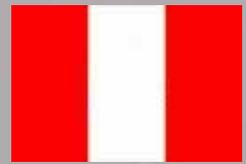


FERROCARRIL CENTRAL ANDINO

Ferrocarriles para el desarrollo



PRESENTACIÓN DE LA EMPRESA

Ferrocarril Central Andino S.A., empresa peruana, fundada el 21 de Septiembre de 1999.

Ferrovías Central Andina S.A., empresa peruana, obtuvo la Concesión del Estado Peruano, por 30 años, para la administración de la línea del ferrocarril más alto del mundo.

Esta vía fue construída en trocha standard

Son las primeras empresas ferroviarias del Perú.

- Tráfico
- Complejidad de las Operaciones



ZONA DE INFLUENCIA

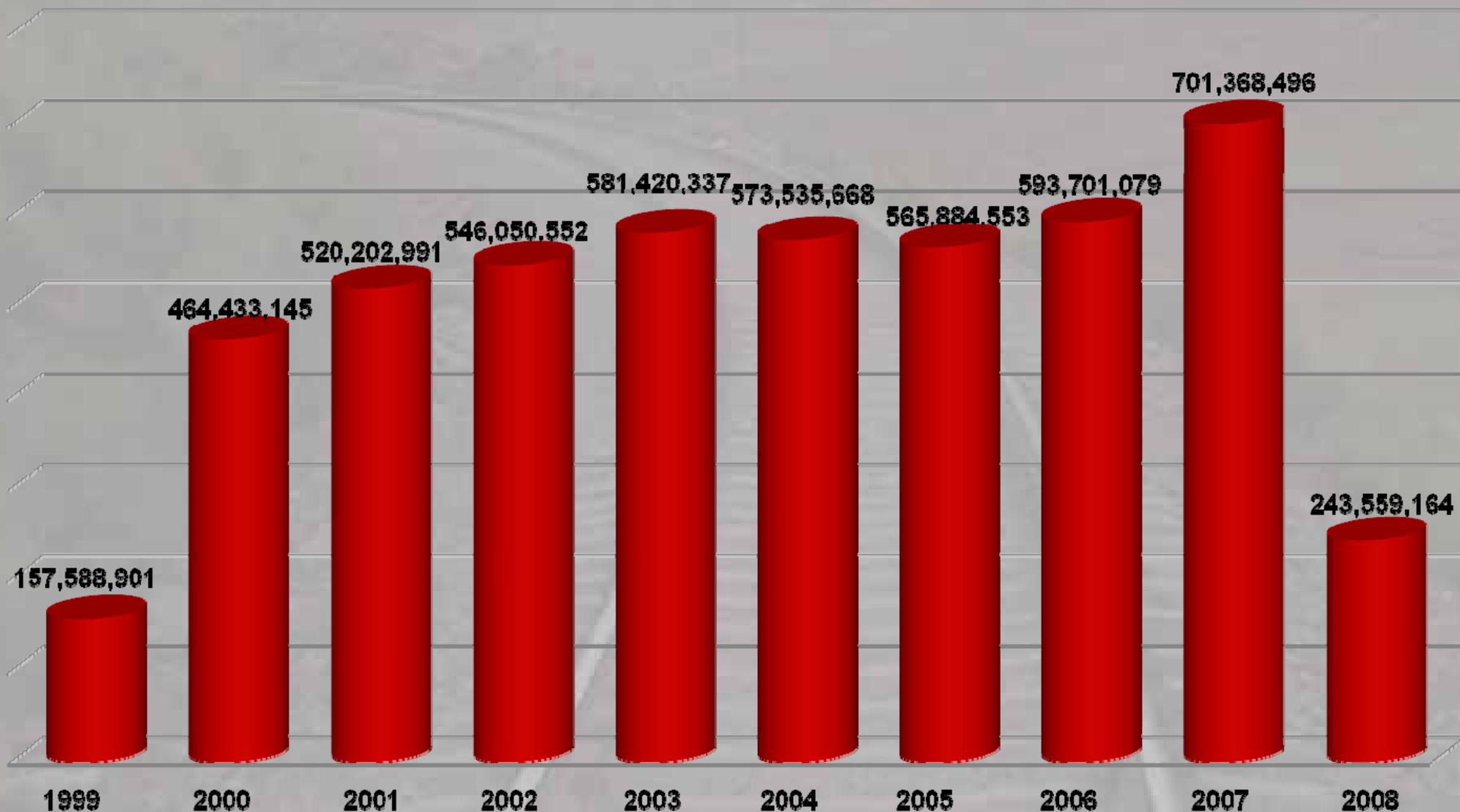


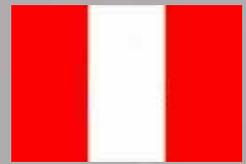
Longitud de vía férrea : 496.9 Km.

Departamentos : Lima – Junín – Cerro de Pasco



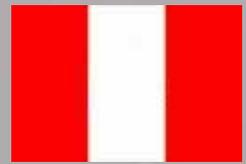
TONELADAS KILOMETRO TRANSPORTADAS POR AÑO





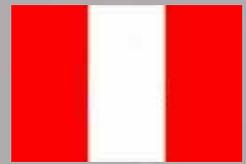
IMPORTANCIA DE LAS INFRAESTRUCTURAS

- **Movilidad Social**
- **Crecimiento Económico**
 - Accesos a los Mercados.
 - Competitividad.
 - Costo Logístico.
- **Integración Política**

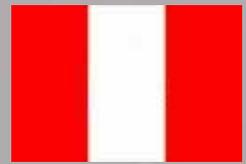


MATRIZ DE LA INFRAESTRUCTURA

- **Intermodalidad**
- **Eficiencia**
- **Sostenibilidad**
- **Tipos:**
 - Vías Férreas
