encuentra obligada a cobrar la tarifa máxima de acceso a la vía. A partir del momento en que exista pluralidad de operadores (es decir, más de un operador), la tarifa máxima por uso de vía dejará de exigirse, pudiendo el Concesionario cobrar tarifas menores.

²⁴ Que es la misma que se aplica para los servicios de transporte de carga y/o pasajeros con carácter social en el tramo Sur Oriente.



Gráfico N° 9: Tarifa por el uso de vía (Set 2012 – Set 2025)
(En USD no incluye IGV, por km por vagón, auto-vagón y coche, cargado o descargado)



Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

76. Cabe señalar que, conforme a lo establecido en la cláusula 7.1 del Contrato de Concesión, se encuentran exoneradas del pago de la tarifa por uso de vía las unidades de cualquier operador destinadas exclusivamente al transporte de residuos sólidos desde y hacia la localidad de Aguas Calientes, siempre que dicho transporte se realice por cuenta de la Municipalidad Distrital de Machu Picchu y que el operador no perciba contraprestación alguna por la prestación de este servicio.

IV.2. Precios: Alquiler del material tractivo y/o rodante

77. El Contrato de Concesión otorga al Concesionario la posesión y derecho de explotación del material tractivo y rodante de propiedad del Estado, encontrándose facultado a arrendarlo. En virtud de ello, el Concesionario mantiene un contrato de arrendamiento con la empresa operadora Perurail, para el alquiler del referido material tractivo y rodante. En efecto, el Concesionario y Perurail mantienen actualmente un contrato de arrendamiento, el mismo que tiene un plazo de vigencia de 6 años contados desde la fecha de suscripción (con fecha 6 de mayo de 2021), es decir hasta mayo de 2027.
78. Los precios por concepto de alquiler del material tractivo y rodante establecidos en el Contrato mencionado en el párrafo anterior fueron pactados de mutuo acuerdo entre las partes, dado que su fijación no se encuentra regulada. En efecto, las partes han determinado una renta mensual de naturaleza variable, que se determina en función a los kilómetros recorridos por el material tractivo y rodante, siendo que estas tarifas progresivas han experimentado un incremento del 100 % respecto de las tarifas establecidas en el contrato anterior. De esta manera, se aplica una escala progresiva acumulativa que se detalla en el siguiente cuadro:



Cuadro N° 7: Tarifas por alquiler de material tractivo y rodante

UNIDAD	USD	Política de aplicación de tarifas en función del kilometraje recorrido en el semestre	
Km - coche de pasajeros	0,04	Menos de 15 millones de km	100 % de la tarifa
Km - vagón de carga	0,02	Entre 15 y 18 millones de km	90 % de la tarifa
Km - autovagón	0,40	Más de 18 millones de km	80 % de la tarifa
Km - locomotora	0,50		

Fuente: Contrato de arrendamiento suscrito entre Fetransa y Perurail.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. Adicionalmente, las partes acordaron que en ningún caso la renta mensual será menor a USD 40 000, de manera que, si la renta pactada en función a los kilómetros recorridos resultara inferior a dicha suma, Perurail deberá pagar USD 40 000 por concepto de renta mínima. Esta renta mínima supone un incremento del 100 % respecto a la renta mínima establecida en el contrato anterior (ascendente a USD 20 000).

IV.3. Cargos de acceso: facilidad esencial dentro de estaciones

80. Para que los operadores puedan brindar los servicios de transporte ferroviarios de pasajeros de manera idónea necesitan de manera indispensable tener acceso a las facilidades esenciales dentro de las estaciones. Estas facilidades esenciales están compuestas por las áreas de embarque y desembarque de pasajeros, andenes, sala de espera y baños.
81. En el 2025, se encuentran vigentes dos contratos de acceso a las facilidades esenciales dentro de las estaciones con los operadores Perurail e Incarail. El primero suscrito en 2022, mientras que el segundo fue suscrito en 2021. Del Cuadro N° 8: se aprecia que, los contratos de acceso a las facilidades esenciales a diferencia de los otros contratos suscritos entre el Concesionario y los operadores (acceso a la vía y material tractivo y rodante) no presentan una fecha específica del término del contrato, es decir, el referido contrato señala una vigencia indefinida. Sin embargo, el propio contrato de acceso reconoce como condición esencial para su vigencia que el contrato de acceso a la vía suscrito entre el Concesionario y el operador se mantenga vigente. Por tanto, la resolución o terminación de este último conllevaría la terminación automática del contrato de acceso a la facilidad esencial dentro de estación.
82. En cuanto a los cargos de acceso, ambos contratos de acceso establecen que los cargos se ajustarán anualmente en base a la variación anual del índice de precios al consumidor del Perú (IPC) determinado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), tomando como base el importe facturado en 2022 (Caso de Perurail) y 2021 (Caso de Incarail).
83. Cabe indicar que, en abril de 2022, Fetransa y Perurail suscribieron el tercer contrato de acceso a facilidades esenciales dentro de las estaciones. Con anterioridad se habían suscrito contratos en 2017, con su primera adenda el 2019; y, el primer contrato en 2009.



Cuadro N° 8: Contratos de acceso a servicios esenciales dentro de estaciones*
(USD, sin IGV)

Empresa	Periodo de Vigencia		Estación	Facilidad Esencial	Area de acceso común m2	Cargo de acceso USD por m2
	Desde:	Hasta:				
Perurail	6/04/2022	Indefinido	Wanchaq	Sala de Espera, SSHH y Andén	995,00	6,58
			Tinta	Sala de Espera y Andén	133,50	0,68
			La raya	Sala de Espera y Andén	136,00	0,68
			Juliaca	Sala de Espera, SSHH y Andén	719,00	5,07
			Puno	Sala de Espera, SSHH y Andén	843,40	3,35
			Muelle Puno	Sala de Espera, SSHH y Andén	457,00	0,42
			Cañahuas	Sala de Espera, SSHH y Andén	247,00	0,52
			Arequipa	Sala de Espera, SSHH y Andén	1 010,47	3,95
			Islay	Sala de Espera, SSHH y Andén	451,19	0,67
			San Pedro	Sala de Espera, SSHH y Andén	1 188,90	0,83
			Poroy	Sala de Espera, SSHH y Andén	1 122,57	3,82
			Pachar	Sala de Espera, SSHH y Andén	304,13	0,31
			Ollanta	Sala de Espera, SSHH y Andén	437,22	3,28
			Machu Picchu	Sala de Espera, SSHH y Andén	1 803,44	8,64
			Hidroeléctrica	Sala de Espera, SSHH y Andén	29,74	7,2
Incarail	5/08/2021	Indefinido	San Pedro	Sala de Espera, SSHH y Andén	1 188,90	0,72
			Poroy	Sala de Espera, SSHH y Andén	1 122,57	3,3
			Ollanta	Sala de Espera, SSHH y Andén	437,22	2,83
			Machu Picchu	Sala de Espera, SSHH y Andén	1 803,44	7,46
			Hidroeléctrica	Sala de Espera, SSHH y Andén	29,74	6,22

* Sujeto a la vigencia del Contrato de acceso a la vía

Fuente: Contratos de acceso dentro de estaciones (<http://www.ferrocarriltransandino.com/index1.htm>).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

84. Finalmente, el contrato suscrito en el 2021 con Incarail es el quinto firmado entre dicho operador y el Concesionario. En efecto, al inicio de las operaciones de Incarail en el 2009²⁵ y luego en el 2012²⁶, dicho operador había suscrito contratos con el Concesionario para el acceso a la facilidad esencial dentro de estaciones. A diferencia de los contratos firmados en el 2017 y 2021, en los contratos anteriores solo consignaba las estaciones de Ollantaytambo y Machu Picchu y las facilidades esenciales eran la sala de espera y los baños.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

85. Si bien el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente 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.
86. Con la finalidad de fomentar la inversión necesaria para el logro de los estándares de calidad establecidos, el Contrato proporciona un mecanismo de incentivos. 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.
87. 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

²⁵ Se suscribió el 2 de septiembre de 2009.

²⁶ Se suscribió el 12 de julio de 2012.



los 10 primeros años podrá ser descontado entre el undécimo y vigésimo año de la Concesión a razón de 1/10 anual hasta agotar el saldo total.

88. Adicionalmente, con la finalidad de mantener y mejorar el estado de la estructura de las vías férreas, el Concesionario continúa ejecutando diversas obras orientadas en particular a tres tipos de mejoras: (i) colocación de balasto; (ii) instalación de durmientes; y, (iii) alineamiento y nivelación de la vía. Así, en el siguiente cuadro se muestra la obra física ejecutada por el concesionario con la finalidad de mejorar y mantener el estado de la estructura de las vías férreas. Ahora bien, de dicho cuadro se puede apreciar que entre 2020 y 2025 se han ejecutado menores intervenciones en la colocación de balasto parcial respecto a los niveles pre pandemia.

