

2012

# Informe de Desempeño de la Concesión del Ferrocarril del Centro



**Gerencia de Regulación**



**OSITRAN**  
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN  
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

# Contenido

RESUMEN EJECUTIVO .....	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	6
II. SERVICIOS PRESTADOS .....	8
III. HECHOS DE IMPORTANCIA .....	9
IV. TRÁFICO .....	10
V. DESEMPEÑO OPERATIVO .....	15
VI. TARIFAS REGULADAS .....	18
VII. RESULTADOS FINANCIEROS .....	19
VIII. PAGOS AL ESTADO .....	23
ANEXO .....	25



## Cuadros

Cuadro N° 1 Principales productos transportados, 2005-2012 .....	10
Cuadro N° 2 Principales productos por peso, 2005-2012 .....	12
Cuadro N° 3 Principales rutas de transporte, 2012 .....	13
Cuadro N° 4 Estados de ganancias y pérdidas, 2011 - 2012 .....	19
Cuadro N° 5 Balance general, 2011 - 2012 .....	21
Cuadro N° 6 Ratios financieros, 2007 - 2012.....	22
Cuadro N° 7 Inversiones presentadas para la liberación de pago de retribución principal y especial	24

## Gráficos

Gráfico N° 1 Ferrocarril del centro.....	8
Gráfico N° 2 Total de carga movilizada trimestralmente, 2005 – 2012 .....	11
Gráfico N° 3 Volumen transportado por producto, 2012 .....	11
Gráfico N° 4 Composición anual de concentrados de minerales, 2003 – 2012 .....	12
Gráfico N° 5 Principales usuarios de transporte, 2012 .....	14
Gráfico N° 6 Disponibilidad de locomotoras, 2004 – 2012.....	15
Gráfico N° 7 Incidencia anual de descarrilamientos, 1999 – 2012 .....	16
Gráfico N° 8 Kilómetros vagón recorridos, 2001 – 2012 .....	17
Gráfico N° 9 Tarifa por uso de vía, 1999 – 2012 .....	18



# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

## CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO

### Resumen Ejecutivo

En 1999, se concesionó la infraestructura ferroviaria del Ferrocarril del Centro a la empresa Ferrovías Central Andina S.A., empresa a la cual se otorgó mediante Contrato de Concesión el derecho de uso de los bienes de la Concesión para la operación, explotación, mantenimiento y provisión de infraestructura ferroviaria. A la fecha, el servicio de transporte ferroviario de pasajeros y carga es prestado por la empresa operadora Ferrocarril Central Andino S.A., empresa vinculada a Ferrovías Central Andina S.A.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
<b>Concesionario</b>	Ferrovías Central Andina S.A.
<b>Accionistas de la Concesión</b>	ADR Inversiones S.A.C 27,00% Juan Olaechea y CIA. S.R.L. 24,75% Railroad Development CO. 15,75% Inversiones Andino S.A. 13,50% CIA. De Minas Buenaventura S.A.A. 9,00% Fondo de Inversión en infraestructura, servicios públicos y recursos naturales 10,00%
<b>Tipo de Concesión</b>	Autosostenible
<b>Factor de competencia</b>	Mayor Retribución al Estado
<b>Inversión comprometida<sup>1</sup></b>	FRA II <sup>2</sup>
<b>Inversión realizada al 2012</b>	USD. 27,65 millones (incluido IGV)
<b>Inicio de la Concesión</b>	19 de julio de 1999
<b>Vigencia de la Concesión</b>	30 años más 10 años adicionales
<b>Número de Adendas</b>	8

El Ferrocarril Central es el principal medio de transporte de productos minerales en la región central del país. Opera entre la Estación de Patio Central (Callao), La Oroya (Pasco), Cerro de Pasco (Pasco) y Huancayo (Junín), siendo los principales puntos de embarque Cerro de Pasco y El Brocal. La longitud total del tramo concesionado es de 489,6 km, que comprende las rutas: Callao – La Oroya

<sup>1</sup> De acuerdo al Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente.

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



(234,6 km), el cual incluye el ramal Huascacocha-CutOff, La Oroya – Cerro de Pasco (131 km) y La Oroya – Huancayo (124 km).

El transporte de carga constituye el principal servicio en el Ferrocarril Central, pues el transporte de pasajeros se realiza de manera eventual mediante paseos turísticos en el tramo Lima – Huancayo. En 2012, las estadísticas muestran que se transportaron 282,9 millones de toneladas-kilómetro, lo cual significa una disminución de la carga transportada en 8,5% respecto del 2011.

El 72,3% de la carga transportada (toneladas-kilómetro) está compuesta por concentrados de minerales, de los cuales el más importante es el concentrado de zinc, que representa el 54% del total de la carga movilizada. Entre otros materiales de importancia se encuentran el ácido sulfúrico industrial, el cemento en bolsas tipo I y el zinc en barras, que representan el 5%, 4% y 4% de la carga, respectivamente.

Los principales usuarios del ferrocarril central son las empresas mineras que se encuentran en el área de influencia de la vía, de ellas, la empresa minera El Brocal es la de mayor importancia, concentrando el 17% de la carga movilizada; le siguen en importancia las empresas mineras Cerro, Chungar y Milpo que concentraron en 2012 el 16%, 15% y 11% de la carga transportada, respectivamente.

Con respecto al desempeño operativo, el indicador de disponibilidad de locomotoras muestra un deterioro al registrar el índice más bajo en los últimos años de la Concesión, 67%, por debajo de la recomendación de 80%. De la misma forma, el indicador de kilómetros-vagón muestra una reducción de 9,4% en el 2012 respecto del año anterior.

En cuanto a la información financiera del Concesionario, sus estados financieros muestran una reducción en sus ingresos en el 2012, de la mano con un incremento de sus costos de servicio; ello dio como resultado una utilidad bruta de S/. 7,1 millones, que significa una reducción de 38% respecto del 2011.

En septiembre de 2012 concluyó el periodo de exoneración del pago de la retribución principal y especial, por lo que el Concesionario debió pagar por estos conceptos el monto de S/. 2,6 millones, correspondientes al periodo septiembre – diciembre 2012.

La tarifa regulada por el derecho de uso de vía se reajusta anualmente de manera automática de acuerdo al índice de precios al consumidor del Estado de Nueva York de Estados Unidos de América. Así, esta ascendió, desde septiembre 2012, a USD 0,62 por kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada.



---

# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

## CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO

---

### I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El Contrato de Concesión se suscribió el 19 de julio de 1999 entre el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, en representación del Estado Peruano, y la empresa Ferrovías Central Andina S.A., conforme a lo establecido en las bases de la licitación. La concesión se otorgó por treinta (30) años y a partir del cuarto año, y cada cinco años, el Concesionario puede solicitar la ampliación de la concesión por períodos de cinco (5) años adicionales. Así, la vigencia de la concesión podrá durar como máximo sesenta (60) años.
2. A través de este contrato se otorgó en concesión el mantenimiento, rehabilitación y explotación de los bienes de la concesión, y la construcción de obras de infraestructura vial ferroviaria para la prestación de servicios de transporte ferroviario y de servicios complementarios en el área matriz del ferrocarril del centro. El Contrato de Concesión no contempla la explotación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros y carga, los cuales pueden ser prestados por operadores de servicios de transporte ferroviario, pudiendo ser este, una empresa vinculada al Concesionario.
3. Asimismo, el Concesionario puede prestar los servicios de embarque y desembarque, carga y descarga, mantenimiento de material tractivo y rodante, entre otros. Estos servicios también pueden ser prestados por otros operadores.
4. El Contrato de Concesión se ha modificado en 8 ocasiones mediante adendas. La primera y segunda adenda tuvieron como objeto completar el listado de los bienes de la Concesión y posibilitar la devolución anticipada de estos. En el 2005 se firmó una cuarta adenda con la finalidad de permitir al Concesionario constituir un fideicomiso sobre derechos de la Concesión. La tercera y quinta adenda tuvieron como finalidad modificar el plazo de la Concesión por un periodo de cinco años respectivamente, cambiando la vigencia de la Concesión a cuarenta años. El 27 de julio de 2009, se firmó la sexta adenda, por medio de la cual se modifica la cláusula 12.2, referida a los operadores de servicio ferroviario.
5. En los años 2009 y 2010 se firmaron la séptima y octava adenda, las cuales tuvieron como finalidad permitir la devolución al Concedente del inmueble denominado patio y factoría Guadalupe, así como también la ejecución, por parte del Concesionario, de la primera etapa del proyecto de modernización de la infraestructura ferroviaria del ferrocarril del centro y la modificación del área matriz de la Concesión y de los bienes de la Concesión.



