



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

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
– OSITRAN**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2019: Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

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, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2020

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

estudioseconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	6
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
I.1 Composición de la empresa	8
I.2 Principales características del Contrato de Concesión	8
I.3 Área de influencia	12
I.4 Principales activos	12
I.5 Hechos de importancia	13
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	14
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	15
III.1 Servicio de acceso a la vía	15
III.2 Servicio de alquiler de material tractivo y/o rodante	18
III.3 Servicios en el mercado <i>downstream</i>	19
IV. TARIFAS Y PRECIOS	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 otros accidentes	34
VII. RESULTADOS FINANCIEROS.....	36
VII.1 Ingresos operativos.....	36
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.....	46
Anexo N° 2: Resumen estadístico anual.....	48



CUADROS

Cuadro N° 1: Datos Generales de la Concesión.....	8
Cuadro N° 2: Modificaciones contractuales	11
Cuadro N° 3: Contratos de acceso a la vía férrea del FSO	16
Cuadro N° 4: Contratos de arrendamiento del material tractivo y rodante	19
Cuadro N° 5: Variación anual del tráfico de pasajeros por ruta, 2018-2019.....	21
Cuadro N° 6: Variación anual del tráfico de carga por ruta, 2018-2019	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, 2000-2019	29
Cuadro N° 10: Estado de resultados integrales, 2018 – 2019 (en miles de dólares)	38
Cuadro N° 11: Ingresos de contratos con clientes, 2018 – 2019 (en miles de dólares).....	38
Cuadro N° 12: Costo de explotación de bienes en concesión, 2018 – 2019.....	39
Cuadro N° 13: Gastos de administración 2018 – 2019 (en miles de dólares).....	39
Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera, 2018 – 2019 (en miles de dólares).....	40
Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2018 – 2019.....	41
Cuadro N° 16: Ratios de Rentabilidad, 2019-2018	42
Cuadro N° 17: Ratios de Liquidez, 2019-2018.....	42
Cuadro N° 18: Ratios de Endeudamiento, 2019-2018.....	44

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Kilómetros recorridos del material tractivo y/o rodante, según tramo, 2015-2019.....	17
Gráfico N° 2: Participación por tipo de material tractivo y rodante 2015 - 2019	18
Gráfico N° 3: Tráfico anual de pasajeros, 2010 – 2019	20
Gráfico N° 4: Estructura porcentual del tráfico de pasajeros por tramo, 2010-2019	21
Gráfico N° 5: Participación del tráfico de pasajeros del tramo Sur Oriente por operador ferroviario, 2009 – 2019.....	22
Gráfico N° 6: Evolución del volumen de carga transportada, 2010-2019	23
Gráfico N° 7: Estructura del volumen de carga movilizada, según tipo de producto 2019	24
Gráfico N° 8: Estructura porcentual del tráfico de carga en el tramo Sur por usuario, 2019	25
Gráfico N° 9: Tarifa por el uso de vía	26
Gráfico N° 10: Inversiones reconocidas por el Regulador y ejecutadas por el Concesionario.....	30
Gráfico N° 11: Inversiones reconocidas y liberación del pago de la retribución	31
Gráfico N° 12: Pago por retribución principal	32
Gráfico N° 13: Pago por retribución Especial.....	32
Gráfico N° 14: Aporte por Regulación 2010-2019.....	33
Gráfico N° 15: Disponibilidad de locomotoras, 2010-2019	34



Gráfico N° 16: Número de accidentes y descarrilamientos, 2010-2019	35
Gráfico N° 17: Número de personas heridas y fallecidas, 2013-2019	36
Gráfico N° 18: Ingresos operativos de Fetransa, 2010 – 2019	37

ILUSTRACIÓN

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



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño, a diciembre de 2019, 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 vagones, 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 al 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 2019, operan en el mercado del servicio de transporte ferroviario dos empresas, Inca Rail S.A.C. (en adelante, Incarail) y Peru 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 Incarail y Perurail se encuentran vigentes hasta el 2021 y 2022, respectivamente. Por su parte, el material tractivo y/o rodante desde el inicio de la Concesión ha sido arrendado a Perurail, a través de cuatro renovaciones de contrato y su vigencia vence el 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-Macchupicchu-Hidroeléctrica) y el transporte de carga se concentra en el tramo Sur (ruta Matarani-Arequipa-Juliaca-Cusco). El transporte ferroviario de pasajeros movilizó 2,88 millones de personas, cifra ligeramente superior al número de pasajeros movilizados por la Concesión el año anterior (2,87 millones). Como el año anterior, el mayor tráfico de usuarios se concentró entre las estaciones de Aguas Caliente y Ollantaytambo, ruta principalmente utilizada por los turistas que visitan el Santuario Nacional de Machu Picchu. El operador independiente Inca Rail captó en el 2019 el 24% de los pasajeros transportados en el tramo Sur Oriente, manteniendo la tendencia creciente de participación de mercado que viene registrando desde su ingreso al mercado en el año 2010.

El tráfico anual de carga fue de 2,8 millones de toneladas en el 2019, representando una disminución de 12,1% respecto al año anterior; no obstante, dicho volumen de carga es muy superior a los volúmenes que se transportaba por la Concesión antes de 2016 (inicio de operaciones de Minera Las Bambas). El mayor volumen de carga se concentró entre las estaciones La Joya e Ilay producto de la carga de minerales que se transporta al Puerto de Matarani para su posterior exportación. El principal producto que se transporta es el concentrado de minerales (cobre) y los principales clientes son las empresas Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. 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 setiembre de 2019 es de USD 0,68 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 4,71.

Por su parte, el precio por alquiler del material tractivo y/o rodante es el mismo desde hace casi 10 años, esto es, USD 0,02 (km-Coche), USD 0,01 (km-vagón), USD 0,20 (km-autovagón) y USD 0,25 (km-locomotora). Los cargos de acceso por la facilidad esencial dentro de las estaciones han sido fijadas en el 2017 y conforme al contrato de acceso suscrito entre las partes deben ser ajustados por la variación anual del índice de precios al consumidor del Perú.

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



En el 2019, el Concesionario efectuó pagos al Estado por concepto de Retribución Principal, Retribución Especial y Aporte por Regulación. El pago correspondiente a la Retribución Principal ascendió a S/ 41,9 millones, cifra bastante similar a la obligación de pago generada el año anterior (S/ 41,8 millones). Cabe indicar que en el 2018 se aplicó la última cuota de descuento por el remanente de inversiones, por lo que desde el 2019 Fetransa debe pagar al Estado el monto íntegro de la Retribución. Adicionalmente, el pago por Retribución Especial en 2019 fue de S/ 787,7 miles, el mismo que representó una reducción de 7% en comparación con el 2018. Por su parte, ese mismo año, el pago por Aporte por Regulación ascendió a S/ 1,2 millones, 1,1% superior al monto transferido al Regulador 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. Asimismo, en 2019, el Concesionario obtuvo 86% en el indicador de disponibilidad de locomotoras, porcentaje superior al mínimo recomendado por organismos multilaterales para ese indicador (80%), aunque se ubicó 3 puntos porcentuales por debajo del indicador alcanzado en 2018 (89%). Durante el 2019, otro indicador de desempeño, como el número de descarrilamientos, que indica de manera indirecta el estado de la vía, se incrementó en 7 eventos respecto al 2018, al pasar de 39 a 46. En tanto, el número de accidentes se redujo en dicho año, al registrar 48 accidentes, 21 eventos menos que el año anterior, lo cual se reflejó en una disminución significativa en el número de personas heridas, que pasó de 82 a 28 entre 2018 y 2019, mientras que el número de fallecidos se redujo de 2 a 1 en el mismo periodo. Ello ha coincidido con una serie de medidas adoptadas por la empresa para reducir el número de accidentes, las mismas que de acuerdo al Concesionario, seguirán implementándose durante el 2020.

En 2019, los ingresos operativos del Concesionario se mantuvieron prácticamente invariables con relación al 2018, al registrar un incremento de solo 0,2%, ubicándose en un nivel de S/ 130,5 millones. La principal fuente de ingresos de la empresa son los cobros provenientes del derecho de acceso a la vía en el tramo Sur Oriente, los cuales representaron el 59,1% de los ingresos en dicho año, los ingresos por concepto de acceso a la vía en el tramo Sur representaron el 39,5%; y, los ingresos percibidos por otros conceptos representaron el 1,4% de los ingresos totales del 2019.

El Estado de resultado muestra una utilidad neta positiva de USD 4,7 millones en 2019, nivel menor en 30,7% respecto al año 2018, influenciado por los mayores costos de explotación de los bienes de la concesión y un nivel de ingresos inferiores en el 2019. Por su parte, del Estado de situación financiera se aprecia un incremento de los activos en 13,0% respecto al 2018, en particular, como aumento de los activos intangibles netos (+23%). Los pasivos presentan un aumento de 5%, mientras el patrimonio un incremento de 43%.

Los indicadores financieros presentan ratios de rentabilidad positivos en 2019, en particular, los accionistas logran USD 0,30 por cada dólar invertido, mientras que por cada dólar que se invierte en la Concesión se obtiene USD 0,08 de rentabilidad. Sin embargo, existe un déficit en la cobertura de deudas de corto plazo, toda vez que sus activos más líquidos solo alcanzan a cubrir el 48% de la deuda, proporción inferior que la registrada en el año 2018. Finalmente, al 2019, los ratios de endeudamiento muestran una dependencia financiera fuerte de la Concesión a terceros, ello al presentar el índice de endeudamiento un valor de 74,6% y el índice de calidad de deuda un valor de 85,7%.



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 setiembre 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 2019, dicha empresa cuenta con dos accionistas domiciliados en el extranjero, los cuales se detallan a continuación:

Socio	País	Participación
Belmond Ltd.	Bermudas	50%
Peruval Corp. S.A.	Panamá	50%

Fuente: Ferrocarril Transandino S.A. Notas a los estados financieros

3. Cabe señalar que, Belmond Ltd. es una compañía líder de hoteles de lujo y un sofisticado operador de viajes con exposición con 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 altamente individuales, 1 restaurante independiente, 7 trenes turísticos y 2 negocios de cruceros por río)³. Belmind 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 setiembre 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 Ltda: 50% Peruval Corp. S.A.: 50%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Mayor Retribución al Estado
Inversión comprometida ⁴	FRA II
Inversión acumulada al 2019	USD 77,7 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	20 de setiembre 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.

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 contar 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.

Plazo de la Concesión

6. De acuerdo al 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 setiembre de 2003.
7. El Concesionario ejerció su opción de solicitar una ampliación de cinco años adicionales por segunda, tercera y cuarta vez, las cuales no fueron aceptadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. De este modo, a diciembre de 2019, el plazo de vigencia de la Concesión es de 35 años, es decir, que vence en el 2034. Cabe señalar que, en el año 2023 el Concesionario podrá presentar la quinta solicitud de ampliación.

Inversiones y pagos al Estado

8. 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 o 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.
9. 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

⁵ En efecto, si el material se alquilaba a un tercero, existía el riesgo de que, en tanto la ENAFER dejara de prestar el servicio de transporte y se alquilaba el material, hubiera un periodo de tiempo en que el servicio ferroviario no se prestara, lo que hubiera perjudicado a los consumidores (turistas y pobladores de las localidades) que necesitan 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.*

(...)



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.
10. 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.
11. Así, de acuerdo al 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 ha 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 ha 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.
12. 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

13. 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. La primera debe ocurrir cuando no existe más de un operador de transporte ferroviario solicitando acceso al mismo tiempo el mismo segmento de la línea férrea.
14. 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 7.17. Cabe señalar que, de manera supletoria a lo establecido en el Contrato de Concesión⁸.

⁷ 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.

⁸ 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.



15. El Contrato de Concesión establece que el acceso a la vía férrea se da bajo dos modalidades, negociación directa o subasta. La primera debe ocurrir cuando no existe más de un operador de transporte ferroviario solicitando acceso al mismo tiempo el mismo segmento de la línea férrea. En caso contrario, el Concesionario está obligado, a partir del segundo año de Concesión, de realizar un proceso de subasta.

Régimen tarifario

16. 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.
17. 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.

Modificaciones contractuales

18. Finalmente, debe mencionarse que a lo largo del periodo de vigencia de la concesión, el Contrato de Concesión ha sido objeto de cinco modificaciones contractuales, de acuerdo al 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.

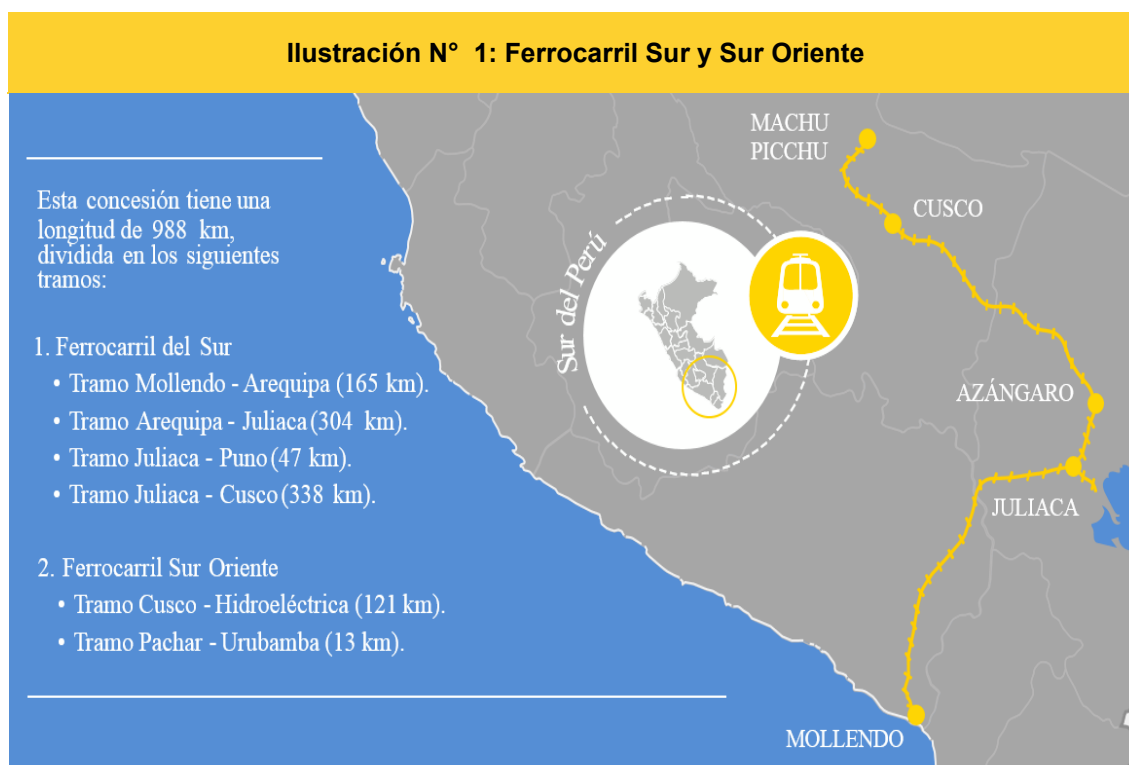
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán



I.3 Área de influencia

19. 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 mil 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.
20. 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
21. El tramo del 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.



Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

I.4 Principales activos

22. De acuerdo a la información del Plan de Negocios del Concesionario, la principal infraestructura con la que contaba la concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente a diciembre de 2019, tenía como activos principales su área matriz, las estaciones y el sistema de comunicaciones.
23. 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, 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 (47Km.)
- Tramo Juliaca-Cusco (338 Km.) Ferrocarril del Sur Oriente

Ferrocarril del Sur – Oriente

- Tramo Cusco-Hidroeléctrica (121 Km. más 13 Km. Ramal Urubamba)

24. 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.
25. El Ferrocarril Trasandino 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.

26. 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 se dé 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.

I.5 Hechos de importancia

27. El 19 de junio de 2019, mediante Resolución N° 031-2019-CD-OSITRAN⁹, el Consejo Directivo del OSITRAN 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.

⁹ <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/06/031CD2019.pdf>



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”

28. Cabe mencionar que, en el marco de dicha interpretación se analizó la propuesta desarrollada por el MTC respecto a incluir un factor de equiparamiento aplicable a la evaluación de la propuesta del operador vinculado, así como lo argumentado por Incarail respecto a establecer un precio de reserva o tope para limitar la puja del operador vinculado. En ambos casos, se concluyó que ambas propuestas contravienen los términos y condiciones pactados por las Partes, pues con ello, si bien no se está modificando de manera directa el factor de competencia, sí genera que la oferta económica que presente el postor se vea relativizada. Así, conforme a los resultados de la interpretación no resulta posible incluir un factor de equiparamiento o establecer una puja tope a fin de garantizar un tratamiento igualitario entre los postores.
29. El 2 de octubre de 2019, mediante Resolución N° 047-2019-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del OSITRAN resolvió declarar infundados los Recursos de Reconsideración parciales interpuestos por Fetransa¹⁰ y Perurail¹¹, contra la Resolución N° 031-2019-CD-OSITRAN

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

30. 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.
31. La explotación de los bienes de la concesión se puede dar a través de brindar acceso a la vía férrea y el alquiler del material tractivo y/o rodante a los operadores del transporte ferroviario de pasajeros y carga.
32. 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.
33. 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.
34. 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.

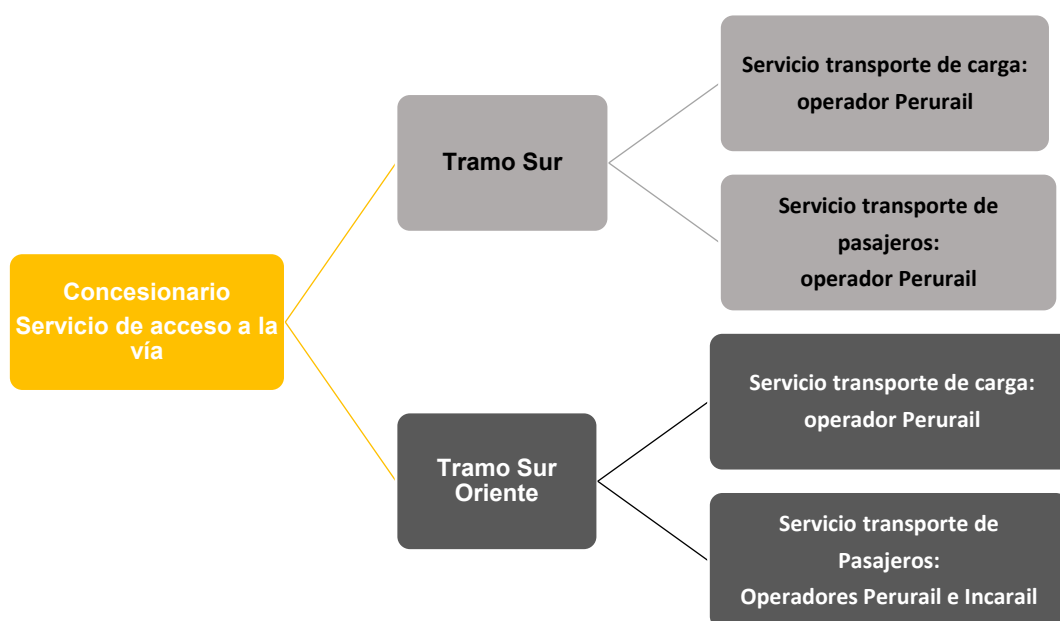
¹⁰ El 12 de julio de 2019, Fetransa interpuso un recurso de reconsideración parcial sobre la Resolución N° 031-2019-CD-OSITRAN, en particular, sobre el tercer párrafo de dicha disposición, en la medida que, según el Concesionario, el mismo no constituye interpretación alguna del Contrato de Concesión y a través de la interpretación contractual no pueden incorporarse condiciones que el Contrato no contempla.

¹¹ El 12 de julio de 2019, Perurail interpuso un recurso de reconsideración parcial sobre el tercer párrafo del primer resuelve de la Resolución N° 031-2019-CD-OSITRAN tal que, Perurail considera un exceso a la facultad Interpretativa del OSITRAN respecto del Contrato FSO; y, en el supuesto negado que dicha Intervención sea acorde al ordenamiento jurídico, tampoco expone los criterios ni parámetros a los que se sujetará su Intervención, lo cual vulnera el deber de motivación de la Resolución emitida.



III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

35. Previo a la caracterización de la demanda de los servicios que brinda el Concesionario cabe precisar que en la presente sección se incorporará el análisis de los servicios que el Concesionario brinda de manera indirecta, a través de su operador vinculado, estos son: los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y de carga. Ello debido a que una comprensión integral del servicio de transporte ayuda a explicar mejor las características de los servicios que brinda directamente el Concesionario.
36. Los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y de carga son brindados en ambos tramos de la Concesión, con la peculiaridad que, en el tramo Sur, hay un único operador que brinda dichos servicios y es la empresa Peru Rail S.A. (en adelante, Perurail), empresa 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 Incarail¹², pero solo un operador para el servicio de transporte ferroviario de carga, Perurail.



III.1 Servicio de acceso a la vía

37. El Concesionario, como administrador de la vía férrea, tiene la facultad y obligación de establecer el horario de los trenes bajo criterios técnicos, tales como: la capacidad de la vía férrea, la optimización de su uso, el intervalo que debe existir entre trenes, las distancias mínimas que deben respetarse, las restricciones de velocidad en la línea férrea, entre otros aspectos, conforme a los términos del 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 web¹³.
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.

¹² 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.

¹³ <http://www.ferrocarriltransandino.com/index1.htm>



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 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, por ello, una primera aproximación a la demanda de este servicio podría ser los contratos de acceso que se han suscrito.
40. En tal sentido, en el Cuadro N° 3 se muestra la relación de contratos de acceso a partir del ingreso de los nuevos operadores que se han suscrito hasta el año 2019¹⁴. 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. Sin perjuicio de ello, al final del 2019 se encuentra en transcurso de culminación un proceso de subasta por dos horarios (ida y vuelta) entre las estaciones de Ollantaytambo y Aguas Caliente¹⁵.

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	31/08/2019	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	31/08/2019	18/08/2010	Se dio acceso a nuevos horarios en el sub-tramo Hidroeléctrica - Machu Picchu - Hidroeléctrica.	Negociación directa
		11/11/2010	31/08/2019	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 sub-tramo 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 sub-tramo Aguas Caliente – Hidroeléctrica - Aguas Caliente.	Negociación directa
		21/04/2017	19/09/2022	06/07/2017	Se otorga acceso a nuevos horarios en el sub-tramo Urubamba - Ollanta - Urubamba y se modificó dos horarios en el tramo FS	Negociación directa
Incarail	FSO	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. 3/	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. 4/	Negociación directa
		12/09/2016	31/05/2018	05/09/2016	Se otorga acceso a nuevos horarios en el sub-tramo 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. 5/	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 31 de agosto de 2009.

4/ Respecto al contrato de acceso suscrito el 26 de julio de 2011.

5/ Respecto al contrato de acceso suscrito el 29 de abril de 2015.

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

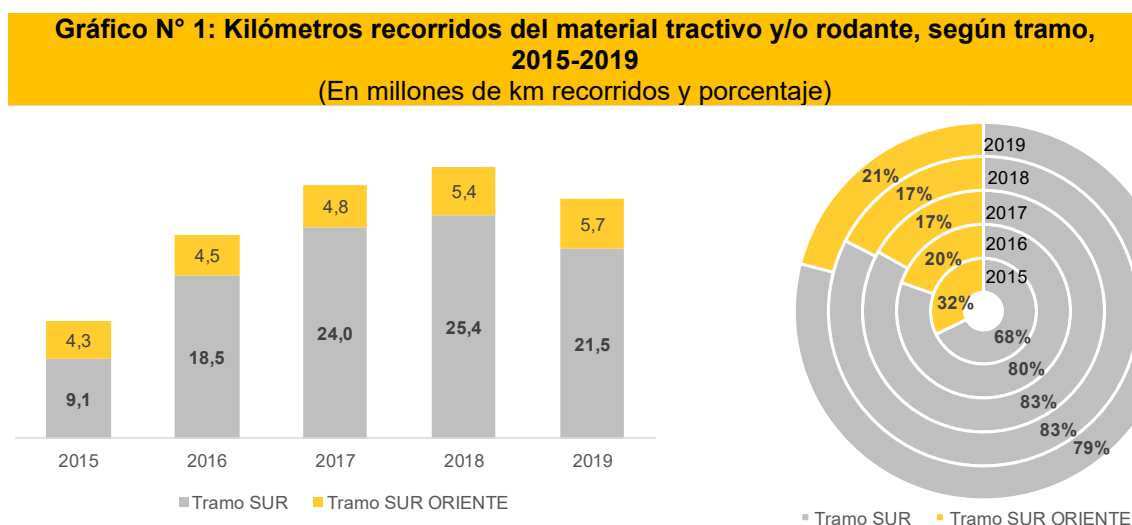
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁴ No se ha considerado los contratos suscritos entre el Concesionario e Andean Railways Corp. S.A. toda vez que al 2019 no tiene contrato vigente.

¹⁵ Esta subasta se encuentra suspendida desde marzo de 2018 por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, toda vez que viene evaluando que las bases de la subasta garanticen la observancia de lo dispuesto por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN, en especial de los principios de neutralidad y de no discriminación. Adicionalmente, durante 2019, la cláusula 7.6 del Contrato de Concesión sobre los procesos de subasta fue objeto de una interpretación por parte del Consejo Directivo del OSITRAN, procedimiento administrativo que culminó en octubre de 2019.



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 tres (03) 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 diez (10) años, mientras que el periodo de vigencia suscrito con el otro operador ferroviario, Incarail, tuvo un periodo de vigencia de tres (03) años.
42. Al 2019, el Concesionario mantiene vigente con Incarail el contrato suscrito el 1 de agosto de 2017 y que tiene vigencia hasta mayo de 2021. Asimismo, se encuentran vigentes los contratos suscritos con su empresa vinculada en mayo de 2015 y abril de 2017 (con su respectiva adenda suscrita el 6 de julio de 2017), los cuales tienen vigencia hasta setiembre de 2022.
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. En tal sentido, otra forma de medirlo podría ser mediante el número de kilómetros recorridos por cada unidad de vagón, autovagón o coche.
44. En el 2019, se registró un total de 27,2 millones de kilómetros recorridos, 3,5 millones menos con relación al año anterior, lo que significó una disminución de 12%. Ello se explica principalmente, por la reducción ocurrida en el tramo Sur, cuyo recorrido fue de 3,9 millones de kilómetros menos que el 2018. Por su parte, el tramo sur oriente mantuvo su tendencia creciente registrada en los últimos 5 años, pues en este tramo se registró un recorrido 0,3 millones de kilómetros más que el año anterior, logrando un crecimiento acumulado de 31,9%, al pasar de 4,3 a 5,7 millones de kilómetros recorridos entre 2015 y 2019.