Cuadro N° 9: Mejoras en la infraestructura de la vía, 2000-2025

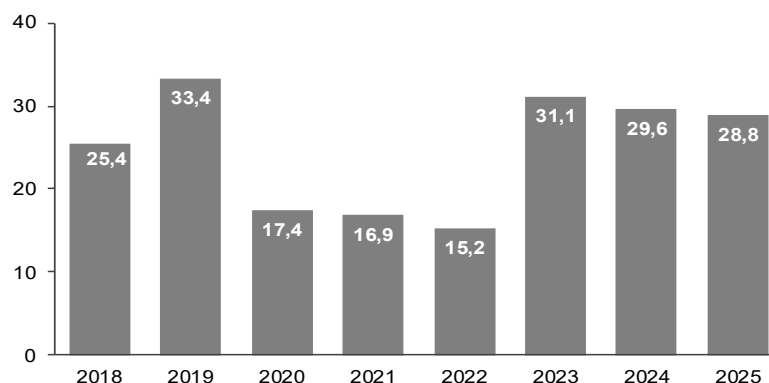
Descripción	Unidad de medida	2000-2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Colocación de balasto												
Parcial	m³	729 480	31 262	22 975	19 040	23 076	9 921	13 293	4 732	7 954	10 494	13 560
Acumulado	m³	4 027 933	760 742	783 717	802 757	825 833	835 754	849 047	853 779	861 733	875 007	888 567
Colocación de durmientes												
Parcial	und.	304 833	21 595	29 546	22 845	34 446	16 920	14 628	17 397	37 006	35 477	27 957
Acumulado	und.	1 641 642	326 428	355 974	378 819	413 265	430 185	444 813	462 210	499 216	535 344	563 301
Alineamiento y nivelación de vía												
Parcial	ml	8 204 185	352 965	276 930	259 062	165 135	50 152	275 468	144 858	170 678	114 861	73 000
Acumulado	ml	44 744 181	8 557 150	8 834 080	9 093 142	9 258 277	9 308 429	9 583 897	9 728 755	9 899 433	10 014 294	10 087 294

Fuente: Plan de Negocios 2025 de Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

89. En términos monetarios, desde el inicio de la Concesión hasta diciembre del año 2009, la empresa concesionaria solicitó el reconocimiento de inversiones por un total de S/ 244,7 millones, habiéndosele reconocido la suma de S/ 213 millones (USD 77,8 millones). Desde el año 2010, el Concesionario no ha presentado solicitudes de aprobación de inversiones al Ositrán, pues el periodo de beneficio para realizar inversiones y que las mismas sean reconocidas como crédito para dejar de pagar retribución concluyó en septiembre de 2009.
90. Sin perjuicio de ello, de acuerdo con lo indicado por la entidad Concesionaria en su Plan de Negocio 2025, Fetransa continúa invirtiendo permanentemente en la mejora de la vía, siendo en 2026 su inversión de S/ 28,8 millones, monto 2,4 % inferior respecto de lo invertido en el 2024. Cabe señalar que las inversiones se concentraron principalmente en la ejecución de obras civiles.

Gráfico N° 10: Inversiones ejecutadas por el Concesionario
(En millones de soles)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán y Planes de negocios del Concesionario 2025.

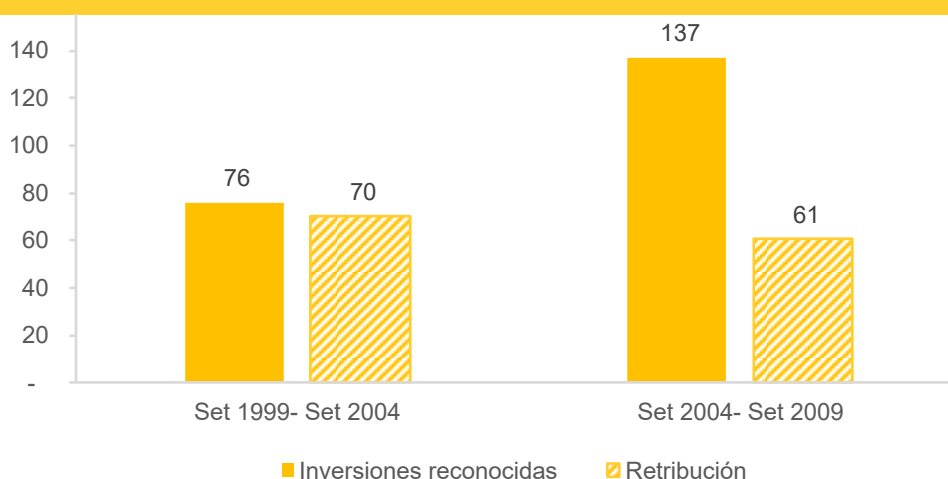
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



V.2. Retribución

91. Conforme al Contrato de Concesión, corresponde a la empresa concesionaria efectuar al Estado Peruano el pago por Retribución Principal y por Retribución Especial, conforme al siguiente detalle:
- **Principal**, ascendente al 37,25 % de los ingresos brutos, en los cuales no se incluyen los que provengan 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.
 - **Especial**, ascendente al 50 % de los ingresos obtenidos por la explotación del material tractivo y rodante.
92. Respecto al pago de la Retribución, la cláusula Décima del Contrato de Concesión establece los incentivos a la inversión al Concesionario. Estos incentivos consisten en permitir la liberación del pago de las retribuciones, a cambio de aquellos desembolsos destinados exclusivamente a la rehabilitación o mantenimiento de la línea férrea hasta el décimo año de Concesión, excluyéndose los trabajos realizados por empresas vinculadas al Concesionario.
93. Durante los primeros 5 años de la Concesión, 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. Entre el sexto y décimo año de la Concesión, de igual forma, se acreditaron inversiones realizadas en obras de rehabilitación y mantenimiento de la vía férrea por sumas iguales o superiores a las retribuciones calculadas para este periodo. Por esta inversión realizada, el Concesionario dejó de pagar hasta el 50 % de la retribución calculada para este periodo.
94. Cabe reiterar que los años de la Concesión fueron definidos en el Contrato como periodos de 12 meses que van desde el 21 de septiembre del año hasta el 20 septiembre del año siguiente. Así, el décimo año de la concesión va desde el 21 septiembre de 2008 hasta el 20 septiembre de 2009.

Gráfico N° 11: Inversiones reconocidas y liberación del pago de la retribución
(En millones de Soles)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

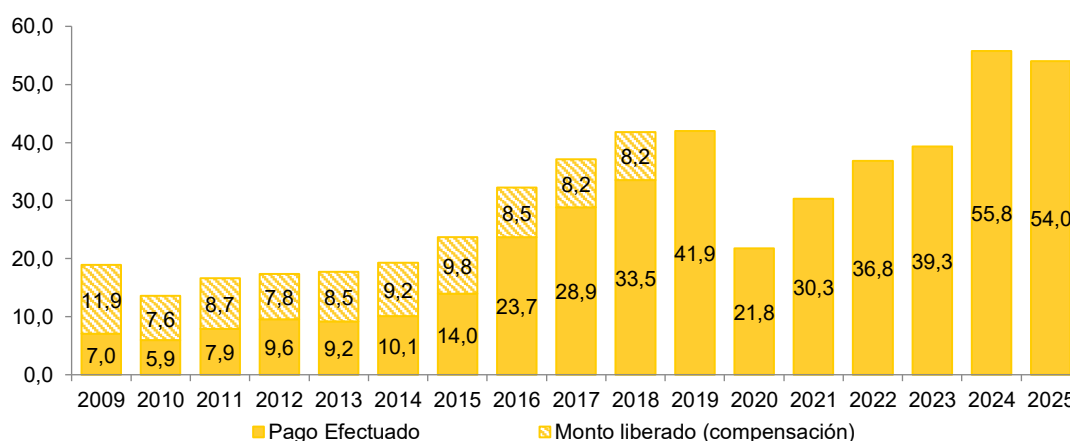
95. En efecto, tal como se observa en el Grafico N° 11, entre septiembre de 1999 y septiembre de 2004, las inversiones reconocidas a Fetransa alcanzaron un monto aproximado de S/ 76 millones que le permitieron acceder a la liberación del 100 % del pago de la retribución que le correspondía



pagar en dicho periodo. En los siguientes cinco años de la concesión, dentro del periodo previsto para el mecanismo de liberación del pago de la Retribución, las inversiones reconocidas ascendieron a S/ 137 millones, de los cuales S/ 77,5 millones correspondieron a inversiones reconocidas el último año de dicho periodo. Así, el Concesionario accedió al beneficio de liberación del 50 % del pago de la Retribución correspondiente al periodo entre septiembre de 2004 y septiembre de 2009.

96. De este modo, al finalizar el periodo de incentivos a las inversiones (septiembre de 2009), el Concesionario fue liberado del pago de S/ 131 millones y sus inversiones reconocidas alcanzaron aproximadamente los S/ 213 millones, generando un remanente a favor del Concesionario de S/ 82 millones, el mismo que fue utilizado para reducir el pago de la retribución a partir del año 11; es decir, desde el 21 de septiembre de 2009 en adelante.
97. Conforme al Contrato de Concesión, el remanente de inversiones a favor del Concesionario debe ser deducido a razón de 1/10 anual del pago de la Retribución Principal y Especial que le corresponda pagar entre el año 11° y 20° de la Concesión. En ese sentido, el Concesionario ha utilizado dicho remanente (aproximadamente S/ 8 millones anuales) para reducir el pago de la Retribución Principal que le debe pagar al Estado peruano. En el caso del año calendario 2009, el monto de la Retribución Principal corresponde a parte del monto del 10° año de la Concesión (del 1 de enero al 20 de septiembre del 2009) y parte del monto que corresponde al 11° año de la concesión (del 21 de septiembre al 31 de diciembre 2009). Es decir, en el año calendario 2009 se aplicaron, tanto el mecanismo de incentivos a la inversión con liberación del 50 % como el descuento del remanente o excedente de inversiones.
98. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, el remanente a favor del Concesionario le ha permitido reducir de manera importante el pago por concepto de Retribución al Estado. En efecto, considerando el periodo 2009-2018, el pago por Retribución principal que le correspondía efectuar a Fetransa ascendió a S/ 238,3 millones, de los cuales han pagado S/ 149,9 millones y han canjeado S/ 88,4 millones a cuenta del saldo remanente de las inversiones. Debe indicarse que este último monto incluye tanto el remanente a favor del Concesionario de S/ 82 millones y una fracción correspondiente al incentivo de liberación del 50 % del pago de Retribución Principal del 10° año de la concesión.
99. Ahora bien, en 2018, se aplicó la última cuota correspondiente al inicio del vigésimo año de concesión por S/ 8 237 457 y es a partir de 2019 que Fetransa ha pagado al Estado el monto íntegro que le corresponde por concepto de retribución principal. Para el 2025, dicho monto ascendió a S/ 54,0 millones, lo cual está asociado a los menores ingresos operativos recibidos por la Concesión, mientras que, en 2024, la retribución principal fue de S/ 55,8 millones.