### **I.1. Compromisos de inversión**

6. A diferencia de otros contratos de concesión de infraestructura de transporte supervisados por OSITRAN, el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro no contempla de manera explícita la realización de inversiones obligatorias en la infraestructura ferroviaria o en las zonas de influencia de la concesión. Sin embargo, el contrato exige alcanzar los requisitos y estándares de la United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II, a más tardar dentro de los cinco primeros años de la concesión, para lo cual es necesario realizar inversiones.
7. Asimismo, el Contrato de Concesión establece incentivos a la inversión, los cuales se describen en la cláusula décima del Contrato. El numeral 10.1 se refiere de forma específica a la Liberación del Pago de la Retribución Principal y de la Retribución Especial<sup>3</sup>. En dicho numeral, se establece el mecanismo que permite canjear las inversiones reconocidas 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 de las inversiones realizadas en los 10 primeros años y que a la fecha no hayan sido canjeadas por la retribución principal y especial, podrán ser descontadas, a partir del año 11 de la Concesión a razón de 1/10 anual hasta agotar el saldo total.
8. La Adenda N° 7 al Contrato de Concesión establece que a cambio de la devolución del Patio Guadalupe, el Concesionario dejará de pagar el 100% de la retribución principal y especial entre los años 11 y 13 de la Concesión. Dicha adenda establece también que FVCA debe alcanzar el nivel FRA III a más tardar en el año 19 de la Concesión debiendo ejecutarse las inversiones en no más de 4 años, entre los años 11 y 19; FVCA podrá utilizar dichas inversiones en la liberación del pago de la retribución principal y especial hasta donde alcancen los valores de las inversiones.

### **I.2. Tarifas reguladas**

9. La cláusula séptima del Contrato de Concesión establece que el único pago que puede recibir el Concesionario por parte de los operadores del servicio de transporte ferroviario por el acceso a la línea férrea es la "tarifa por uso de vía". Asimismo, en tanto exista un único operador, la empresa concesionaria se encuentra obligada a cobrar a la empresa operadora la tarifa máxima de acceso a la vía.
10. De acuerdo con la cláusula 7.2 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la facultad de determinar las tarifas por los servicios de transporte ferroviario, por los servicios complementarios, o por cualquier otra materia vinculada a la explotación de la concesión, con excepción de la tarifa por derecho de uso de vía.

---

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



## II. Servicios prestados

11. A través del Contrato de Concesión, se otorga a favor del Concesionario la Concesión para el mantenimiento, rehabilitación y la explotación de los bienes de la Concesión, y también para la construcción de obras de infraestructura vial ferroviaria, para la prestación de servicios de transporte ferroviario y de servicios complementarios en el área matriz. De esta forma, el Concesionario se encuentra facultado para explotar los bienes de la Concesión, lo cual realiza a través de los servicios de uso de vía y alquiler del material tractivo y rodante, así como también el alquiler de almacenes y terrenos.
12. Actualmente solo la empresa Ferrocarril Central Andino S.A. (FCCA), empresa vinculada al Concesionario, brinda el servicio de transporte de pasajeros y de carga en el ferrocarril del centro. El servicio de pasajeros es un servicio turístico con salidas programadas en la ruta Lima – Huancayo – Lima, este servicio no se brinda con frecuencias diarias.



13. FCCA también brinda el servicio de carga, que constituye el principal servicio de transporte de productos minerales en la región central del país, debido a que el ferrocarril del centro comunica importantes centros mineros, ubicados en los departamentos de Pasco, Junín y Lima.
14. Los principales puntos de embarque de productos mineros son: la Estación de Cerro de Pasco (con destino a Patio Central - Callao, La Oroya y Cajamarquilla); y la Estación El Brocal (con destino a Patio Central - Callao). Cabe señalar que desde la Estación Patio Central - Callao se transporta un importante volumen de insumos y materiales hacia la Oroya. De otro lado, los principales puntos de embarque de pasajeros son las estaciones de Desamparados - Lima y Huancayo.





### **III. Hechos de importancia**

15. En septiembre de 2012, culminó el periodo de 3 años de exoneración del pago de retribución principal y especial establecido en la Adenda N° 7. A partir de esa fecha el Concesionario se encuentra nuevamente obligado a realizar los pagos correspondientes al concepto de retribución principal y especial.



## IV. Tráfico

### IV.1 Tráfico de carga

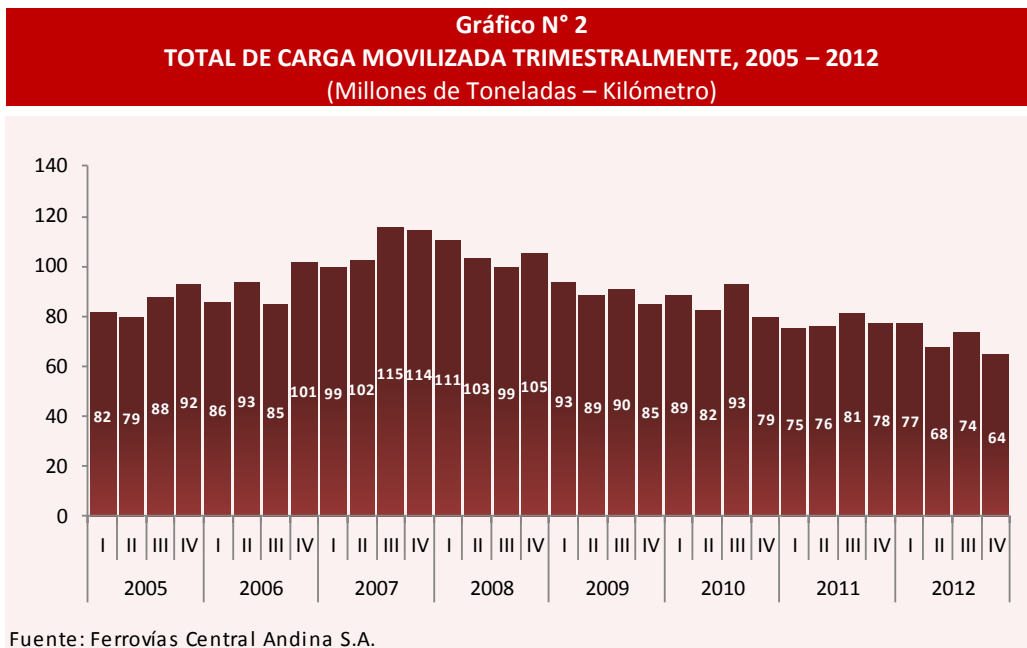
16. Debido a que la región central del país es un importante centro minero a nivel nacional, el principal uso del Ferrocarril Central es el transporte de los productos minerales entre Cerro de Pasco, La Oroya y Lima.
17. En 2012 la carga movilizada fue de 282,97 millones de toneladas-kilómetro, lo cual significa una reducción de 8,5% respecto del 2011. Tal como se aprecia en el cuadro, desde el pico de carga movilizada alcanzado el 2007, la carga se ha reducido consistentemente año tras año acumulando una reducción de 34,4% desde 2007. En 2012, las cargas que sufrieron una mayor reducción fueron las de cemento en bolsa tipo I y tipo I (pm) que se redujeron en 45% y 39% respectivamente. Dentro de los concentrados de minerales, la mayor reducción la sufrió el concentrado de cobre con 38,6%. El relave minero también se redujo en forma importante en 23,2% respecto del 2011.