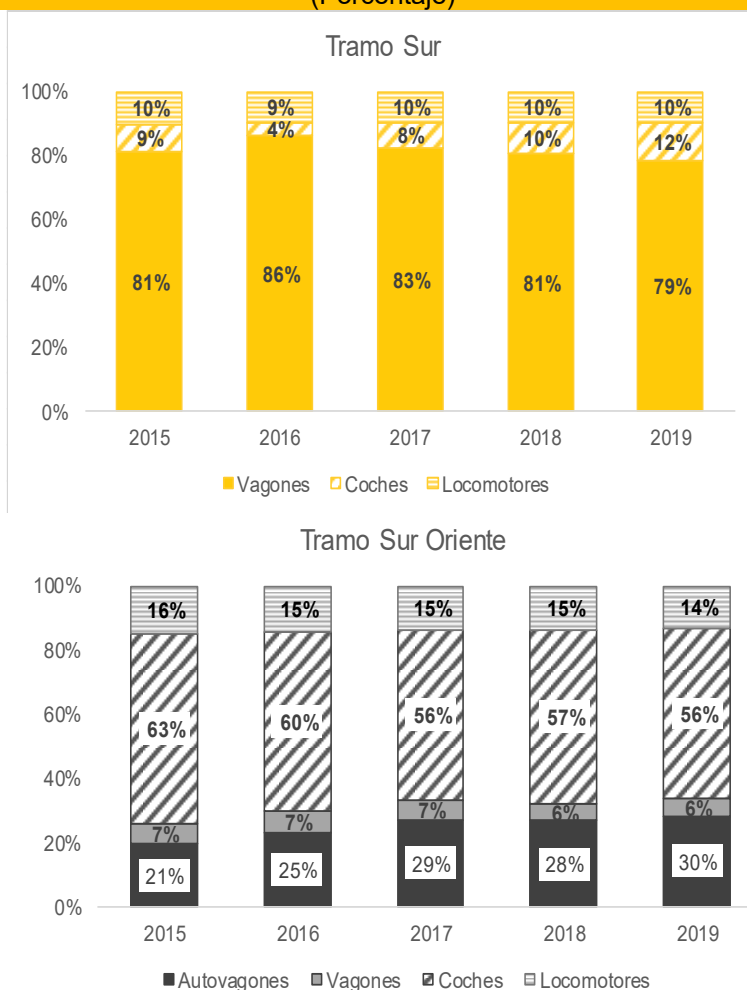
Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

45. Lo anterior permitió que el tramo Sur Oriente incremente su participación en el total de kilómetros recorridos de la Concesión, al pasar de 17% a 21% entre 2018 y 2019; mientras que el Tramo Sur, aunque disminuyó, mantuvo la mayor participación en 2019 al concentrar el 79% del total de kilómetros recorridos.
46. En cuanto a los tipos de material tractivo y rodante que se movilizan por los tramos Sur y Sur Oriente se observa que se presentan distintas características, según el tramo de que se trate. Así, en el tramo Sur, los vagones tienen una importante participación en los kilómetros recorridos, alcanzando en el 2019 el valor de 79%.



Gráfico N° 2: Participación por tipo de material tractivo y rodante 2015 - 2019
(Porcentaje)



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

47. En cambio, el tramo Sur Oriente se caracteriza porque el coche es el material rodante que cuenta con la mayor participación en los kilómetros recorridos en dicho tramo. Así, en el 2019, el coche representó el 56% de los kilómetros recorridos en el tramo, seguido por los autovagones con una participación de 30%. Otra diferencia que se presentan entre los tramos Sur y Sur Oriente es que en el primero de estos no se moviliza autovagones, mientras que el tramo Sur Oriente este tipo de material alcanza una importancia relativa significativa, que va desde 21% hasta 30%, en los últimos cinco años.
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 la totalidad del material tractivo y/o rodante ha sido alquilado a la empresa vinculada con el Concesionario, habiéndose celebrado cinco (05) 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 1º de agosto de 2000 con una vigencia de diez (10) años. Empero, el plazo fue reducido a seis (06) años a efectos de guardar concordancia con las disposiciones previstas en el artículo 1688º 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 acuerdan dejar sin efecto y resolver el tercer contrato de arrendamiento y suscribir un cuarto contrato de arrendamiento.
53. Finalmente, 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 contrato de arrendamiento vigente (cuarto contrato) y firmar un nuevo contrato de arrendamiento que tiene vigencia hasta mayo de 2021. En ese sentido, a diciembre de 2019, el Concesionario tiene solo un contrato de arrendamiento con su empresa vinculada y finaliza en mayo de 2021.

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

Fuente: Contrato de arrendamiento suscrito 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 de manera directa los servicios de transporte ferroviario de pasajeros ni de carga; sin embargo, el Contrato permite que lo realice su operador vinculado. Es por ello que, a lo largo de la vigencia de la Concesión, lo realiza por intermedio de su empresa vinculada, Perurail. Asimismo, como se ha mencionado existe otro operador no vinculado que brinda 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). Por su parte, 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.

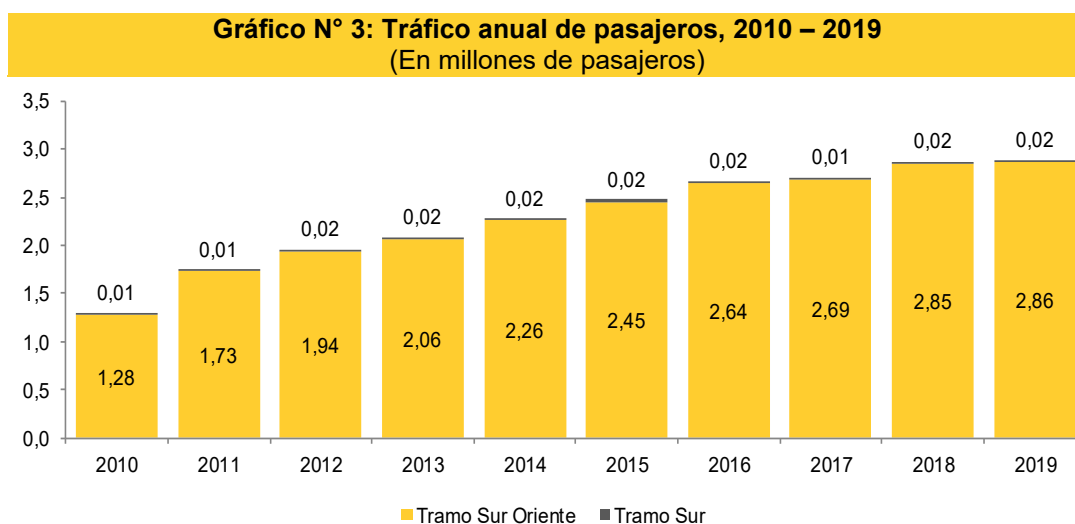
¹⁶ Como parte del inicio de explotación del referido proyecto minero.



56. Así, a continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico pasajeros y de carga en el Ferrocarril del Sur y Sur Oriente, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán¹⁷.

a) Tráfico de Pasajeros

57. En el 2019, el tráfico total de pasajeros en los tramos Sur y Sur Oriente fue de 2,88 millones, cifra ligeramente superior al número de pasajeros movilizados en 2018 (2,87 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 3, el número de pasajeros transportados mantuvo la tendencia creciente observada en los últimos 10 años, registrando un crecimiento acumulado de 122% en el periodo de 2010-2019, es decir, un crecimiento superior al doble, al pasar de 1,29 a 2,88 millones de pasajeros. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que en 2010 se registró una disminución en el tráfico de pasajeros, debido a daños registrados en diversos tramos de la vía de la ruta Cusco – Machu Picchu que motivaron el cierre de la misma por varios meses¹⁸.
58. 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 2019 el número de pasajeros transportados por dicha ruta representó el 99,3% del total y en general en cada uno de los últimos 10 años ha representado más del 99%. Así, la evolución creciente observada en el total de pasajeros atendidos por el Concesionario se explicada por el creciente número de turistas que utilizan el ferrocarril para sus visitas al Santuario de Machu Picchu.



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

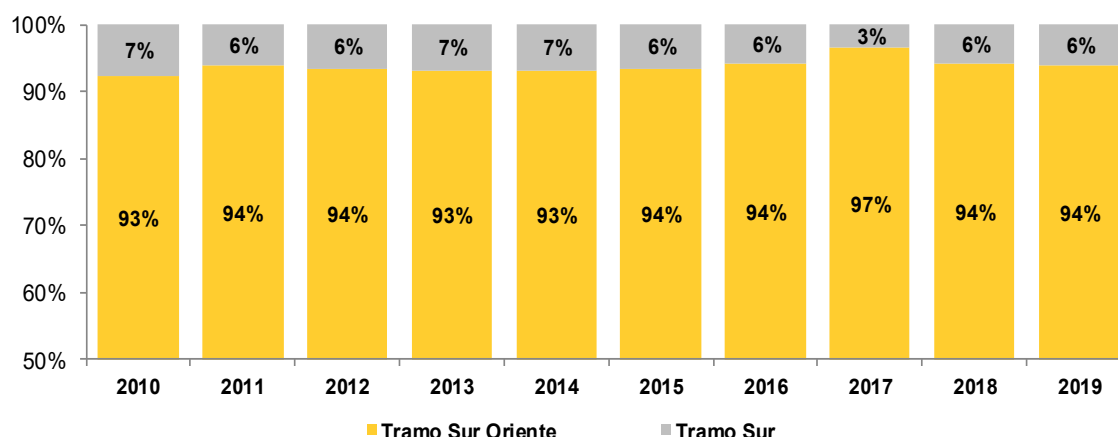
59. En términos de pasajeros-kilometro, es decir el número de kilómetros que recorren los pasajeros, se aprecia una evolución similar a la observada en el tráfico de pasajeros. Es decir, una reducida participación del tramo Sur de entre 6% y 7%, ubicándose en 6% el 2019 (ver Gráfico N° 4).
60. Cabe señalar que la mayor participación del tramo Sur que se refleja en el indicador pasajeros-kilómetros respecto al flujo de pasajeros (Gráfico N° 3) se explica por la diferencia de kilómetros de los tramos, esto es, mientras que el tramo Sur Oriente presenta 134 km, el tramo Sur tiene 854 kilómetros.

¹⁷ 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, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

¹⁸ La ruta Cusco – Machu Picchu fue cerrada desde finales de enero de 2010 debido al desborde del río Vilcanota. El 1 de abril se abrió de manera temporal la estación de Piscacucho, ubicada en el km 82, permaneciendo cerradas las estaciones de San Pedro, Poroy y Ollantaytambo. Finalmente, la ruta completa desde Cusco fue rehabilitada el 1 de julio.



Gráfico N° 4: Estructura porcentual del tráfico de pasajeros por tramo, 2010-2019
(En pasajeros-kilometro)



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

61. Al analizar la distribución del tráfico de pasajeros según ruta específica dentro de los tramos Sur y Sur Oriente se aprecia que en el 2019 el número total de pasajeros del tramo Sur aumentó en 11,6% en relación a lo registrado en el 2018, en tanto, la cantidad de pasajeros-kilómetro creció en 7,9%. La principal ruta del tramo Sur es la comprendida entre la estación de Wanchac y la estación de Puno en ambos sentidos (ida y vuelta).
62. 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 dicha ciudadela inca. Como ya se había mencionado antes, este tramo es el que transporta el mayor flujo de pasajeros, registrando en 2019 un ligero crecimiento de 0,4% en comparación a lo registrado en el año anterior. La principal ruta de este tramo es la que está comprendida entre la estación Aguas Calientes y Ollantaytambo (ida y vuelta) ruta que concentró en 2019 el 79,2% del total de pasajeros transportados en el tramo Sur Oriente.

Cuadro N° 5: Variación anual del tráfico de pasajeros por ruta, 2018-2019

RUTAS	Pasajeros			Miles de pasajeros - km		
	2018	2019	Var. anual	2018	2019	Var. anual
Tramo Sur	18 915	21 118	11,6%	8 398	9 065	7,9%
Cuzco Wanchac - Puno Estación	7 544	9 060	20,1%	2 898	3 480	20,1%
Puno Estación - Cuzco Wanchac	5 579	6 850	22,8%	2 143	2 631	22,8%
Cuzco Wanchac - Puno Muelle	1 861	1 679	-9,8%	619	647	4,7%
Cuzco Wanchac - Arequipa	1 604	1 605	0,1%	1 376	1 187	-13,8%
Arequipa - Cuzco Wanchac	1 318	1 069	-18,9%	974	790	-18,9%
Puno Muelle - Cuzco Wanchac	1 009	855	-15,3%	389	330	-15,3%
Tramo Sur Oriente	2 848 526	2 860 058	0,4%	136 033	141 259	3,8%
Estación Aguas Calientes (Machu Picchu) - Ollantaytambo	1 172 222	1 163 049	-0,8%	50 874	50 476	-0,8%
Ollantaytambo - Estación Aguas Calientes (Machu Picchu)	1 120 210	1 101 572	-1,7%	48 617	47 808	-1,7%
Estación Aguas Calientes (Machu Picchu) - Poroy	188 089	157 635	-16,2%	17 446	14 644	-16,1%
Poroy - Estación Aguas Calientes (Machu Picchu)	119 513	89 731	-24,9%	11 103	8 336	-24,9%
Otras rutas	248 492	348 071	40,1%	7 993	19 994	150,2%
Total	2 867 441	2 881 176	0,5%	144 431	150 324	4,1%

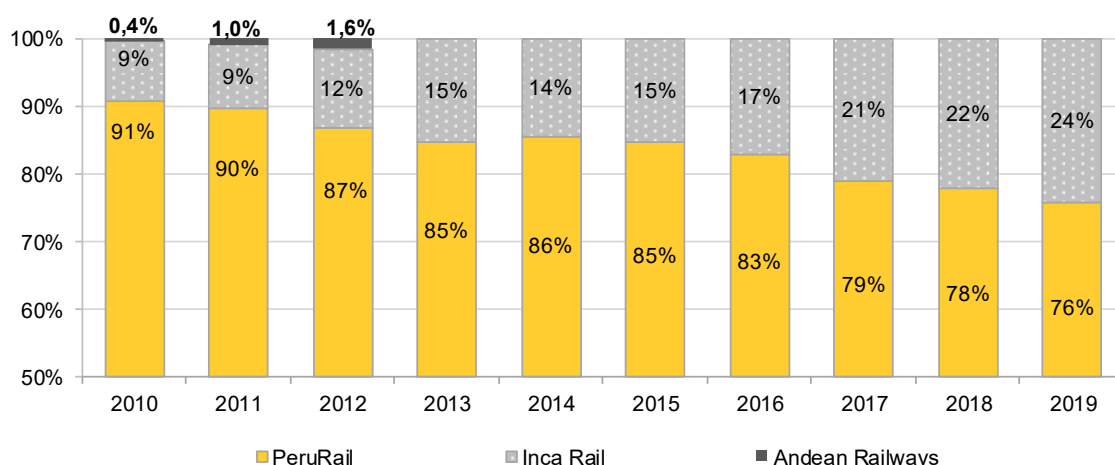
Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán



63. Como ya se ha indicado anteriormente, el tramo Sur Oriente atiende principalmente la demanda de turistas que visitan el santuario nacional, 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 2010¹⁹, 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.
64. La entrada de Incarail ha generado que Perurail disminuya gradual pero sostenidamente su porcentaje de participación de mercado, pasando de 99% en 2009 a 76% en 2019. Si bien Perurail, empresa vinculada al concesionario mantiene aún la posición dominante de dicho mercado, debe destacarse que en el último año (2019), Incarail ha logrado una participación de 24%, tal como se aprecia en el gráfico a continuación:

Gráfico N° 5: Participación del tráfico de pasajeros del tramo Sur Oriente por operador ferroviario, 2009 – 2019



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

65. Por su parte, cabe indicar que, 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.
66. Lo anterior 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 y en dicho tramo es lo que más se transporta. Del mismo modo, en el tramo Sur existe una pequeña participación de los coches, mientras que ningún autovagon se ha movilizadado en los últimos años en dicho tramo (ver Gráfico N° 2).

b) Tráfico de Carga

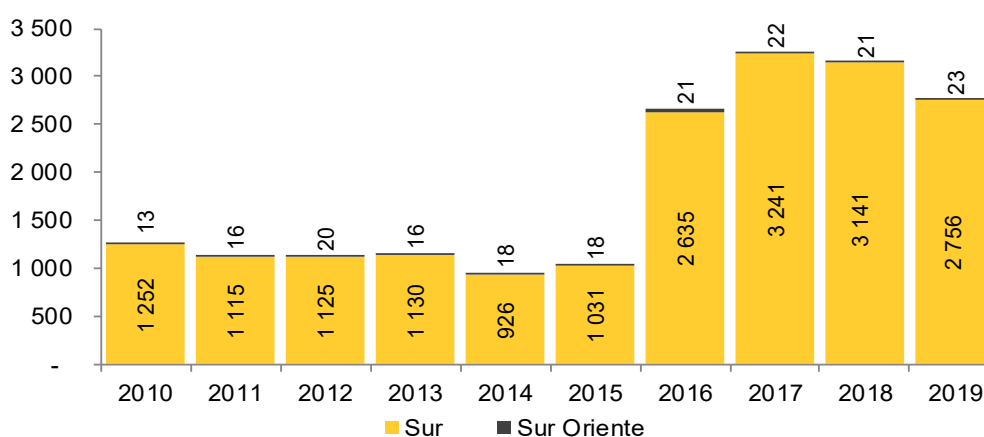
67. En cuanto al servicio de transporte de carga prestado en la Concesión del ferrocarril del Sur y Sur Oriente, entre 2010 y 2015, el volumen de carga transportado se fue reduciendo ligeramente, al pasar de un volumen de carga de 1 265 miles de toneladas a 1 049 miles de toneladas. Es a partir de 2016 que el volumen de carga se incrementa significativamente en relación con los volúmenes transportados durante los seis años anteriores. De este modo, entre 2016 y 2019, se ha transportado, en promedio, 2 965 miles de toneladas anuales, casi el triple de los volúmenes de carga en el periodo anterior, aunque en 2019 el volumen de carga ascendió aproximadamente a 2 780 miles de toneladas, 12,1% menos que el año anterior.

¹⁹ Cabe precisar que este operador firmó contrato con el Concesionario en agosto de 2009, pero recién en el 2010 inició operaciones.



68. El incremento significativo de la demanda por el servicio de transporte de carga prestado por Perurail experimentado 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 para concentrar minerales de la empresa operadora, con lo cual la producción de minerales en el ámbito de influencia de la Concesión experimentó un crecimiento notable. Cabe indicar que, en 2019, Minera Las Bambas redujo su volumen de mineral transportado debido a movilizaciones sociales que bloquearon la vía en la región Apurímac, lo que derivó en una reducción de la carga transportada en el tramo Sur oriente en dicho año.

Gráfico N° 6: Evolución del volumen de carga transportada, 2010-2019
(En miles de toneladas)



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

69. 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 2019. Como se aprecia en el siguiente gráfico, históricamente, el volumen de carga movilizada a través del tramo Sur Oriente se ha caracterizado por ser bastante bajo en comparación con los volúmenes transportados a lo largo del tramo Sur.
70. 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 Arequipa²⁰, siendo que en el 2019 dicha ruta concentró el 63,7% de la carga del tramo Sur, seguida de la ruta Estación Pillones – Islay que se destacó como la segunda en importancia, concentrando el 32,8%. En conjunto, ambas rutas alcanzaron el 96,5% de participación en el volumen de carga transportado por el tramo Sur.
71. En el tramo Sur Oriente, la mayor cantidad de carga se movilizó en la ruta comprendida entre Cuzco San Pedro y Aguas Calientes, que entre ida y vuelta concentraron el 57,3% del total de carga de 2019. La segunda ruta importante en este tramo es Pachar - Aguas Calientes, entre ida y vuelta se movilizó un total de 6 834 toneladas, es decir 29,3% del total del tramo Sur Oriente en 2019.

²⁰ 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, 2018-2019

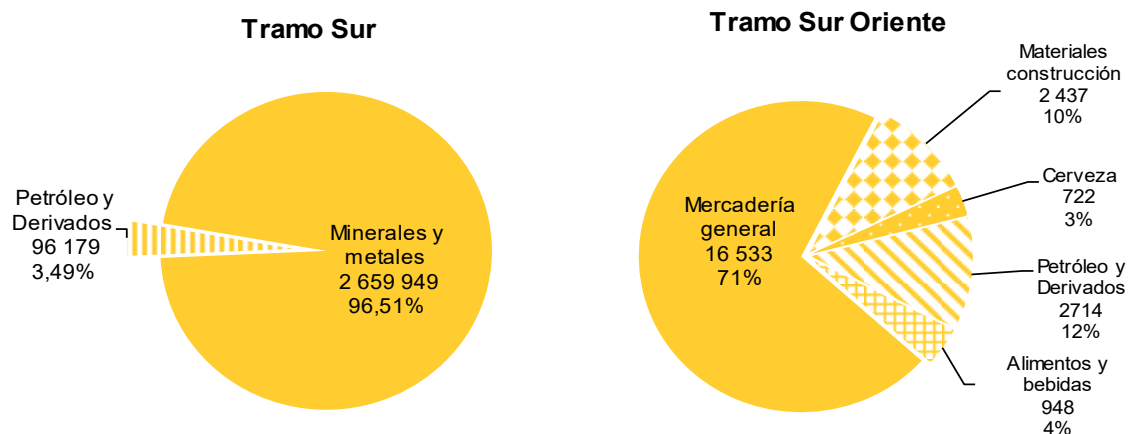
RUTAS	TONELADAS			MILES DE TONELADAS - KM		
	2018	2019	Var. anual	2018	2019	Var. anual
Sur	3 140 619	2 756 128	-12,2%	507 762	425 165	-16,3%
La Joya - Islay	1 877 766	1 756 855	-6,4%	110 413	103 303	-6,4%
Estación Pillones - Islay	964 249	903 094	-6,3%	270 472	253 318	-6,3%
Mollendo - Desvío Petroperú	94 356	74 092	-21,5%	72 802	58 384	-19,8%
Mollendo - Juliaca	26 574	22 087	-16,9%	11 296	10 160	-10,1%
Mollendo Pillones	255		-100,0%	75	-	-100,0%
Estación Km 99 - Islay	177 419		-100,0%	42 705	-	-100,0%
Sur Oriente	21 130	23 354	10,5%	1 804	1 953	8,2%
Cuzco San Pedro - Aguas Calientes (Machu Picchu)	9 268	9 887	6,7%	1 007	1 075	6,7%
Pachar - Aguas Calientes (Machu Picchu)	3 441	4 333	25,9%	171	215	25,9%
Aguas Calientes (Machu Picchu) - Cuzco San Pedro	3 608	3 503	-2,9%	392	381	-2,9%
Aguas Calientes (Machu Picchu) - Pachar	1 790	2 501	39,7%	89	124	39,7%
Pachar - Qorihuayrachina	321	658	105,0%	9	18	105,0%
Estación Km 63 - Aguas Calientes (Machu Picchu)	347	419	20,7%	21	20	-3,7%
Otras rutas	2 355	2 053	-12,8%	115	119	3,7%
Total general	3 161 749	2 779 482	13,8%	509 567	427 118	19,3%

Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

72. Con relación al tipo de carga transportada en la Concesión, en el siguiente gráfico se aprecia que el tipo de carga difiere según el tramo de que se trate. Así, en el tramo Sur Oriente predominó la mercadería general con una participación del 71% en 2019, seguida por el petróleo y sus derivados con el 12% y cementos y otros materiales de construcción con 10%. Por su parte, ese mismo año, en el tramo Sur la principal mercancía transportada fueron los minerales y metales con una participación de 96,5% del total de la carga transportada en dicho tramo, el restante 3,5% correspondió a productos del rubro petróleo y derivados. 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.

Gráfico N° 7: Estructura del volumen de carga movilizada, según tipo de producto 2019
(En porcentaje)



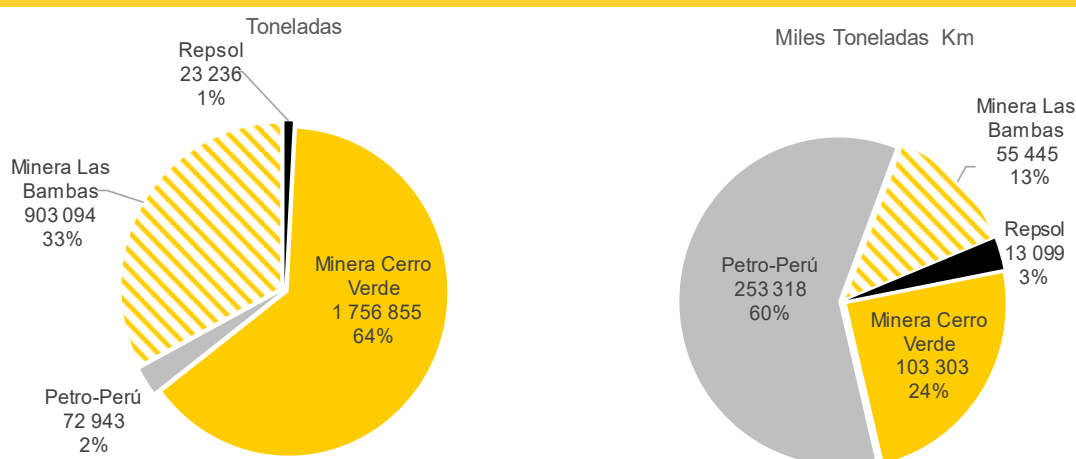
Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán



73. En línea con lo anterior, se ha podido identificar que, en el 2019, 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 64% de la carga transportada en dicho tramo. Cabe indicar que dicha empresa demanda el servicio de transporte de carga para movilizar principalmente concentrado de cobre. Asimismo, en términos de toneladas, la empresa Minera Las Bambas es el segundo principal demandante del servicio de carga, concentrando el 33% del total de carga.

Gráfico N° 8: Estructura porcentual del tráfico de carga en el tramo Sur por usuario, 2019



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

74. Adicionalmente, dos empresas del rubro hidrocarburos, Repsol Comercial S.A.C. y la empresa estatal Petroperú, han movilizado carga por las vías férreas concesionadas principalmente petróleo y sus derivados en la ruta Mollendo - Desvío Petroperú (788 kilómetros). En conjunto representan el 3% de la carga total.

IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1 Tarifas por uso de vía

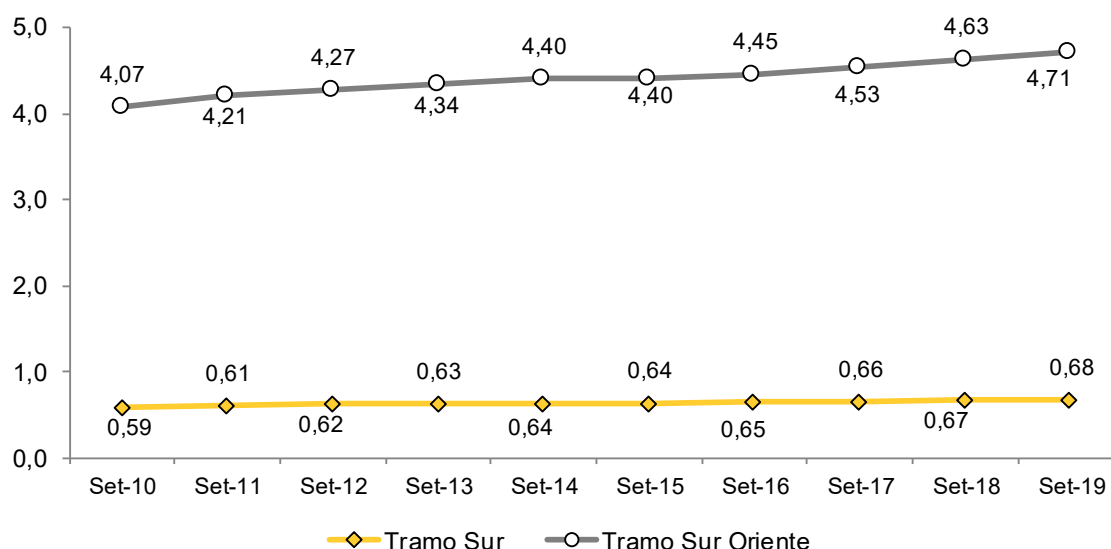
75. De acuerdo a la Cláusula 7.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar una tarifa por uso de vía por cada unidad de vagón, autovagón y/o coche que circule por la línea férrea, cargada o descargada. El monto máximo a cobrarse por esta tarifa se encuentra establecido en el Anexo N° 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 de recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada²¹.
76. 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.
77. El siguiente gráfico muestra la evolución de esta tarifa en los últimos 10 años de vigencia de la concesión para el tramo Sur y Sur Oriente. Como se aprecia, la tarifa por uso de vía que se

²¹ 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 más de un operador, la tarifa máxima por uso de vía dejará de exigirse, pudiendo el Concesionario cobrar tarifas menores.



encuentra vigente desde setiembre de 2019, para el tramo Sur, es de USD 0,68, ligeramente superior a los USD 0,67 vigentes el año anterior; y, para el tramo Sur Oriente la tarifa de 2019 asciende a USD 4,71, superior a los USD 4,63 vigente en el 2018.