Gráfico N° 12: Pago por retribución principal
(En millones de Soles)



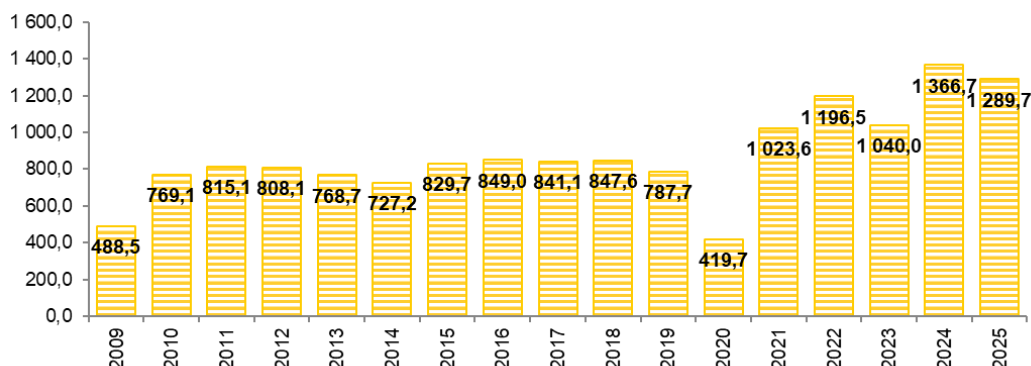
Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



100. Además de la Retribución Principal, corresponde al Concesionario efectuar el pago por concepto de Retribución Especial, el cual ascendió a S/ 1,3 millones en 2025, lo cual significó una ligera reducción de 5,6 % respecto del monto pagado el año anterior (S/ 1,4 millones).

Gráfico N° 13: Pago por retribución Especial
(En miles de Soles)



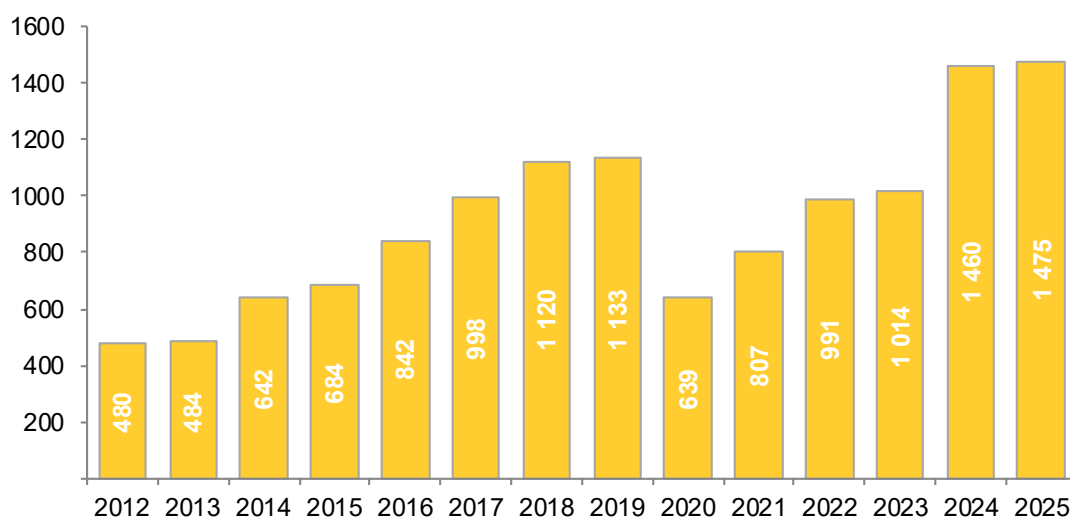
Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3. Aporte por regulación

101. En relación con el aporte por regulación, en el año 2025 Fetransa realizó pagos mensuales que, en total, sumaron S/ 1,5 millones. De igual manera con los mayores ingresos registrados en 2025, el monto por aporte por regulación aumentó 1,1 % con relación al pago efectuado el año anterior. En general, desde el inicio de la concesión a diciembre de 2025, el Concesionario ha transferido al Regulador la cantidad de S/ 18,5 millones por este concepto.

Gráfico N° 14: Aporte por Regulación 2012-2025
(En miles de Soles)



Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio

102. Conforme a lo establecido en la cláusula 7.7 y en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a alcanzar los requisitos y estándares de la United States Code of Federal Regulations. Específicamente, con las siguientes:

Para la línea férrea:

- United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II
- 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

103. 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.

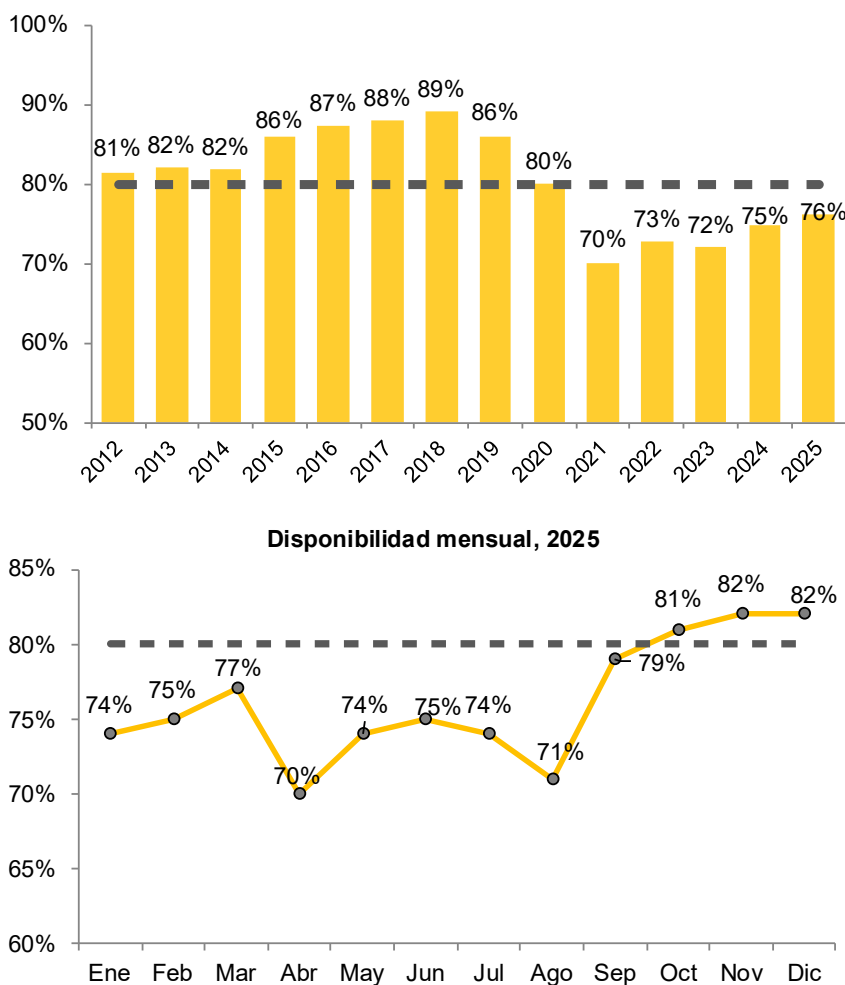
VI.2. Disponibilidad de locomotoras

104. El indicador de disponibilidad de locomotoras permite conocer la probabilidad con que se encuentran disponibles las locomotoras para la operación. De acuerdo con un estudio del Banco Mundial²⁷ sería recomendable un nivel mínimo de 80 %.
105. Como se muestra en el siguiente gráfico, en 2025 el Concesionario registró, por quinto año consecutivo, un nivel del indicador de disponibilidad de locomotoras inferior al mínimo recomendado por el Banco Mundial (80 %). En efecto, el valor promedio anual de este indicador fue de 76 %, lo que evidencia un desempeño por debajo de dicho estándar internacional. A nivel mensual, el valor mínimo se registró en abril (70 %), mientras que el máximo se alcanzó en noviembre y diciembre (82 %). Asimismo, los únicos meses en los que el indicador superó el umbral del 80 % fueron octubre, noviembre y diciembre.

²⁷ ESTACHE, Antonio y DE RUS, Ginés, *Privatization and Regulation of Transport Infrastructure. Guidelines for Policymakers and Regulators*. World Bank Institute, Washington D.C. 2000, p. 233



Gráfico N° 15: Disponibilidad de locomotoras, 2012-2025
(En porcentaje)



Fuente: Fetransa.