Cuadro N° 1								
PRINCIPALES PRODUCTOS TRANSPORTADOS, 2005-2012								
(En miles de Toneladas-kilómetro)								
CARGA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Concentrado de zinc	185 637	190 069	245 442	223 776	200 473	193 796	166 301	152 880
Concentrado de cobre	11 031	14 442	17 482	23 741	13 460	24 606	43 136	26 471
Concentrado de plomo	30 074	37 541	46 922	44 620	42 539	36 930	22 690	25 163
Acido sulfúrico industrial	6 097	6 312	5 516	8 686	11 361	11 165	15 890	15 413
Cemento en bolsas Tipo I	0	0	0	0	1 255	9 287	20 624	11 332
Zinc en barras y planchas (metales)	5 224	3 415	4 520	4 288	3 789	5 082	8 243	10 174
Cemento en bolsas Tipo I (pm)	0	0	0	0	1 160	7 437	16 091	9 805
Relave	0	0	0	0	0	3 197	9 819	7 544
Carbón	4 831	15 126	21 860	25 336	13 404	15 863	0	5 701
Otros	98 250	97 820	89 392	87 949	69 110	35 425	6 532	18 491
<b>Total</b>	<b>341 143</b>	<b>364 724</b>	<b>431 135</b>	<b>418 395</b>	<b>356 550</b>	<b>342 789</b>	<b>309 324</b>	<b>282 974</b>

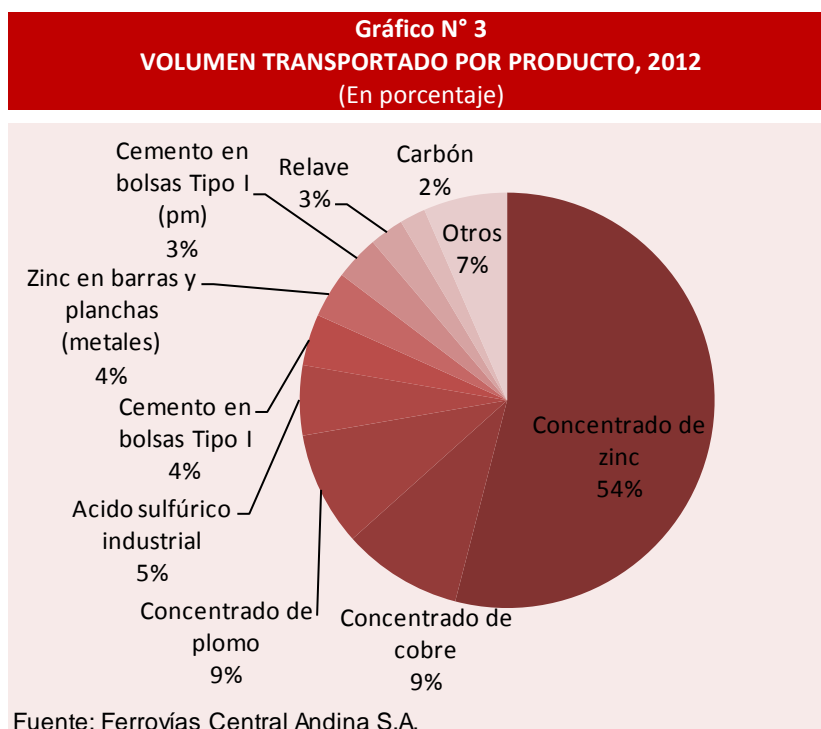
Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

18. El siguiente gráfico muestra la carga transportada por trimestre en el periodo 2005 – 2012. En este se puede apreciar una tendencia decreciente a partir del 2008. En 2012, el primer trimestre mostró una recuperación respecto del primer trimestre del 2011, con un leve crecimiento de 2,8%, sin embargo, los siguientes trimestres continuaron con la tendencia decreciente con reducciones entre 9% y 17% respecto de sus similares trimestres del 2011. El cuarto trimestre de 2012 es el de menor carga transportada de todo el periodo mostrado.





19. La movilización de carga en el 2012 estuvo compuesta en su gran mayoría por productos e insumos relacionados con la actividad minera. Los concentrados de minerales fueron la principal carga transportada en términos de toneladas-kilómetro, que en conjunto representan el 72,3% de la carga del ferrocarril.



20. Cuando se analizan los principales productos transportados por peso, puede observarse que además de los concentrados de minerales también se movilizan insumos y desperdicios de la producción minera como el ácido sulfúrico y el relave, el primero con una participación de 25,1% y el segundo con 10% del total de toneladas transportadas en 2012. El principal



producto transportado es el concentrado de zinc con casi 30% de participación; y al sumar toda la carga de concentrados de zinc, cobre y plomo, esta representa el 38,5% de la carga.

21. En términos de crecimiento, en 2012 se transportó 5,6% menos toneladas que en 2011. Los productos que registraron una mayor caída porcentual fueron el cemento en bolsas tipo I y tipo I (pm), con -44% y -37% respectivamente. El concentrado de cobre y el relave también registraron fuertes caídas en el 2012, reduciendo su carga en 36,7% y 23,5% respectivamente. Los productos que incrementaron su carga fueron el zinc en barras y planchas y el concentrado de plomo, que crecieron 9,3% y 8,8% respecto del 2011, respectivamente.

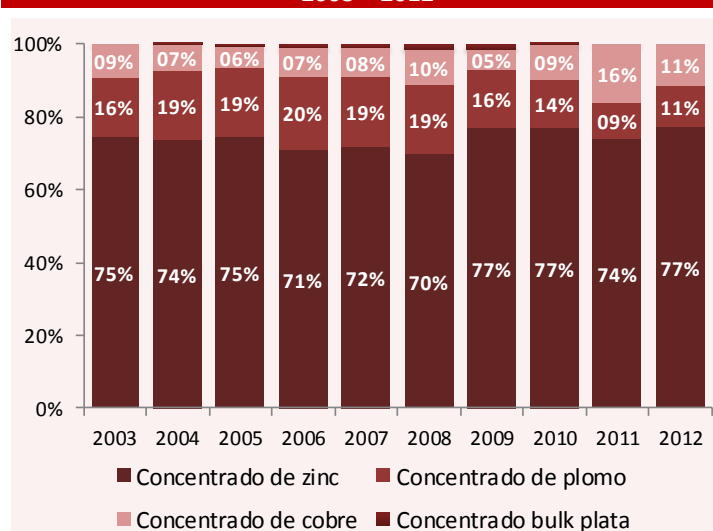
**Cuadro N° 2**  
**PRINCIPALES PRODUCTOS POR PESO, 2005-2012**  
(En miles de Toneladas)

