



INFORME DE DESEMPEÑO 2023

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 2023: Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente

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

Primera versión: junio de 2024

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

estudioeconomicos@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	13
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	14
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	14
III.1. Servicio de acceso a la vía	15
III.2. Servicio de alquiler de material tractivo y/o rodante	19
III.3. Servicios en el mercado <i>downstream</i>	19
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO.....	25
IV.1. Tarifas por uso de vía	25
IV.2. Precios: Alquiler del material tractivo y/o rodante.....	26
IV.3. Cargos de acceso: facilidad esencial dentro de estaciones	27
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	28
V.1. Inversiones.....	28
V.2. Retribución.....	30
V.3. Aporte por regulación.....	33
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	33
VI.1. Niveles de servicio	33
VI.2. Disponibilidad de locomotoras.....	34
VI.3. Descarrilamientos y accidentes	35
VI.4. Sanciones y penalidades impuestas.....	36
VII. RESULTADOS FINANCIEROS.....	37
VII.1. Ingresos operativos.....	37
VII.2. Estados de resultados integrales.....	37
VII.3. Estado de situación financiera	40
VII.4. Indicadores financieros	41
VIII. CONCLUSIONES	44
Anexo N° 1: Ficha de Contrato de Concesión.....	46
Anexo N° 2: Resumen estadístico anual.....	49



CUADROS

Cuadro N° 1: Datos Generales de la Concesión	8
Cuadro N° 2: Modificaciones contractuales	12
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, 2022-2023.....	21
Cuadro N° 6: Variación anual del tráfico de carga por ruta, 2022-2023	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, 2000-2022	29
Cuadro N° 10: Estado de resultados integrales, 2023 – 2022 (en miles de dólares)	38
Cuadro N° 11: Ingresos de contratos con clientes, 2023 – 2022 (en miles de dólares).....	38
Cuadro N° 12: Costo de explotación de bienes en concesión, 2023 – 2022.....	39
Cuadro N° 13: Gastos de administración 2023 – 2022 (en miles de dólares).....	40
Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera, 2023 – 2022 (en miles de dólares).....	41
Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2023 – 2022 (en porcentajes).....	41
Cuadro N° 16: Ratios de Rentabilidad, 2023 – 2022	44
Cuadro N° 17: Ratios de Liquidez, 2023 – 2022	42
Cuadro N° 18: Ratios de Endeudamiento, 2023 – 2022	43

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Kilómetros recorridos del material tractivo y/o rodante, según tramo, 2018-2023.....	17
Gráfico N° 2: Participación por tipo de material tractivo y rodante 2018 - 2023	18
Gráfico N° 3: Tráfico anual de pasajeros, 2011 – 2023	20
Gráfico N° 4: Estructura porcentual del tráfico de pasajeros por tramo, 2011-2023	20
Gráfico N° 5: Participación del tráfico de pasajeros del tramo Sur Oriente por operador ferroviario, 2010 – 2023.....	22
Gráfico N° 6: Evolución del volumen de carga transportada, 2012-2023	23
Gráfico N° 7: Estructura del volumen de carga movilizada, según tipo de producto 2023	24
Gráfico N° 8: Estructura porcentual del tráfico de carga en el tramo Sur por usuario, 2023.....	25
Gráfico N° 9: Tarifa por el uso de vía (Set 2011 – Set 2023).....	26
Gráfico N° 10: Inversiones 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 2011-2023.....	33
Gráfico N° 15: Disponibilidad de locomotoras, 2011-2023	34



Gráfico N° 16: Número de accidentes y descarrilamientos, 2011-2023	35
Gráfico N° 17: Número de personas heridas y fallecidas, 2014-2023	36
Gráfico N° 18: Ingresos operativos de Fetransa, 2013 – 2023	37

ILUSTRACIÓN

Ilustración N° 1: Ferrocarril Sur y Sur Oriente.....	13
--	----



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño, a diciembre de 2023, de la Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente y de la empresa Ferrocarril Transandino S.A. (en adelante, el Concesionario o Fetransa). El Informe presenta la evolución de las principales variables de la Concesión como el tráfico de carga, personas movilizadas, tarifas, precios y cargos de acceso, indicadores operativos, inversiones, situación financiera y otros.

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

Al 2023, operan en el mercado del servicio de transporte ferroviario dos empresas, Inca Rail S.A.C. (en adelante, Incarail) y Perú Rail S.A. (en adelante, Perurail), este último pertenece al grupo económico vinculado al Concesionario. Existen dos mecanismos de acceso a la vía férrea, negociación directa y subasta; sin embargo, hasta la fecha el ingreso y ampliación de acceso a las vías se ha dado mediante negociación directa. Los contratos de acceso suscritos con Perurail e Incarail se encuentran vigentes hasta el 2027 y 2026, respectivamente. Por su parte, el material tractivo y/o rodante desde el inicio de la Concesión ha sido arrendado a Perurail, a través de cinco renovaciones de contrato y su vigencia vence el 2027. El monto del alquiler se ha duplicado respecto al Contrato que finalizó en mayo de 2021.

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

En 2023 se ha caracterizado por un aumento en el tráfico de carga de la concesión, concentrado en el tramo Sur, influenciado por la disminución de los conflictos sociales en el corredor minero del sur en dicho año. En tanto, el tráfico de pasajeros en los tramos Sur y Sur Oriente presentó una caída, de modo que el número de pasajeros movilizadas aún no alcanza los niveles prepandemia.

Particularmente, el transporte ferroviario de pasajeros disminuyó 9 % al pasar de 2,2 millones de pasajeros en 2022 a 2,03 millones de personas en 2023. El mayor tráfico de usuarios siguió concentrándose entre las estaciones de Aguas Caliente y Ollantaytambo, ruta principalmente utilizada por los turistas que visitan el Santuario Nacional de Machu Picchu. El operador vinculado (Perurail) captó el 77 % del total de pasajeros movilizadas en el último año, mientras que Inca Rail captó el 23 % restante. Cabe señalar que la participación de Inca Rail se ha incrementado con relación al 2022 (20 %) y está a niveles cercanos de lo registrado en prepandemia, es decir, cuando la participación fue de 24% en 2019.

Por su parte, el tráfico anual de carga aumentó 17,1 % en 2023, al movilizar 3,1 millones de toneladas, siendo que el 99,5 % de la carga se concentra en el tramo Sur, donde los principales productos transportados fueron los minerales y metales. La importancia de los minerales en el tramo Sur se explica porque dicho tramo conecta los principales centros mineros de la región sur del país con el puerto de Matarani, desde donde se envía dichos productos hacia los mercados internacionales. El principal producto que se transporta es el concentrado de minerales (cobre) y los principales clientes son las empresas Sociedad Minera Cerro Verde y Minera Las Bambas.

La tarifa por derecho de uso de vía férrea está fijada en el Contrato de Concesión y cuenta con un mecanismo de ajuste anual¹. La tarifa vigente desde setiembre de 2023 es de USD 0,80 por kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada para el tramo Sur. En el caso del tramo Sur Oriente, la tarifa vigente ascendió a USD 5,48.

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



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

Los ingresos operativos de Fetransa aumentaron 6,1 % al pasar de S/ 113,6 millones en 2022 a S/ 120,5 millones en 2023. Del total de ingresos, el 53,0 % corresponden a los ingresos por acceso a la vía en el tramo Sur, mientras que los ingresos por acceso a la vía del tramo Sur Oriente tuvieron una contribución de 45,0 % y solo el 2,0 % restante corresponde a otros ingresos percibidos por el Concesionario.

En el 2023, el Concesionario efectuó pagos al Estado por concepto de Retribución Principal, Retribución Especial y Aporte por Regulación mayores a los pagados en 2022, en concordancia con los mayores ingresos percibidos por Fetransa. En efecto, la obligación generada por Retribución Principal ascendió a S/ 39,3 millones, monto 6,9 % superior al monto pagado en 2022. En tanto, la Retribución Especial ascendió a S/ 1040 miles en 2023, lo que significó una caída de 13,1 % respecto al 2022 y el Aporte por Regulación ascendió a S/ 1014 miles en 2023, monto 2,4 % superior al pagado el año anterior.

En cuanto al desempeño operativo, el Concesionario cumplió con todas las normas de seguridad ferroviaria y los estándares técnicos previstos en el Contrato de Concesión tanto en lo concerniente a la vía férrea como al material tractivo y material rodante en el año 2023. Por otro lado, el indicador de disponibilidad de locomotoras se ubicó en 72 %, encontrándose por tercera vez consecutiva debajo del umbral mínimo recomendado por organismos multilaterales. En cuanto al número de descarrilamientos, que indica de manera indirecta el estado de la vía, se reportó 27 eventos, nivel superior en 22,7 % respecto a lo registrado en 2022. De manera similar, el número de accidentes aumentó, al registrar 49 accidentes, 8 eventos adicionales que el año anterior, los cuales produjeron 20 personas heridas y 4 personas fallecidas, el doble que el 2022.

El Estado de resultados integrales presenta una caída en la utilidad neta de 58%, pasando de USD 1,01 millones en 2022 a USD 426 000 en 2023, influenciado por el cambio significativo en el impuesto a la renta, que pasó de un efecto positivo de USD 1,5 millones a un efecto negativo de USD 102 088 en el ejercicio 2023. Respecto al estado situacional de la empresa, los activos se incrementaron 7,8 %, en particular, como aumento de los activos intangibles netos (+10,2 %). Asimismo, los pasivos aumentaron 9,2 %, lo que significa que la empresa muestra un mayor endeudamiento de terceros.

Los indicadores financieros muestran ratios de liquidez en niveles inferiores a los registrados en 2022, debido principalmente al aumento del pasivo corriente, lo que a su vez indica que la empresa enfrenta desafíos para atender sus deudas de corto plazo en términos de prueba acida y liquidez absoluta. En cuanto a los ratios de rentabilidad, si bien el margen bruto es positivo, el mismo se ha reducido entre 2022 y 2023, por lo que el ROE y el ROA mostraron reducciones, reflejando una menor eficiencia en el uso de activos y recursos propios. Finalmente, al 2023, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio, Endeudamiento del Activo e Índice de Solvencia presentaron valores de 3,7 %, 78,9 %, y 1,27, respectivamente, lo cual permite concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa aumentó respecto al ejercicio 2022, lo que representa mayor dependencia financiera frente a terceros.



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 2023, dicha empresa cuenta con dos accionistas domiciliados en el extranjero, los cuales se detallan a continuación:
 - Belmond Ltd. (Bermudas): 50%
 - Peruval Corp. S.A. (Panamá): 50 %
3. Cabe señalar que, Belmond Ltd. es una compañía líder de hoteles de lujo y un sofisticado operador de viajes con exposición y presencia en economías emergentes, particularmente en áreas de interés cultural, histórico o recreativo para proporcionar experiencias de estilo de vida de lujo para el viajero exigente². Actualmente, Belmond Ltd. posee u opera 46 propiedades a nivel mundial (36 hoteles de lujo, 1 restaurante independiente, 7 trenes turísticos y 2 cruceros por río)³. Belmond Ltd. también posee el 50 % de participación de la empresa Perurail, la cual opera los servicios ferroviarios de transporte de pasajeros y de carga en los Ferrocarriles del Sur y Sur Oriente (que incluye la ruta Cusco-Machu Picchu).

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

4. El 20 de 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	Autofinanciada
Factor de competencia	Mayor Retribución al Estado
Inversión comprometida ⁴	FRA II
Inversión acumulada al 2020	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, el mismo que adquirió el Grupo Belmond por USD 3200 millones.

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

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



5. El Contrato de Concesión no otorga al concesionario el derecho para la explotación del servicio de transporte de pasajeros y de carga, sino que dispone que los mismos sean prestados mediante operadores de servicios de transporte ferroviario. Sin embargo, con la finalidad de que la continuidad de la operación del sistema ferroviario no se vea afectada por la transferencia de la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENAFER) al Concesionario⁵, durante el proceso de concesión se ampliaron las bases y se estableció que el ganador debía garantizar que cuenta con un operador que preste el servicio de transporte ferroviario, ya sea que lo contrate o que constituya una persona jurídica que actúe como operador de servicios de transporte ferroviario⁶. Así, el Concesionario constituyó la empresa PeruRail para dar continuidad al servicio de transporte de carga y pasajeros.
6. Sin perjuicio de ello, el Contrato de Concesión estableció que la actividad del transporte ferroviario de carga y pasajeros queda bajo el régimen de libre competencia, de modo que el Concesionario se encuentra prohibido de conductas que constituyan abuso de una posición de dominio en el mercado o que limiten, restrinjan o distorsionen la libre competencia. En ese sentido, se establece un modelo de organización ferroviaria vertical con régimen de acceso competitivo. Asimismo, debe señalarse que bajo el diseño de la Concesión no se fijaron tarifas para los usuarios finales, sino que el mecanismo de fijación de dichos precios es el resultado de la competencia entre los operadores ferroviarios.

Plazo de la Concesión

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

Inversiones y pagos al Estado

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

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

⁶ **CIRCULAR Nº 017 de la Licitación Pública Especial Internacional para la entrega en Concesión de la administración de los Ferrocarriles del Centro, Sur y Sur Oriente.**

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

1. *A fin de poder brindar continuidad en las operaciones ferroviarias que ENAFER prestará hasta la Fecha de Cierre, el Adjudicatario deberá garantizar que cuenta con un Operador de Servicios de Transporte Ferroviario.*
2. *Para tal efecto, el Adjudicatario deberá contratar, o en su caso constituir una persona jurídica que actúe como Operador de Servicios de Transporte Ferroviario. En el caso de Consorcios Divisibles, el Adjudicatario deberá contar con un Operador de Servicios de Transporte Ferroviario por cada ferrocarril, pudiendo una misma persona jurídica actuar como Operador de Servicios de Transporte Ferroviario para más de un ferrocarril.*

(...)