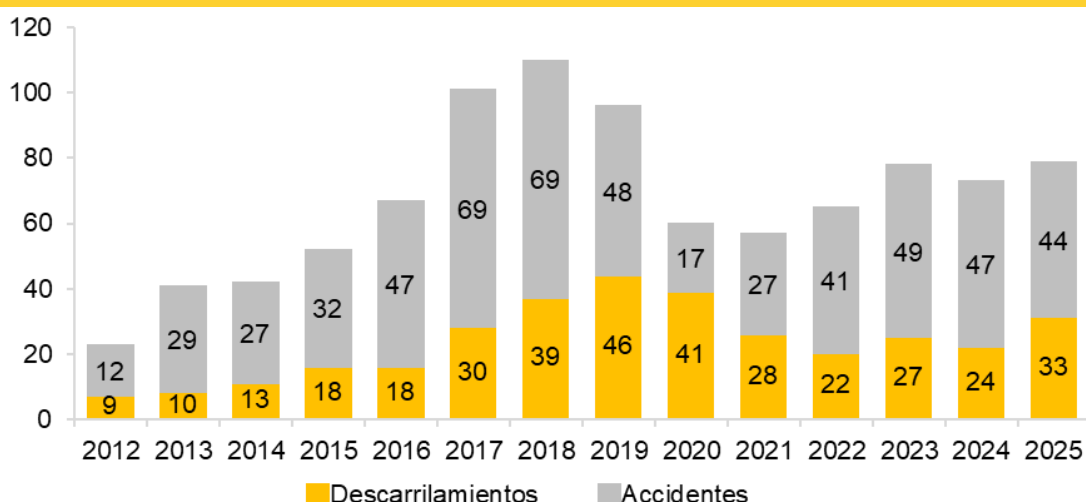
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Descarrilamientos y accidentes

106. Los descarrilamientos son eventos que pueden originarse tanto por condiciones inadecuadas de la vía como por maniobras operativas incorrectas durante la operación ferroviaria. Según la información reportada por Fetransa, en el año 2025 se registraron 33 descarrilamientos, lo que representa un incremento del 37,5 % en comparación con lo ocurrido en 2024. De acuerdo con el Plan de Negocio 2026 de la empresa, la mayoría de estos eventos causaron únicamente daños leves.
107. En cuanto al resto de accidentes, no referidos a descarrilamientos, sino a colisiones con vehículos motorizados, colisiones de locomotora con plataforma, entre otros, debe indicarse que en 2025 se registraron 44 eventos de este tipo, nivel inferior en 6,4 % respecto al número de accidentes registrados en 2024.



Gráfico N° 16: Número de accidentes y descarrilamientos, 2012-2025



Fuente: Fetransa.

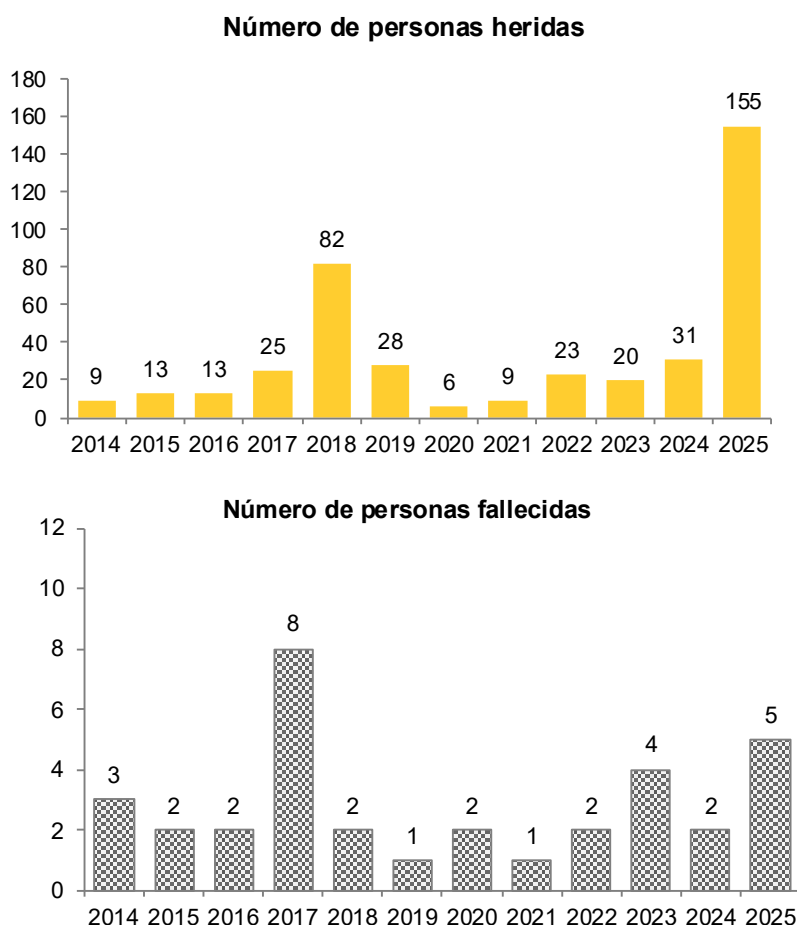
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

108. En el siguiente gráfico se observa la evolución de la cantidad de personas heridas y fallecidas como consecuencia de los accidentes ocurridos en la vía en 2025. Así, por un lado, se registraron 155 personas heridas, mientras que en 2024 fueron 31 personas heridas. En tanto, se registró 5 personas fallecidas en 2025, un 150 % más que lo registrado en 2024. La principal explicación del drástico incremento, de fallecidos y heridos, es la colisión entre dos autovagones, pertenecientes Inca Rail y Perurail, suscitada el 30 de diciembre del 2025 a las 13:20 horas, en el kilómetro 94, sector Pampacahua, de la vía Machu Picchu – Ollantaytambo, que generó el fallecimiento de una persona (motorista del tren perteneciente a Inca Rail) y 124 personas heridas (4 parte del personal y 120 pasajeros)²⁸.
109. Al respecto, la Concesionaria ha señalado en el Plan de Negocios de 2026 que reforzará la capacitación, supervisión y control del cumplimiento de normas operativas por parte de los operadores (PeruRail e IncaRail), fortaleciendo la cultura de seguridad. Así, la empresa tiene como objetivo mantener la tendencia de reducción de accidentes respecto al periodo anterior.

²⁸ Lo mencionado se basa en la información compartida de parte del Concesionario a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, así como comunicados de parte de Inca Rail y Perurail, del cual compartimos los enlaces a continuación.
<https://www.perurail.com/es/comunicados/comunicado-perurail-30-dic-2025/>
<https://incarail.com/es/comunicado-operaciones-ferroviarias-30.12.2025>



Gráfico N° 17: Número de personas heridas y fallecidas, 2014-2025



Fuente: Plan de Negocios 2026 – Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.4. Sanciones y penalidades impuestas

110. En el marco de la función supervisora y sancionadora, el Ositrán tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso identifique que las Entidades Prestadoras han incurrido en algún incumplimiento relacionado con sus obligaciones previstas en los Contratos de Concesión o en la normativa.
111. En particular, las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC) por el incumplimiento contractual en que incurra el Concesionario. Cabe indicar que estas penalidades están fijadas en cada contrato de concesión bajo el ámbito del Ositrán²⁹.
112. Durante el año 2025, no se registraron penalidades ni sanciones impuestas al Concesionario.

²⁹ Como ENAPU y CORPAC operan la infraestructura en virtud de su respectiva ley de creación y no de un contrato de concesión, sus incumplimientos no son materia de penalidad.

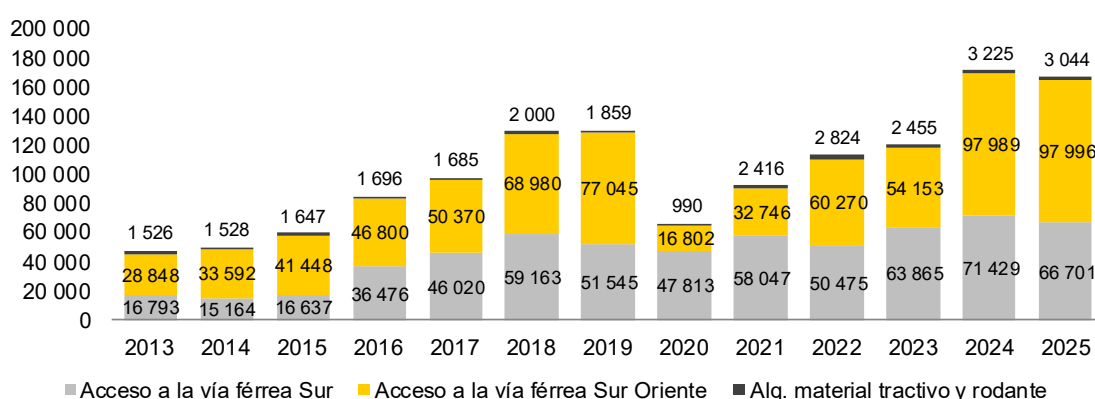


VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Ingresos operativos

113. Entre 2024 y 2025, los ingresos operativos de la concesión Fetransa registraron un ligero retroceso de 2,8 %, al pasar de S/ 172,6 millones a S/ 167,7 millones. Suceso que se explica principalmente por la reducción en los ingresos por acceso a la vía férrea, que en conjunto ascendieron a S/ 164,7 millones en 2025 (S/ 66,7 millones en el tramo Sur y S/ 98,0 millones en el tramo Sur Oriente), lo que representa una caída en conjunto de 2,8 % respecto al 2024. Por su parte, los ingresos por alquiler de material tractivo y rodante ascendieron a S/ 3,0 millones, mostrando una participación marginal del 1,8 % sobre el total de ingresos operativos.