CARGA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Concentrado de zinc	641	616	775	742	665	626	585	546
Acido sulfúrico industrial	181	188	164	227	207	333	473	459
Zinc en barras y planchas (metales)	85	77	75	93	94	150	249	272
Relave	0	0	0	0	0	80	245	188
Concentrado de cobre	51	65	86	103	45	75	127	80
Concentrado de plomo	162	176	205	202	144	110	73	79
Cemento en bolsas Tipo I	0	0	0	0	5	43	90	50
Cemento en bolsas Tipo I (pm)	0	0	0	0	5	31	66	42
Carbón	20	59	84	99	52	59	0	23
Otros	463	449	417	411	307	137	33	91
<b>Total</b>	<b>1 603</b>	<b>1 629</b>	<b>1 806</b>	<b>1 878</b>	<b>1 523</b>	<b>1 644</b>	<b>1 940</b>	<b>1 831</b>

Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

22. Dentro de la carga de concentrados, en términos de toneladas, el concentrado de zinc se mantiene como el de mayor importancia, mientras que a lo largo del tiempo los concentrados de plomo y cobre han tenido una participación cambiante.

**Gráfico N° 4**  
**COMPOSICIÓN ANUAL DE CONCENTRADOS DE MINERALES,**  
**2003 – 2012**



Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.



## IV.2 Principales rutas y usuarios

23. La ruta más empleada en términos de toneladas es la de Cajamarquilla –Patio Central, esta ruta concentra el 38% de la carga transportada. La segunda ruta en importancia es la de Tamboraque – Chinchán con 10% de la carga. Las 6 principales rutas concentran el 73% de la carga, el resto de la carga hace uso de rutas que en su mayoría transportan menos del 1% de la carga total.

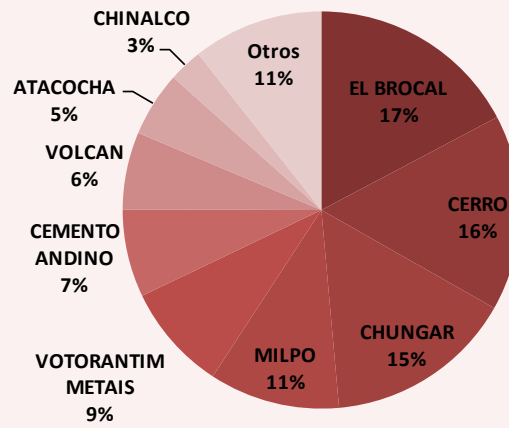
Cuadro N° 3 PRINCIPALES RUTAS DE TRANSPORTE, 2012		
RUTA	TONELADAS	PARTICIPACIÓN
CAJAMARQUILLA-PATIO CENTRAL	703 512	38%
TAMBORAQUE-CHINCHAN	174 490	10%
UNISH-PATIO CENTRAL	147 652	8%
EL BROCAL-PATIO CENTRAL	114 208	6%
CERRO DE PASCO-PATIO CENTRAL	101 945	6%
UNISH-CAJAMARQUILLA	100 572	5%
CASAPALCA-PATIO CENTRAL	33 830	2%
MAHR TUNEL-CAJAMARQUILLA	28 012	2%
MAHR TUNEL-PATIO CENTRAL	25 270	1%
CAJAMARQUILLA-CAJAMARQUILLA	23 828	1%
PATIO CENTRAL-CAJAMARQUILLA	21 328	1%
CONDORCOCHA-SANTA CLARA	21 235	1%
CONDORCOCHA-MONSERRATE	20 741	1%
D. CARAHUACRA-PATIO CENTRAL	17 471	1%
OTRAS	296 749	16%
<b>TOTAL</b>	<b>1 830 843</b>	<b>100%</b>

Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

24. Los principales usuarios del transporte de carga son en su mayoría compañías mineras que poseen sus operaciones en la sierra central. La más importante de ellas en términos de toneladas – kilómetro es la Compañía Minera El Brocal, que concentra el 17% de la carga movilizada. Los cuatro principales usuarios mineros movilizan casi el 60% de la carga transportada. Dentro de los usuarios más importantes también se encuentra la empresa Votorantim Metais, dueña la refinería de Cajamarquilla y Cemento Andino, compañía que opera en la sierra de Junín, en Tarma. La compañía minera Chinalco aún no muestra una participación importante en el transporte de la carga, pero es de esperarse que en el futuro sea uno de los principales usuarios.



**Gráfico N° 5**  
**PRINCIPALES USUARIOS DE TRANSPORTE, 2012**  
(Toneladas – Kilómetro)



Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.



## V. Desempeño operativo

### V.1 Disponibilidad de locomotoras

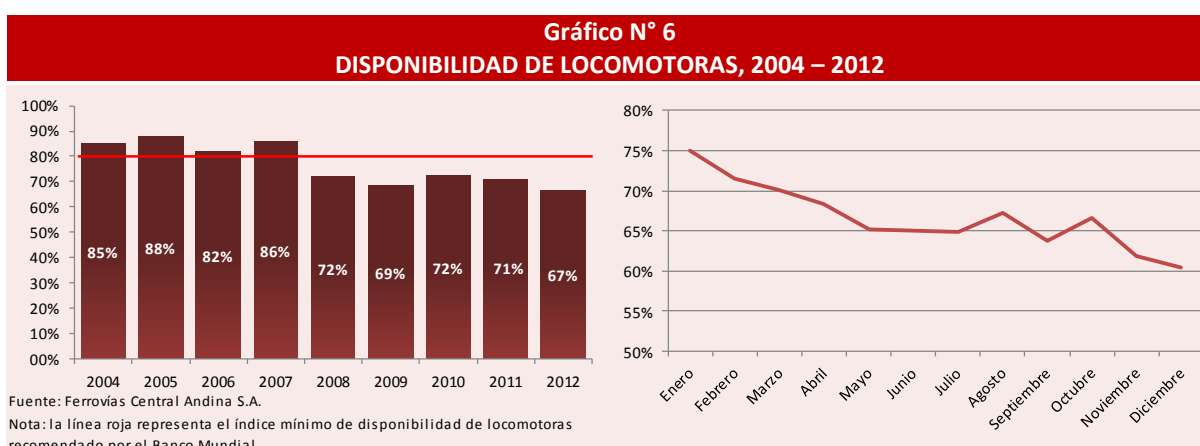
25. El indicador de disponibilidad de locomotoras se define, en términos porcentuales, como la cantidad de horas en las cuales las locomotoras se encuentran a plena capacidad de uso descontado del total de horas el tiempo que las locomotoras se encuentran en reparación o mantenimiento. Para su cálculo se utiliza la siguiente fórmula:

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

Donde:

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

26. Este indicador de productividad operativa permite conocer la proporción de locomotoras disponibles para atender la demanda de los diferentes servicios que prestan las empresas de ferrocarriles. Estudios del Banco Mundial<sup>4</sup> sugieren que el índice mínimo recomendable sería un nivel de disponibilidad de locomotoras del 80%, evidentemente, mientras el índice se aproxime a 100% la disponibilidad será máxima.
27. Entre el 2004 y el 2007, el Concesionario reportó una disponibilidad de locomotoras superior al 80% recomendado, pero a partir del 2008 hasta el 2012, la disponibilidad de locomotoras ha estado de manera consistente por debajo del 80%. En el 2012 se registra la menor disponibilidad con un promedio anual de 67%. Si se observa la disponibilidad mensual durante el 2012, se puede observar que esta se ha reducido de manera casi constante desde 75% en enero hasta 60% en diciembre, mostrando claramente una reducción en la disponibilidad del servicio.