10. Otras obligaciones asumidas por Fetransa se refieren al pago de la **Retribución Principal** y de la **Retribución Especial**. El primer pago corresponde a un porcentaje anual de los ingresos brutos con excepción de aquellos que provengan de la explotación del material tractivo y/o material rodante; mientras que el segundo corresponde a un pago semestral a favor del Concedente equivalente a un porcentaje de los ingresos del semestre anterior que provengan de la explotación del material tractivo y/o rodante, los porcentajes se detallan a continuación:
- **Retribución Principal**, ascendente al **37,25 %** de los ingresos brutos anuales, en los cuales no se incluyen los que provengan de la explotación del material tractivo y rodante. Este porcentaje fue ofrecido por el Concesionario en su propuesta técnica y constituyó el factor de competencia durante el proceso de licitación.
 - **Retribución Especial**, ascendente al **50 %** de los ingresos semestrales obtenidos por la explotación del material tractivo y rodante.
11. En este punto, cabe mencionar que la obligación de pago de la Retribución ha sido utilizada en el Contrato de Concesión para generar incentivos a la inversión. En efecto, la cláusula décima establece un mecanismo que permite al concesionario canjear las inversiones reconocidas para la rehabilitación o mantenimiento de la vía férrea durante los diez primeros años de concesión por los pagos correspondientes a la Retribución Principal y Especial.
12. Así, de acuerdo 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.
13. Cabe precisar que dicho mecanismo de incentivos a la inversión solo opera respecto de la Retribución Principal y la Retribución Especial, no se extiende a los tributos, ni a la tasa de regulación que debe pagarse al Ositrán.

Mecanismo de acceso

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



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

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

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

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

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

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

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

Régimen tarifario

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

⁷ Como se ha visto en el Gráfico N° 9 del presente Informe, al inicio de la Concesión la tarifa se fijó en USD 3/km-vagón, y en setiembre de 2023, el valor de esta tarifa fue fijado en USD 5,48/km-vagón.

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

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



Modificaciones contractuales

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

22. El área de influencia de la Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente cubre la zona sur del país, específicamente los departamentos de Arequipa, Puno y Cusco, por donde transcurren los casi 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.
23. La Concesión consta de dos tramos: Sur y Sur Oriente:
- El Ferrocarril del Sur posee una longitud de 854 km y se extiende desde el Terminal Portuario de Matarani en Arequipa hasta el Cusco conectando las ciudades de Mollendo, Matarani, Arequipa, Puno, Juliaca y Cusco. Su principal actividad es el transporte de carga
 - El Ferrocarril del Sur Oriente cuenta con una longitud de 134 km y une la ciudad del Cusco con el Santuario de Machu Picchu (la Concesión alcanza hasta la Estación Hidroeléctrica); este tramo es utilizado principalmente para el transporte de pasajeros hacia Machu Picchu.



Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

I.4. Principales activos

24. 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 2023, tenía como activos principales su área matriz, las estaciones y el sistema de comunicaciones.
25. Así, el área matriz de la Concesión comprende los terraplenes o franjas de derecho de vía, sus correspondientes vías férreas, puentes, túneles, zig-zags, pasos a nivel, desvíos, sistemas de señalización, sistemas de telecomunicaciones, muros de contención, entre otros. Se divide en:

Ferrocarril del Sur

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

Ferrocarril del Sur – Oriente

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

26. La Línea Férrea del ferrocarril del Sur Oriente es de Trocha Angosta la cual tiene un ancho de vía de 36 Pulgadas o 0,914 metros.
27. El Ferrocarril 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.

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

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

29. Según el Contrato de Concesión, la explotación de la Concesión se realizará mediante el aprovechamiento de los bienes de la Concesión, los Servicios de Transporte Ferroviario que este contrato autoriza al Concesionario a desarrollar y de los Servicios Complementarios.

30. La explotación de los bienes de la concesión 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.

31. Los servicios de transporte ferroviario que puede brindar el Concesionario son las operaciones de embarque y desembarque; carga y descarga; mantenimiento de material tractivo y/o rodante; las operaciones vinculadas con la señalización, telecomunicaciones y electricidad; entre otras que sean posibles desarrollar para la explotación de servicios de transporte ferroviario. Sin embargo, el Concesionario no puede brindar directamente el servicio de transporte ferroviario de pasajero y/o carga.

32. Los servicios complementarios se definen como todas aquellas actividades económicas que sean posibles de desarrollarse y siempre que con su desarrollo no afecten el de los Servicios de Transporte Ferroviario. Sobre este punto, el Concesionario tiene la exclusividad en la prestación de estos, los cuales podrán realizarse directamente por el Concesionario o a través de terceros.

33. De lo anterior, los servicios que oferta el Concesionario y por los cuales percibe ingresos son el acceso a la vía, alquiler del material tractivo y/o rodante y alquiler de espacios. De estos tres servicios, el acceso a la vía es el único que está sujeto a regulación tarifaria, por el cual el Concesionario tiene derecho al cobro de dos tarifas: una por el tramo sur y otro por el tramo sur-oriente. Para el alquiler de material tractivo y/o rodante se establece un precio y, para los espacios de alquiler, tales como andenes, oficinas o baños, se implementa un cargo de acceso.

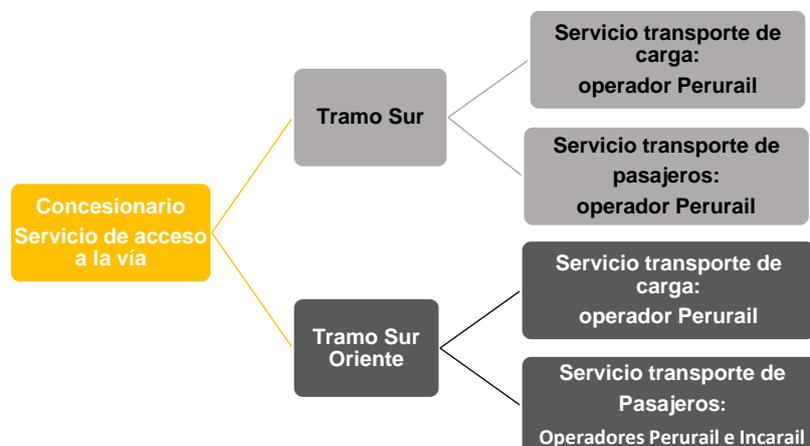
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

34. Previo a la caracterización de la demanda de los servicios que brinda el Concesionario, se incluye en la presente sección el análisis de los servicios que el Concesionario brinda de manera indirecta, a través de operadores del servicio de transporte, 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.

35. 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 Perú 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 Incarail¹⁰, pero solo un operador para el servicio de transporte ferroviario de carga, Perurail.



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

III.1. Servicio de acceso a la vía

37. El Concesionario, 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 web¹².
38. Los operadores del servicio ferroviario pueden solicitar la asignación o modificación de horarios para la utilización de la vía férrea a fin de prestar los servicios de transporte de carga y pasajeros, siendo que Fetransa debe evaluar la factibilidad de los horarios solicitados.
39. Como se ha mencionado en párrafos anteriores, el acceso a la vía se puede proveer de dos maneras: (i) a través de una negociación directa; o, (ii) en caso dos operadores deseen usar al mismo tiempo el mismo segmento de la vía, el acceso debe otorgarse mediante un proceso de

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

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

¹¹ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

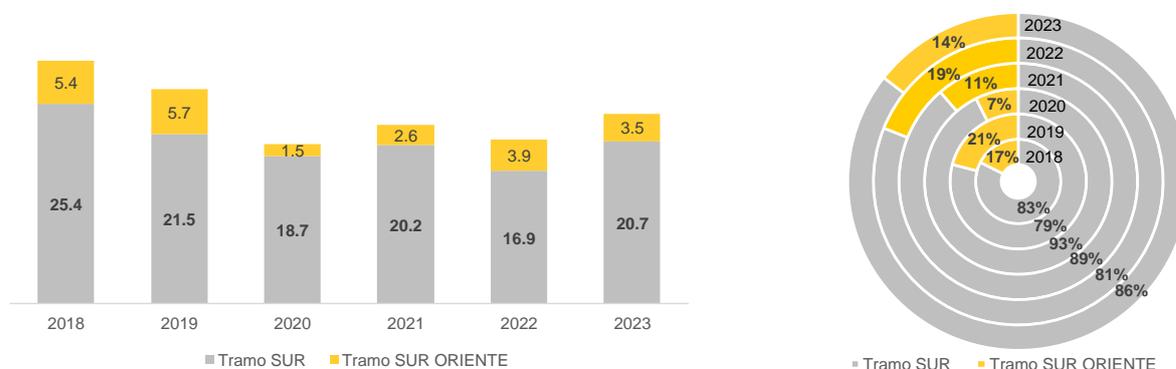
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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



41. Otra de las características que se presenta en los contratos de acceso a la vía suscritos es que respecto a los horarios que los operadores de transporte ferroviarios ya tienen contratos vigentes se amplían su periodo de vigencia por 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 2023, el Concesionario mantiene vigente con Perurail el contrato suscrito el 06 de abril de 2022 y que tiene vigencia hasta setiembre de 2027. Asimismo, al cierre del 2023, se encuentra vigente el contrato suscrito con Incarail el 28 de mayo 2021, el cual tiene vigencia hasta mayo del 2026.
43. Por otro lado, la unidad de cobro del acceso a la vía está en función de cada kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada, conforme está regulado en la Cláusula 7 del Contrato de Concesión. Es decir, la forma de medición es el número de kilómetros recorridos por cada unidad de vagón, autovagón o coche.
44. En el 2023, se registró un total de 24,2 millones de kilómetros recorridos del material tractivo y/o rodante, 3,3 millones de kilómetros más respecto del año anterior, equivalente a un aumento del 16,0 %. De manera desagregada, el tramo Sur registra un aumento de 3,8 millones de kilómetros (+22,4 %), debido a la disminución de los conflictos sociales en el corredor minero del sur durante el 2023. En tanto, el tramo Sur Oriente registra una leve disminución de 0,4 millones respecto al 2022 (-11,4 %).

Gráfico N° 1: Kilómetros recorridos del material tractivo y/o rodante, según tramo, 2018-2023
(En millones de km recorridos y porcentaje)



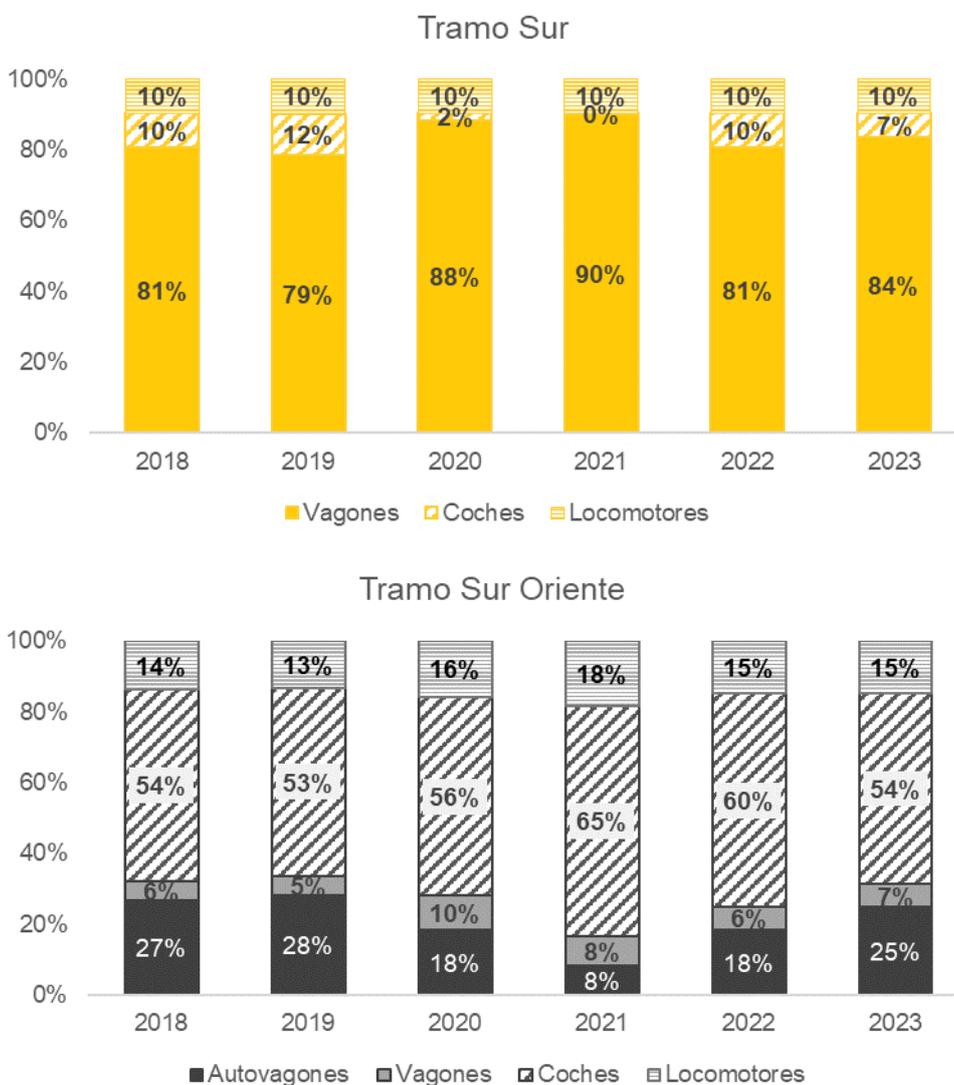
Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

45. De lo anterior, se observa que el tramo Sur incrementó su participación en el total de kilómetros recorridos de la Concesión, al pasar de 81 % a 86 % entre 2022 y 2023, mientras que el Tramo Sur Oriente disminuyó su participación, al pasar de 19 % en el 2022 a 14 % en 2023.
46. En cuanto a los tipos de material tractivo y rodante que se movilizan por los tramos Sur y Sur Oriente, se presentan distintas características, según el tramo de que se trate. En efecto, en el tramo Sur, los vagones tienen una importante participación en los kilómetros recorridos, alcanzando en el 2023 el valor de 84 %, debido principalmente al traslado de minerales en dicho tramo.



Gráfico N° 2: Participación por tipo de material tractivo y rodante 2018 - 2023 (Porcentaje)



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

47. En cambio, el tramo Sur Oriente se caracteriza por el uso principal del coche. En efecto, en 2023, el coche representó el 54 % de los kilómetros recorridos en el tramo, seguido por los autovagones con una participación de 25 %, el cual constituye un tipo de material rodante que no se utiliza en el tramo Sur.
48. Finalmente, estas diferencias en el material tractivo y rodante que se moviliza por cada tramo se explican por el mercado que atiende cada tramo, que como se verá más adelante con mayor detalle, el tramo Sur atiende, principalmente, el mercado de transporte ferroviario de carga; mientras el tramo Sur Oriente tiene mayor importancia el mercado de transporte ferroviario de pasajeros.