Gráfico N° 18: Ingresos operativos de Fetransa, 2013 – 2025
(En miles de Soles)



Fuente: Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.2. Estados de resultados integrales

114. El estado de resultados integrales muestra que, en el ejercicio 2025, los ingresos por contratos con clientes ascendieron a USD 41,5 millones, lo que representa un incremento de 3,5 % respecto a los USD 40,1 millones registrados en 2024. Este crecimiento estuvo acompañado de un aumento en el costo de explotación de bienes en concesión, que pasó de USD 30,7 millones a USD 32,5 millones (incremento de 5,9 %). Como resultado, la utilidad bruta se redujo en 4,2 %, al pasar de USD 9,4 millones en 2024 a USD 9,0 millones en 2025, representando un margen bruto del 21,7 % sobre los ingresos, inferior al 23,5 % registrado el año anterior.
115. Durante 2025, los gastos de administración disminuyeron en 9,2 %, alcanzando los USD 5,6 millones, frente a los USD 6,2 millones del ejercicio 2024. A pesar de ello, la utilidad operativa decreció 9,2 %, al pasar de USD 3,8 millones en 2024 a USD 3,5 millones en 2025, impulsada principalmente por una fuerte caída en los otros ingresos (de USD 681 000 a USD 60 000). Por su parte, la utilidad antes de impuestos pasó de USD 3,8 millones en 2024 a USD 1,3 millones en 2025. Finalmente, tras el ingreso por Impuesto a la Renta de USD 110 000, la utilidad neta del ejercicio 2025 ascendió a USD 1,4 millones, lo que representa un retroceso de 46,1 % respecto a la utilidad neta de USD 2,6 millones obtenida en 2024.



Cuadro N° 10: Estado de resultados integrales, 2024 – 2025 (en miles de dólares)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025 / 2024
Ingresos de contratos con clientes	41 532	40 117	100,0%	100,0%	3,5%
Costo de explotación de bienes en concesión	(32 514)	(30 708)	-78,3%	-76,5%	5,9%
Utilidad bruta	9 019	9 409	21,7%	23,5%	-4,2%
Gastos de administración	(5 591)	(6 155)	-13,5%	-15,3%	-9,2%
Gastos de venta	(29)	(28)	-0,1%	-0,1%	3,1%
Otros ingresos	60	681	0,1%	1,7%	-91,2%
Otros gastos	(3)	(103)	0,0%	-0,3%	-96,9%
Utilidad operativa	3 455	3 805	8,3%	9,5%	-9,2%
Ingresos financieros	99	290	0,2%	0,7%	-65,7%
Gastos financieros	(342)	(247)	-0,8%	-0,6%	38,6%
Diferencia de cambio, neta	(1 904)	(48)	-5%	0%	3836,5%
Utilidad antes de impuesto a la renta	1 309	3 799	3,2%	9,5%	-65,6%
Impuesto a la renta	110	(1 169)	0%	-3%	-109,4%
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	1 418	2 630	3%	7%	-46,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

116. En 2025, los ingresos de contratos con clientes³⁰, específicamente por el servicio de uso de la vía férrea, ascendieron a USD 39,3 millones, lo que representó un incremento de 3,2 % respecto a los ingresos del ejercicio 2024. De manera desagregada, el Uso de la vía férrea Sur, predominado por el transporte de mercancías de minerales y metales, generó ingresos por USD 15,9 millones, representando el 38,3 % del total de ingresos. Así, los ingresos provenientes del Uso de la vía férrea Sur-Oriente por la parte relacionada (Perurail) y por terceros (Incarail) mostraron en conjunto un aumento de 12 %, respecto a los ingresos registrados en 2024.
117. Asimismo, en el ejercicio 2025, los ingresos de alquileres y otros ingresos representaron solo el 5,3 % de los ingresos de contratos con clientes y ascendieron a USD 2,2 millones, lo cual implicó un incremento de 10,6 % respecto al ejercicio 2024.

Cuadro N° 11: Ingresos de contratos con clientes, 2024 – 2025 (en miles de dólares)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025 / 2024
Servicio de uso de vía férrea					
Uso de vía férrea Sur por relacionada	15 905	16 079	38,3%	40,1%	-1,1%
Uso de vía férrea Sur-Oriente por relacionada	17 430	16 366	42,0%	40,8%	6,5%
Uso de vía férrea Sur-Oriente por terceros	6 010	5 695	14,5%	14,2%	5,5%
SUB TOTAL	39 345	38 140	94,7%	95,1%	3,2%
Alquileres y otros ingresos					
Alquiler de vagones, coches y locomotoras a empresas relacionadas	726	726	1,7%	1,8%	-0,1%
Alquiler de terrenos	450	586	1,1%	1,5%	-23,1%
Alquiler de inmuebles a empresas relacionadas	739	451	1,8%	1,1%	63,7%
Derecho de usos y otros servicios	178	176	0,4%	0,4%	0,7%
Alquiler de frecuencia a empresas relacionadas	95	38	0,2%	0,1%	152,4%
SUB TOTAL	2 187	1 977	5,3%	4,9%	10,6%
TOTAL	41 532	40 117	100,0%	100,0%	3,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

³⁰ Estos ingresos corresponden al pago por los servicios de uso de vía férrea por parte de operador relacionado y tercero, así como por alquileres (de vagones, coches y locomotoras a empresas relacionadas, de terrenos, de inmuebles a empresas relacionadas y de frecuencia a empresas relacionadas) y otros ingresos.



118. Respecto al costo de explotación de bienes de la concesión³¹, en el ejercicio 2025 el gasto por retribución principal y tasas de concesión ascendió a USD 15,6 millones, equivalente al 48,0 % del total. Este concepto registró un incremento de 2,7 % respecto de 2024, en línea con los mayores ingresos de la Concesionaria, asociados al aumento del tráfico de trenes de carga y de pasajeros. Por su parte, los costos de seguros ascendieron a USD 4,9 millones, representando el 15,2 % del costo total de explotación de los bienes de la concesión, lo que significó una reducción de 11,1 % en comparación con 2024. Asimismo, los gastos por amortización y depreciación alcanzaron los USD 5,4 millones, registrando un incremento de 16,2 % y una participación de 16,7 % en el costo total. Finalmente, las demás partidas de costos representaron, en conjunto, el 20,2 % del costo de explotación de los bienes de la concesión en 2025.

Cuadro N° 12: Costo de explotación de bienes en concesión, 2024 – 2025
(En miles de dólares)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025 / 2024
Costo de Estaciones y Control de Tráfico	1 871	1 587	5,8%	5,2%	17,9%
Mantenimiento de Vía Ferrea	4 319	3 481	13,3%	11,3%	24,1%
Retribuciones y Tasas de Concesión	15 605	15 193	48,0%	49,5%	2,7%
Participaciones de los trabajadores en las Utilidades	359	192	1,1%	0,6%	87,0%
Seguros	4 933	5 551	15,2%	18,1%	-11,1%
Depreciación y Amortización	5 418	4 664	16,7%	15,2%	16,2%
Otros	8	41	0,0%	0,1%	-80,8%
SUB TOTAL	32 514	30 708	100,0%	100,0%	5,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

119. En 2025, los gastos administrativos totalizaron USD 5,6 millones, lo que representa una disminución del 9,2 % en comparación con el ejercicio anterior (USD 6,2 millones). De acuerdo con el análisis vertical, los rubros con mayor representatividad en la estructura de costos fueron el Área de Seguridad (31,4 %), el Área de Administración (20,8 %) y el pago de Tasas, tributos e IGV (12,5 %).

Al realizar el análisis horizontal, destaca el fuerte incremento en el Área de Recursos Humanos (+44,9 %), posicionándose como el rubro de mayor crecimiento relativo. Asimismo, se observan variaciones positivas significativas en el Área de Seguridad (+15,6 %) y en el Área de Administración (+15,9 %), lo que sugiere un fortalecimiento en la gestión operativa y de resguardo de la entidad. Por otro lado, resalta la drástica reducción en el rubro de Otros Costos (-66,1 %), factor determinante en la caída del gasto total, junto con el descenso en el Área de Finanzas y TI (-21,6 %). Finalmente, el 2025 registra la aparición de Participaciones de los trabajadores en las Utilidades, concepto que no presentó ejecución en el año previo, representando ahora el 0,8 % del subtotal.

³¹ De acuerdo con lo estipulado en la licitación pública, cuyos términos forman parte del Contrato de Concesión, la Compañía se compromete entre otras cosas, a pagar las siguientes retribuciones: (i) Principal: Ascendente al 37,25 % de los ingresos brutos, los cuales no incluyen los que provengan de la explotación del material tractivo y rodante (vagones y locomotoras); y (ii) Especial: Ascendente al 50 % de los ingresos obtenidos por la explotación del material tractivo y rodante.



Cuadro N° 13: Gastos de administración 2024 – 2025 (en miles de dólares)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025 / 2024
Area de Gerencia General	299	298	5,3%	4,8%	0,3%
Area de Seguridad	1 756	1 520	31,4%	24,7%	15,6%
Area de Finanzas y TI	353	451	6,3%	7,3%	-21,6%
Area de Servicios Legales y Regulatorios	241	256	4,3%	4,2%	-6,0%
Area de Recursos Humanos	214	148	3,8%	2,4%	44,9%
Area de Administración	1 164	1 004	20,8%	16,3%	15,9%
Gastos y Dietas del Directorio	70	60	1,3%	1,0%	16,5%
Honorarios de servicio de Gerencia	195	177	3,5%	2,9%	10,4%
Tasas y tributos e IGV	698	598	12,5%	9,7%	16,6%
Participaciones de los trabajadores en las Utilidades	44	0	0,8%	0,0%	-
Otros Costos	558	1 645	10,0%	26,7%	-66,1%
SUB TOTAL	5 591	6 155	100,0%	100,0%	-9,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.3. Estado de situación financiera

120. En 2025, los activos totales de la compañía ascendieron a USD 72,8 millones, lo que representó una reducción de 4,3 % respecto de los USD 76,1 millones registrados en 2024. Esta disminución se explica principalmente por la contracción del activo corriente (-32,9 %). Dentro de este rubro, destacan la reducción de los gastos pagados por anticipado, que pasaron de USD 4,0 millones a USD 247 035 (-93,8 %), y del efectivo y equivalentes de efectivo, cuyo saldo disminuyó de USD 10,9 millones a USD 5,7 millones (-47,6 %). En contraste, los inventarios netos aumentaron en 39,8 %, alcanzando los USD 5,8 millones.
121. Por el lado del pasivo, se observa una reducción total de USD 58,3 millones a USD 53,6 millones, equivalente a una contracción del 8,1 %. Esta disminución proviene principalmente del pasivo no corriente, que se redujo en 23,7 % (de USD 31,3 millones a USD 23,9 millones). Dentro de este grupo, sobresale la reducción de cuentas por pagar a empresas relacionadas, que disminuyeron en 25,9 %. En contraste, el pasivo corriente se incrementó en 10 %, de USD 27,1 millones a USD 29,8 millones, debido principalmente al incremento en otras cuentas por pagar, que aumentó en 9,6 %.
122. Por su parte, el patrimonio neto mostró un incremento del 8 %, pasando de USD 17,7 millones a USD 19,2 millones. Este crecimiento responde principalmente a la mejora en los resultados acumulados, que aumentaron de USD 8,6 millones a USD 10,1 millones (+16,4 %), reflejando una mayor rentabilidad de la compañía durante el ejercicio. El capital emitido se mantuvo constante en USD 9,1 millones. En conjunto, la estructura financiera de la empresa refleja una reducción de sus fuentes de financiamiento debido a la disminución del pasivo total; sin embargo, el fortalecimiento del patrimonio, impulsado por la acumulación de resultados, contribuyó a mantener una posición financiera relativamente sólida.



Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera, 2024 – 2025 (en miles de dólares)

ACTIVO	2025	2024	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2025	2024
ACTIVO CORRIENTE	16 506	24 601	PASIVO CORRIENTE	29 777	27 075
Efectivo y equivalentes de efectivo	5 741	10 946	Cuentas por pagar comerciales	2 500	2 354
Cuentas por cobrar comerciales	1 114	1 093	Ingresos diferidos	450	450
Cuentas por cobrar empresas relacionadas	3 455	3 676	Cuentas por pagar empresas relacionadas	5 436	5 401
Otras cuentas por cobrar	178	184	Otras cuentas por pagar	20 130	18 372
Inventarios, neto	5 770	4 129	Impuesto a las ganancias	1 261	498
Gastos pagados por anticipado	247	3 960			
Impuestos por aplicar	0	613	PASIVO NO CORRIENTE	23 872	31 272
			Ingresos diferidos	3 940	4 391
			Cuentas por pagar a empresas relacionadas	19 931	26 881
			TOTAL PASIVO	53 648	58 347
ACTIVO NO CORRIENTE	56 299	51 484	PATRIMONIO NETO	19 156	17 737
Instalaciones y equipos, neto	848	996	Capital emitido	9 094	9 094
Activos intangibles, neto	52 723	50 133	Otras reservas de capital	-	-
Activo por impuesto a las ganancias	2 727	354	Resultados acumulados	10 061	8 643
TOTAL ACTIVO	72 804	76 084	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	72 804	76 084

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2024 – 2025 (en porcentajes)

ACTIVO	2025	2024	Var. %	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2025	2024	Var. %
ACTIVO CORRIENTE	22,7%	32,3%	-32,9%	PASIVO CORRIENTE	40,9%	35,6%	10,0%
Efectivo y equivalentes de efectivo	7,9%	14,4%	-47,6%	Cuentas por pagar comerciales	3,4%	3,1%	6,2%
Cuentas por cobrar comerciales	1,5%	1,4%	1,9%	Ingresos diferidos	0,6%	0,6%	0,0%
Cuentas por cobrar empresas relacionadas	4,7%	4,8%	-6,0%	Cuentas por pagar empresas relacionadas	7,5%	7,1%	0,6%
Otras cuentas por cobrar	0,2%	0,2%	-3,2%	Otras cuentas por pagar	27,6%	24,1%	9,6%
Inventarios, neto	7,9%	5,4%	39,8%	Impuesto a las ganancias	1,7%	0,7%	-
Gastos pagados por anticipado	0,3%	5,2%	-93,8%				
Impuestos por aplicar	0,0%	0,8%	-100,0%	PASIVO NO CORRIENTE	32,8%	41,1%	-23,7%
				Ingresos diferidos	5,4%	5,8%	-10,3%
				Cuentas por pagar a empresas relacionadas	27,4%	35,3%	-25,9%
				TOTAL PASIVO	73,7%	76,7%	-8,1%
ACTIVO NO CORRIENTE	77,3%	67,7%	9,4%	PATRIMONIO NETO	26,3%	23,3%	8,0%
Instalaciones y equipos, neto	1,2%	1,3%	-14,9%	Capital emitido	12,5%	12,0%	0,0%
Activos intangibles, neto	72,4%	65,9%	5,2%	Otras reservas de capital	0,0%	0,0%	
Activo por impuesto a las ganancias	3,7%	0,5%	670,5%	Resultados acumulados	13,8%	11,4%	16,4%
TOTAL ACTIVO	100,0%	100,0%	-4,3%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100,0%	100,0%	-4,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.4. Indicadores financieros

a) Ratio de liquidez

123. En el ejercicio 2025 se observa una disminución general de los ratios de liquidez en comparación con 2024, lo cual se explica principalmente por el incremento del pasivo corriente en comparación a la disminución del activo corriente.



124. El ratio de liquidez clásica³², que mide la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos corrientes, se redujo de 0,91 en 2024 a 0,55 en 2025. Esto indica que por cada dólar de deuda de corto plazo, la empresa cuenta con USD 0,55 para respaldarla, lo cual implica que el activo corriente ya no cubre totalmente el pasivo corriente, lo que representa un deterioro en la posición de liquidez.
125. De igual manera, la prueba ácida³³ disminuyó de 0,59 a 0,35, lo que refleja que, excluyendo los inventarios y los gastos pagados por anticipado, la empresa dispone de apenas USD 0,35 en activos de rápida realización por cada dólar de deuda corriente. Finalmente, el ratio de liquidez absoluta³⁴ cayó de 0,40 a 0,19, indicando que el efectivo y sus equivalentes representan solo el 19 % del pasivo corriente, lo que acentúa las restricciones de liquidez inmediata de la empresa.

Cuadro N° 16: Ratios de Liquidez, 2024 – 2025

Ratios	2025	2024
Liquidez clásica	0,55	0,91
Prueba ácida	0,35	0,59
Liquidez absoluta	0,19	0,40

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

126. Los resultados muestran un deterioro en la posición de liquidez de la empresa en 2025 respecto al año anterior. Todos los indicadores —liquidez clásica, prueba ácida y liquidez absoluta— registraron caídas, lo que evidencia una menor capacidad para cubrir las obligaciones de corto plazo, especialmente con activos líquidos.

b) Ratio de endeudamiento

127. El ratio de endeudamiento permite analizar la proporción entre los fondos propios y ajenos que financian a la empresa. Un valor elevado indica mayor dependencia de terceros, mientras que valores bajos reflejan mayor autonomía financiera. Si bien tradicionalmente se considera adecuado un rango entre 50 % y 60 %, estos parámetros pueden variar según el sector; por ejemplo, industrias con alta inversión en activos fijos, como construcción o energía, suelen presentar niveles más altos de endeudamiento por la naturaleza intensiva de su estructura de capital.

Cuadro N° 17: Ratios de Endeudamiento, 2024 – 2025

Ratios	2025	2024
Deuda - Patrimonio	2,8	3,3
Endeudamiento del Activo	73,7%	76,7%
Calidad de la Deuda	55,5%	46,4%
Índice de Solvencia	1,36	1,30

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

128. El ratio Deuda – Patrimonio³⁵ pasó de 3,3 en 2024 a 2,8 en 2025, lo que indica que, por cada dólar de patrimonio, la empresa tiene ahora USD 2,8 de deuda, frente a USD 3,3 del año anterior. Esta reducción sugiere una mejoría en la estructura financiera, con menor presión relativa del endeudamiento sobre los recursos propios.

³² Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

³³ Calculado como (Activo Corriente – Inventarios – Gastos Contratados por Anticipado) / Pasivo Corriente

³⁴ Calculado como Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

³⁵ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio



129. Por su parte, el ratio de endeudamiento del activo³⁶ también se redujo, pasando de 76,7 % en 2024 a 73,7 % en 2025. Esta reducción refleja una menor participación del financiamiento externo en la estructura del activo total, alineado con la disminución en el ratio Deuda – Patrimonio.
130. En cuanto al índice de solvencia³⁷, se observa una ligera mejora, al pasar de 1,30 en 2024 a 1,36 en 2025, lo cual implica que, por cada dólar de pasivo total, la empresa cuenta con USD 1,36 de activos totales. Este comportamiento evidencia una leve mejora en la capacidad de solvencia global, es decir, una mayor cobertura de las obligaciones con los recursos totales disponibles.
131. Finalmente, el ratio de calidad de la deuda³⁸, que indica la proporción del pasivo que corresponde a obligaciones de corto plazo, aumentó de 46,4 % en 2024 a 55,5 % en 2025. Este incremento revela una mayor presión sobre el capital circulante, al incrementarse el peso del pasivo corriente dentro de la estructura de deuda total, lo que sugiere la necesidad de monitorear más de cerca la liquidez operativa.
132. Como se aprecia, en 2025, los ratios de endeudamiento de la empresa mostraron una mejoría en su estructura financiera, con menor apalancamiento y una leve mejora en la solvencia general. No obstante, aumentó la proporción de deuda de corto plazo, lo que implica mayor presión sobre la liquidez operativa.