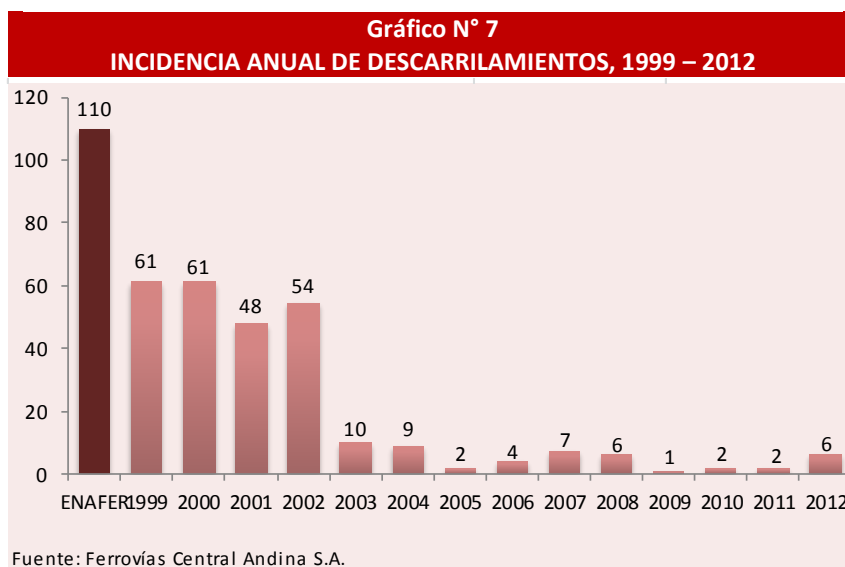


<sup>4</sup> GANNON, C., y Z. SHALIZI. The Use of Sectoral and Project Performance Indicators in Bank-Financed Transport Organizations". TWU Papers n° 21. Washington, D.C.: World Bank. En: ESTACHE, A. y G. de RUS. Privatización y regulación de infraestructuras de transporte. Una guía para reguladores. P. 229.



## V.2 Número de descarrilamientos

28. Desde el inicio de la Concesión se observa una clara tendencia a la disminución de incidentes de descarrilamiento; y a partir de 2003 no se han registrado más de 10 descarrilamientos anuales, teniendo un promedio de 4,9 descarrilamientos por año en el periodo 2003 – 2012. Sin embargo, en 2012 se registró un incremento de 200% respecto de 2011.



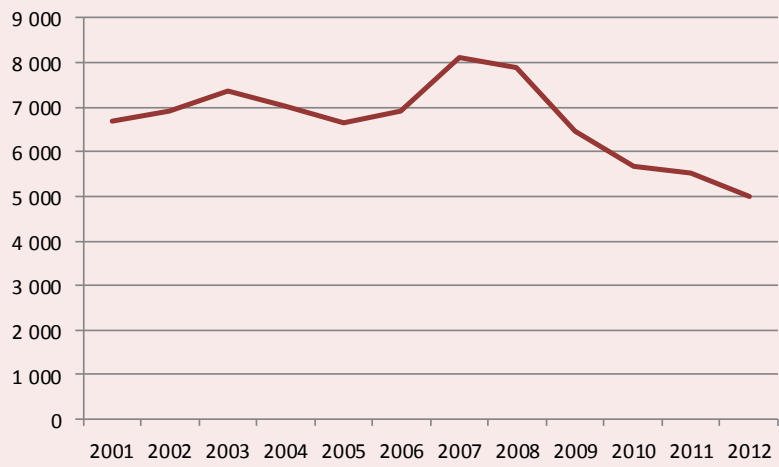
## V.3 Kilómetros vagón recorridos

31. Dado que las tarifas por uso de la vía están en función de los kilómetros vagón, este es el mejor indicador de las ventas del Concesionario respecto del uso de la vía, el cual representa su principal ingreso operativo. Tal como puede apreciarse en el gráfico, entre el 2001 y 2007 se produjo una ligera tendencia creciente de las ventas; sin embargo, a partir del 2007 en adelante, la tendencia se revierte y es claramente decreciente.
32. Entre el 2007 y 2012 los kilómetros vagón se redujeron en 38,3%, lo cual significa una reducción promedio anual de 9,2%. En 2012, la reducción anual fue de 9,4%, ligeramente por encima del promedio anual del periodo decreciente.





**Gráfico N° 8**  
**KILÓMETROS VAGÓN RECORRIDOS, 2001 – 2012**

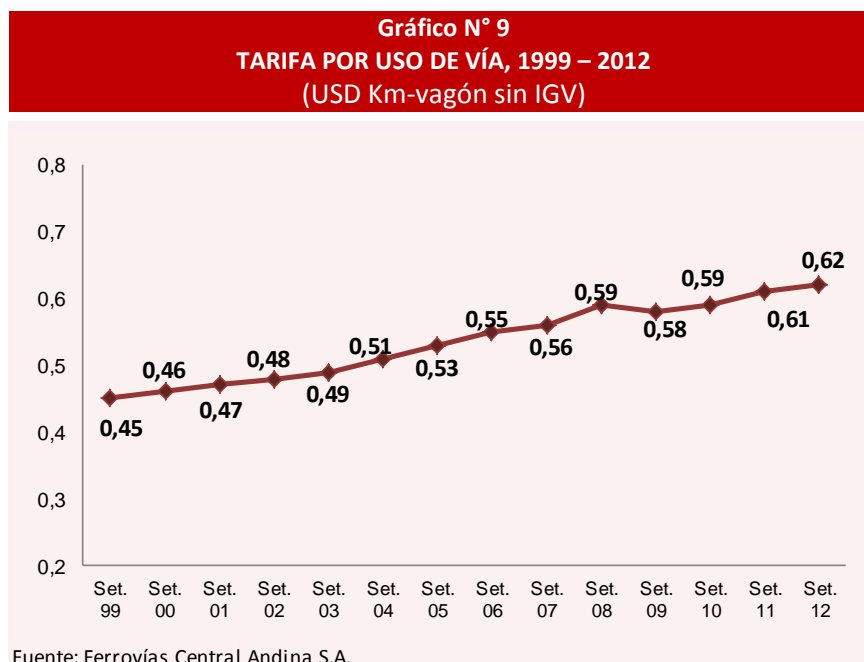


Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.



## VI. Tarifas reguladas

33. El numeral 7.1 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá cobrar por cada unidad de vagón, autovagón y/o coche que circule por la Línea Férrea, cargada o descargada, la "tarifa por uso de vía". Esta tarifa se estableció en el Anexo 7 del Contrato de Concesión como una tarifa máxima de USD 0,45 por cada kilómetro - vagón recorrido (sin IGV). En este mismo Anexo se establece el mecanismo de ajuste automático, fijando un ajuste anual de acuerdo al índice de precios al consumidor del Estado de Nueva York de los Estados Unidos de América. Cabe señalar que es labor de OSITRAN verificar que el ajuste se realice de forma adecuada. En setiembre de 2012, la tarifa pasó de USD 0,61 a USD 0,62, lo cual representa un incremento de 1,6%.
34. Asimismo, en tanto exista un único operador, la empresa concesionaria se encuentra obligada a cobrar a la empresa operadora la tarifa máxima de acceso a la vía. La tarifa máxima dejará de exigirse a partir de la existencia de más de un operador.