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

49. El servicio de alquiler del material tractivo y/o rodante se concreta con la firma de un contrato de alquiler. En tal sentido, una primera aproximación a la medición de la demanda son los contratos suscritos entre el Concesionario y las empresas que han alquilado el material tractivo y/o rodante.
50. En particular, desde el inicio de la Concesión hasta el 2020, la totalidad del material tractivo y/o rodante ha sido alquilado a la empresa vinculada con el Concesionario, habiéndose celebrado cinco (05) contratos de arrendamiento entre Fetranza 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 Verde¹⁴, lo cual requería que se acondicione el material tractivo y rodante a las necesidades del transporte del concentrado de cobre. Esto implicaba realizar importantes inversiones por parte de Perurail, por lo que el contrato se dejó sin efecto y se celebró un nuevo contrato (el tercero) con vigencia hasta enero de 2012.
52. Durante la vigencia del tercer contrato surgió la necesidad de acondicionar parte de los bienes objeto de dicho contrato a necesidades específicas, tanto en las unidades destinadas a la prestación del servicio de carga como a la de pasajeros, motivo por el cual, en mayo del 2009, las partes acordaron dejar sin efecto y resolver el tercer contrato de arrendamiento y suscribir un cuarto contrato de arrendamiento.
53. En mayo de 2015, surge la necesidad por parte de Perurail de atender un importante incremento en el transporte de concentrado de minerales en virtud del contrato de transporte que este había suscrito con Cerro Verde y otros proyectos mineros. En tal sentido, Fetranza y Perurail deciden resolver el cuarto contrato de arrendamiento y firmar uno nuevo, el cual tuvo vigencia hasta mayo de 2021 (quinto contrato). Posteriormente a ello, se realizó la suscripción de un Sexto Contrato de arrendamiento de material tractivo y rodante. En ese sentido, a diciembre de 2023, el Concesionario tiene solo un contrato de arrendamiento con su empresa vinculada y finaliza en mayo de 2027, donde el monto del alquiler se ha duplicado respecto al Contrato que finalizó en mayo de 2021.

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

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

Fuente: Contratos de arrendamiento suscritos entre Fetranza 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, aunque 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

¹⁴ Como parte del inicio de explotación del referido proyecto minero.



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.

a) Tráfico de Pasajeros

56. A pesar de que durante todo el 2023 no han existido restricciones en el aforo de los trenes¹⁵, el tráfico total de pasajeros en los tramos Sur y Sur Oriente para dicho año fue en conjunto 2,03 millones, nivel inferior en -9 % al número de pasajeros movilizados en 2022 (2,2 millones de pasajeros). Así las cosas, el nivel del 2023 aun no alcanza los niveles pre pandemia registrados hasta el 2019 (2,9 millones de pasajeros).
57. Conforme se aprecia en el siguiente gráfico, el tramo Sur Oriente es el que ha concentrado casi la totalidad de pasajeros movilizados, siendo que, en 2023 el número de pasajeros transportados por dicha ruta representó el 99,5 % del total. Durante años la evolución creciente del total de pasajeros atendidos por el Concesionario se debe al creciente número de turistas que utilizan el ferrocarril para sus visitas al Santuario de Machu Picchu.

Gráfico N° 3: Tráfico anual de pasajeros, 2011 – 2023
(En millones de pasajeros)



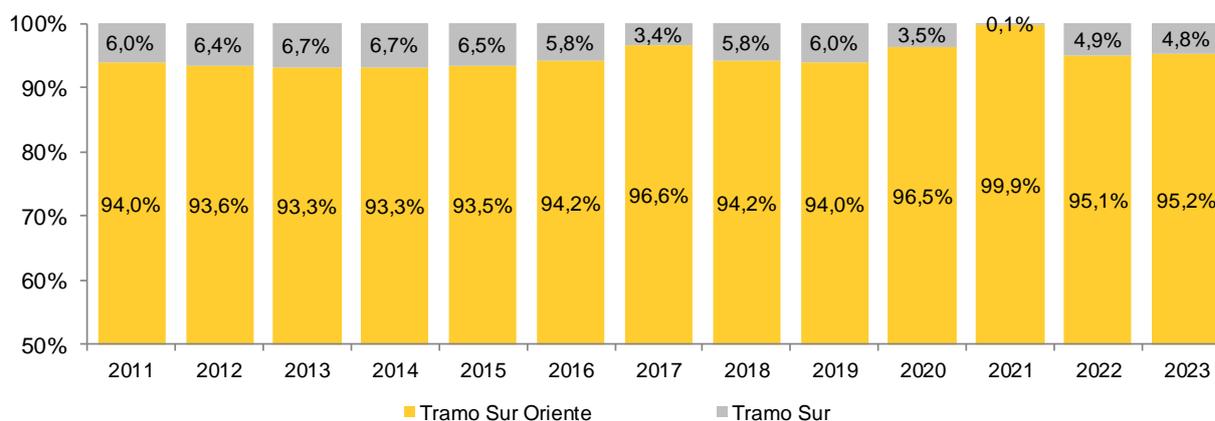
Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

58. En términos de pasajeros-kilometro, es decir el número de kilómetros que recorren los pasajeros, se aprecia una reducida participación del tramo Sur de entre 3 % y 7 % (con excepción del 2021), registrando así una participación de 4,8 % en 2023 (Gráfico N° 4). Ello se explica en parte 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.

Gráfico N° 4: Estructura porcentual del tráfico de pasajeros por tramo, 2011-2023
(En pasajeros-kilometro)

¹⁵ En abril del 2022, se emitió la Resolución Ministerial N° 271-2022-MTC/1 "Protocolo Sanitario Sectorial para la prevención de la COVID-19 en el Servicio de Transporte Ferroviario de pasajeros en metros y ferrocarriles en el ámbito nacional, regional y local".



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

59. Al analizar la distribución del tráfico de pasajeros según ruta específica dentro de los tramos Sur y Sur Oriente se aprecia que, en el 2023, el número total de pasajeros del tramo Sur disminuyó en 1234 pasajeros (-10,6 %), de manera similar, la cantidad de pasajeros-kilómetro sufrió una caída equivalente a 796 pasajeros-kilómetro. La principal ruta del tramo Sur en 2023 es la comprendida entre la estación de Wanchac y la estación de Puno Muelle en ambos sentidos (ida y vuelta).
60. De otro lado, el tramo Sur Oriente (que atiende la demanda de turistas que se movilizan hacia la estación de Aguas Calientes en Machu Picchu) cuenta con estaciones intermedias desde donde también se puede partir hacia la ciudadela inca, siendo este tramo el que transporta el mayor flujo de pasajeros. Ahora bien, el tráfico de pasajeros por dicho tramó cayó en -9,0 % (2,0 millones de pasajeros) en comparación con lo registrado en el año anterior; mientras que la cantidad de pasajeros-kilómetro disminuyeron en 13,2 % en 2023.

Cuadro N° 5: Variación anual del tráfico de pasajeros por ruta, 2022-2023

RUTAS	Pasajeros			Miles de pasajeros - km		
	2022	2023	Var. anual	2022	2023	Var. anual
Tramo Sur	11 674	10 440	-10,6%	5 268	4 472	-15,1%
Cuzco Wanchac - Puno Muelle						
Puno Muelle - Cuzco Wanchac	917	601	-34,5%	354	232	-34,5%
Cuzco Wanchac - Arequipa						
Arequipa - Cuzco Wanchac	2 203	1 297	-41,1%	1 629	959	-41,1%
Cuzco Wanchac - Puno Estación						
Puno Estación - Cuzco Wanchac	8 554	8 542	-0,1%	3 286	3 281	-0,1%
Otras rutas	0	0	-	0	0	-
Tramo Sur Oriente	2 221 446	2 020 769	-9,0%	102 938	89 380	-13,2%
Estación Aguas Calientes (Machu Picchu) - Ollantaytambo						
Ollantaytambo - Estación Aguas Calientes (Machu Picchu)	316 870	307 877	-2,8%	13 737	13 331	-3,0%
Poroy - Estación Aguas Calientes (Machu Picchu)						
Estación Aguas Calientes (Machu Picchu) - Poroy	520	41 644	7908,5%	48	3 856	7882,6%
Ollantaytambo - Hidroeléctrica						
Hidroeléctrica - Ollantaytambo	39 032	43 501	11,4%	2 108	1 511	-28,3%
Otras rutas	1865 024	1 627 747	-12,7%	87 045	70 682	-18,8%
Total	2 233 120	2 031 209	-9,0%	108 206	93 852	-13,3%

Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

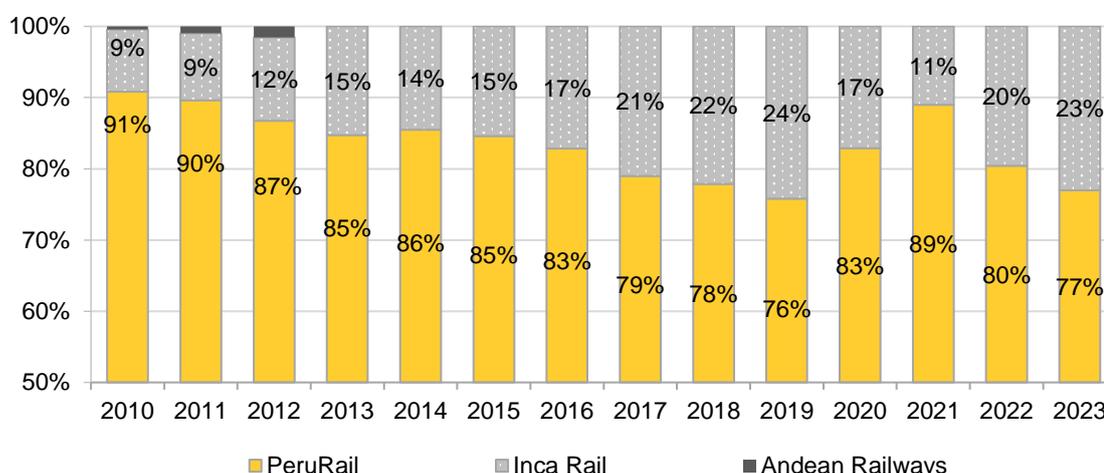
61. Como se indicó, el tramo Sur Oriente atiende principalmente la demanda de turistas que visitan el santuario nacional de Machu Picchu, motivo por el cual después de 10 años de operación de



la Concesión, otras firmas, como Inca Rail en el 2009 y Andean Railways en el 2010¹⁶, 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 Inca Rail.

62. La entrada de Inca Rail ha generado que Perurail disminuya gradual pero sostenidamente su porcentaje de participación de mercado entre los años 2009 y 2019 al pasar de 91 % en 2010 a 76 % en 2019. No obstante, en el 2020, este operador vinculado aumentó su participación de mercado a 83 % y en el 2021 su participación alcanzó inclusive el 89 %, en un contexto de restricciones en el aforo debido a la crisis del COVID-19. Sin embargo, en 2022 y 2023 la participación de Perurail se redujo a un nivel de 80 % y 77 %, a la par que Inca Rail incrementó su participación de 20% en 2022 a 23 % en 2023.

Gráfico N° 5: Participación del tráfico de pasajeros del tramo Sur Oriente por operador ferroviario, 2010 – 2023



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

63. 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.
64. Lo reseñado anteriormente explica porque el material tractivo y rodante más utilizado en el tramo Sur Oriente son coches y autovagones, pues su principal utilidad es desplazar personas. En contraste, en el tramo Sur existe una importante participación de los vagones y nula participación de los autovagones.

b) Tráfico de Carga

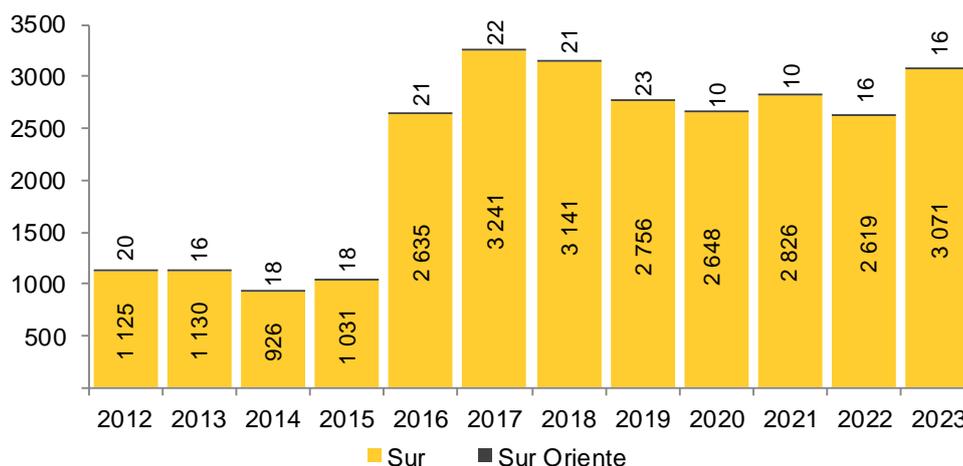
65. En cuanto al servicio de transporte de carga prestado en la Concesión del ferrocarril del Sur y Sur Oriente, este ha mostrado un aumento de 17,1 % respecto al volumen registrado en el 2022, ascendiendo a 3,1 millones de toneladas transportadas. Dicho volumen logró superar por primera vez los niveles prepandemia (2,8 millones de toneladas trasladadas en 2019). En el periodo 2011 - 2015, la movilización promedio fue de 1,1 millones de toneladas, mientras que en el periodo 2016 – 2023, la movilización promedio fue de 2,9 millones de toneladas. Cabe indicar que la actividad minera (principal cliente en este rubro) no paralizó sus actividades con la pandemia.

¹⁶ Dicho operador firmó contrato con el Concesionario en agosto de 2009, pero recién en el 2010 inició operaciones.



66. El incremento significativo de la demanda por el servicio de transporte de carga prestado por Perurail desde 2016 se explicó porque en dicho año el proyecto minero Las Bambas (ubicado en el departamento de Apurímac) entró en su fase de operación comercial; y, por la ampliación de la capacidad instalada del proyecto minero Cerro Verde en Arequipa, ampliación que triplicó la capacidad de concentración de minerales, con lo cual la producción de minerales en el ámbito de influencia de la Concesión experimentó un crecimiento notable.