Gráfico N° 9: Tarifa por el uso de vía
(En USD por km por vagón, auto-vagón y coche, cargado o descargado)



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

78. 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 en sus trayectos desde y hacia la localidad de Aguas Calientes, efectuado dicho transporte por cuenta de la Municipalidad Distrital de Machu Picchu y siempre y cuando el operador no cobre suma alguna por dicho servicio.

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

79. 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 alquiler del referido material tractivo y rodante. En efecto, el Concesionario y Perurail mantienen un contrato de arrendamiento, el mismo que tiene un plazo de vigencia de 6 años contados desde la fecha de suscripción (con fecha 14 de mayo de 2015).
80. 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. Así, 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, aplicándose 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	0,02	Menos de 15 millones de km	100% de la tarifa
Km - vagón de carga	0,01	Entre 15 y 18 millones de km	90% de la tarifa
Km - autovagón	0,20	Más de 18 millones de km	80% de la tarifa
Km - locomotora	0,25		

Fuente: Contrato de arrendamiento suscrito entre Fetransa y Perurail.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

81. Adicionalmente, las partes acordaron que en ningún caso la renta mensual será menor a USD 20 000, de manera que si la renta pactada en función a los kilómetros recorridos resultara inferior a dicha suma, Perurail deberá pagar USD 20 000 por concepto de renta mínima.
82. Finalmente, antes del referido contrato existía un contrato de arrendamiento suscrito el 18 de mayo de 2009, entre las mismas partes, en el cual sus tarifas de alquiler eran las mismas a las que se presentan en el Cuadro N° 7: Tarifas por alquiler de material tractivo y rodante, pero se diferenciaba respecto a la renta mínima garantizada. En efecto, el contrato de arrendamiento suscrito el 2009 señalaba que en ningún caso la renta semestral será menor a USD 100 000 (equivalente a 16,667 mensuales), de manera que si la renta pactada en función a los kilómetros recorridos resultara inferior a la suma de USD 100 000 por semestre, el arrendatario deberá pagar esta suma por concepto de renta.

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

83. 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.
84. En el 2019, se encuentran vigentes dos contratos de acceso a las facilidades esenciales dentro de estaciones con los operadores Perurail e Incarail, ambos suscritos en 2017. Del Cuadro N° 8: se aprecia que los contratos 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 también reconoce como condición esencial para la vigencia de dicho contrato el que el contrato de acceso a la vía suscrito por las partes (Concesionario y operador) se mantenga vigente. Por tanto, la resolución o terminación del contrato de acceso a la vía ocasionaría la terminación inmediata del contrato de acceso a la facilidad esencial dentro de estación.
85. En cuanto a los cargos de acceso, el contrato de acceso establece los cargos vigentes en 2017 y establece que a partir del 2018 se ajustaría en base a la variación anual del índice de precios al consumidor del Perú (IPC) determinado por el INEI, tomando como base el importe facturado en 2017.
86. Cabe indicar que, en junio de 2019, Fetransa y Perurail suscribieron la primera adenda al contrato de acceso, mediante la cual se incluyeron área y facilidades esenciales (salas de espera y/o SSHH) en las estaciones del tramo Sur (Wanchaq, Tinta, La raya, Juliaca, Puno, Muelle Puno, Cañahuas y Arequipa). El área adicional incluida en la adenda corresponde a 1 263 m².



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 2017 USD por m2
	Desde:	Hasta:				
Perurail	28/04/2017	Indefinido	Wanchaq	Sala de Espera, SSHH y Andén	995,00	5,68
			Tinta	Sala de Espera y Andén	133,50	0,59
			La raya	Sala de Espera y Andén	136,00	0,59
			Juliaca	Sala de Espera, SSHH y Andén	719,00	4,38
			Puno	Sala de Espera, SSHH y Andén	843,40	2,89
			Muelle Puno	Sala de Espera, SSHH y Andén	457,00	0,36
			Cañahuas	Sala de Espera, SSHH y Andén	247,00	0,45
			Arequipa	Sala de Espera, SSHH y Andén	1 010,47	3,41
			Islay	Sala de Espera, SSHH y Andén	451,19	0,58
			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
			Pachar	Sala de Espera, SSHH y Andén	304,13	0,27
			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
Incarail	10/07/2017	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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

87. Finalmente, el contrato suscrito en el 2017 con Incarail es el tercero firmado entre dicho operador y el Concesionario. En efecto, al inicio de las operaciones de Incarail en el 2009²² y luego en el 2012²³, dicho operador había suscrito contratos con el Concesionario para el acceso a la facilidad esencial dentro de estaciones. A diferencia del contrato firmado en el 2017, 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.
88. En cambio, respecto a su empresa vinculada, el Concesionario registra dos contratos suscritos, en el año 2009 y en el 2017. La principal diferencia del primer contrato se basa en que las facilidades esenciales que figuraban en dicho contrato eran sala de espera, oficina y baños.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1 Inversiones

89. 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 al 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.

²² Se suscribió el 2 de setiembre de 2009.

²³ Se suscribió el 12 de julio de 2012.



90. 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.
91. En este sentido, la Cláusula Décima del Contrato de Concesión, establece el mecanismo que permite canjear las inversiones reconocidas en la vía férrea por el íntegro de los montos correspondientes a la Retribución Principal y Especial durante los primeros cinco años de vigencia de la concesión, y por un máximo del 50% de la Retribución Principal y Especial durante los siguientes cinco años. El saldo a favor del Concesionario por las inversiones realizadas en los 10 primeros años podrá ser descontado entre el undécimo y vigésimo año de la Concesión a razón de 1/10 anual hasta agotar el saldo total.
92. Adicionalmente, con la finalidad de mantener y mejorar el estado 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 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.

Cuadro N° 9: Mejoras en la infraestructura de la vía, 2000-2019

Descripción	Unidad de medida	2000-2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Colocación de balasto											
Parcial	m ³	602 298	24 431	32 068	36 250	20 535	13 898	31 262	22 975	19 040	23 076
Acumulado	m ³	602 298	626 729	658 797	695 047	715 582	729 480	760 742	783 717	802 757	825 833
Colocación de durmientes											
Parcial	und.	246 701	11 194	12 974	2 342	14 922	16 700	21 595	29 546	22 845	34 446
Acumulado	und.	246 701	257 895	270 869	273 211	288 133	304 833	326 428	355 974	378 819	413 265
Alineamiento y nivelación de vía											
Parcial	ml	6 687 228	337 260	269 802	299 825	345 760	264 310	352 965	276 930	259 062	165 135
Acumulado	ml	6 687 228	7 024 488	7 294 290	7 594 115	7 939 875	8 204 185	8 557 150	8 834 080	9 093 142	9 258 277

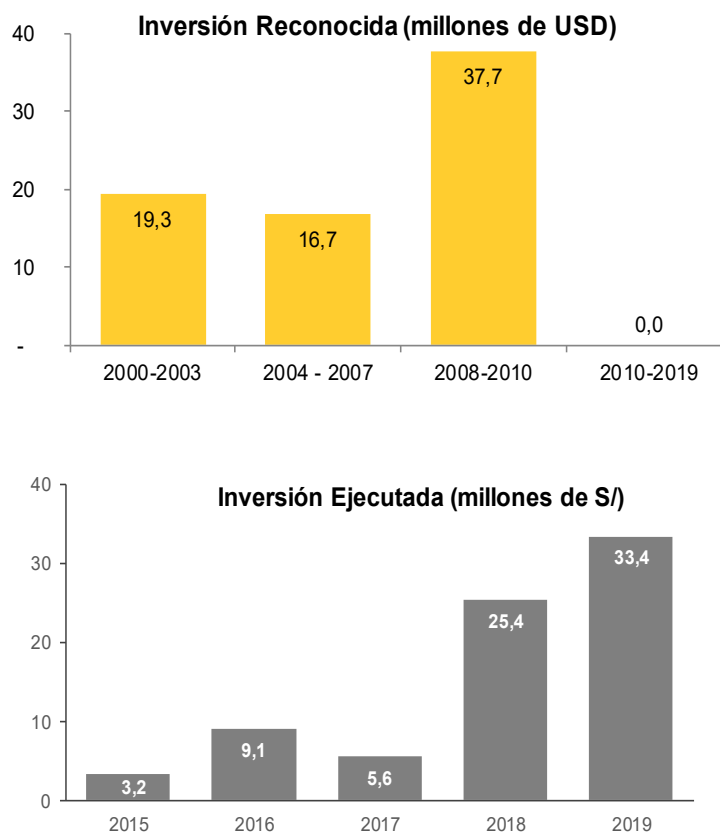
Fuente: Plan de Negocios 2020 de Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

93. 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/ 211,5 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 setiembre de 2009.
94. Sin perjuicio de ello, de acuerdo a lo indicado por la entidad Concesionaria, Fetransa continúa invirtiendo permanentemente en la mejora de la vía y adquisición de equipos para el mantenimiento, y en 2019 su inversión ascendió a S/ 33,4 millones, lo cual representó un incremento 31% adicional a lo invertido en el 2018. Las inversiones se concentraron en la ejecución de obras civiles.



Gráfico N° 10: Inversiones reconocidas por el Regulador y ejecutadas por el Concesionario



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán y planes de negocios del Concesionario 2019.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

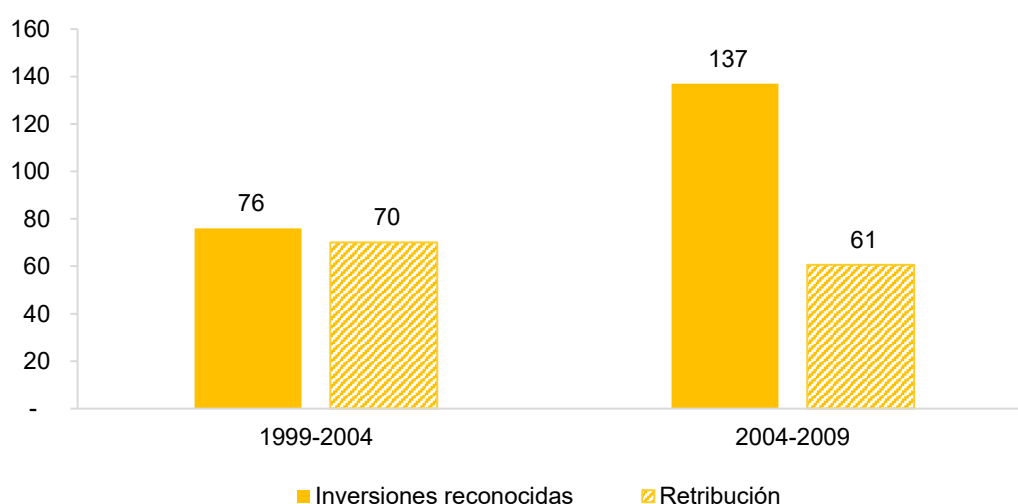
V.2 Retribución

95. 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.
96. 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.



97. 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 pudo dejar de pagar hasta el 50% de la retribución calculada para este periodo.

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



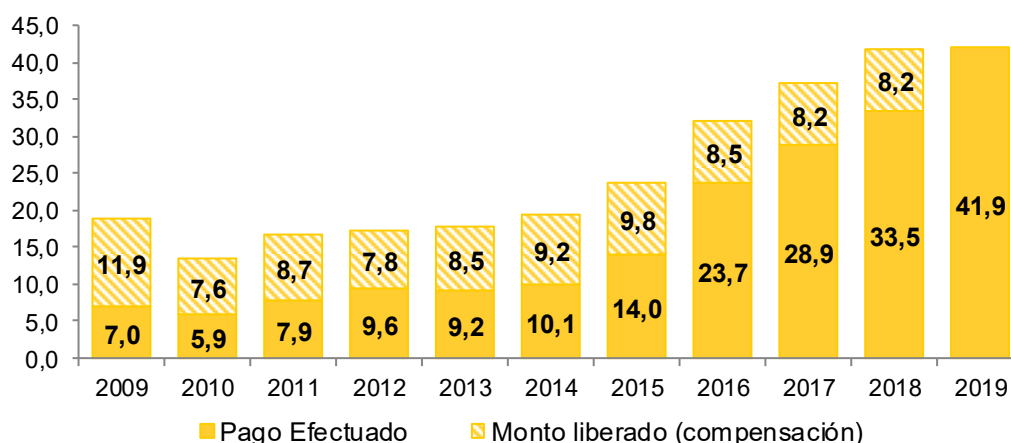
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

98. En efecto, tal como se observa en el Gráfico N° 11, entre setiembre de 1999 y setiembre 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 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.
99. 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.
100. 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 venido utilizando dicho remanente (aproximadamente S/ 8 millones anuales) para reducir el pago de la Retribución Principal que le debe pagar al Estado peruano.
101. 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. 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, el mismo que ascendió a 41,9 millones de soles.

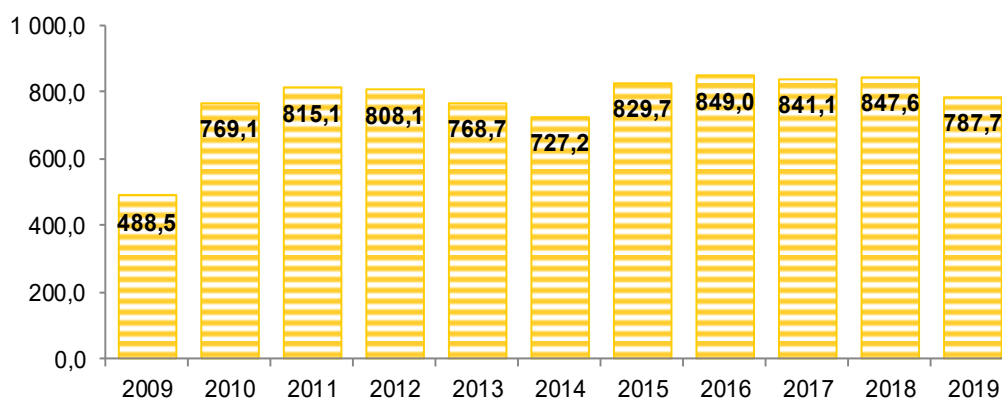
Gráfico N° 12: Pago por retribución principal
(En millones de Soles)



Fuente: Estados Financieros auditados 2019, Fetransa
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

102. Además de la Retribución Principal, corresponde el Concesionario efectuar el pago por el concepto de Retribución Especial, el cual ascendió a S/ 787,7 miles en 2019, lo cual significó una disminución de 7% respecto del monto pagado el año anterior (S/ 847,6 miles).