c) Ratios de rentabilidad

133. Los ratios de rentabilidad permiten evaluar la eficiencia de la empresa en la gestión de sus ingresos, activos y recursos propios. En 2025, se observa un retroceso significativo en todos los márgenes de rentabilidad (excepto Margen EBITDA) en comparación con 2024. El margen bruto³⁹ se redujo de 23,5 % en 2024 a 21,7 % en 2025, reflejando una menor rentabilidad sobre las ventas luego de cubrir los costos directos. En esa línea, el margen operativo⁴⁰ disminuyó de 9,5 % a 8,3 %, evidenciando un retroceso en la eficiencia operativa. El margen neto⁴¹ también se contrajo, pasando de 6,6 % a 3,4 %, lo que indica un retroceso considerable en la rentabilidad final después de impuestos y gastos financieros.
134. Este desempeño en las utilidades ha tenido un efecto no favorable sobre los indicadores de retorno. En efecto, el ROE (Return on Equity)⁴² se redujo notablemente de 14,8 % en 2024 a 7,4 % en 2025, lo que implica que por cada USD 100 de patrimonio, la empresa generó USD 7,4 de beneficio neto. De manera similar, el ROA (Return on Assets)⁴³, que mide la rentabilidad sobre el total de activos, bajó de 3,5 % a 1,9 %, reflejando un deterioro en la eficiencia con que se utilizan los recursos de la empresa para generar ganancias.
135. Por último, el margen EBITDA⁴⁴, que estima la rentabilidad operativa antes de depreciaciones, intereses e impuestos, mostró un crecimiento, al pasar de 21,1 % en 2024 a 21,4 % en 2025. Este resultado confirma que la empresa tiene una mayor capacidad de generación de flujo de caja operativo por cada unidad de ingreso, fortaleciendo así su posición financiera. En conjunto, los ratios de rentabilidad de 2025 reflejan un desempeño menos favorable que el registrado en el año anterior, evidenciando una reducción en la eficiencia operativa y en la capacidad de generación de resultados de la empresa.

³⁶ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

³⁷ Calculado como Activo Total / Pasivo Total

³⁸ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

³⁹ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

⁴⁰ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

⁴¹ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

⁴² Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

⁴³ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total

⁴⁴ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles



Cuadro N° 18: Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2025

Ratios	2025	2024
Margen Bruto	21,7%	23,5%
Margen Operativo	8,3%	9,5%
Margen Neto	3,4%	6,6%
Margen EBITDA	21,4%	21,1%
ROE	7,4%	14,8%
ROA	1,9%	3,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Fetransa.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII. CONCLUSIONES

136. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente durante el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Los servicios de transporte de carga y pasajeros continúan siendo brindados por dos operadores ferroviarios, uno de ellos vinculado al Concesionario (Perurail), siendo que en el tramo Sur sólo opera Perurail en el transporte de carga y de pasajeros; mientras que en el tramo Sur – Oriente, existe un segundo competidor en el transporte de pasajeros (Inca Rail). El tramo Sur Oriente se concentra en el tráfico de pasajeros, mientras el tramo Sur en la movilización de carga.
- (ii) Los contratos de acceso a la vía férrea suscritos entre el Concesionario y las empresas Perurail e Incarail se encuentran vigentes hasta los años 2027 y 2026, respectivamente. Asimismo, el 27 de octubre del 2025 se firmó la segunda adenda al contrato entre el Concesionario y Perurail, mediante la cual se modificaron los horarios de diversos trenes, tanto en el sentido de ida como de retorno, en los ferrocarriles del Sur y Sur Oriente. En todos los casos, el acceso a la vía férrea ha sido otorgado mediante negociación directa, tanto para las ampliaciones como para las renovaciones de los contratos de acceso.
- (iii) Desde el inicio de la concesión, la totalidad del material tractivo y rodante ha sido arrendada a la empresa vinculada al Concesionario, Perurail, en virtud de un contrato cuya vigencia se extiende hasta 2027. Asimismo, el monto del alquiler establecido en dicho contrato duplica al previsto en el contrato anterior, que culminó en mayo de 2021.
- (iv) En términos de kilómetros recorridos por el material tractivo y/o rodante, durante el año 2025 se registró un total de 26,7 millones de kilómetros, equivalentes a 0,8 millones de kilómetros menos respecto al año anterior, lo que representó una reducción del 3,0 %. Esta caída fue resultado principalmente del desempeño del tramo Sur, que presentó una reducción del 4,4 % en los kilómetros recorridos, debido a eventos naturales y conflictos sociales.
- (v) En contraste, el tráfico de pasajeros registró un desempeño favorable en 2025. Con 3,5 millones de pasajeros movilizados, se superó en 10,2 % la cifra alcanzada en 2024, así como los niveles registrados antes de la pandemia en 2019. Este resultado evidencia la fortaleza de la demanda por los servicios ferroviarios de pasajeros, pese a las interrupciones operativas registradas durante el año.
- (vi) El 99,2 % del tráfico de pasajeros se efectuó a través del tramo Sur Oriente. Al igual que en años anteriores, la ruta que va al Santuario Nacional de Machu Picchu es la de mayor tráfico (Ollantaytambo – Aguas Calientes). Entre los operadores que brindan el servicio de transporte ferroviario de pasajeros, la empresa vinculada al Concesionario mantiene la mayor participación de mercado (76 %), aunque la misma ha perdido participación de manera paulatina respecto al 2021 (89 % de participación).



- (vii) En lo referido al transporte de carga, se movilizó 2,9 millones de toneladas en 2025, volumen inferior en 4,7 %, apreciándose que prácticamente la totalidad de la carga (99,3 %) se moviliza en el tramo Sur, principalmente productos como minerales y metales. La importancia de los minerales en el tramo Sur se explica porque dicho tramo conecta los principales centros mineros de la región sur del país con el puerto de Matarani, desde donde se envía dichos productos hacia los mercados internacionales.
- (viii) En septiembre de 2025, la tarifa vigente por el derecho de uso de vía se actualizó, como se establece contractualmente, y ascendió a USD 0,86 por kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada para el tramo Sur y, para el tramo Sur Oriente, la tarifa se actualizó a USD 5,87. Ambas tarifas se incrementaron 3,6 % y 3,2 %, respectivamente, en relación con las tarifas que estuvieron vigentes en 2024, en línea con el mayor nivel del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York.
- (ix) En relación con los pagos efectuados al Estado, el concesionario realizó pagos por 3 conceptos Retribución Principal, Retribución Especial y Aporte por Regulación. Así, la obligación generada por Retribución Principal ascendió a S/ 54,0 millones, monto 3,2 % inferior al monto pagado en 2024. En tanto, la Retribución Especial ascendió a S/ 1,3 millones en 2025, lo que representó una reducción de 5,6 % respecto al 2024, mientras que el Aporte por Regulación ascendió a S/ 1,5 millones en 2025, monto 1,1 % superior al del año anterior.
- (x) Con respecto al desempeño operativo, en el 2025 el Concesionario cumplió con todas las normas de seguridad ferroviaria y los estándares técnicos de operación establecidos en el Contrato de Concesión (*United States Code of Federal Regulations*). Sin embargo, el indicador de disponibilidad de locomotoras se ubicó en 76 %, debajo del umbral mínimo de 80 % recomendado por el Banco Mundial, situación que ocurre por quinta vez consecutiva desde el 2021.
- (xi) El número de descarrilamientos —indicador indirecto del estado de la vía— se incrementó en un 37,5 % en 2025, registrándose un total de 33 eventos. Por el contrario, el número de accidentes también mostró una disminución, con 44 incidentes reportados, 3 menos que en el año anterior. Como consecuencia de estos accidentes, se contabilizaron 155 personas heridas y 5 fallecidas, cifra que más que duplica el número de fallecidos registrados en 2024. Al respecto, la Concesionaria ha señalado en su Plan de Negocios 2026 que tiene como objetivo mantener la tendencia a la reducción de accidentes en comparación con el periodo anterior.
- (xii) El incremento del tráfico, tanto de carga como de pasajeros, incidió positivamente en los ingresos operativos de Fetransa durante 2025. En efecto, los ingresos operativos se redujeron en 2,8 %, al pasar de S/ 172,6 millones en 2024 a S/ 167,7 millones en 2025. De este total, el acceso a la vía en el tramo Sur representó el 39,8 % (S/ 66,7 millones), mientras que el tramo Sur Oriente concentró el 58,4 % (S/ 98 millones). Los ingresos por alquiler de material tractivo y rodante, aunque crecieron, mantuvieron una participación marginal del 1,8 %.
- (xiii) En ese contexto, la empresa reportó una utilidad neta de USD 1,42 millones, lo que refleja una reducción de 46,1 % en comparación con los USD 2,6 millones alcanzados en 2024. Así, este desempeño se sustentó en un leve incremento de ingresos y una menor eficiencia operativa, por el aumento de los costos de explotación. En cuanto al estado situacional de la empresa, los activos totales registraron una contracción de 4,3 %, explicada principalmente por la reducción del activo corriente (-32,9 %), la cual fue parcialmente compensada por el crecimiento del activo no corriente (+9,4 %). Por su parte, los pasivos totales disminuyeron en una proporción similar (-8,1 %), como resultado de una reducción del pasivo no corriente (-23,7 %), a pesar del ligero incremento en las obligaciones corrientes (+10,0 %). En tanto, el patrimonio neto se elevó 8,0 %, impulsado por el



fortalecimiento de los resultados acumulados (+16,4 %), lo que permite mantener una tendencia de crecimiento en la solvencia patrimonial de la compañía.