Gráfico N° 6: Evolución del volumen de carga transportada, 2012-2023
(En miles de toneladas)



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

67. A diferencia del tráfico de pasajeros que se concentra principalmente en el tramo Sur Oriente, el transporte de carga se realiza predominantemente a lo largo del tramo Sur. En efecto, a través de la vía férrea de dicho tramo se transportó el 99,5 % del total de carga movilizada por la Concesión en 2023. Como se aprecia del gráfico anterior, históricamente, el volumen de carga movilizada a través del tramo Sur Oriente se ha caracterizado por ser bastante reducido en comparación con los volúmenes transportados en el tramo Sur.
68. Al analizar la distribución de la carga transportada por rutas específicas, se observa que la principal ruta a través de la cual se movilizaron los mayores flujos de carga es La Joya – Islay en Arequipa¹⁷, siendo que en el 2023 dicha ruta concentró el 62,6 % de la carga del tramo Sur, seguida de la ruta Estación Pillones – Islay al participar del 37,1 % del transporte total de carga. De manera conjunta, ambas rutas alcanzaron el 99,7 % de participación en el volumen de carga transportado por el tramo Sur.
69. En el tramo Sur Oriente, la mayor cantidad de carga se movilizó en la ruta comprendida entre Cuzco San Pedro y Aguas Calientes (ida y vuelta), las cuales concentraron el 47,4 % del total de carga en 2023. La segunda ruta importante en este tramo es Pachar – Aguas Calientes, entre ida y vuelta, movilizó un total de 2821 toneladas, lo que implicó un crecimiento de casi 500 % en comparación con lo transportado el año anterior.

¹⁷ 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, 2022-2023

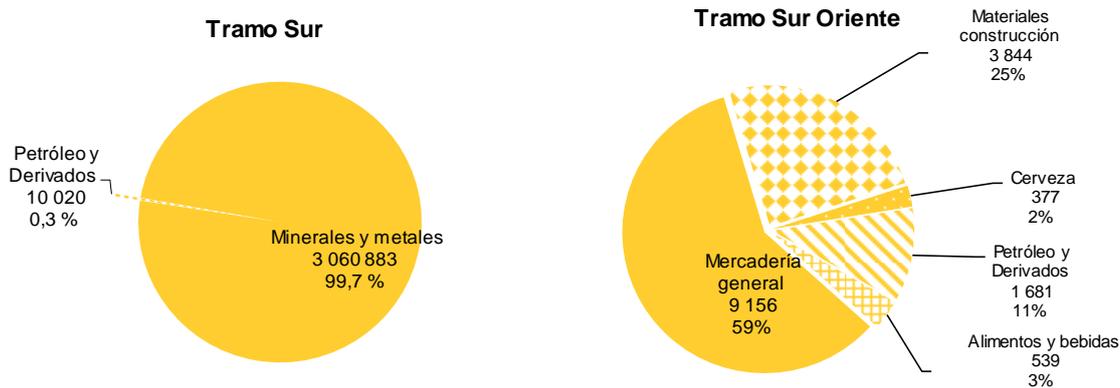
RUTAS	TONELADAS			MILES DE TONELADAS - KM		
	2022	2023	Var. anual	2022	2023	Var. anual
Sur	2 619 398	3 070 903	17,2%	353 140	440 355	24,7%
La Joya - Islay	1 811 790	1 921 318	6,0%	106 533	112 973	6,0%
Estación Pillones - Islay	766 304	1 139 565	48,7%	214 948	319 648	48,7%
Mollendo - Desvío Petroperú	38 593	9 523	-75,3%	30 412	7 504	-75,3%
Mollendo - Juliaca	2 711	497	-81,7%	1 247	229	-81,7%
Sur Oriente	16 009	15 597	-2,6%	1 376	1 226	-10,9%
Cuzco San Pedro - Aguas Calientes (Machu Picchu)	2 369	5 014	111,7%	257	545	111,5%
Aguas Calientes (Machu Picchu) - Cuzco San Pedro	1 177	2 384	102,5%	128	259	102,5%
Puente Ruinas - Pachar	136	75	-44,9%	7	4	-44,9%
Pachar - Puente Ruinas	676	456	-32,5%	35	23	-32,7%
Pachar - Aguas Calientes (Machu Picchu)	471	2 821	498,9%	23	133	471,1%
Aguas Calientes (Machu Picchu) - Pachar	180	837	365,0%	9	41	365,0%
Otras rutas	11 000	4 010	-63,5%	917	221	-75,9%
Total general	2 635 407	3 086 500	17,1%	354 516	441 581	24,6%

Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

70. 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 analizado. Así, en el tramo Sur Oriente predominó la mercadería general (principalmente menaje de casa) con una participación del 59 % en 2023, seguida por los materiales de construcción con 25 % y el petróleo y sus derivados con el 11 %. Por su parte, ese mismo año, en el tramo Sur la principal mercancía transportada fueron los minerales y metales con una participación de 99,7 % del total de la carga, el restante 0,3 % lo constituye 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 2023
(En porcentaje)



Fuente: Fetransa

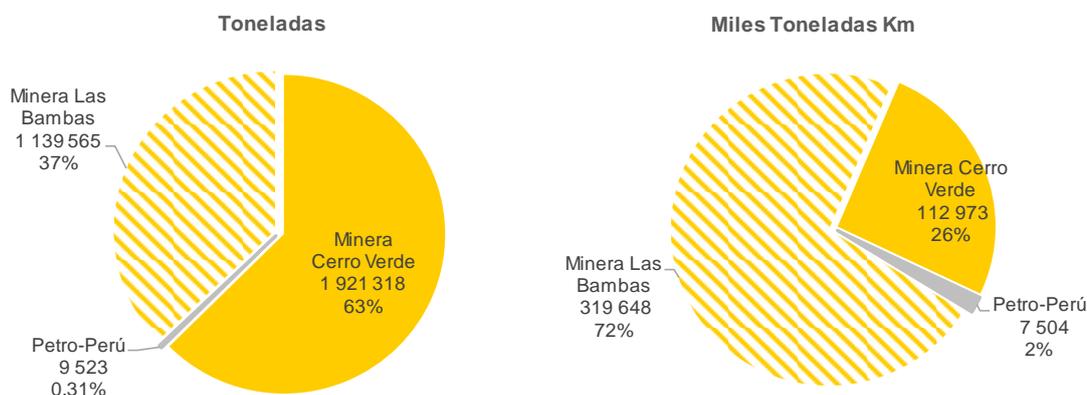
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

71. Por otro lado, se ha podido identificar que, en el 2023, 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 63 % 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. De otro lado, la empresa Minera Las Bambas es la segunda principal demandante del servicio de carga, concentrando el 37 % del total de carga.

Gráfico N° 8: Estructura porcentual del tráfico de carga en el tramo Sur por usuario, 2023



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

72. Finalmente, la empresa estatal Petroperú ha movilizado carga por las vías férreas concesionadas, referida principalmente a petróleo y sus derivados en la ruta Mollendo - Desvío Petroperú (788 kilómetros).

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas por uso de vía

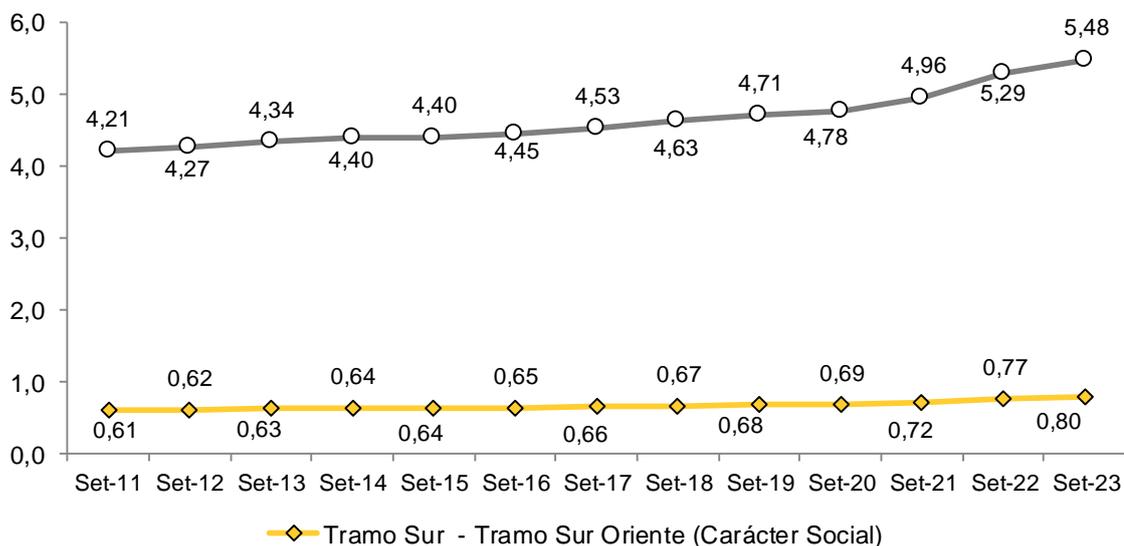
73. De acuerdo a la Cláusula 7.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar una tarifa por uso de vía por cada unidad de vagón, autovagón y/o coche que circule por la línea férrea, cargada o descargada. El monto máximo a cobrarse por esta tarifa se encuentra establecido en el Anexo N° 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 descargada¹⁸.
74. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, esta tarifa se reajusta anualmente, y de forma automática, en función del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York de los Estados Unidos de América (NY CPI), siendo responsabilidad del Ositrán verificar que el ajuste se realice de forma adecuada.
75. El siguiente gráfico muestra la evolución de 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 encuentra vigente desde setiembre de 2023, para el tramo Sur, es de USD 0,80¹⁹; y, para el tramo Sur Oriente la tarifa de 2023 asciende a USD 5,48. Estas tarifas se incrementaron 3,9 % y 3,6 %, respectivamente, en relación con las tarifas que estuvieron vigentes entre setiembre 2022 y agosto 2023, en línea con el mayor nivel del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York.

¹⁸ Cabe señalar que, en tanto exista un único Operador Ferroviario, la empresa concesionaria se encuentra obligada a cobrar la tarifa máxima de acceso a la vía. A partir del momento en que exista pluralidad de operadores (es decir, más de un operador), la tarifa máxima por uso de vía dejará de exigirse, pudiendo el Concesionario cobrar tarifas menores.

¹⁹ Que es la misma que se aplica para los servicios de transporte de carga y/o pasajeros con carácter social en el tramo Sur Oriente.



Gráfico N° 9: Tarifa por el uso de vía (Set 2011 – Set 2023)
(En USD por km por vagón, auto-vagón y coche, cargado o descargado)



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

76. Cabe señalar que, conforme a lo establecido en la Cláusula 7.1 del Contrato de Concesión, se encuentran exoneradas del pago de la tarifa por uso de vía las unidades, de cualquier operador, destinadas exclusivamente al transporte de residuos sólidos 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

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



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

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

Fuente: Contrato de arrendamiento suscrito entre Fetransa y Perurail.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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

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

80. Para que los operadores puedan brindar los servicios de transporte ferroviarios de pasajeros de manera idónea necesitan de manera indispensable tener acceso a las facilidades esenciales dentro de las estaciones. Estas facilidades esenciales están compuestas por las áreas de embarque y desembarque de pasajeros, andenes, sala de espera y baños.
81. En el 2023, se encuentran vigentes dos contratos de acceso a las facilidades esenciales dentro de las estaciones con los operadores Perurail e Incarail. El primero suscrito en 2022, mientras que el segundo fue suscrito en 2021. Del Cuadro N° 8: se aprecia que los contratos de acceso a las facilidades esenciales a diferencia de los otros contratos suscritos entre el Concesionario y los operadores (acceso a la vía y material tractivo y rodante) no presentan una fecha específica del término del contrato, es decir, el referido contrato señala una vigencia indefinida. Sin embargo, el propio contrato de acceso 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.
82. En cuanto a los cargos de acceso, ambos contratos de acceso establecen que los cargos se ajustaran anualmente en base a la variación anual del índice de precios al consumidor del Perú (IPC) determinado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), tomando como base el importe facturado en 2022 (Caso de Perurail) y 2021 (Caso de Incarail).
83. Cabe indicar que, en abril de 2022, Fetransa y Perurail suscribieron un tercer contrato de acceso a facilidades esenciales dentro de las estaciones. Con anterioridad se habían suscrito contratos en 2017, con su primera adenda el 2019; y, el primer contrato en 2009.



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

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

84. Finalmente, el contrato suscrito en el 2021 con Incarail es el quinto firmado entre dicho operador y el Concesionario. En efecto, al inicio de las operaciones de Incarail en el 2009²⁰ y luego en el 2012²¹, dicho operador había suscrito contratos con el Concesionario para el acceso a la facilidad esencial dentro de estaciones. A diferencia de los contratos firmados en el 2017 y 2021, en los contratos anteriores solo consignaba las estaciones de Ollantaytambo y Machu Picchu y las facilidades esenciales eran la sala de espera y los baños.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

85. Si bien el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente no establece inversiones de carácter obligatorio en la infraestructura ferroviaria, las cláusulas 7.7 y 12.2, así como el Anexo 6 establecen la obligación de cumplir y alcanzar Normas de Seguridad Ferroviaria y Estándares Técnicos establecidos en el United States Code Federal Regulations. De acuerdo 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.
86. Con la finalidad de fomentar la inversión necesaria para el logro de los estándares de calidad establecidos, el Contrato proporciona un mecanismo de incentivos. Este mecanismo permite dejar de pagar la Retribución Principal y Especial a cambio de realizar inversiones para el mantenimiento, la rehabilitación y la explotación de las líneas férreas existentes, así como la construcción de nuevas obras de infraestructura ferroviaria, necesarias para la adecuada prestación del servicio de transporte ferroviario y servicios complementarios.

²⁰ Se suscribió el 2 de setiembre de 2009.

²¹ Se suscribió el 12 de julio de 2012.