 - Cabotaje
 - Aeronáutico
 - Carreteras
 - Hidrovías
 - Marítimo

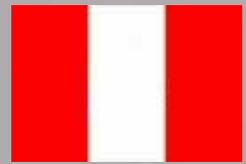


¿Es sostenible la actual matriz de transporte?



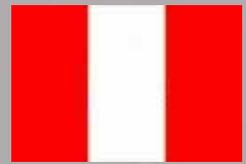
EL FUTURO DEL PETROLEO

- **El mundo ha consumido mas de la mitad del petróleo existente.**
- **El costo de producir petróleo subirá.**
- **La demanda crece geométricamente.**
- **El precio del petróleo subirá dramáticamente.**
- **Futuro racionamiento por el precio.**



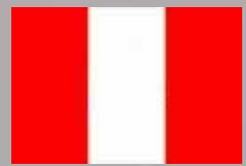
EL FUTURO DEL PERÚ

- **Basado el modelo en un uso ineficiente de un recurso escaso.**
- **Construimos carreteras sobre las que no circularán vehículos a combustión.**



CAMBIO DE LA MATRIZ DE TRANSPORTE

- **Eficiencia**
- **Eléctricidad**



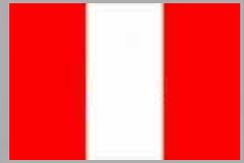
VENTAJAS DEL FERROCARRIL O UN PROBLEMA DE PERCEPCIÓN

- **Capacidad:**
 - 10 veces una Carretera.
 - Alternativa a Carreteras Saturadas.

- **Eficiencia**
 - Consume proporcionalmente 1/4 de lo que consumen los camiones.

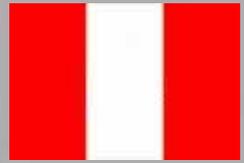
- **Seguridad Vial**
 - En Francia es 43.5 veces mas seguro que las carreteras.

- **Formal**
 - Sistema NO permite excepciones.