## VII. Resultados financieros

35. En el año 2012, los ingresos del Concesionario se redujeron en 6,4% respecto del 2011, mientras que los costos del servicio se incrementaron en 12,1%. Esta reducción de los ingresos se explica fundamentalmente por una disminución de 11,2% en los ingresos por servicios de uso de vías. Por su parte, los costos de servicio se incrementaron debido a un incremento de 123,4% en el gasto de materiales de consumo y a un incremento en el gasto de mano de obra en 103,5%, que fueron compensados en parte por una reducción en el gasto de servicios prestados por terceros en 23,8%. Estos cambios dieron como resultado una reducción de 38% en la utilidad bruta del 2012.
36. Por el lado de los costos de operación, los gastos administrativos se incrementaron en 5,2%, mientras que las contribuciones a OSITRAN, formadas por el pago de la tasa de regulación y el pago de la retribución principal y especial, se incrementó en casi 10 veces. Esto último se debió a la finalización del periodo de exoneración del 100% del pago de la retribución principal y especial a que tiene beneficio el Concesionario. En el 2012, el pago por este concepto, correspondiente al periodo del 21 de septiembre al 31 de diciembre, ascendió a S/. 2,6 millones. Debido a este cambio, la utilidad operativa del Concesionario se redujo en el 2012 en 92,6%.

Cuadro N° 4		
ESTADOS DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS, 2011 - 2012		
(En miles S/.)		
CONCEPTO	2012	2011
Ingresos por servicios	28 994	30 966
Costo Operacionales	21 903	19 536
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>7 091</b>	<b>11 430</b>
Gastos de administración	(3 561)	(3 386)
Contribuciones a OSITRAN	(2 969)	(300)
Otros ingresos	32	292
<b>Utilidad de Operación</b>	<b>593</b>	<b>8 035</b>
Ingresos Financieros	2	9
Gastos Financieros	(2 015)	(2 453)
Ganancia por diferencia de cambio	1 030	1 183
Otros gastos, neto		
<b>Utilidad antes del impuesto a las ganancias</b>	<b>(390)</b>	<b>6 774</b>
Impuesto a las ganancias	29	(2 121)
Participación de trabajadores		
<b>Utilidad neta</b>	<b>(362)</b>	<b>4 653</b>

Fuente: EEFF auditados de Ferrovías Central Andina S.A.

### *Evolución y estructura de sus activos*

37. A diciembre de 2012, los activos totales del Concesionario fueron de S/. 83,16 millones, lo que significa un incremento de 5,1% con respecto al 2011. Los activos corrientes, que representan el 17,4% de los activos, se incrementaron en 24,8%, mientras que los activos no corrientes, que representan el 82,6%, se incrementaron en 1,7% respecto del 2011.



38. Con respecto a los activos corrientes, la cuenta de efectivo se redujo casi 35% en relación al 2011, mientras que las cuentas por cobrar comerciales y cuentas por cobrar a relacionadas se redujeron en 40,5% y 26,7%, respectivamente. De otro lado, la cuenta de otras cuentas por cobrar se multiplicaron por casi 6 veces el valor del 2011.
39. Con respecto a las cuentas de inventarios o existencias, estas se incrementaron en 36,5% con referencia al 2011, mientras que las cuentas de gastos pagados por anticipado se incrementaron en 50%. En 2012, la suma de las existencias y los gastos pagados por anticipado representaron en conjunto el 54,7% de los activos corrientes.
40. Los activos no corrientes se distribuyen en el 2012 de la siguiente forma: Otras cuentas por cobrar 47,8%, instalaciones, maquinarias y equipo 30,6% y Otros activos, neto 21,6%. En 2012, la cuenta de instalaciones, maquinarias y equipo registró un incremento de 32,6%, mientras que la cuenta de Otros activos, netos se redujo en 21,2% y la cuenta de Otras cuentas por cobrar permaneció sin cambios.

#### ***Evolución y estructura de sus pasivos***

41. A diciembre de 2012, el total del pasivo asciende a S/. 72,7 millones, lo que significa un incremento de 10,6% respecto del 2011 y representa el 87,5% de la suma del pasivo y patrimonio de la empresa. El 40% del pasivo está formado por un pasivo corriente mientras el restante 60% corresponde a pasivo no corriente.
42. El pasivo no corriente se incrementó en casi 70% respecto del 2011. El componente de mayor crecimiento en el 2012 fue la cuenta de Otras cuentas por pagar, que se incrementó en 215%, seguida de la cuenta de cuentas por pagar a relacionadas, que se incrementó en 131% respecto del 2011. El incremento de las cuentas por pagar a relacionadas se debió a un préstamo de la empresa Ferrocarril Central Andino S.A. para financiar el mejoramiento de la vía férrea y asegurar el transporte de ácido sulfúrico producido por Doe Run Perú S.R.L.. Por otro lado, el incremento de las Otras cuentas por pagar se debió a las contribuciones al gobierno que serán canceladas en los primeros meses del 2013 y al saldo de una garantía recibida por la compañía Minera Milpo por el arrendamiento de áreas para depósito de minerales en la estación Patio Central.
43. Con relación al pasivo no corriente, este se redujo en 10% respecto del 2011, debido principalmente a una reducción de sus obligaciones financieras en 39,5%. Estos préstamos son con bancos locales y están destinados a financiar capital de trabajo.

#### ***Evolución y estructura del patrimonio***

44. En el 2012, el patrimonio neto ascendió a S/. 10,4 millones, lo que significó una reducción de casi 22% respecto del 2011. Esta reducción del patrimonio neto está explicada por una reducción de los resultados acumulados en 26%. La reducción de los resultados acumulados no solo se debe a los resultados negativos de 2012 sino también a la decisión de la Junta de Accionistas de distribuir dividendos correspondientes a periodos anteriores.



**Cuadro N° 5**  
**BALANCE GENERAL, 2011 - 2012**  
(En miles de S/.)

Activo	Al 31 de diciembre		Pasivo y patrimonio	Al 31 de diciembre	
	2012	2011		2012	2011
<b>Activo Corriente</b>			<b>Pasivo corriente</b>		
Efectivo	792	1 213	Sobregiro bancario	217	611
Cuentas por cobrar comerciales, neto	1 117	1 877	Obligaciones financieras	3 243	4 995
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1 657	2 259	Cuentas por pagar comerciales	5 178	3 246
Otras cuentas por cobrar	3 002	508	Cuentas por pagar a partes relacionadas	14 831	6 418
Existencias	7 124	5 219	Otras cuentas por pagar	5 362	1 700
Gastos pagados por anticipado	800	533			
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>14 492</b>	<b>11 610</b>	<b>Total pasivo corriente</b>	<b>28 831</b>	<b>16 971</b>
			<b>Pasivo no corriente</b>		
			Obligaciones financieras	9 232	15 248
			Cuentas por pagar a partes relacionadas	514	548
			Pasivos por impuesto a la renta y participaciones diferidos	87	213
			Ingresos diferidos	34 077	32 800
			<b>Total pasivo no corriente</b>	<b>43 911</b>	<b>48 808</b>
<b>Activo no corriente</b>			<b>Total pasivo</b>	<b>72 742</b>	<b>65 779</b>
Otras cuentas por cobrar	32 800	32 800	<b>Patrimonio neto</b>		
Instalaciones, maquinarias y equipos, neto	21 013	15 844	Capital	1 794	1 794
Otros activos, neto	14 858	18 864	Reserva Legal	359	359
<b>Total activo no corriente</b>	<b>68 670</b>	<b>67 507</b>	Resultados acumulados	8 268	11 184
			<b>Total patrimonio neto</b>	<b>10 421</b>	<b>13 338</b>
<b>Total Activo</b>	<b>83 163</b>	<b>79 117</b>	<b>Total pasivo y patrimonio neto</b>	<b>83 163</b>	<b>79 117</b>
<b>Cuentas de orden</b>	<b>86 268</b>	<b>85 099</b>	<b>Cuentas de orden</b>	<b>86 268</b>	<b>85 099</b>

Fuente: EEFF auditados de Ferrovías Central Andina S.A.