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



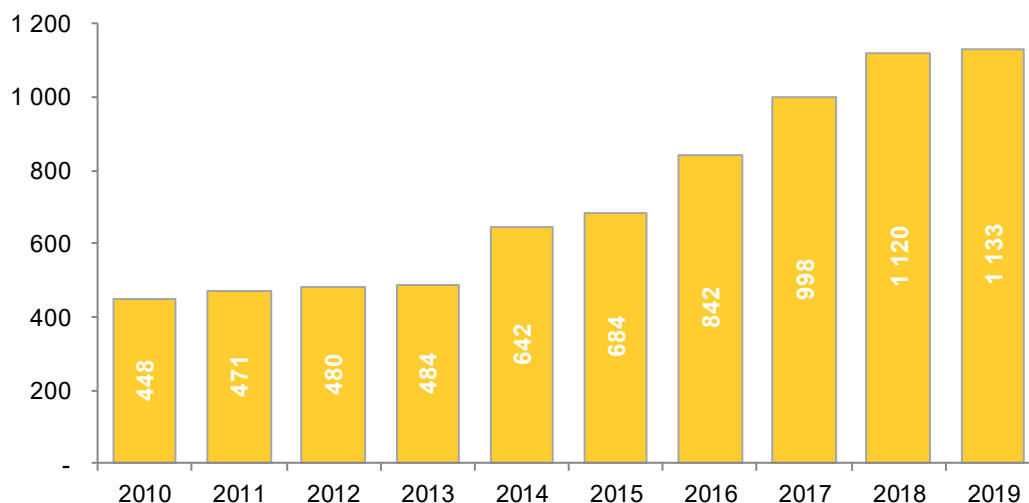
Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 - Fetransa
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

V.3 Aporte por regulación

103. En relación al aporte por regulación, en el año 2019 Fetransa realizó pagos mensuales que, en total, sumaron S/ 1 133 miles. Dicho monto superó en 1,11% el pago de aporte por regulación efectuado el año anterior. Así, desde el inicio de la concesión a diciembre de 2019, el Concesionario ha transferido al Regulador la cantidad de S/ 7,3 millones por este concepto.



Gráfico N° 14: Aporte por Regulación 2010-2019
(En miles de Soles)



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1 Niveles de servicio

104. 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

105. En ese sentido, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán ha verificado que durante 2019 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

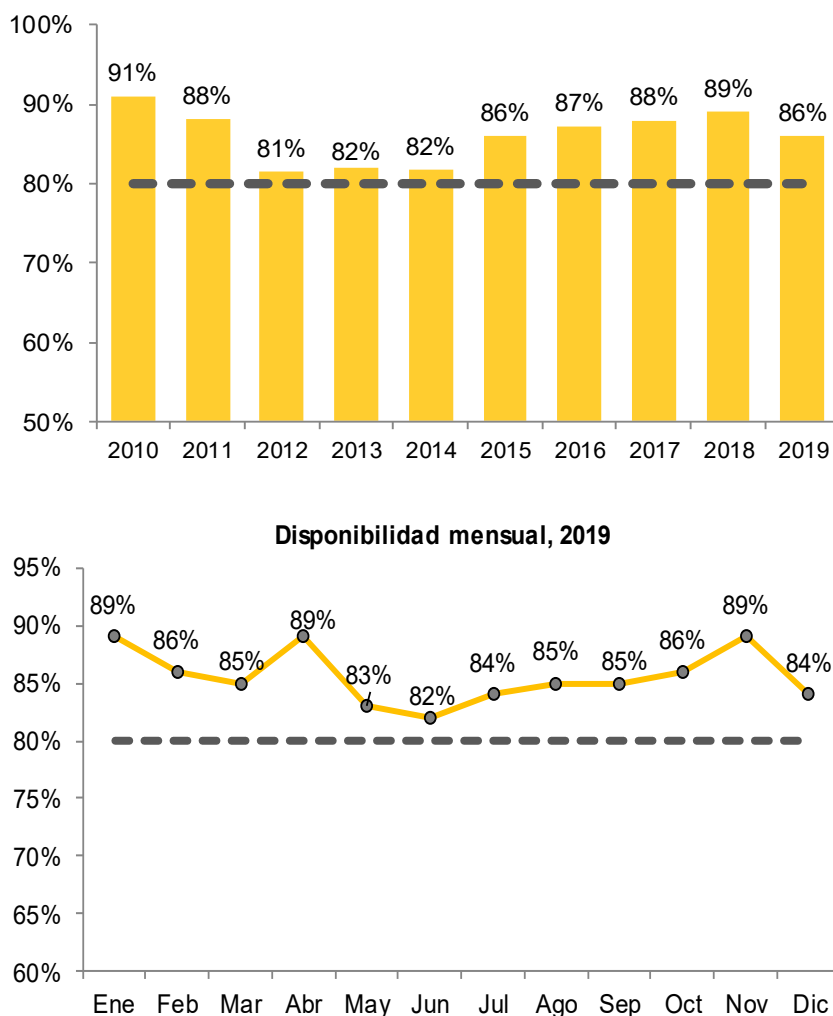
106. El indicador de disponibilidad de locomotoras permite conocer la probabilidad con que se encuentran disponibles las locomotoras para la operación. De acuerdo a un estudio del Banco Mundial²⁴ sería recomendable un nivel mínimo de 80%.

²⁴ 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



107. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en los últimos 10 años el Concesionario ha mantenido su indicador de disponibilidad de locomotoras por encima del nivel mínimo recomendado por el Banco Mundial (80%). Así, en 2019, el promedio anual alcanzado en este indicador fue de 86%; asimismo, al evaluar el desempeño mensual del mismo se aprecia que en todos los meses del 2019 el indicador de disponibilidad se encontró por encima del umbral recomendado por el Banco Mundial. En junio se registró el menor valor de disponibilidad de locomotoras con 82%, mientras que en tres meses (enero, abril y noviembre) se alcanzó el 89% cifra máxima lograda en 2019.

Gráfico N° 15: Disponibilidad de locomotoras, 2010-2019
(En porcentaje)



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VI.3 Descarrilamientos y otros accidentes

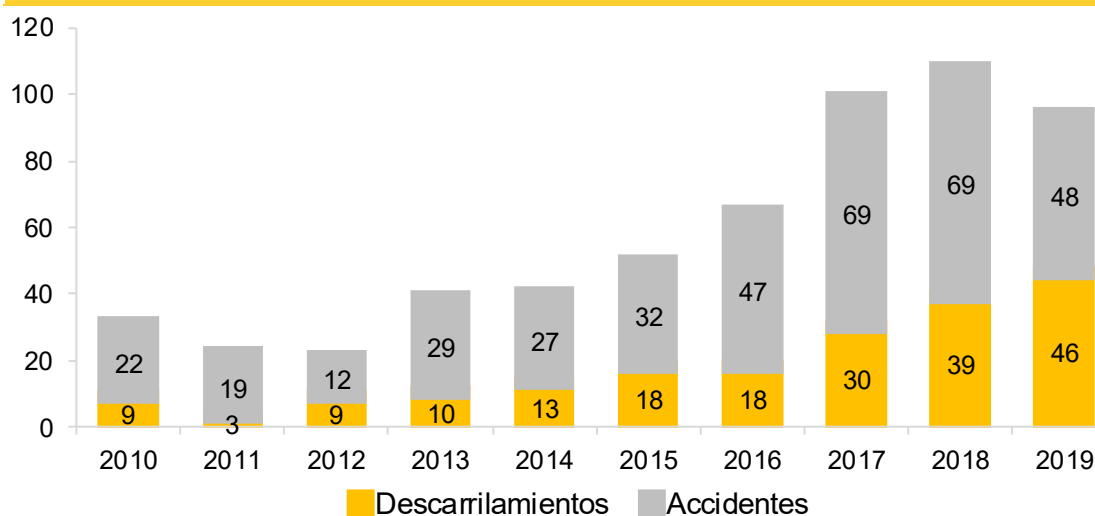
108. Los descarrilamientos son eventos que pueden originarse debido a las condiciones de operación de la vía o a las maniobras no apropiadas realizadas en la operación del ferrocarril. Por ello, el número de descarrilamientos nos puede proporcionar información parcial sobre el estado de la vía. De acuerdo a la información reportada por Fetransa, el número de descarrilamientos en el



2019 (46) ha sido 18% superior a lo registrado en el 2018 (39), esta tendencia creciente se ha mantenido desde el 2011 en adelante, en parte, explicado por el incremento del tráfico en la vía.

109. En cuanto al número de accidentes, en 2019 se registraron 48 eventos de este tipo, apreciándose una disminución en relación con el número de accidentes registrados en los dos años anteriores (69). A pesar de ello, dicha cifra resulta superior al promedio de accidentes ocurridos entre 2010 y 2015, en promedio, 23,5 cada año.

Gráfico N° 16: Número de accidentes y descarrilamientos, 2010-2019



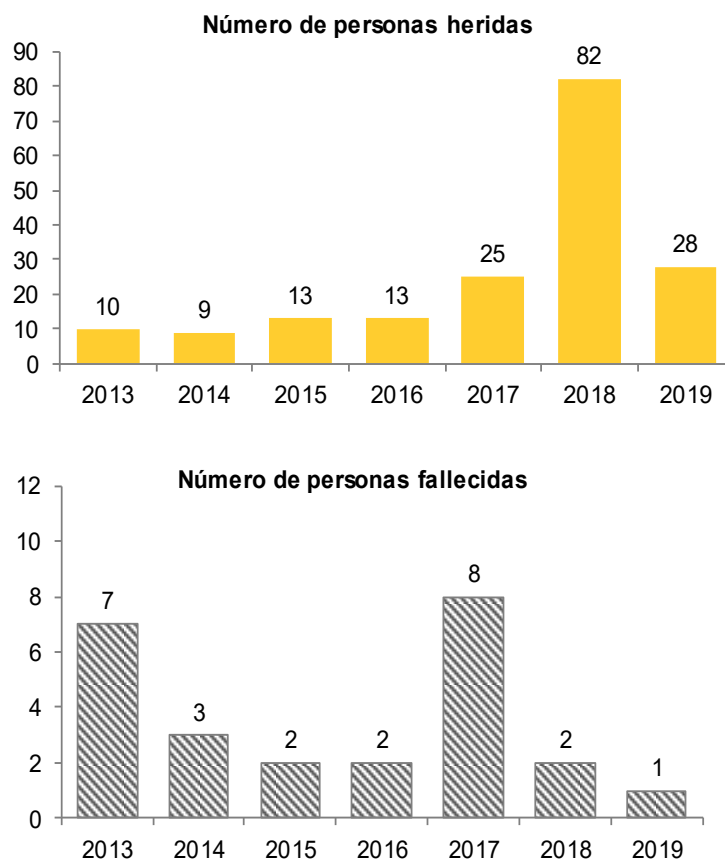
Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

110. 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. Así, durante 2019, se redujo de manera significativa dicha cifra, al pasar de 82 a 28 heridos entre 2018 y 2019, mientras que el número de fallecidos se redujo, al pasar de 2 a 1 en dicho periodo.
111. La disminución del número de accidentes está asociada a una serie de medidas adoptadas por la empresa para reducir el número de accidentes entre ellas, charlas de sensibilización a la población dentro del ámbito del derecho de vía sobre los temas de seguridad, spots de seguridad ferroviaria a los conductores a través de las radios de Cusco y Arequipa (en español y quechua). De acuerdo a lo indicado en el Plan de Negocios 2020, la empresa tiene previsto mantener e implementar otras medidas de seguridad durante el 2020.



Gráfico N° 17: Número de personas heridas y fallecidas, 2013-2019



Fuente: Plan de Negocios 2020 – Fetransa
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

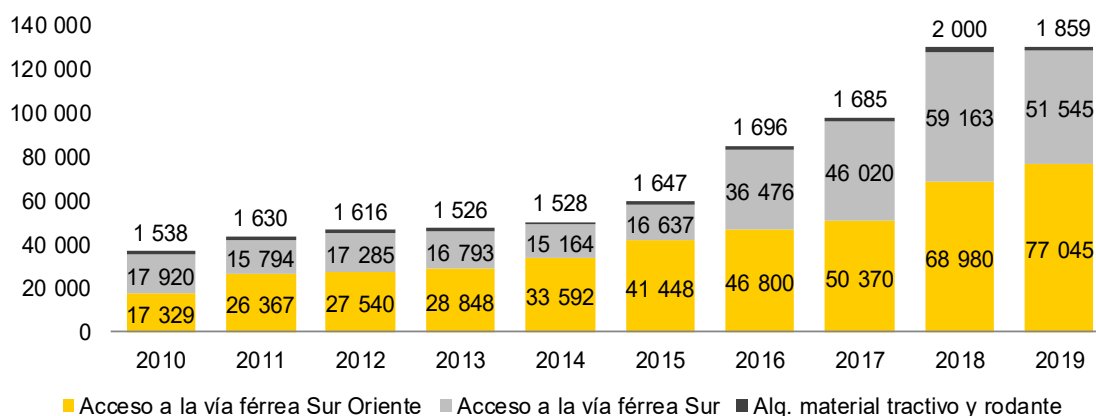
VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1 Ingresos operativos

112. El 2019, las operaciones de Fetransa le reportaron ingresos por S/ 130,5 millones, nivel ligeramente superior en 0,2% respecto de lo registrado en el 2018. Los ingresos por acceso a la vía en el tramo Sur Oriente se mantuvieron como la principal fuente de ingresos del Concesionario, explicando el 59,1% de sus ingresos operativos; mientras que, los ingresos por acceso a la vía del tramo Sur tuvieron una contribución de 39,5% a los ingresos de Fetransa. Por otra parte, solo el 1,4% de los ingresos se atribuyen al alquiler de material tractivo y rodante percibidos por el Concesionario.
113. Como se observa en el siguiente gráfico, en el 2019, únicamente los ingresos por el acceso a la vía férrea Sur Oriente registra un aumento (+11,7%) respecto de los ingresos recaudados por el mismo concepto en 2018, mientras que los ingresos por el acceso a la vía férrea Sur y el alquiler de material tractivo y rodante cayeron 12,6% y 7,1%, respectivamente.