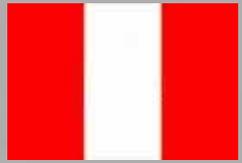
VENTAJAS DEL FERROCARRIL

- **Economía de la Infraestructura:**
 - Cuesta 1/3 de lo que cuesta una carretera.
 - Dura 7 veces la vida de una carretera.
 - 6 veces menos expuesto que la carretera a los Desastres Naturales.
 - Reparación mas rápida que una carretera.
 - Protege el patrimonio Vial.
- **Rápido:**
 - En los Andes el Ferrocarril puede desarrollar velocidades promedios de 80 km/h.



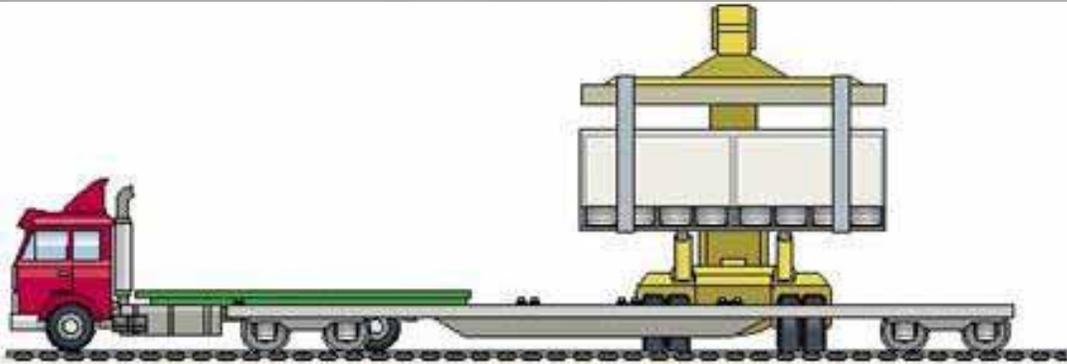
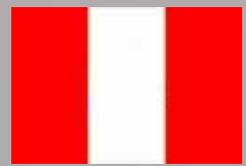
ENEMIGOS DEL FERROCARRIL

- **Percepción**
- **Desconocimiento**
- **Competencia Desleal**
 - Carretera Central recibe un subsidio de US\$ 28 millones.
 - Trenes Bambas.
 - Inversiones estatales Ineficientes
- **Informalidad**
 - Contrabando de Petróleo.
 - NO Respeto de Legislación Laboral (Conductores sin contrato de trabajo)
 - Beneficia a unos cuantos.
 - Inseguridad.
- **Inseguridad Jurídica**
- **Estado sin poder de decisión ni de gestión**