### **Ratios financieros**

45. El capital de trabajo y los ratios de liquidez del Concesionario muestran una situación de una operación con poca liquidez financiera. El capital de trabajo es negativo en el 2012, mientras que el ratio de liquidez general y la prueba ácida se han reducido en 26,5% y 34%, respectivamente, en relación con el 2011.
46. Respecto de los ratios de rentabilidad, en 2012 estos sufrieron un retroceso debido al fin de la exoneración del pago de la retribución principal y especial y a una reducción de los ingresos e incremento de los costos de los servicios. El margen bruto muestra un retroceso de casi 34% respecto del margen de 2011, debido a los menores ingresos y mayores costos del 2012. El margen operativo por su parte, muestra una fuerte reducción del 92% debido al pago de la retribución principal y especial correspondiente al periodo septiembre – diciembre de 2012. En tanto, el margen de utilidad neta refleja la pérdida de 1,2% en el 2012.
47. Los márgenes de rentabilidad del ROE y ROA también reflejan la pérdida del 2012. El ROE se venía incrementando hasta el 2011 debido a que los incrementos de la utilidad neta eran superiores a los incrementos del patrimonio neto. De igual forma el ROA se ha incrementado hasta el 2011 en virtud de las mayores utilidades netas registradas hasta este año.
48. Los ratios de solvencia muestran que la empresa ha incrementado su ratio de deuda sobre patrimonio en 41,5% debido a la reducción de su patrimonio en 2012 y a un mayor financiamiento por necesidades de inversión. El ratio de deuda por su parte, muestra una variación entre 80% y 90% de deuda respecto del total de activos en el periodo 2007 – 2012, es



decir, que a lo largo del periodo, el Concesionario ha hecho uso entre el 10% y 20% de capital propio para financiar las operaciones de la empresa.

<b>Cuadro N° 6</b>						
<b>RATIOS FINANCIEROS, 2007 - 2012</b>						
<b>(Capital de trabajo en miles de S/.)</b>						
	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
<b>Ratios de Liquidez</b>						
Capital de trabajo	-14 339	-5 361	-17 513	-26 394	-12 791	-5 607
Liquidez general	0,50	0,68	0,48	0,39	0,70	0,65
Prueba Ácida	0,23	0,35	0,30	0,25	0,20	0,28
<b>Ratios de Rentabilidad</b>						
Margen bruto	24,5%	36,9%	32,9%	35,6%	42,2%	49,4%
Margen operativo	2,0%	25,9%	19,9%	12,7%	13,8%	24,7%
Margen neto de utilidad	-1,2%	15,0%	9,9%	8,2%	-3,4%	12,0%
Rentabilidad sobre el patrimonio (ROE)	-3,5%	34,9%	28,0%	28,0%	-17,0%	51,9%
Rentabilidad sobre el activo (ROA)	-0,4%	5,9%	5,2%	3,6%	-1,6%	10,4%
<b>Ratios de Solvencia</b>						
Pasivo Total / Patrimonio	6,98	4,93	4,40	6,89	9,31	4,00
Ratio de deuda	0,87	0,83	0,81	0,87	0,90	0,80

Fuente: EEFF auditados.



## VIII. Pagos al Estado

49. El Concesionario efectúa los siguientes pagos al Estado Peruano:
- **Retribución Principal:** corresponde al 24,75% de los ingresos brutos anuales que obtiene el Concesionario, sin considerar aquellos ingresos provenientes de la explotación del material tractivo y rodante. Este porcentaje fue el ofrecido por el Concesionario en su propuesta técnica y constituyó el factor de competencia durante el proceso de licitación.
  - **Retribución Especial:** Se calcula como el 50% de los ingresos por explotación de material tractivo y rodante. Desde octubre de 2009, el Concesionario paga de forma mensual la retribución especial, luego de haberse cumplido diez años de concesión, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.
50. La concesión buscó garantizar el mantenimiento, la rehabilitación y la explotación de las líneas férreas existentes, así como la construcción de nuevas obras de infraestructura vial ferroviaria, necesarias para la adecuada prestación de servicios de transporte ferroviario y de los servicios complementarios. Para ello, en la cláusula 10 del contrato, se incorporó un mecanismo de liberación de pago de la retribución, mencionado previamente. En este sentido, los montos pagados efectivamente por el Concesionario por concepto de retribución han sido menores a los porcentajes estipulados, siempre que el regulador le haya reconocido las inversiones realizadas.
51. Mediante Resolución N° 001-2006-CD-OSITRAN, del 12 de enero de 2006, se aprobó el Reglamento Aplicable al Mecanismo de Liberación del Pago de la Retribución Principal y de la Retribución Especial en las concesiones ferroviarias del centro y del sur y sur oriente que sustituyó al reglamento aprobado por Acuerdo N° 282-92-02-CD-OSITRAN.
52. Cabe resaltar, que mediante la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, el Concesionario ha quedado exonerado a realizar el pago del 100% de la retribución principal y especial<sup>5</sup> para los años 2010, 2011 y 2012. En septiembre de 2012 culminó el periodo de exoneración, por lo que el Concesionario pagó S/. 2,6 millones por el concepto de retribución principal y especial correspondiente al periodo septiembre – diciembre de 2012.
53. Adicionalmente, de acuerdo al artículo N° 10 del Reglamento del Aporte por Regulación de OSITRAN, el Concesionario debe pagar una tasa de regulación a favor del ente regulador equivalente al 1% del total de facturación anual, excluyendo el IGV. En el año 2012, la empresa concesionaria ha realizado un aporte por regulación de S/. 371,6 miles, lo cual significa un incremento de 23,7% respecto del pago realizado el 2011.
54. En el 2009, se cumplió el décimo año de la concesión y del período para acceder al pago de retribuciones por inversiones, de acuerdo al Contrato de Concesión. Luego de los 10 primeros

<sup>5</sup> Solo si cumple con trasladar el taller de Guadalupe en el Callao dejando dicha área para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. A cambio el Concesionario gozará de la exoneración de pago de las retribuciones mencionadas durante 3 años desde el 21 de setiembre de 2009, y llevar el nivel de la vía férrea hasta cumplir con el estándar de Federal Railroad Administration para vías férreas de clase 3 (FRA3). El plazo para cumplir con esta disposición vence al gno año desde el 21 de setiembre de 2009. Para gozar del beneficio de la exoneración del pago de las retribuciones mencionadas es necesario también sustentar la inversión en la vía férrea. Esta inversión deberá ser igual o superior al cálculo de las retribuciones del año en que se estén computando. Este cálculo solo se realizará después del 21 de setiembre de 2012. Cualquier inversión anterior a esta fecha no será tomada en cuenta.



años, el saldo de esas inversiones que no fueron utilizadas para pagar retribuciones, podrán ser utilizadas a razón de 1/10 por año para descontarlo de las retribuciones que deban pagar, hasta agotar dicho saldo. El Contrato de Concesión sólo obliga al Concesionario a mantener un estándar de seguridad FRA 2, por lo tanto, las inversiones luego del décimo año son menores.