Gráfico N° 18: Ingresos operativos de Fetransa, 2010 – 2019
(En miles de Soles)



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

114. Como se puede evidenciar de la información del indicador kilómetro – vagón recorrido, componente de los ingresos del Concesionario, la caída de los ingresos en el tramo Sur en el último año se explica porque la Minera Las Bambas redujo su volumen de mineral transportado debido a movilizaciones sociales que bloquearon la vía en la región Apurímac.
115. Sin perjuicio de ello, el tramo Sur Oriente mantiene una importante participación en los ingresos como consecuencia que la tarifa de acceso a la vía es mayor que en el tramo Sur.

VII.2 Estados de resultados integrales

116. El estado de resultados muestra que en el ejercicio 2019, los ingresos de contratos con clientes ascendieron a USD 34,1 millones, registrándose una disminución de USD 404 mil (-1,2%) respecto al ejercicio 2018. A diferencia de los ingresos operativos presentados en el Gráfico anterior que crecieron ligeramente y se encuentran en soles, los ingresos registrados en el Estado de Resultados se encuentran en dólares. Tal situación aunada a una depreciación del tipo de cambio de 1,6% en 2019 es lo que explica la caída de los ingresos de los Estados Financieros de Fetransa en dicho año.
117. Los menores ingresos aunado a un incremento de los costos de explotación de bienes de la concesión en 16,1% derivaron en una utilidad bruta inferior en 22,9% en 2019, la misma que asciende a USD 11,8 millones. En ese contexto, la utilidad bruta representó el 35,4% de los ingresos de contratos con clientes en el ejercicio 2019, mientras que dicha variable representó el 44,3% en el ejercicio 2018.
118. Los gastos de administración en 2019 ascendieron a USD 4,2 millones, monto 8% inferior que lo registrado en 2018. Así, dichos gastos representaron el 12,4% de los ingresos de contratos con clientes en 2019, mientras que en 2018, los gastos de administración representaron el 13,4%. Dicha dinámica aunada a la disminución de la utilidad bruta en 2019 (- USD 3,5 millones) han derivado en una utilidad operativa de USD 7,3 millones, que representa una disminución de USD 3,3 millones (31,3%) respecto al ejercicio 2018.
119. Con relación a los gastos financieros, los mismos se redujeron en USD 96 mil (-30,3%) y considerando la disminución de 31,3% de la utilidad operativa, se obtuvo una utilidad neta de USD 4,7 millones, que representa una disminución de USD 2,1 millones (-30,7%) respecto a la utilidad neta obtenida en el ejercicio 2018 (utilidad neta de USD 6,8 millones).



Cuadro N° 10: Estado de resultados integrales, 2018 – 2019 (en miles de dólares)

	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019 / 2018
Ingresos de contratos con clientes	34 074	34 478	100.0%	100.0%	-1.2%
Costo de explotación de bienes en concesión	(22 315)	(19 219)	-65.5%	-55.7%	16.1%
Utilidad bruta	11 759	15 260	34.5%	44.3%	-22.9%
Gastos de administración	(4 240)	(4 610)	-12.4%	-13.4%	-8.0%
Gastos de venta	(5)	(3)	0.0%	0.0%	81.4%
Otros ingresos	93	136	0.3%	0.4%	-31.4%
Otros gastos	(278)	(110)	-0.8%	-0.3%	152.7%
Utilidad operativa	7 328	10 672	21.5%	31.0%	-31.3%
Ingresos financieros	7	8	0.0%	0.0%	-8.0%
Gastos financieros	(222)	(318)	-0.7%	-0.9%	-30.3%
Diferencia de cambio, neta	(497)	117	-1%	0%	-523.4%
Utilidad antes de impuesto a la renta	6 617	10 479	19.4%	30.4%	-36.9%
Impuesto a la renta	(1 877)	(3 643)	-6%	-11%	-48.5%
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	4 739	6 837	14%	20%	-30.7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Respecto a los ingresos de contratos con clientes, en el ejercicio 2019 los ingresos por servicio de uso de la vía férrea ascendieron a USD 32,6 millones, significando una disminución de USD 379 mil (-1,1%) respecto a los ingresos del ejercicio 2018; dichos ingresos representan el 95,6% de los ingresos de contratos con clientes. El principal ingreso generado es el de uso de la vía férrea Sur-Oriente, el cual representa el 40,7% de los ingresos de contratos con clientes.

Asimismo, en el ejercicio 2019, los ingresos de alquileres y otros ingresos representaron el 4,4% de los ingresos con contratos con clientes y ascendieron a USD 1,5 millones, representando una disminución de USD 25 mil (-1,7%) respecto al ejercicio 2018. El siguiente cuadro muestra un desagregado de los ingresos de contratos con clientes:

Cuadro N° 11: Ingresos de contratos con clientes, 2018 – 2019 (en miles de dólares)

	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019 / 2018
Servicio de uso de vía férrea					
Uso de vía férrea Sur por relacionada	13 061	15 213	38,3%	44,1%	-14,1%
Uso de vía férrea Sur-Oriente por relacionada	13 873	13 150	40,7%	38,1%	5,5%
Uso de vía férrea Sur-Oriente por terceros	5 647	4 597	16,6%	13,3%	22,8%
SUB TOTAL	32 581	32 960	95,6%	95,6%	-1,1%
Alquileres y otros ingresos					
Alquiler de vagones, coches y locomotoras a empresas relacionadas	471	515	1,4%	1,5%	-8,5%
Alquiler de terrenos	450	443	1,3%	1,3%	1,5%
Alquiler de inmuebles a empresas relacionadas	341	340	1,0%	1,0%	0,1%
Derecho de usos y otros servicios	193	181	0,6%	0,5%	6,5%
Alquiler de frecuencia a empresas relacionadas	38	38	0,1%	0,1%	0,0%
SUB TOTAL	1 493	1 518	4,4%	4,4%	-1,7%
TOTAL	34 074	34 478	100,0%	100,0%	-1,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



120. Respecto al costo de explotación de bienes de la concesión, en el ejercicio 2019 el costo de la retribución principal ascendió a USD 12,5 millones, representando el 56,2% del costo de explotación de bienes de la concesión, y significando un incremento de USD 2,3 millones (22,5%) respecto al ejercicio 2018; por su parte, los gastos de personal ascendieron a USD 2,7 millones, representando el 12,0% del costo de explotación de bienes de la concesión, significando un incremento de 20,2% respecto al ejercicio 2018. Las otras partidas de costos representaron en su conjunto el 31,8% del costo total de explotación de bienes de la concesión para el ejercicio 2019.

Cuadro N° 12: Costo de explotación de bienes en concesión, 2018 – 2019
(En miles de dólares)

	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019 / 2018
Retribución principal	12 539	10 233	56.2%	53.2%	22.5%
Amortización	2 405	2 113	10.8%	11.0%	13.8%
Gastos de personal	2 670	2 222	12.0%	11.6%	20.2%
Seguros	2 236	1 583	10.0%	8.2%	41.3%
Contratistas para mantenimiento de vía	1 344	1 671	6.0%	8.7%	-19.6%
Consumo de suministros	284	385	1.3%	2.0%	-26.3%
Retribución especial	236	258	1.1%	1.3%	-8.6%
Mantenimiento y suministros de almacén	230	212	1.0%	1.1%	8.7%
Desvalorización de suministros	10	(38)	0.0%	-0.2%	-126.9%
Depreciación	92	83	0.4%	0.4%	10.5%
Honorarios y consultorías	12	17	0.1%	0.1%	-27.9%
Otros costos de explotación de bienes de la concesión	257	479	1.2%	2.5%	-46.4%
SUB TOTAL	22 315	19 219	100.0%	100.0%	16.1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

121. En cuanto a los gastos de administración en el ejercicio 2019, la partida de gasto de vigilancia, limpieza y servicios ascendió a USD 1,7 millones, USD 66 mil menos que en el ejercicio 2018 (-3,7%). Pese a esta reducción, dicho rubro concentra el 40,8% de los gastos de administración; por su parte, los gastos de personal ascendieron a USD 962 mil, representando el 22,7% de los gastos de administración y significando una disminución de 10% respecto al ejercicio 2018. Las otras partidas de gastos concentraron el 36,5% de los gastos de administración.

Cuadro N° 13: Gastos de administración 2018 – 2019 (en miles de dólares)

	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019 / 2018
Vigilancia, limpieza y servicios	1 731	1 797	40,8%	39,0%	-3,7%
Gastos de personal	962	1 070	22,7%	23,2%	-10,1%
Aporte por regulación a OSITRAN	337	341	7,9%	7,4%	-1,2%
Honorarios y consultorías	412	660	9,7%	14,3%	-37,6%
Servicio de gerenciamiento y administración	174	147	4,1%	3,2%	18,4%
Otras tasas y contribuciones	170	39	4,0%	0,8%	339,7%
Mantenimiento y suministros de almacén	142	225	3,3%	4,9%	-37,2%
Asignación de personal de empresas relacionadas	96	86	2,3%	1,9%	11,2%
Depreciación	35	32	0,8%	0,7%	10,5%
Amortización	6	5	0,1%	0,1%	13,8%
Otros gastos de administración	177	208	4,2%	4,5%	-15,1%
SUB TOTAL	4 240	4 610	100,0%	100,0%	-8,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



VII.3 Estado de situación financiera

122. El activo total asciende a USD 62,3 millones en 2019, el cual registró un incremento de USD 7 millones (32%) respecto al ejercicio 2018. Esta variación es explicada por el aumento de 7,8 millones (22%) del activo no corriente, específicamente del rubro activo intangible neto, el cual aumentó en USD 7,5 millones (23%) respecto del ejercicio 2018.
123. Se aprecia también que el pasivo total representa el 75% del activo total en el ejercicio 2019, a su vez, en dicho ejercicio, el pasivo corriente representa el 64% del activo total y el pasivo no corriente representa el 11% del activo total, mientras que en el ejercicio 2018, el pasivo total y el pasivo corriente representó el 80% y el 67% del activo total, con lo cual se evidencia que ha habido una disminución de las deudas de corto plazo en 2019. El rubro cuentas por pagar a empresas relacionadas es la cuenta más relevante, al representar el 32% del Activo Total.
124. El patrimonio neto en el ejercicio 2019 asciende a USD 15,8 millones, y representa el 25% del activo total. Su principal cuenta es la de capital emitido, la cual representa el 13% del activo total. Cabe indicar que la cuenta de patrimonio neto se incrementó en el ejercicio 2019 en 43% respecto al ejercicio 2018, el principal componente que explica dicho incremento es la cuenta de ganancias acumuladas, la cual aumentó en USD 4,5 millones (168%).

Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera, 2018 – 2019 (en miles de dólares)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVO CORRIENTE	19 027	19 810	PASIVO CORRIENTE	39 842	37 143
Efectivo y equivalentes de efectivo	2 104	821	Cuentas por pagar comerciales	1 915	2 050
Fondos restringidos	11 762	11 629	Ingresos diferidos	451	443
Cuentas por cobrar comerciales	1 120	720	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	19 623	16 856
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	379	407	Otras cuentas por pagar	17 853	14 950
Otras cuentas por cobrar	29	121	Impuesto a las ganancias	0	2 844
Inventarios, neto	2 960	5 952			
Impuestos por aplicar y gastos pagados por anticipado	673	159	PASIVO NO CORRIENTE	6 643	7 101
			Ingresos diferidos	6 643	7 101
			TOTAL PASIVO	46 484	44 244
ACTIVO NO CORRIENTE	43 268	35 505	PATRIMONIO NETO	15 810	11 071
Instalaciones y equipos, neto	777	858	Capital emitido	7 857	7 857
Activos intangibles, neto	40 111	32 590	Otras reservas de capital	813	546
Activo por impuesto a las ganancias diferido, neto	2 380	2 057	Resultados acumulados	7 141	2 669
TOTAL ACTIVO	62 294	55 315	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	62 294	55 315

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2018 – 2019 (en porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2019	2018	2019 / 2018		2019	2018	2019 / 2018
ACTIVO CORRIENTE	31%	36%	-4%	PASIVO CORRIENTE	64%	67%	7%
Efectivo y equivalentes de efectivo	3%	1%	156%	Cuentas por pagar comerciales	3%	4%	-7%
Fondos restringidos	19%	21%	1%	Ingresos diferidos	1%	1%	2%
Cuentas por cobrar comerciales	2%	1%	56%	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	32%	30%	16%
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	1%	1%	-7%	Otras cuentas por pagar	29%	27%	19%
Otras cuentas por cobrar	0%	0%	-76%	Impuesto a las ganancias	0%	5%	-100%
Inventarios, neto	5%	11%	-50%				
Impuestos por aplicar y gastos pagados por anticipado	1%	0%	323%	PASIVO NO CORRIENTE	11%	13%	-6%
				Ingresos diferidos	11%	13%	-6%
				TOTAL PASIVO	75%	80%	5%
ACTIVO NO CORRIENTE	69%	64%	22%	PATRIMONIO NETO	25%	20%	43%
Instalaciones y equipos, neto	1%	2%	-9%	Capital emitido	13%	14%	0%
Activos intangibles, neto	64%	59%	23%	Otras reservas de capital	1%	1%	49%
Activo por impuesto a las ganancias diferido, neto	4%	4%	16%	Resultados acumulados	11%	5%	168%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	13%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	13%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VII.4 Indicadores financieros

a) Ratios de rentabilidad

125. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. Ahora bien, en cuanto al margen bruto²⁵, el mismo fue de 34,5% en el ejercicio 2019, mientras que fue de 44,3% en el ejercicio 2018. Similar tendencia se registra en el margen operativo²⁶, el cual disminuyó de 31,0% en el ejercicio 2018 a 21,5% en el 2019. Estos resultados se explican principalmente al incremento de los costos de explotación de los bienes de la concesión. De igual forma, el margen neto²⁷ presenta una disminución al pasar de 19,8% en 2018 a 13,9% en 2019, debido principalmente a una reducción de la utilidad operativa. Así, este indicador muestra que en 2019 por cada USD 100 de ingresos operativos se obtiene USD 13,9 de utilidad neta.
126. El margen EBITDA²⁸ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2019, el mismo experimenta una disminución, dado que el margen EBITDA es de 29,0%, mientras que en el ejercicio 2018 fue de 37,4%. Estos resultados se conciden con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.
127. El ROE²⁹ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, el cual para el ejercicio 2019 disminuye sustancialmente respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por

²⁵ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

²⁶ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

²⁷ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

²⁸ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles

²⁹ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total



cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 30,0 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2018 por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 61,8 de utilidad neta. De la misma forma el ROA³⁰ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa. Así, este indicador también presenta una disminución de 12,4% en 2018 a 7,6% en el 2019, explicado por la disminución de las utilidades netas y en general por la reducción de los resultados operativos.