87. En este sentido, la Cláusula Décima del Contrato de Concesión, establece el mecanismo que permite canjear las inversiones reconocidas en la vía férrea por el íntegro de los montos correspondientes a la Retribución Principal y Especial durante los primeros cinco años de vigencia de la concesión, y por un máximo del 50 % de la Retribución Principal y Especial durante los siguientes cinco años. El saldo a favor del Concesionario por las inversiones realizadas en los 10 primeros años podrá ser descontado entre el undécimo y vigésimo año de la Concesión a razón de 1/10 anual hasta agotar el saldo total.
88. Adicionalmente, con la finalidad de mantener y mejorar el estado de la estructura de las vías férreas, el Concesionario continúa ejecutando diversas obras orientadas en particular a tres tipos de mejoras: (i) colocación de balasto; (ii) instalación de durmientes; y, (iii) alineamiento y nivelación de la vía. Así, en el siguiente cuadro se muestra la obra física ejecutada por el concesionario con la finalidad de mejorar y mantener el estado de la estructura de las vías férreas. Ahora bien, de dicho cuadro se puede apreciar que entre 2020 y 2023 se han ejecutado menores intervenciones en la colocación de balasto respecto a los niveles pre pandemia.

Cuadro N° 9: Mejoras en la infraestructura de la vía, 2000-2023

Descripción	Unidad de medida	2000-2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
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	9 921	13 293	4 732	7 954
Acumulado	m ³	602 298	626 729	658 797	695 047	715 582	729 480	760 742	783 717	802 757	825 833	835 754	849 047	853 779	861 733
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	16 920	14 628	17 397	37 006
Acumulado	und.	246 701	257 895	270 869	273 211	288 133	304 833	326 428	355 974	378 819	413 265	430 185	44 813	462 210	499 216
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	50 152	275 468	144 858	170 678
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	9 308 429	9 583 897	9 728 755	9 899 433

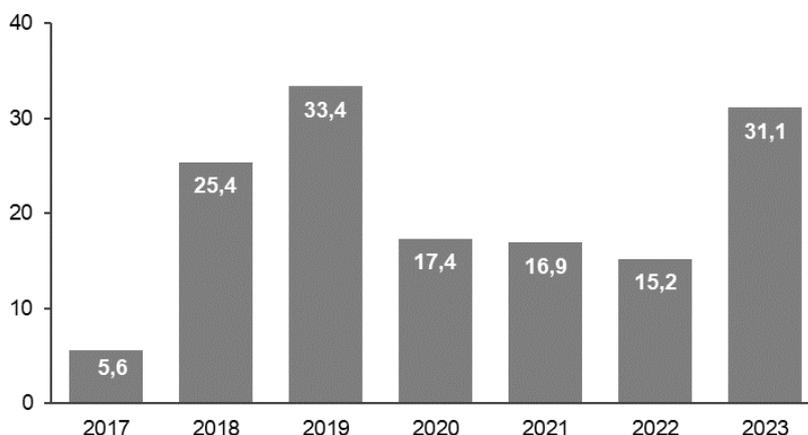
Fuente: Plan de Negocios 2024 de Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

89. En términos monetarios, desde el inicio de la Concesión hasta diciembre del año 2009, la empresa concesionaria solicitó el reconocimiento de inversiones por un total de S/ 244,7 millones, habiéndosele reconocido la suma de S/ 213 millones (USD 77,8 millones). Desde el año 2010, el Concesionario no ha presentado solicitudes de aprobación de inversiones al Ositrán, pues el periodo de beneficio para realizar inversiones y que las mismas sean reconocidas como crédito para dejar de pagar retribución concluyó en setiembre de 2009.
90. Sin perjuicio de ello, de acuerdo con lo indicado por la entidad Concesionaria en su Plan de Negocio 2024, Fetransa continúa invirtiendo permanentemente en la mejora de la vía, siendo en 2023 su inversión de S/ 31,1 millones, monto 104 % superior en comparación con lo invertido en el 2022. Cabe señalar que las inversiones se concentraron en la ejecución de obras civiles.



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



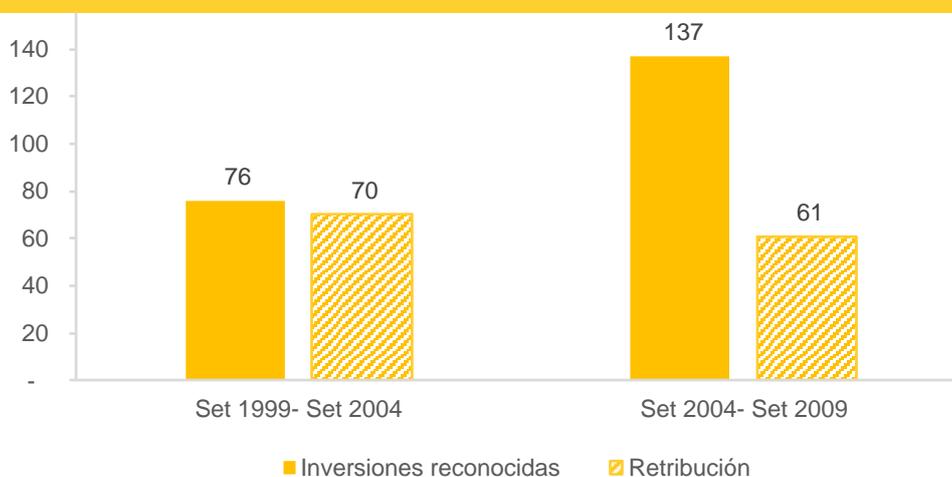
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán y Planes de negocios del Concesionario 2024
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

V.2. Retribución

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



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



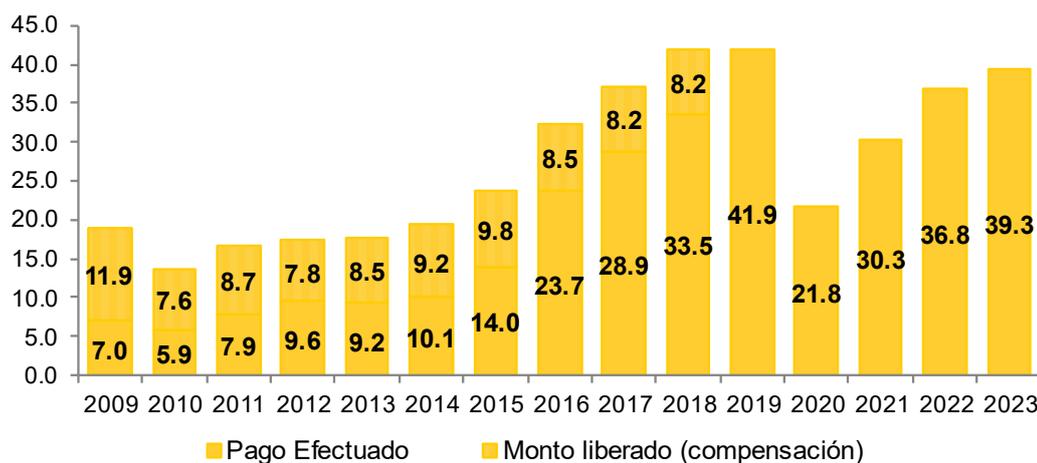
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

95. En efecto, tal como se observa en el 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/ 77,5 millones correspondieron a inversiones reconocidas el último año de dicho periodo. Así, el Concesionario accedió al beneficio de liberación del 50 % del pago de la Retribución correspondiente al periodo entre setiembre de 2004 y setiembre de 2009.
96. De este modo, al finalizar el periodo de incentivos a las inversiones (setiembre de 2009), el Concesionario fue liberado del pago de S/ 131 millones y sus inversiones reconocidas alcanzaron aproximadamente los S/ 213 millones, generando un remanente a favor del Concesionario de S/ 82 millones, el mismo que fue utilizado para reducir el pago de la retribución a partir del año 11; es decir, desde el 21 de setiembre de 2009 en adelante.
97. Conforme al Contrato de Concesión, el remanente de inversiones a favor del Concesionario debe ser deducido a razón de 1/10 anual del pago de la Retribución Principal y Especial que le corresponda pagar entre el año 11° y 20° de la Concesión. En ese sentido, el Concesionario ha utilizado dicho remanente (aproximadamente S/ 8 millones anuales) para reducir el pago de la Retribución Principal que le debe pagar al Estado peruano. En el caso del año calendario 2009, el monto de la Retribución Principal corresponde a parte del monto del 10° año de la Concesión (del 1 de enero al 20 de setiembre del 2009) y parte del monto que corresponde al 11° año de la concesión (del 21 de setiembre al 31 de diciembre 2009). Es decir, en el año calendario 2009 se aplicaron, tanto el mecanismo de incentivos a la inversión con liberación del 50 % como el descuento del remanente o excedente de inversiones.
98. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, el remanente a favor del Concesionario le ha permitido reducir de manera importante el pago por concepto de Retribución al Estado. En efecto, considerando el periodo 2009-2018, el pago por Retribución principal que le correspondía efectuar a Fetransa ascendió a S/ 238,3 millones, de los cuales han pagado S/ 149,9 millones y han canjeado S/ 88,4 millones a cuenta del saldo remanente de las inversiones. Debe indicarse que este último monto incluye tanto el remanente a favor del Concesionario de S/ 82 millones y una fracción correspondiente al incentivo de liberación del 50 % del pago de Retribución Principal del 10° año de la concesión.



99. Ahora bien, en 2018, se aplicó la última cuota correspondiente al inicio del vigésimo año de concesión por S/ 8 237 457 y es a partir de 2019 que Fetransa ha pagado al Estado el monto íntegro que le corresponde por concepto de retribución principal. Para el 2023, dicho monto ascendió a S/ 39 328 177, lo cual está asociado a los mayores ingresos recibidos por la Concesión, mientras que, en 2022, la retribución principal fue de S/ 36,8 millones. Si bien se registra una recuperación en el pago de la retribución principal, la misma aun no alcanza al nivel pre pandemia, ascendente a S/ 41,9 millones en 2019.

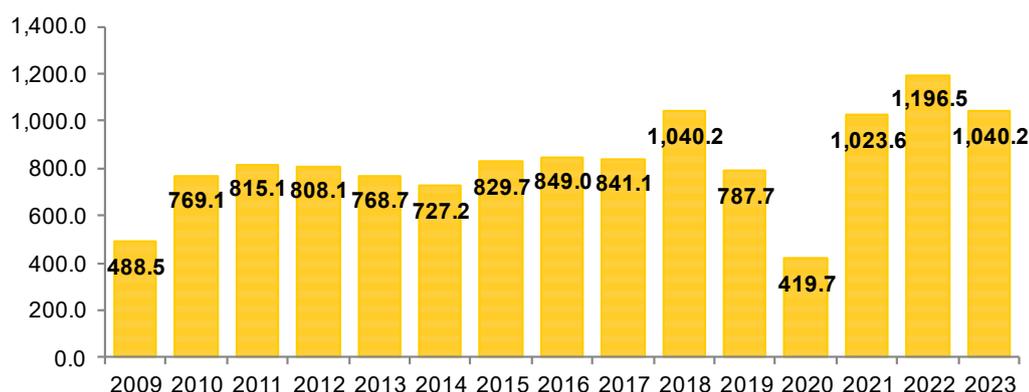
Gráfico N° 12: Pago por retribución principal
(En millones de Soles)



Fuente: Estados Financieros auditados 2023, Fetransa
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

100. Además de la Retribución Principal, corresponde el Concesionario efectuar el pago por concepto de Retribución Especial, el cual ascendió a S/ 1040 miles en 2023, lo cual significó una reducción de 13,1 % respecto del monto pagado el año anterior (S/ 1197 miles).

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



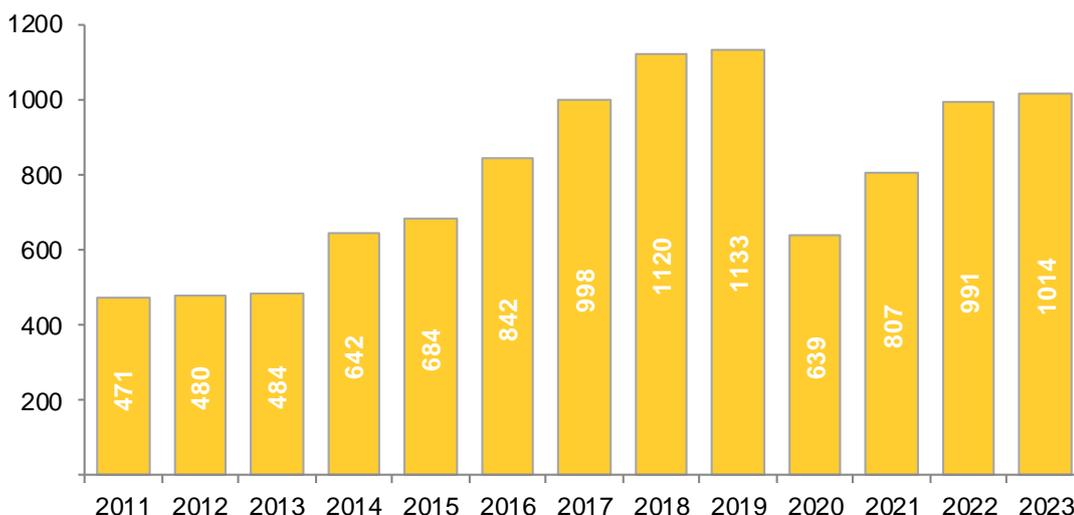
Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - Fetransa
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



V.3. Aporte por regulación

101. En relación con el aporte por regulación, en el año 2023 Fetransa realizó pagos mensuales que, en total, sumaron S/ 1014 miles. De igual manera con los mayores ingresos registrados en 2023, el monto por aporte por regulación aumentó 2,4 % con relación al pago efectuado el año anterior. En general, desde el inicio de la concesión a diciembre de 2023, el Concesionario ha transferido al Regulador la cantidad de S/ 15,5 millones por este concepto.

Gráfico N° 14: Aporte por Regulación 2011-2023
(En miles de Soles)



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio

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

Para la línea férrea:

- United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II
- 49CFR213 Track Safety Standards

Para el material rodante tractivo y el material rodante:

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

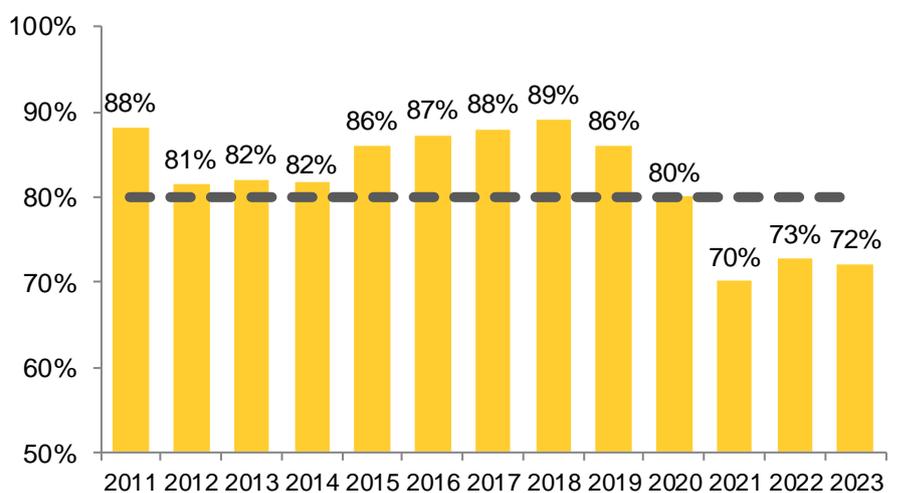
103. En ese sentido, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán ha verificado que durante 2023 el Concesionario cumplió con las normas de seguridad ferroviaria y los estándares técnicos establecidos por la United States Code of Federal Regulations, mencionados anteriormente.