55. Hasta el año 2009, el monto de inversiones presentado por la empresa concesionaria para la liberación de pago de retribución principal y especial ascendió a S/. 82 269,4 miles; sin embargo, el monto de inversiones acumuladas reconocido por OSITRAN fue de S/. 76 045 miles o el 92.4% del total de inversiones presentadas.

<b>Cuadro N° 7</b>			
<b>INVERSIONES PRESENTADAS PARA LA LIBERACIÓN DE PAGO DE RETRIBUCIÓN PRINCIPAL Y ESPECIAL</b>			
<b>(En miles de S/.)</b>			
<b>AÑO</b>	<b>MONTO PRESENTADO</b>	<b>MONTO APROBADO</b>	<b>APROBADO / PRESENTADO</b>
1999	1 554	1 385	89,2%
2000	5 454	4 687	85,9%
2001	6 459	5 844	90,5%
2002	8 106	7 552	93,2%
2003	8 761	7 853	89,6%
2004	8 440	7 716	91,4%
2005	4 671	4 601	98,5%
2006	4 106	4 085	99,5%
2007	7 426	5 607	75,5%
2008	7 012	6 690	95,4%
2009	20 281	20 027	98,7%
<b>TOTAL</b>	<b>82 270</b>	<b>76 045</b>	<b>92,4%</b>

Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

56. A la fecha, el Concesionario mantiene un excedente de inversiones que será descontado en partes iguales (1/10 del monto total por año) para cada año posterior al final de los beneficios de no pago de la retribución en la Adenda N°7.





## **ANEXO**



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.**  
**FERROCARRIL DELCENTRO**

**Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2011**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<u>Ferrocarril del Centro</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Callao Huancayo (379 Km)</li> <li>• La Oroya – Cerro de Pasco (131 Km)</li> <li>• Pachacayo – Chaucha (80 Km)</li> </ul>	Cláusula 2.4 (p. 11)
2	Fecha de suscripción	19 de julio de 1999	Folio 2293
3	Plazo de concesión	30 años inicial Se extendió 5 años adicionales. Se extendió 5 años adicionales.	Cláusula 4.1 (p. 19) Adenda 3 Adenda 5
4	Adendas	Fechas de suscripción: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adenda 1: 10 de mayo de 2000.</li> <li>• Adenda 2: 22 de noviembre de 2002.</li> <li>• Adenda 3: 27 de marzo de 2004.</li> <li>• Adenda 4: 16 de noviembre de 2005.</li> <li>• Adenda 5: 31 de diciembre de 2008.</li> <li>• Adenda 6: 26 de mayo de 2009.</li> <li>• Adenda 7: 23 de setiembre de 2009.</li> <li>• Adenda 8 11 de agosto de 2010</li> </ul>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8
5	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de retribución principal al Estado peruano: 24.75% de los ingresos brutos (no incluye ingresos del material tractivo o rodante, ni IGV)</li> </ul>	Cláusula 5.1 (p.20) Anexo 5
6	Capital mínimo	No se establece.	
7	Garantías a favor del concedente	Garantía de cumplimiento: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ferrocarril del Centro, monto mínimo de carta fianza por US\$ 240,000.</li> </ul>	Cláusula 13.1 (p. 51) Cláusula 13.2 (p. 52) Cláusula 13.3 (p. 52)
8	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 US\$ 5'000,000 millones.	Cláusula 16.5 (p.56)
9	Compromiso de inversión	No se establece. Sin embargo debe alcanzar estándares FRA II, lo que implica realizar inversiones.	Cláusula 7.7 (p.31)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negociación</li> <li>Controversia técnica (perito resuelve controversia)</li> <li>Controversia no técnica (arbitraje nacional de derecho de tres árbitros)</li> </ul>	Cláusula 22.1 (p. 69) Cláusula 22.3 (p.70) Cláusula 22.4 (p.71)
11	Penalizaciones	Por incumplimientos relacionados con: <ul style="list-style-type: none"> <li>La afectación de personas o bienes</li> <li>Daños económicos.</li> <li>La interrupción del servicio por más de 7 días.</li> </ul>	Cláusula 20.2 (p.65) Anexo N. 9
12	Causales de caducidad	Entre las principales destacan: <ul style="list-style-type: none"> <li>Vencimiento del plazo del contrato</li> <li>Acuerdo entre concedente y Concesionario.</li> <li>Destrucción total de la infraestructura vial ferroviaria por causa no imputable a las partes.</li> <li>Sustitución de la persona jurídica que administra la concesión sin permiso del Concedente</li> <li>Modificación de las garantías si cumplir con las obligaciones que en ella establecen.</li> <li>Transferencia de acciones sin cumplir lo establecido en el contrato.</li> <li>Incumplimiento cláusulas 12.1 y 12.2</li> </ul>	Cláusula 20.1 (p.63) Adenda 4
13	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre: <ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de los ingresos en 10% o más.</li> <li>Incremento en los costos y/o gastos anuales en 10% o más.</li> <li>O el efecto compuesto de las dos anteriores.</li> </ul> Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico financiero.	Cláusula 23 Addenda 4
14	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ingresos de la concesión</li> <li>Hipotecas del derecho de concesión</li> </ul>	Cláusula 11.1 (p. 44) Cláusula 11.2 (p. 45) Addenda 4
15	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contra daños y perjuicios a pasajeros y carga, así como por daños a terceros.</li> <li>Contra todo riesgo de destrucción parcial de la infraestructura vial ferroviaria en el área matriz y la destrucción total o parcial de los bienes de la concesión.</li> </ul>	Cláusula 21.1.1 (p. 66) Cláusula 21.1.2 (p. 66)
16	Inicio de operaciones	Contrato que entró en vigencia a partir de la fecha de cierre (19 julio 1999). Lo que le faculta al Concesionario al mantenimiento, rehabilitación y la explotación de los bienes de la Concesión así como la construcción obras de infraestructura Vial Ferroviaria, para la prestación de Servicios de Transporte Ferroviario y Servicios Complementarios.	Cláusula 2.3 (p.11)
17	Estándares de servicio	<u>Para la línea férrea</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II.</li> <li>49CFR213 Track Safety Standards.</li> </ul> <u>Para el material tractivo y material rodante</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>United States Federal Railroad Administration</li> <li>49CFR229 Locomotive Safety Standards.</li> <li>49CFR216 Passenger Equipment Safety Standards</li> <li>49CFR215 Freight Car Safety Standards</li> </ul>	Cláusula 7.7 (p.31) Anexo 6



Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Tarifas	<p>La tarifa por uso de vía se fija en la suma máxima de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• US\$ 0.61 por Km recorrido de cada unidad de vagón, auto vagón y coche, cargada o descargada (vigente hasta sep 2012).</li> </ul>	Reajuste tarifas al 2011
19	Reajustes de tarifas	<p>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.</p>	Anexo N.7
20	Retribución del Estado	<p>Porcentaje de retribución principal al Estado peruano: 24.75% de los ingresos brutos (no incluye ingresos del material tractivo o rodante, ni IGV)</p>	Cláusula 5.1 (p.20) Anexo 5





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro  
Teléfono: (511) 440 5115  
[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

#### **CONSEJO DIRECTIVO**

---

Patricia Benavente  
Jesús Pacheco  
César Sánchez  
Juan Carlos Paz

#### **GERENCIA DE REGULACIÓN**

---

Manuel Carrillo  
Gerente de Regulación

Renzo Rojas  
Jefe de Estudios  
Económicos

Benjamín De la Torre  
Jefe de Regulación

#### **ELABORACIÓN**

---

Daniel Mauricio Galarza Puente

#### **DISEÑO Y EDICIÓN**

---

Arlé Quispe