- (xiv) Los indicadores de liquidez registraron un deterioro pronunciado en 2025 respecto al ejercicio anterior, evidenciado en la reducción de la liquidez clásica (de 0,91 a 0,55), la prueba ácida (de 0,59 a 0,35) y la liquidez absoluta (de 0,40 a 0,19). Esta tendencia responde a la combinación de una caída en los activos disponibles y el incremento de las obligaciones exigibles de corto plazo, lo que sugiere que la empresa enfrenta mayores desafíos para cubrir sus deudas corrientes con sus recursos inmediatos. En contraste, los indicadores de rentabilidad registraron un deterioro significativo en 2025 respecto al año anterior: el margen bruto se redujo de 23,5 % a 21,7 %, el margen operativo descendió de 9,5 % a 8,3 % y el margen neto cayó de 6,6 % a 3,4 %. Por su parte, el ROE se contrajo de 14,8 % a 7,4 % y el ROA de 3,5 % a 1,9 %, lo que refleja una menor eficiencia en la generación de utilidades sobre los recursos invertidos y el patrimonio de la compañía. En cuanto al endeudamiento, se observó una continua mejora en la estructura financiera durante 2025: el ratio Deuda – Patrimonio bajó de 3,3 a 2,8, el endeudamiento del activo disminuyó de 76,7 % a 73,7 % y el índice de solvencia se incrementó de 1,30 a 1,36. No obstante, el aumento del ratio de calidad de la deuda de 46,4 % a 55,5 % indica una mayor concentración de obligaciones en el corto plazo, lo que sugiere una presión adicional sobre la liquidez inmediata a pesar del menor apalancamiento total.



Anexo N° 1: Ficha de Contrato de Concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Consorcio Ferrocarril Transandino S.A. Ferrocarril Sur y Sur-Oriente			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	▪ Ferrocarril del Sur: - Matarani – Arequipa⁴⁵ (172 Km) - Arequipa – Juliaca (304 Km) - Juliaca – Puno (48 Km) - Juliaca – Cusco (338 km) ▪ Ferrocarril del Sur – Oriente: - Cusco – Hidroeléctrica (134 Km)	Cláusula 2.4. (p. 11)
2	Fecha de suscripción	19 de julio de 1999.	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	▪ Plazo inicial de 30 años. ▪ Se extendió por 5 años adicionales.	Cláusula 4.1. (p. 19) Adenda 3
4	Adendas	▪ Adenda 1: 10 de marzo de 2000. ▪ Adenda 2: 13 de enero de 2003. ▪ Adenda 3: 14 de octubre de 2003. ▪ Adenda 4: 23 de diciembre de 2010. ▪ Adenda 5: 26 de julio de 2013.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5
5	Modalidad	Autofinanciada.	Cláusula 2.3. (p. 11)
6	Factor de competencia	Retribución anual principal al Estado peruano de 37,25 % de los ingresos brutos (no incluye ingresos del material tractivo o rodante, ni IGV).	Cláusula 5.1. (p. 20)
7	Capital mínimo	No se establece.	Cláusula 8.2. (p. 37)
8	Garantías a favor del concedente	▪ Garantía de cumplimiento: - <u>Ferrocarril del Sur:</u> Monto mínimo de carta fianza por USD 1 720 000,00. - <u>Ferrocarril del Sur Oriente:</u> Monto mínimo de carta fianza por USD 1 040 000,00.	Cláusula 13.1. (p. 52) Cláusula 13.2. (p. 53) Cláusula 13.3. (p. 53)
9	Garantías a favor del concesionario	En caso de destrucción parcial de la infraestructura vial, por razones no imputables al concesionario, el concedente se obliga a asumir los costos de reparación que excedan la cobertura del seguro previsto hasta un máximo de USD 5 000 000,00 millones.	Cláusula 16.5. (p. 57)
10	Compromiso de inversión	No se establece. Sin embargo, debe alcanzar estándares FRA II, lo que implica realizar inversiones.	Cláusula 7.7. (p. 32)
11	Solución de controversias	▪ Negociación. ▪ Controversia técnica (perito resuelve controversia). ▪ Controversia no técnica (arbitraje nacional de derecho de tres árbitros).	Cláusula 22.1. (p. 69) Cláusula 22.3. (p. 70) Cláusula 22.4. (p. 71)
12	Penalidades	▪ Se refieren a infracciones relacionadas con: - Afectación de personas o bienes. - Daños económicos. - Afectación del servicio por más de 7 días.	Cláusula 20.2. (p. 66) Anexo 9

⁴⁵ Incluido tramo Mollendo – La Joya.



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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Causales de caducidad	- Entre las principales destacan: - Vencimiento del plazo del contrato. - Acuerdo entre concedente y concesionario. - Destrucción total de la infraestructura vial ferroviaria por causa no imputable a las partes. - Sustitución de la persona jurídica que administra la concesión sin permiso del Concedente. - Modificación de las garantías si cumplir con las obligaciones que en ella establecen. - Transferencia de acciones sin cumplir lo establecido en el contrato. - Incumplimiento cláusulas 12.1. y 12.2.	Cláusula 20.1. (p. 64)
14	Equilibrio económico	No se establece.	
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	- Ingresos de la concesión. - Hipotecas del derecho de concesión.	Cláusula 11.1. (p. 45) Cláusula 11.2. (p. 46)
16	Pólizas de seguros	- Contra daños y perjuicios a pasajeros y carga, así como por daños a terceros. - Contra todo riesgo de destrucción parcial de la infraestructura vial ferroviaria en el área matriz y la destrucción total o parcial de los bienes de la concesión.	Cláusula 21.1.1. (p. 67) Cláusula 21.1.2. (p. 67)
17	Inicio de operaciones	- Vigencia del contrato a partir de la fecha de cierre: - 19 de julio de 1999. - Facultades del Concesionario: - Mantenimiento, rehabilitación y la explotación de los bienes de la Concesión, así como la construcción de obras de infraestructura Vial Ferroviaria, para la prestación de Servicios de Transporte Ferroviario y Servicios Complementarios.	Cláusula 2.3. (p. 11)
18	Estándares de servicio	<u>Para la línea férrea:</u> - United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II. - 49CFR213 Track Safety Standards. <u>Para el material tractivo y material rodante:</u> - United States Federal Railroad Administration. - 49CFR229 Locomotive Safety Standards. - 49CFR216 Passenger Equipment Safety Standards. - 49CFR215 Freight Car Safety Standards. - 49CFR221 Rear end marking devices for passenger, commuter and freight cars.	Cláusula 7.7. (p. 32) Anexo 6
19	Tarifas	- La tarifa por uso de vía se fija en la suma máxima de: - USD 0,59 por Km recorrido de cada unidad de vagón, auto vagón y coche, cargada o descargada, para Ferrocarril del Sur. - USD 4,07 por Km recorrido de cada unidad de vagón, auto vagón y coche, cargada o descargada, para Ferrocarril del Sur- Oriente.	Anexo 7 Reajuste de tarifas, 2010.
20	Reajustes de tarifas	La tarifa por uso de vía se ajustará anualmente, en forma automática, de acuerdo con el IPC del Estado de Nueva York de Estados Unidos. OSITRAN está a cargo de supervisar este reajuste.	Anexo 7
21	Retribución al Estado	Retribución anual principal al Estado peruano de 37,25 % de los ingresos brutos (no incluye ingresos del material tractivo o rodante, ni IGV).	Cláusula 5.1. (p. 20)

Anexo N° 2: Resumen estadístico anual

Concesionario:	Consortio Ferrocarril Transandino S.A.
Modalidad:	Autosostenible
Periodo:	2012-2025

a. Tráfico															
Indicador	Unidad medida	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Pasajeros	Miles	1 958	2 083	2 278	2 476	2 665	2 697	2 867	2 881	627	1 263	2 233	2 031	3 137	3 458
- Del Sur (Matarani-Cusco)	Miles	19	19	21	22	21	10	19	21	2	0,2	12	10	25	28
- Del Sur Oriente (Cusco-Machu Picchu)	Miles	1 939	2 064	2 256	2 454	2 644	2 687	2 849	2 860	625	1 263	2 221	2 021	3 111	3 430
Carga	Toneladas	1 145 013	1 145 343	944 049	1 049 539	2 656 764	3 263 537	3 161 732	2 779 482	2 657 547	2 835 808	2 635 407	3 086 500	3 071 849	2 926 747
- Del Sur (Matarani-Cusco)	Toneladas	1 124 551	1 129 552	925 854	1 031 451	2 635 358	3 241 332	3 140 619	2 756 128	2 647 914	2 825 582	2 619 398	3 070 903	3 046 708	2 905 291
- Del Sur Oriente (Cusco-Machu Picchu)	Toneladas	20 462	15 791	18 195	18 088	21 406	22 205	21 113	23 354	9 633	10 226	16 009	15 597	25 141	21 456

b. Recorrido															
Indicador	Unidad medida	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Kilómetros vagón recorridos	Miles	8 127	7 897	6 815	7 073	11 540	14 691	16 544	24 351	18 169	20 313	18 538	21 650	24 582	23 808
- Del Sur (Matarani-Cusco)	Miles	5 341	5 357	4 359	4 418	8 610	11 614	12 696	19 399	16 902	18 211	15 185	18 669	19 857	18 975
- Del Sur Oriente (Cusco-Machu Picchu)	Miles	2 786	2 540	2 456	2 655	2 930	3 077	3 848	4 953	1 267	2 102	3 353	2 981	4 725	4 832

c. Ingresos															
Indicador	Unidad medida	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ingresos	Miles Soles	46 442	47 167	50 284	59 731	84 972	98 076	110 021	130 449	65 606	95 449	115 895	123 178	175 597	171 020

d. Siniestros															
Indicador	Unidad medida	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de descarrilamientos	Unidades	9	10	13	18	18	30	39	46	41	28	22	27	24	33
Número de accidentes	Unidades	12	29	27	32	47	69	69	48	17	27	41	49	47	44

Fuente: Fetransa y Estados Financieros Auditados 2025
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

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

Cinthy 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 Alcantara – Practicante
Enrique Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jimenez – Practicante