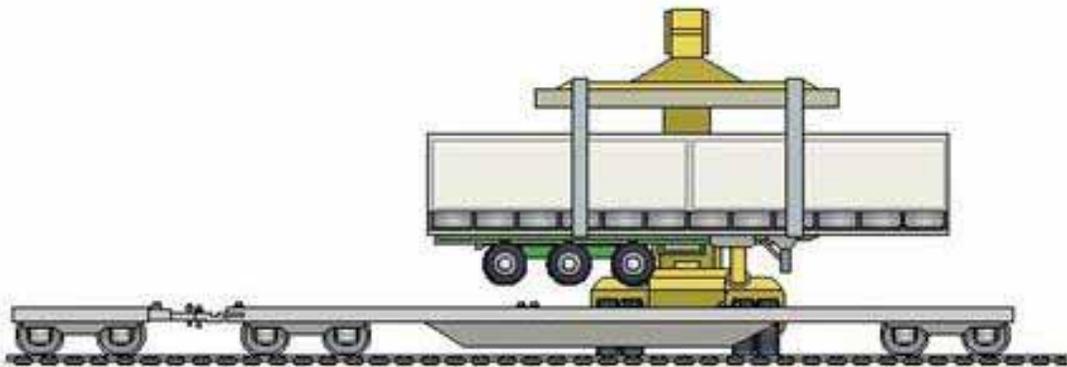


CONSECUENCIA DE LA COMPETENCIA DESLEAL

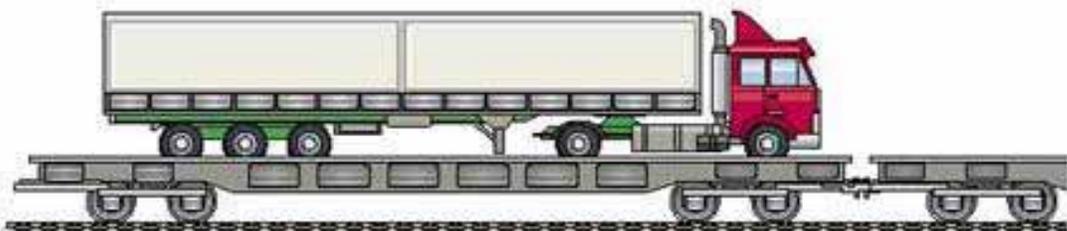
- Gasto inútil e importante para el Estado , desperdiciado.
- Impide el cambio de actual matriz de transporte dependiente del precio del petróleo.
- Condena al Perú a la inmovilidad social.
- Impide la modernización de las actuales vías férreas.
- Impide la construcción de nuevas vías férreas.
- Impide al Perú el desarrollo de una nueva estructura de transporte eficiente y limpia que garantice la movilidad frente al agotamiento del petróleo.



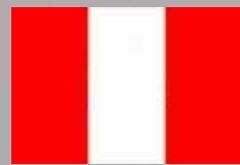
En el lugar de origen, una grúa traslada el contenedor de un camión o de un buque a un vagón especial del ferrocarril ("flat car") y luego otra grúa lo descarga en un punto intermedio para que continúe viaje por tierra o mar a su destino final.