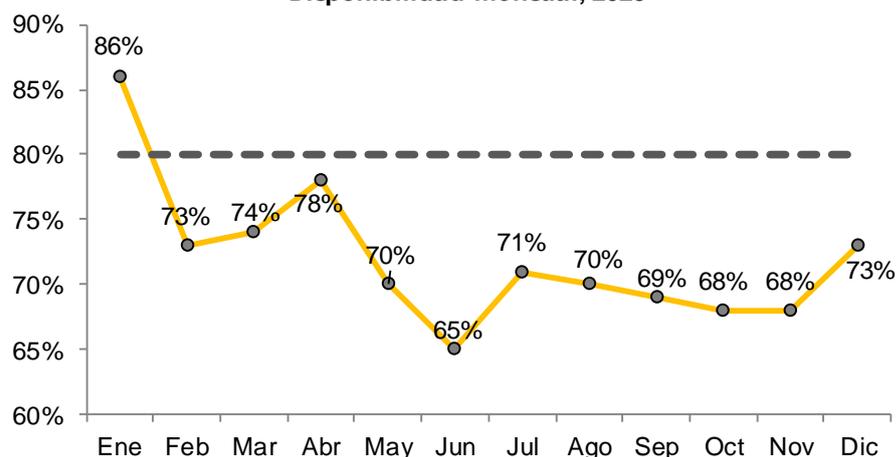
VI.2. Disponibilidad de locomotoras

104. El indicador de disponibilidad de locomotoras permite conocer la probabilidad con que se encuentran disponibles las locomotoras para la operación. De acuerdo con un estudio del Banco Mundial²² sería recomendable un nivel mínimo de 80 %.
105. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en 2023, por tercer año consecutivo, el Concesionario ha presentado su indicador de disponibilidad de locomotoras por debajo del nivel mínimo recomendado por el Banco Mundial (80 %). Así, el Concesionario viene operando sin alcanzar los estándares recomendados internacionalmente, siendo el valor promedio del indicador de disponibilidad de 2023 de 72 %. De manera mensual, se tiene que el valor mínimo del ratio de disponibilidad de locomotoras fue de 65 % en junio y el valor máximo fue de 86 % en enero, único mes que estuvo por encima del umbral mínimo.

Gráfico N° 15: Disponibilidad de locomotoras, 2011-2023
(En porcentaje)



Disponibilidad mensual, 2023



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

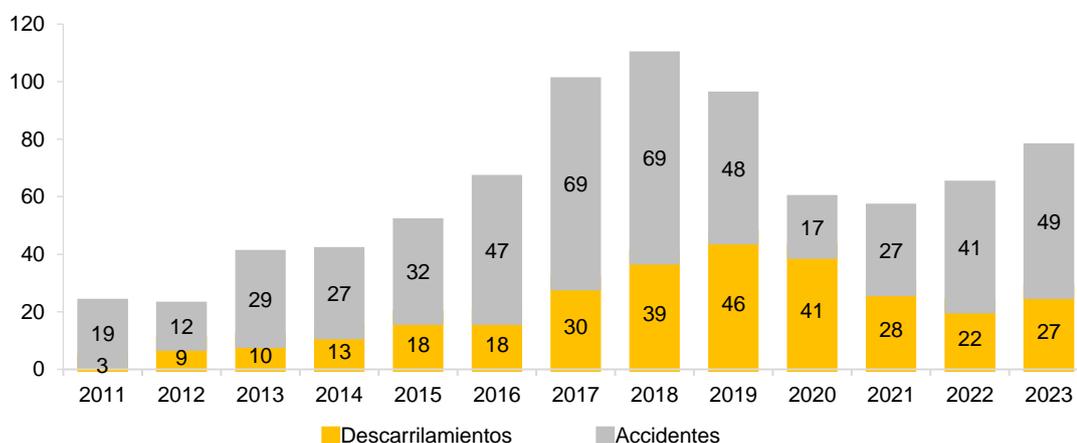
²² ESTACHE, Antonio y DE RUS, Ginés, *Privatization and Regulation of Transport Infrastructure. Guidelines for Policymakers and Regulators*. World Bank Institute, Washington D.C. 2000, p. 233



VI.3. Descarrilamientos y accidentes

106. 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. De acuerdo a la información reportada por Fetransa, se registraron 27 descarrilamientos en 2023, nivel superior en 22,7 % respecto del número de accidentes del 2022, siendo que la mayor parte de ellos generaron daños leves, según el Plan de Negocio 2024 de la empresa. El mayor número de descarrilamientos ocurren en el Tramo Sur de la Concesión.
107. En cuanto al resto de accidentes, no referidos a descarrilamientos, sino a colisiones con vehículos motorizados, colisiones de locomotora con plataforma, entre otros, debe indicarse que en 2023 se registraron 49 eventos de este tipo, nivel superior en 19,5 % respecto al número de accidentes registrados en 2022.

Gráfico N° 16: Número de accidentes y descarrilamientos, 2011-2023



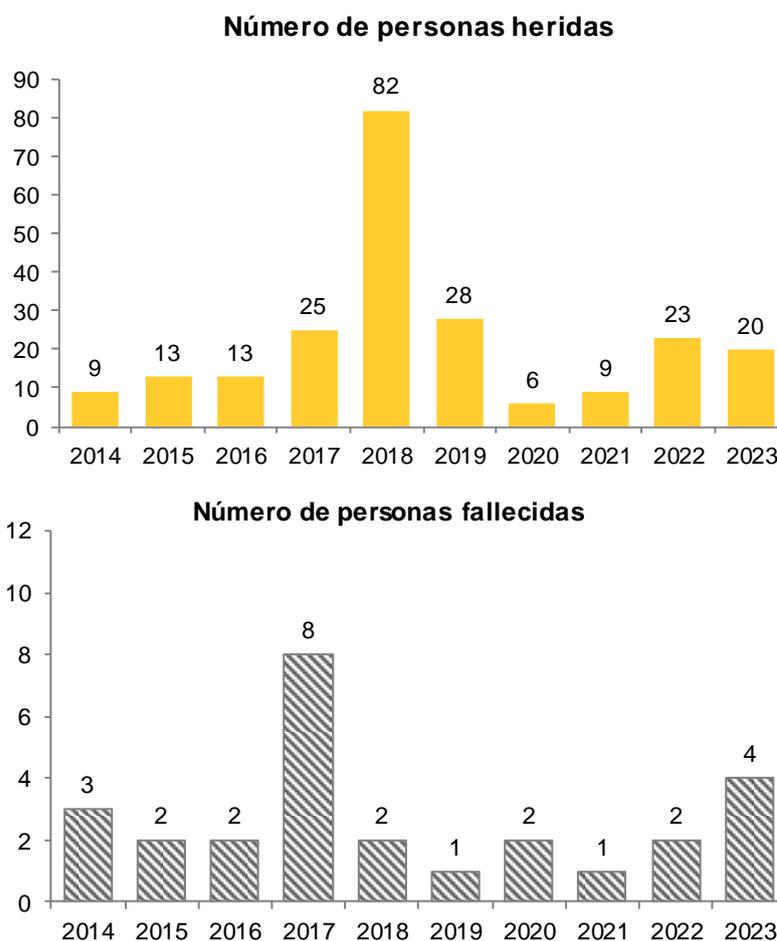
Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

108. En el siguiente gráfico se observa la evolución de la cantidad de personas heridas y fallecidas como consecuencia de los accidentes ocurridos en la vía en 2023. Así, por un lado, se registraron 20 personas heridas, mientras que en 2022 fueron 23 personas heridas. En tanto, se registró cuatro personas fallecidas en 2023, el doble que lo registrado en 2022.
109. Al respecto, la Concesionaria ha señalado en el Plan de Negocios de 2024 que promoverá un programa piloto de reforzamiento de la Cultura de Seguridad en el área de Vía y obras. Así, la empresa tiene como objetivo de reducir en 10 % la tasa de accidentes.



Gráfico N° 17: Número de personas heridas y fallecidas, 2014-2023



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

VI.4. Sanciones y penalidades impuestas

110. En el marco de la función supervisora y sancionadora, el Ositrán tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso identifique que las Entidades Prestadoras han incurrido en algún incumplimiento relacionado con sus obligaciones previstas en los Contratos de Concesión o en la normativa.
111. En particular, las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC) por el incumplimiento contractual en que incurra el Concesionario. Cabe indicar que estas penalidades están fijadas en cada contrato de concesión bajo el ámbito del Ositrán²³.
112. En 2023, se ha registrado una penalidad de pre aviso al concesionario, al no haber efectuado el pago de la Retribución Especial del mes de Marzo 2020 dentro del plazo establecido,

²³ Como ENAPU y CORPAC operan la infraestructura en virtud de su respectiva ley de creación y no de un contrato de concesión, sus incumplimientos no son materia de penalidad.



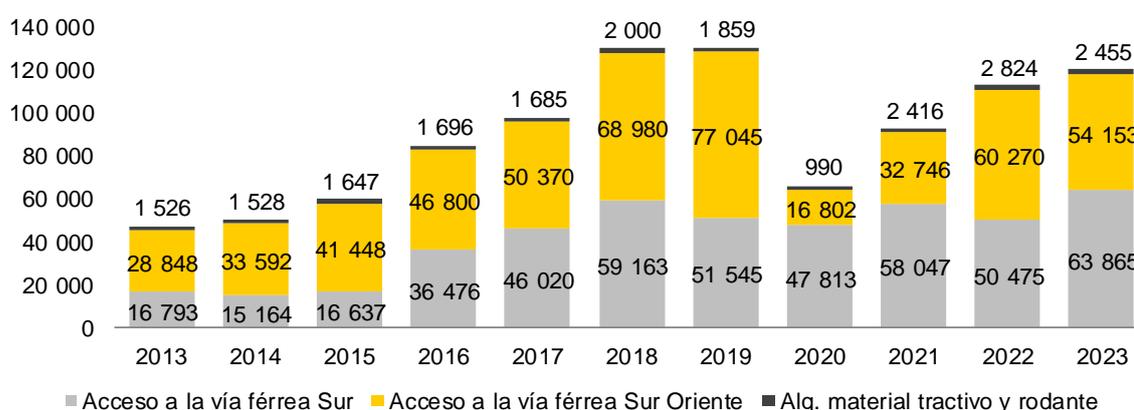
incumpliendo la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión. De otro lado, en dicho año no se ha impuesto sanción alguna al Concesionario.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Ingresos operativos

113. Como se aprecia, los ingresos operativos de la Concesión se han incrementado 6,1 %, al pasar de S/ 113,6 millones a S/ 120,5 millones entre 2022 y 2023. Este aumento se explica por los mayores ingresos por acceso a la vía en 2023 (+6,6 %), especialmente en el tramo Sur, en línea con la reducción de los conflictos sociales en el corredor minero en 2023. En efecto, los ingresos por acceso a la vía férrea en el tramo Sur tuvieron una contribución de 53,0 %, mientras que el acceso a la vía férrea en el tramo Sur Oriente reportó el 45,0 % de los ingresos operativos de Fetransa. Por otra parte, solo el 2,0 % de los ingresos en 2023 se atribuyen al alquiler de material tractivo y rodante percibidos por el Concesionario. Ahora bien, debe tenerse en cuenta que los ingresos operativos de Fetransa aun no alcanzan el nivel pre pandemia (S/ 130,5 millones en 2019).

Gráfico N° 18: Ingresos operativos de Fetransa, 2013 – 2023
(En miles de Soles)



Fuente: Fetransa

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.2. Estados de resultados integrales

114. El estado de resultados integrales muestra que en el ejercicio 2023, los ingresos de contratos con operadores de servicio ascendieron a USD 28,7 millones, significando un aumento de 9,2 % respecto de los ingresos del 2022. Por su parte, los costos de explotación también se incrementaron, pero en menor proporción que los ingresos (6,2 %). Por ello, la utilidad bruta aumentó 26,3 %, ascendiendo a USD 5,1 millones, lo cual representó el 17,7 % de los ingresos en el ejercicio 2023, mientras que, en 2022, la utilidad bruta representó el 15,3% de dichos ingresos.
115. Los gastos de administración en 2023 ascendieron a USD 4,5 millones, lo que representa un aumento de 17,4 % respecto de lo registrado en 2022. Cabe señalar que dicho rubro constituyó el 15,8 % de los ingresos de contratos con clientes en 2023. En cuanto a la utilidad operativa, esta aumentó 341,3 %, alcanzando USD 706 480 en comparación con los USD 106 102 registrados en 2022, reflejando los mayores ingresos de la Concesión. Sin embargo, la utilidad



neta del ejercicio 2023 fue de USD 426 203, una disminución del 58,0 % respecto al 2022. Esta disminución se debe no solo al aumento en los gastos administrativos, sino también a un cambio significativo en el impuesto a la renta, que pasó de un efecto positivo de USD 1,5 millones en el ejercicio 2022 a un efecto negativo de USD 102 088 en el ejercicio 2023.