Cuadro N° 16: Ratios de Rentabilidad, 2019-2018

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	34,5%	44,3%
Margen Operativo	21,5%	31,0%
Margen Neto	13,9%	19,8%
Margen EBITDA	29,0%	37,4%
ROE	30,0%	61,8%
ROA	7,6%	12,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

b) Ratio de liquidez

128. En los ejercicios 2019 y 2018, la empresa presenta ratios de liquidez inferiores a 1,00, medidos a través de los ratios de liquidez clásica³¹, prueba ácida³² y liquidez absoluta³³, los cuales reflejan que los activos de corto plazo no cubren completamente las obligaciones de corto plazo (pasivo corriente).
129. En el ejercicio 2019 se experimenta un aumento de la liquidez respecto al ejercicio 2018, medida en términos del ratio de prueba ácida (de 0,37 a 0,39) y de liquidez absoluta (de 0,02 a 0,05), esto se explica principalmente por una disminución de los inventarios y por un aumento del efectivo y equivalentes de efectivo en el activo corriente. En ese contexto, en el 2019, el ratio de prueba ácida muestra que por cada dólar de activo corriente corresponde USD 0,39 de activo corriente neto de inventarios y de gastos pagados por anticipado, mientras que el ratio de liquidez absoluta muestra que por cada dólar de pasivo corriente corresponde USD 0,05 de caja bancos.

Cuadro N° 17: Ratios de Liquidez, 2019-2018

Ratios	2019	2018
Liquidez clásica	0,48	0,53
Prueba ácida	0,39	0,37
Liquidez absoluta	0,05	0,02

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

130. Si bien el ratio de liquidez clásica muestra una tendencia negativa al pasar de 0,53 en 2018 a 0,48 en 2019, son los ratios de prueba ácida y liquidez absoluta los que mejor describen la liquidez relativa de la empresa, por lo que se concluye que la liquidez de Fetransa ha mejorado,

³⁰ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total

³¹ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

³² Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado)

³³ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente



aunque aún la empresa enfrenta desafíos para atender sus deudas de corto plazo a partir de sus activos de corto plazo.

c) Ratio de endeudamiento

131. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
132. Ahora bien, en el caso particular de Fetransa en los ejercicios 2019 y 2018, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio³⁴, Endeudamiento del Activo³⁵, Calidad de la Deuda³⁶ e Índice de Solvencia³⁷ permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido debido al mayor aumento del activo total (USD 7,5 millones) respecto al aumento del pasivo total (USD 2,24 millones). De otro lado, del análisis del estado de situación financiera se aprecia que la deuda es principalmente de corto plazo (pasivo corriente), mientras que la deuda de largo plazo es reducida (pasivo no corriente).
133. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2019 que por cada dólar de patrimonio corresponde USD 2,9 de deuda, mientras que en el 2018 dicho ratio fue de 4,0, es decir, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 4,0 de deuda. Esta disminución del ratio supone un menor apalancamiento de la empresa y se condice con el aumento de la cuenta patrimonio neto (mayores utilidades retenidas).
134. Por su parte, el ratio endeudamiento del Activo también disminuye en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018, al pasar de 80% a 74,9%, respectivamente. Dicha situación refleja una disminución del financiamiento del activo total con recursos de terceros.
135. En tanto, el ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2019, el 85,7% del pasivo total corresponde a pasivo de corto plazo (pasivo corriente). En el ejercicio 2018, este indicador fue de 84,0%, lo cual refleja que ha aumentado el endeudamiento de corto plazo de la empresa.
136. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2019 muestra que por cada dólar de pasivo total corresponde USD 1,34 de activo total, mientras que en el ejercicio 2018 este indicador fue de 1,25. Cabe indicar que cuanto más alto este indicador, mayor el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se concluye que la empresa registra un aumento del nivel de solvencia en el año 2019.

³⁴ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

³⁵ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

³⁶ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

³⁷ Calculado como Activo Total / Pasivo Total



Cuadro N° 18: Ratios de Endeudamiento, 2019-2018

Ratios	2019	2018
Deuda - Patrimonio	2,9	4,0
Endeudamiento del Activo	74,6%	80,0%
Calidad de la Deuda	85,7%	84,0%
Índice de Solvencia	1,34	1,25

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VIII. CONCLUSIONES

137. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente durante el año 2019, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Al cierre de 2019, los servicios de transporte de carga y pasajeros son brindados por dos operadores ferroviarios, uno de ellos vinculado al Concesionario (Perurail), siendo que en el tramo Sur sólo opera Perurail, tanto para el transporte de carga como de pasajeros; mientras que en el tramo Sur – Oriente, existe un segundo competidor en el transporte de pasajeros (Inca Rail)
- (ii) Los contratos de acceso a la vía férrea suscritos entre el Concesionario y las empresas Perurail e Incarail se encuentran vigentes hasta 2022 y 2021, respectivamente. En todos los casos, el acceso a la vía férrea ha sido otorgado bajo negociación directa, tanto en ampliación como en renovación de los accesos. Sin perjuicio de ello, durante 2018 se ha iniciado un proceso de subasta de dos horarios entre las estaciones Ollantaytambo – Aguas Caliente (de ida y vuelta), el cual a la fecha de emisión de este documento se encuentra suspendido.
- (iii) Desde el inicio de la concesión, el material tractivo y rodante ha sido alquilado, en su totalidad, a la empresa vinculada al Concesionario, Perurail, y su contrato tiene vigencia hasta el año 2021. El monto del alquiler no ha sido modificado desde casi hace 10 años.
- (iv) El mercado de operadores de transporte ferroviario (*downstream*) mantiene la característica de diferenciación por tramos. El tramo Sur Oriente se concentra en el tráfico de pasajeros, mientras el tramo Sur en la movilización de carga. Entre ambos tramos, se movilizó 2,9 millones de pasajeros de los cuales el 99,3% se hizo 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 Caliente). 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 con una ligera reducción respecto al año anterior.
- (v) En lo referido al transporte de carga, en el 2019, se transportaron 2,8 millones de toneladas, lo que representó una reducción de 12,1% con relación al año anterior, apreciándose que prácticamente la totalidad de la carga (99,3%) se moviliza en el tramo Sur. La menor movilización de carga se explica por la reducción de concentrado de cobre debido a movilizaciones sociales que bloquearon la vía en la región Apurímac. Los principales productos movinizados siguen siendo minerales y metales de la Sociedad Minera Cerro Verde y la empresa Minera Las Bambas, que representaron el 96% del volumen movilizado en el 2019.
- (vi) En septiembre de 2019, la tarifa vigente por el derecho de uso de vía se actualizó, como se establece contractualmente, y ascendió a USD 0,68 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 vigente se actualizó a USD 4,71.

- (vii) En relación a los pagos efectuados al Estado, el concesionario realizó pagos por tres conceptos Retribución Principal, Retribución Especial y Aporte por Regulación. La obligación generada en el 2019 por Retribución Principal ascendió a S/ 41,9 millones, siendo este año, el primero que el Concesionario pagó el monto íntegro por dicho concepto, al haberse agotado el mecanismo de retribución de inversiones en 2018. Adicionalmente, en 2019, la Retribución Especial ascendió a S/ 787,7 miles, 7% menos que el 2018 y por Aporte por Regulación a S/ 1 133 miles, monto 1,1% superior al del año anterior.
- (viii) Con respecto al desempeño operativo, en el 2018 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*). Adicionalmente, el Concesionario obtuvo 86% como indicador de disponibilidad de locomotoras, porcentaje superior al umbral de 80% recomendado por el Banco Mundial.
- (ix) En el 2019 el número de descarrilamientos, indicador indirecto del estado de la vía, se incrementó, reportándose 46 eventos, 7 accidentes más que en el 2018 (39 eventos). Por su parte, el número de accidentes se redujo, al registrar 48 accidentes, 21 eventos menos que el año anterior; lo cual se vio reflejado en una disminución significativa en el número de personas heridas, que pasó de 82 a 28 entre 2018 y 2019; mientras que el número de fallecidos se redujo de 2 a 1 en el mismo periodo. Durante el 2019, el concesionario desarrolló una serie de medidas para reducir el número de accidentes, las mismas que seguirán implementándose en el 2020, por lo que se espera que este año se tengan mejores resultados en estos indicadores.
- (x) En el 2019, los ingresos operativos de Fetransa se mantuvieron prácticamente invariables, al registrar un incremento de solo 0,2% respecto al 2018. Así, los ingresos ascendieron a S/ 130,5 millones, de los cuales el 59,1% corresponden a los ingresos por acceso a la vía en el tramo Sur Oriente, mientras que los ingresos por acceso a la vía del tramo Sur tuvieron una contribución de 39,5% y solo el 1,4% corresponde a otros ingresos percibidos por el Concesionario.
- (xi) El Estado de resultado muestra una utilidad neta positiva de USD 4,7 millones, menor en 30,7% respecto al año 2018, influenciado por los mayores costos de explotación de los bienes de la concesión y un nivel de ingresos inferiores registrados en el 2019. Por su parte, del Estado de situación financiera se aprecia un incremento de los activos en 13,0% respecto al 2018, en particular, como aumento de los activos intangibles netos (+23%). Los pasivos presentan un aumento de 5%, mientras el patrimonio un incremento de 43%.
- (xii) Los indicadores financieros presentan ratios de rentabilidad positivos, en particular, los accionistas logran USD 0,30 por cada dólar invertido, mientras que por cada dólar que se invierte en la Concesión se obtiene USD 0,08 de rentabilidad. Sin embargo, existe un déficit en la cobertura de deudas de corto plazo, toda vez que sus activos más líquidos solo alcanzan a cubrir el 48% de la deuda, proporción inferior que la registrada en el año 2018. Finalmente, al 2018, los ratios de endeudamiento muestran una dependencia financiera fuerte de la Concesión a terceros, ello al presentar el índice de endeudamiento un valor de 74,6% y el índice de calidad de deuda un valor de 85,7%.



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 – Arequipa³⁸ (172 Km.) - Arequipa – Juliaca (304 Km.) - Juliaca – Puno (48 Km.) - Juliaca – Cuzco (338 km.) ▪ Ferrocarril del Sur – Oriente: - Cuzco – 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	Autosostenible.	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

³⁸ 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 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 al 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:	2006-2019

a. Tráfico															
Indicador	Unidad medida	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pasajeros	Miles	1 216	1 410	1 517	1 605	1 297	1 743	1 958	2 083	2 278	2 476	2 665	2 697	2 867	2 881
- Del Sur (Matarani-Cuzco)	Miles	31	32	26	18	13	14	19	19	21	22	21	10	19	21
- Del Sur Oriente (Cuzco-Machu Picchu)	Miles	1 185	1 379	1 492	1 587	1 284	1 729	1 939	2 064	2 256	2 454	2 644	2 687	2 849	2 860
Carga	Toneladas	409 052	1 111 041	1 296 293	1 206 514	1 265 046	1 131 478	1 145 013	1 145 343	944 049	1 049 539	2 656 764	3 263 537	3 161 732	2 779 482
- Del Sur (Matarani-Cuzco)	Toneladas	386 984	1 083 930	1 275 267	1 183 781	1 251 909	1 115 369	1 124 551	1 129 552	925 854	1 031 451	2 635 358	3 241 332	3 140 619	2 756 128
- Del Sur Oriente (Cuzco-Machu Picchu)	Toneladas	22 068	27 111	21 026	22 733	13 136	16 109	20 462	15 791	18 195	18 088	21 406	22 205	21 113	23 354

b. Recorrido															
Indicador	Unidad medida	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Kilómetros vagón recorridos	Miles	8 348	9 174	9 399	9 900	7 914	11 227	8 127	7 897	6 815	7 073	11 540	14 691	16 544	24 351
- Del Sur (Matarani-Cuzco)	Miles	5 857	6 378	6 826	6 009	6 197	4 813	5 341	5 357	4 359	4 418	8 610	11 614	12 696	19 399
- Del Sur Oriente (Cuzco-Machu Picchu)	Miles	2 491	2 797	2 573	3 890	1 717	6 414	2 786	2 540	2 456	2 655	2 930	3 077	3 848	4 953

c. Ingresos															
Indicador	Unidad medida	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ingresos	Miles Soles	50 598	55 752	55 631	51 602	36 786	43 791	46 442	47 167	50 284	59 731	84 972	98 076	110 021	130 449

d. Siniestros															
Indicador	Unidad medida	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Número de descarrilamientos	Unidades	39	42	20	10	9	3	9	10	13	18	18	30	39	46
Número de accidentes	Unidades	21	29	25	20	22	19	12	29	27	32	47	69	69	48

Fuente: Fetransa y Estados Financieros auditados 2019

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

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

Sandra Queija de La Sotta
**Jefa de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo - Practicante