Cuadro N° 10: Estado de resultados integrales, 2023 – 2022 (en miles de dólares)

	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023 / 2022
Ingresos de contratos con clientes	28 645	26 222	100,0%	100,0%	9,2%
Costo de explotación de bienes en concesión	(23 567)	(22 200)	-82,3%	-84,7%	6,2%
Utilidad bruta	5 078	4 021	17,7%	15,3%	26,3%
Gastos de administración	(4 519)	(3 849)	-15,8%	-14,7%	17,4%
Gastos de venta	(15)	(11)	-0,1%	0,0%	37,1%
Otros ingresos	167	104	0,6%	0,4%	60,9%
Otros gastos	(4)	(105)	0,0%	-0,4%	-96,2%
Utilidad operativa	706	160	2,5%	0,6%	341,3%
Ingresos financieros	221	159	0,8%	0,6%	39,2%
Gastos financieros	(249)	(240)	-0,9%	-0,9%	3,8%
Diferencia de cambio, neta	(150)	(538)	-1%	-2%	-72,1%
Utilidad antes de impuesto a la renta	528	(459)	1,8%	-1,7%	-215,2%
Impuesto a la renta	(102)	1 473	0%	6%	-106,9%
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	426	1 014	1%	4%	-58,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

116. En 2023, los ingresos de contratos con clientes²⁴, específicamente por el servicio de uso de la vía férrea, ascendieron a USD 26,9 millones, lo que representó un incremento de USD 2,4 millones (9,8 %) respecto a los ingresos del ejercicio 2022. De manera desagregada, el Uso de la vía férrea Sur, predominado por el transporte de mercancías de minerales y metales, generó ingresos por USD 14,6 millones, representando el 50,8 % del total de ingresos. No obstante, los ingresos provenientes del Uso de la vía férrea Sur-Oriente por la parte relacionada (Perurail) y por terceros (Incarail) mostraron en conjunto una reducción de 7,9 %, respecto a los ingresos registrados en 2022.
117. Asimismo, en el ejercicio 2023, los ingresos de alquileres y otros ingresos representaron solo el 6,1 % de los ingresos con contratos con clientes y ascendieron a USD 1,8 millones, lo cual implicó un ligero incremento de 1,7 % respecto al ejercicio 2022.

Cuadro N° 11: Ingresos de contratos con clientes, 2023 – 2022 (en miles de dólares)

²⁴ Estos ingresos corresponden al pago por los servicios de uso de vía férrea por parte de operador relacionado y tercero, así como por alquileres (de vagones, coches y locomotoras a empresas relacionadas, de terrenos, de inmuebles a empresas relacionadas y de frecuencia a empresas relacionadas) y otros ingresos.



	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023 / 2022
Servicio de uso de vía férrea					
Uso de vía férrea Sur por relacionada	14 546	11 099	50,8%	42,3%	31,1%
Uso de vía férrea Sur-Oriente por relacionada	8 919	10 405	31,1%	39,7%	-14,3%
Uso de vía férrea Sur-Oriente por terceros	3 430	2 998	12,0%	11,4%	14,4%
SUB TOTAL	26 896	24 502	93,9%	93,4%	9,8%
Alquileres y otros ingresos					
Alquiler de vagones, coches y locomotoras a empresas relacionadas	559	624	1,9%	2,4%	-10,4%
Alquiler de terrenos	450	450	1,6%	1,7%	0,0%
Alquiler de inmuebles a empresas relacionadas	533	432	1,9%	1,6%	23,4%
Derecho de usos y otros servicios	171	177	0,6%	0,7%	-3,5%
Alquiler de frecuencia a empresas relacionadas	38	38	0,1%	0,1%	0,0%
SUB TOTAL	1 750	1 720	6,1%	6,6%	1,7%
TOTAL	28 645	26 222	100,0%	100,0%	9,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Fetransa
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

118. Respecto al costo de explotación de bienes de la concesión, en el ejercicio 2023 el costo de la retribución principal ascendió a USD 10,6 millones, equivalente al 44,8 % del costo de explotación de bienes de la concesión. Dicho costo registró un aumento de 9,9 % respecto al ejercicio 2022, en línea con los mayores ingresos de la Concesionaria. Por su parte, los costos de seguros ascendieron a USD 4,9 millones, representando el 20,6 % del costo de explotación de bienes de la concesión y significando un incremento de 14,0 % en relación con el ejercicio 2022. En tanto, los gastos de amortización fueron de USD 3,7 millones, habiéndose incrementado 7,6 % en 2023 con una participación de 16,1 %, mientras que el Gasto de Personal disminuyó en 14,4 % en 2023, teniendo una participación de 11,6 %. Las otras partidas de costos representaron en su conjunto el 6,9 % del costo total de explotación de bienes de la concesión para el ejercicio 2023.

Cuadro N° 12: Costo de explotación de bienes en concesión, 2023 – 2022 (En miles de dólares)

	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023 / 2022
Retribución principal - OSITRAN	10 564	9 609	44.8%	43.3%	9.9%
Seguros	4 858	4 261	20.6%	19.2%	14.0%
Amortización	3 788	3 521	16.1%	15.9%	7.6%
Gastos de personal	2 725	3 183	11.6%	14.3%	-14.4%
Consumo de suministros	435	443	1.8%	2.0%	-1.9%
Honorarios y consultorías	307	149	1.3%	0.7%	105.7%
Retribución especial - OSITRAN	279	312	1.2%	1.4%	-10.5%
Mantenimiento y suministros de almacén	229	199	1.0%	0.9%	15.1%
Depreciación	92	77	0.4%	0.3%	20.4%
Desvalorización de suministros	32	114	0.1%	0.5%	-72.0%
Otros costos de explotación de bienes de la concesión	259	332	1.1%	1.5%	-22.1%
SUB TOTAL	23 567	22 200	100.0%	100.0%	6.2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Fetransa
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

119. En cuanto a los gastos de administración en el ejercicio 2023, la partida de gasto de vigilancia, limpieza y servicios es la más significativa al concentrar el 34,8 % de dichos gastos y ascendió a USD 1,6 millones, lo que representó un aumento de 2,7 %. De otro lado, los gastos de personal ascendieron a USD 876 mil, participando del 19,4 % de los gastos de administración y equivale a un aumento del 5,1 % respecto al ejercicio 2022. Cabe destacar, el aumento en las provisiones



por contingencias legales²⁵, que representaron el 11,9 % del total de gastos de administración, pasando de USD 73 079 en 2022 a USD 535 998 en 2023. Las demás partidas en conjunto constituyeron el 33,9 % del gasto total de administración de la concesión para el ejercicio 2023.

Cuadro N° 13: Gastos de administración 2023 – 2022 (en miles de dólares)

	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023 / 2022
Vigilancia, limpieza y servicios	1 575	1 533	34,8%	39,8%	2,7%
Gastos de personal	876	833	19,4%	21,6%	5,1%
Provisión por contingencias legales	536	73	11,9%	1,9%	633,5%
Aporte por regulación a OSITRAN	282	258	6,2%	6,7%	9,5%
Honorarios y consultorías	326	292	7,2%	7,6%	11,6%
Servicio de gerenciamiento y administración	122	101	2,7%	2,6%	20,3%
Otras tasas y contribuciones	160	119	3,5%	3,1%	34,2%
Mantenimiento y suministros de almacén	143	136	3,2%	3,5%	4,9%
Asignación de personal de empresas relacionadas	279	329	6,2%	8,5%	-15,1%
Depreciación	35	29	0,8%	0,8%	20,4%
Amortización	9	8	0,2%	0,2%	7,6%
Otros gastos de administración	178	137	3,9%	3,6%	29,7%
SUB TOTAL	4 519	3 849	100,0%	100,0%	17,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VII.3. Estado de situación financiera

120. El activo total asciende a USD 71,7 millones en 2023, mostrando un incremento de USD 5,2 millones (7,8 %) respecto al ejercicio 2022. Esta variación es explicada principalmente por el aumento del 9,5 % en el activo no corriente, específicamente en el rubro de activos intangibles neto. Cabe indicar que el rubro de activos intangibles neto se refiere principalmente a los costos intangibles asociados a la concesión, al software y los activos del contrato.
121. Se aprecia también que el pasivo total representa el 78,9 % del activo total en el ejercicio 2023, a su vez, el pasivo corriente y el pasivo no corriente representan el 29,6 % y 49,3 % del activo total, respectivamente. Considerando que en el ejercicio 2022, el pasivo corriente representó el 25,2 % del activo total, se evidencia que ha habido un aumento importante de las deudas de corto plazo en 2023. En tanto, se registra un ligero aumento de las deudas de largo plazo para el ejercicio 2023, siendo el rubro “*Cuentas por pagar a empresas relacionadas*”, la cuenta más relevante, al representar el 42,6 % del activo total.
122. El patrimonio neto en el ejercicio 2023 asciende a USD 15,1 millones, representando el 21,1 % del activo total, con un aumento del 2,9 % respecto al ejercicio 2022. Su principal cuenta es la de capital emitido, la misma que se mantiene en similares niveles que el 2022. Ahora bien, la cuenta que explica el incremento del patrimonio neto es la cuenta resultados acumulados, pues tuvo una variación positiva del 7,6% (USD 426 000) y representó el 8,4 % del activo total.

²⁵ Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 la compañía tiene procesos pendientes de resolución clasificados por la Gerencia y sus asesores externos como “Probables”. Estos procesos están relacionados principalmente con procesos laborales por un importe aproximados de USD 602 154, SITRAFER – Sindicato de trabajadores ferroviarios por USD 605 767 y con los Municipios de Arequipa, Cusco y Puno, entre otros por USD 97 413.



Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera, 2023 – 2022 (en miles de dólares)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2023	2022		2023	2022
ACTIVO CORRIENTE	22 723	21 789	PASIVO CORRIENTE	21 235	16 737
Efectivo y equivalentes de efectivo	11 870	10 105	Obligaciones financieras	0	660
Cuentas por cobrar comerciales	999	626	Cuentas por pagar comerciales	2 491	2 680
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	2 619	1 611	Ingresos diferidos	451	450
Otras cuentas por cobrar	507	749	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	5 313	1 192
Inventarios, neto	5 761	7 308	Otras cuentas por pagar	12 980	11 755
Gastos pagados por anticipado	273	425			
Impuestos por aplicar	693	965	PASIVO NO CORRIENTE	35 357	35 102
			Ingresos diferidos	4 841	5 292
			Cuentas por pagar a empresas relacionadas	30 516	29 810
			TOTAL PASIVO	56 592	51 839
ACTIVO NO CORRIENTE	48 976	44 731	PATRIMONIO NETO	15 107	14 681
Instalaciones y equipos, neto	659	733	Capital emitido	9 094	9 094
Activos intangibles, neto	47 872	43 450	Otras reservas de capital	-	-
Activo por impuesto a las ganancias diferido, neto	445	547	Resultados acumulados	6 012	5 586
TOTAL ACTIVO	71 699	66 520	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	71 699	66 520

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2023 – 2022 (en porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2023	2022	2023 / 2022		2023	2022	2023 / 2022
ACTIVO CORRIENTE	31,7%	32,8%	4,3%	PASIVO CORRIENTE	29,6%	25,2%	26,9%
Efectivo y equivalentes de efectivo	16,6%	15,2%	17,5%	Obligaciones financieras	0,0%	1,0%	-100,0%
Cuentas por cobrar comerciales	1,4%	0,9%	59,7%	Cuentas por pagar comerciales	3,5%	4,0%	-7,1%
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	3,7%	2,4%	62,5%	Ingresos diferidos	0,6%	0,7%	0,3%
Otras cuentas por cobrar	0,7%	1,1%	-32,3%	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	7,4%	1,8%	345,7%
Inventarios, neto	8,0%	11,0%	-21,2%	Otras cuentas por pagar	18,1%	17,7%	10,4%
Gastos pagados por anticipado	0,4%	0,6%	-36,0%				
Impuestos por aplicar	1,0%	1,5%	-28,2%	PASIVO NO CORRIENTE	49,3%	52,8%	0,7%
				Ingresos diferidos	6,8%	8,0%	-8,5%
				Cuentas por pagar a empresas relacionadas	42,6%	44,8%	2,4%
				TOTAL PASIVO	78,9%	77,9%	9,2%
ACTIVO NO CORRIENTE	68,3%	67,2%	9,5%	PATRIMONIO NETO	21,1%	22,1%	2,9%
Instalaciones y equipos, neto	0,9%	1,1%	-10,1%	Capital emitido	12,7%	13,7%	0,0%
Activos intangibles, neto	66,8%	65,3%	10,2%	Otras reservas de capital	0,0%	0,0%	
Activo por impuesto a las ganancias diferido, neto	0,6%	0,8%	-18,6%	Resultados acumulados	8,4%	8,4%	7,6%
TOTAL ACTIVO	100,0%	100,0%	7,8%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100,0%	100,0%	7,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VII.4. Indicadores financieros

a) Ratio de liquidez

123. En forma general, en el ejercicio 2023 se experimenta una disminución general de los ratios de liquidez en comparación con 2022, lo cual se explica principalmente por el incremento del pasivo corriente.
124. En efecto, el ratio de liquidez clásica²⁶, que mide la capacidad para pagar deudas de corto plazo, registró un valor de 1,07 en 2023 (frente a 1,30 en el 2022), es decir, por cada dólar de deuda

²⁶ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente



de corto plazo, la concesión contó con USD 1,07 de activos para cubrirlos. No obstante, aun los activos de corto plazo cubren completamente las obligaciones de corto plazo (pasivo corriente).

125. De otro lado, la prueba ácida²⁷ también experimentó una reducción pasando de 0,78 a 0,75 en el 2023, lo cual indica que por cada dólar de pasivo corriente corresponde USD 0,75 de activo corriente deducido de existencias y gastos contratados por anticipado. Finalmente, respecto al ratio de liquidez absoluta²⁸, este se redujo de 0,60 a 0,56, reflejando que la cuenta de “Efectivo y equivalente de efectivo” por sí sola no permite respaldar el total de pasivo corriente.

Cuadro N° 16: Ratios de Liquidez, 2023 – 2022

Ratios	2023	2022
Liquidez clásica	1,07	1,30
Prueba ácida	0,75	0,78
Liquidez absoluta	0,56	0,60

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

b) Ratio de endeudamiento

126. 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.
127. Ahora bien, en el caso particular de Fetransa en el ejercicio 2023, los ratios de endeudamiento Deuda – Patrimonio²⁹, Endeudamiento del Activo³⁰ e Índice de Solvencia³¹ permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado. De otro lado, del análisis del estado de situación financiera se aprecia que la deuda es principalmente de largo plazo (pasivo no corriente).
128. En particular, el ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2023 que por cada dólar de patrimonio corresponde USD 3,7 de deuda, mientras que en el 2022 dicho ratio fue de 3,5, es decir, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 3,5 de deuda. Este incremento del ratio supone un mayor apalancamiento de la empresa.
129. Por su parte, el ratio endeudamiento del Activo se incrementó en el ejercicio 2023 respecto al ejercicio 2022, al pasar de 77,9 % a 78,9 %, respectivamente. Dicha situación refleja un aumento del financiamiento del activo total con recursos de terceros.
130. En tanto, el índice de solvencia para el ejercicio 2023 muestra que por cada dólar de pasivo total corresponde USD 1,27 de activo total, mientras que en el ejercicio 2022 este indicador fue de 1,28. Cabe indicar que cuanto más alto este indicador, mayor el nivel de solvencia de la empresa, o de manera contraria, mientras menor sea el indicador, menor el nivel de solvencia de la empresa. En ese sentido, se concluye con la evolución de dicho indicador, que la Concesionaria presenta una caída en el nivel de solvencia en 2023.

²⁷ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado) / Pasivo Corriente

²⁸ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

²⁹ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

³⁰ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

³¹ Calculado como Activo Total / Pasivo Total



131. Finalmente, el ratio de Calidad de la Deuda³² muestra que para el ejercicio 2023, el 37,5 % del pasivo total corresponde a pasivo de corto plazo (pasivo corriente), mientras que en el ejercicio 2022, este indicador fue de 32,3 %. De este modo, se tiene que ha aumentado el endeudamiento de corto plazo de la empresa en 2023, en línea con el incremento de los pasivos de corto plazo.

Cuadro N° 17: Ratios de Endeudamiento, 2023 – 2022

Ratios	2023	2022
Deuda - Patrimonio	3,7	3,5
Endeudamiento del Activo	78,9%	77,9%
Calidad de la Deuda	37,5%	32,3%
Índice de Solvencia	1,27	1,28

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Fetransa
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

c) Ratios de rentabilidad

132. 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. Respecto al margen bruto³³, el mismo fue de 17,7 % en el ejercicio 2023, mientras que dicho indicador fue 15,3 % en el ejercicio 2022. En el caso del margen operativo³⁴ fue de 2,5 % en el ejercicio 2023, aumentando ligeramente el resultado de 2022 (0,6%). No ocurrió lo mismo con el margen neto³⁵ que se redujo pasando de 3,9% en 2022 a 1,5% en 2023. Los resultados positivos en el margen bruto y operativo se explican por los mayores ingresos generados por el uso de vías férreas el tramo Sur en 2023.
133. La caída de las utilidades netas en 2023 (Ver Cuadro N° 10) ha influenciado negativamente en la evolución del ROE y ROA. En efecto, el ROE³⁶ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, el cual para el ejercicio 2023, obtiene un resultado positivo pero decreciente, pues en dicho año, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una ganancia de USD 2,8, en comparación con los USD 6,9 por cada USD 100 de patrimonio en 2022. De manera similar, el ROA³⁷ que mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa, también presenta una ligera caída, pasando de 1,5 % en 2022 a 0,6 % en el 2023. Esta disminución en ambos ratios se explica por la contracción de la utilidad neta durante el mismo período.
134. Por su parte, el margen EBITDA³⁸ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. En 2023 se experimenta un crecimiento, dado que el margen de EBITDA en dicho ejercicio fue de 15,2 %, mientras que en 2022 fue de 12,9 %. En general, el resultado positivo muestra que la Concesión tiene la capacidad de generar beneficios.

³² Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

³³ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

³⁴ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

³⁵ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

³⁶ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

³⁷ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total

³⁸ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles



Cuadro N° 18: Ratios de Rentabilidad, 2023 – 2022

Ratios	2023	2022
Margen Bruto	17,7%	15,3%
Margen Operativo	2,5%	0,6%
Margen Neto	1,5%	3,9%
Margen EBITDA	15,2%	12,9%
ROE	2,8%	6,9%
ROA	0,6%	1,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Fetransa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VIII. CONCLUSIONES

135. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente durante el año 2023, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Los servicios de transporte de carga y pasajeros continúan siendo brindados por dos operadores ferroviarios, uno de ellos vinculado al Concesionario (Perurail), siendo que en el tramo Sur sólo opera Perurail en el transporte de carga y de pasajeros; mientras que en el tramo Sur – Oriente, existe un segundo competidor en el transporte de pasajeros (Inca Rail). El tramo Sur Oriente se concentra en el tráfico de pasajeros, mientras el tramo Sur en la movilización de carga.
- (ii) Los contratos de acceso a la vía férrea suscritos entre el Concesionario y las empresas Perurail e Incarail se encuentran vigentes hasta 2027 y 2026, 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.
- (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 2027. El monto del alquiler se ha duplicado respecto al Contrato que finalizó en mayo de 2021.
- (iv) En términos de kilómetros recorridos del material tractivo y/o rodante, se registró un total de 24,2 millones de kilómetros recorridos, 3,3 millones de kilómetros adicionales respecto del año anterior, equivalente a un aumento del 16,0 %, donde el tramo Sur contribuyó con un aumento de 22,4 %. Ello influenciado por la disminución de los conflictos sociales en el corredor minero del sur en dicho año.
- (v) En términos de servicio de transporte de pasajeros, no hubo restricciones en el aforo de los trenes, pero el tráfico total de pasajeros en los tramos Sur y Sur Oriente se vio reducido en 9% en 2023, siendo que el nivel alcanzado en dicho año (2,03 millones de pasajeros) todavía no alcanza los niveles prepandemia de 2019 (2,9 millones de pasajeros).
- (vi) El 99,5 % del tráfico de pasajeros se efectuó a través del tramo Sur Oriente. Al igual que en años anteriores, la ruta que va al Santuario Nacional de Machu Picchu es la de mayor tráfico (Ollantaytambo – Aguas Caliente). Entre los operadores que brindan el servicio de transporte ferroviario de pasajeros, la empresa vinculada al Concesionario mantiene la mayor participación de mercado (77 %), aunque la misma ha perdido participación en los 3 últimos años.
- (vii) En lo referido al transporte de carga, se transportaron 3,1 millones de toneladas en 2023, volumen superior en 17,1 %, apreciándose que prácticamente la totalidad de la carga (99,5 %) se moviliza en el tramo Sur, principalmente productos como minerales y metales. La importancia de los minerales en el tramo Sur se explica porque dicho tramo conecta los



principales centros mineros de la región sur del país con el puerto de Matarani, desde donde se envía dichos productos hacia los mercados internacionales.

- (viii) En septiembre de 2023, la tarifa vigente por el derecho de uso de vía se actualizó, como se establece contractualmente, y ascendió a USD 0,80 por kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada para el tramo Sur y, para el tramo Sur Oriente, la tarifa se actualizó a USD 5,48. Ambas tarifas se incrementaron 3,9 % y 3,6 %, respectivamente, en relación con las tarifas que estuvieron vigentes en 2022, en línea con el mayor nivel del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York.
- (ix) En relación con los pagos efectuados al Estado, el concesionario realizó pagos por tres conceptos Retribución Principal, Retribución Especial y Aporte por Regulación. Así, la obligación generada por Retribución Principal ascendió a S/ 39,3 millones, monto 6,9 % superior al monto pagado en 2022. En tanto, la Retribución Especial ascendió a S/ 1040 miles en 2023, lo que significó una caída de 13,1 % respecto al 2022, mientras que el Aporte por Regulación ascendió a S/ 1014 miles en 2023, monto 2,4 % superior al del año anterior.
- (x) Con respecto al desempeño operativo, en el 2023 el Concesionario cumplió con todas las normas de seguridad ferroviaria y los estándares técnicos de operación establecidos en el Contrato de Concesión (*United States Code of Federal Regulations*). Sin embargo, el indicador de disponibilidad de locomotoras se ubicó debajo del umbral mínimo de 80 % recomendado por el Banco Mundial, situación que ocurre por tercera vez consecutiva desde el 2021.
- (xi) El número de descarrilamientos, indicador indirecto del estado de la vía en 2023, aumentó 22,7%, reportándose 27 eventos. De igual manera, el número de accidentes aumentó, al registrar 49 accidentes, 8 eventos adicionales que el año anterior. Producto de dichos accidentes, se registraron veinte (20) personas heridas y cuatro (4) personas fallecidas, el doble que lo registrado en 2022. Al respecto, la empresa al 2024 tiene previsto mejorar la cultura de seguridad principalmente en el área de Vía y obras a fin de reducir en 10 % la tasa de accidentes reportables en referencia al 2023.
- (xii) El aumento del tráfico de carga ha impactado positivamente en los ingresos operativos de Fetransa. En efecto, los ingresos operativos aumentaron 6,1 % al pasar de S/ 113,6 millones a S/ 120,5 millones entre 2022 y 2023. Del total de ingresos, el 53,0 % corresponden a los ingresos por acceso a la vía en el tramo Sur, mientras que los ingresos por acceso a la vía del tramo Sur Oriente tuvieron una contribución de 45,0 % y solo el 2,0 % restante corresponde a otros ingresos percibidos por el Concesionario.
- (xiii) La empresa registró una utilidad neta positiva de USD 426 000, menor en 58 % respecto a la utilidad neta registrada en el año 2022, debido al cambio significativo en el impuesto a la renta, que pasó de un efecto positivo de USD 1,5 millones a un efecto negativo de USD 102 088 en el ejercicio 2023. Por su parte, del Estado de situación financiera se aprecia un incremento de los activos en 7,8 % respecto al 2022, en particular, como aumento de los activos intangibles netos (+10,2 %). Los pasivos presentan un aumento de 9,2 %, mientras el patrimonio aumentó 2,9 %. Debido al mayor crecimiento de los pasivos, la empresa muestra un mayor endeudamiento de terceros.
- (xiv) Los indicadores financieros presentan ratios de liquidez en niveles inferiores a los registrados en 2022, explicado principalmente por el incremento del pasivo corriente, lo que a su vez indica que la empresa enfrenta desafíos para atender sus deudas de corto plazo en términos de prueba ácida y liquidez absoluta. En cuanto a los ratios de rentabilidad, si bien el margen bruto es positivo, el mismo se ha reducido entre 2022 y 2023, por lo que el ROE y el ROA mostraron reducciones, reflejando una menor eficiencia en el uso de activos y recursos propios. Finalmente, al 2023, las ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio, Endeudamiento del Activo e Índice de Solvencia permite concluir que



el nivel de apalancamiento de la empresa aumentó respecto al ejercicio 2022, lo que representa mayor dependencia financiera frente a terceros.

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	<ul style="list-style-type: none">▪ Ferrocarril del Sur:<ul style="list-style-type: none">- Matarani – Arequipa³⁹ (172 Km.)- Arequipa – Juliaca (304 Km.)- Juliaca – Puno (48 Km.)- Juliaca – Cuzco (338 km.)▪ Ferrocarril del Sur – Oriente:<ul style="list-style-type: none">- 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	<ul style="list-style-type: none">▪ Plazo inicial de 30 años.▪ Se extendió por 5 años adicionales.	Cláusula 4.1. (p. 19) Adenda 3
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none">▪ Adenda 1: 10 de marzo de 2000.▪ Adenda 2: 13 de enero de 2003.▪ Adenda 3: 14 de octubre de 2003.▪ Adenda 4: 23 de diciembre de 2010.▪ Adenda 5: 26 de julio de 2013.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5
5	Modalidad	Autofinanciada.	Cláusula 2.3. (p. 11)
6	Factor de competencia	Retribución anual principal al Estado peruano de 37,25 % de los ingresos brutos (no incluye ingresos del material tractivo o rodante, ni IGV).	Cláusula 5.1. (p. 20)
7	Capital mínimo	No se establece.	Cláusula 8.2. (p. 37)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ Garantía de cumplimiento:<ul style="list-style-type: none">- Ferrocarril del Sur: Monto mínimo de carta fianza por USD 1 720 000,00.- Ferrocarril del Sur Oriente: 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	<ul style="list-style-type: none">▪ 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)

³⁹ 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.
12	Penalidades	<ul style="list-style-type: none">▪ Se refieren a infracciones relacionadas con:<ul style="list-style-type: none">- Afectación de personas o bienes.- Daños económicos.- Afectación del servicio por más de 7 días.	Cláusula 20.2. (p. 66) Anexo 9
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none">▪ Entre las principales destacan:<ul style="list-style-type: none">- 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	<ul style="list-style-type: none">▪ Ingresos de la concesión.▪ Hipotecas del derecho de concesión.	Cláusula 11.1. (p. 45) Cláusula 11.2. (p. 46)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none">▪ 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	<ul style="list-style-type: none">▪ Vigencia del contrato a partir de la fecha de cierre:<ul style="list-style-type: none">- 19 de julio de 1999.▪ Facultades del Concesionario:<ul style="list-style-type: none">- 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	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Para la línea férrea:</u><ul style="list-style-type: none">- United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II.- 49CFR213 Track Safety Standards.▪ <u>Para el material tractivo y material rodante:</u><ul style="list-style-type: none">- 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	<ul style="list-style-type: none">▪ La tarifa por uso de vía se fija en la suma máxima de:<ul style="list-style-type: none">- 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



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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
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:	Autofinanciada
Periodo:	2012-2023

a. Tráfico													
Indicador	Unidad medida	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Pasajeros	Miles	1 958	2 083	2 278	2 476	2 665	2 697	2 867	2 881	627	1 263	2 233	2 031
- Del Sur (Matarani-Cuzco)	Miles	19	19	21	22	21	10	19	21	2	0,2	11,7	10,4
- Del Sur Oriente (Cuzco-Machu Picchu)	Miles	1 939	2 064	2 256	2 454	2 644	2 687	2 849	2 860	625	1 263	2 221	2 021
Carga	Toneladas	1 145 013	1 145 343	944 049	1 049 539	2 656 764	3 263 537	3 161 732	2 779 482	2 657 547	2 835 808	2 635 407	3 086 500
- Del Sur (Matarani-Cuzco)	Toneladas	1 124 551	1 129 552	925 854	1 031 451	2 635 358	3 241 332	3 140 619	2 756 128	2 647 914	2 825 582	2 619 398	3 070 903
- Del Sur Oriente (Cuzco-Machu Picchu)	Toneladas	20 462	15 791	18 195	18 088	21 406	22 205	21 113	23 354	9 633	10 226	16 009	15 597

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

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

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

Fuente: Fetransa y Estados Financieros Auditados 2023

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

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

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

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cinthy López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Marisol Huaman Velasque – Practicante
Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhon Perez Gonzales – Practicante
Cesar Vasquez Marin – Practicante