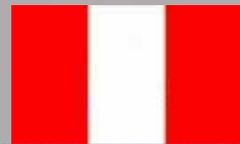


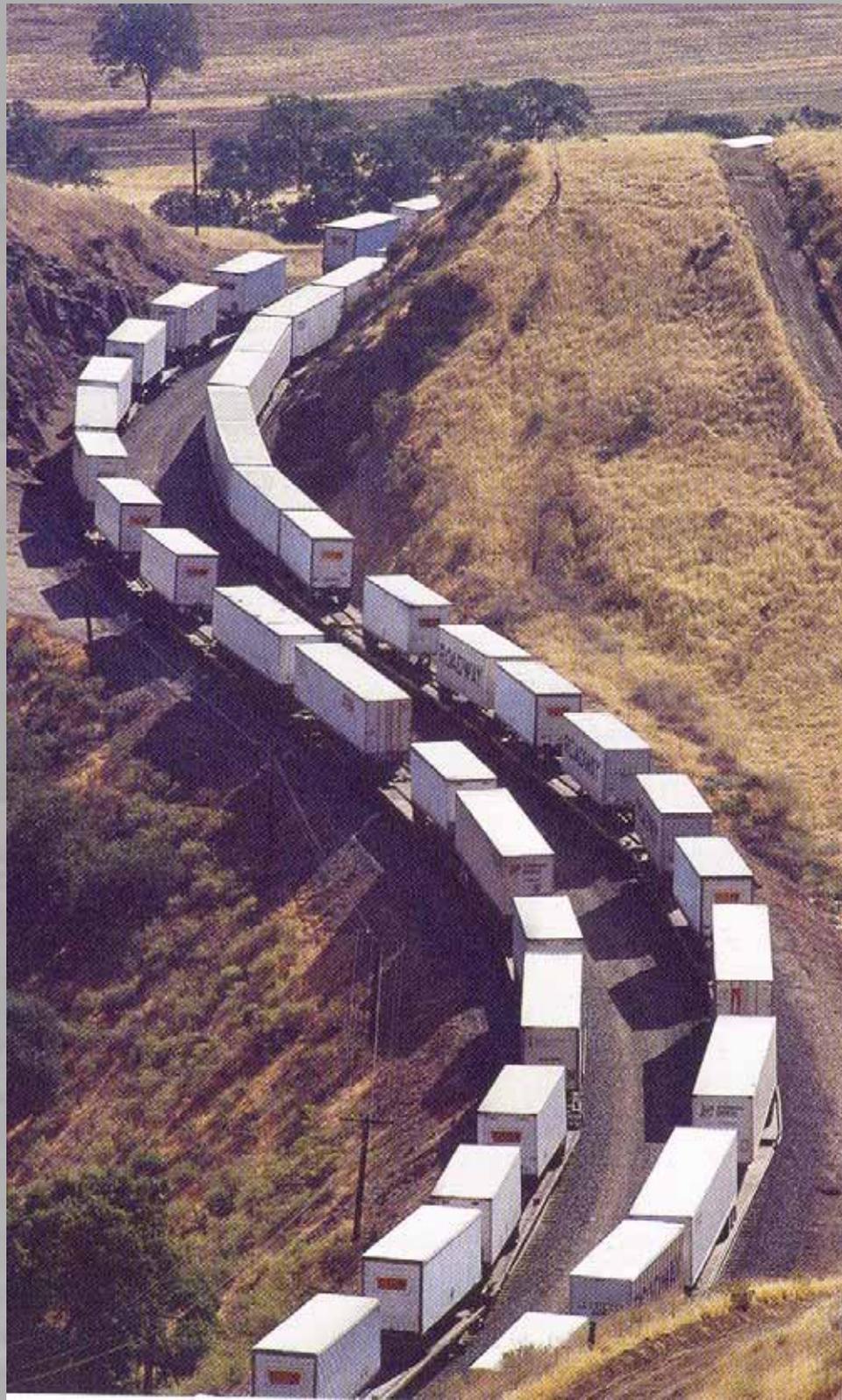
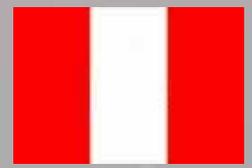
El trailer es subido al "flat car", con su contenedor sobre él, para luego ser bajado y reacomplarse al camión que reanuda viaje al lugar de entrega de la mercadería.

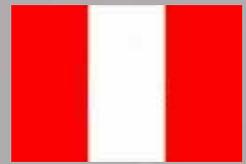


INTERMODALIDAD









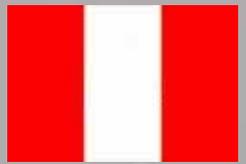
REALIZACIONES Y PROYECTOS DEL FERROCARRIL CENTRAL

- Locomotoras Gas Natural.
- Modernización del trazo del FC.
- Túnel Trasandino.
- Marcona – Andahuaylas.
- Construcción en trocha ancha Huancayo – Huancavelica.
- Acoria – Huanta – Ayacucho – Andahuaylas.
- Tren Transcontinental.
- Cajamarca – Bayóvar.
- Callao – Ventanilla.
- Santa Clara – Chancay.
- Tren Suburbano Chosica – Santa Clara – Callao.

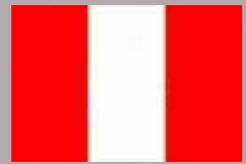


GAS NATURAL





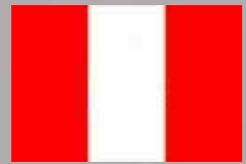
TÚNEL TRASANDINO



DE LA CONGESTIÓN A LA SATURACIÓN



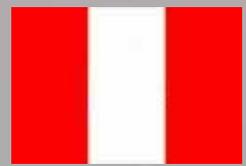
- Actualmente se transporta menos de 8 millones de toneladas de carga por la Carretera Central.
- En los próximos tres años se espera un incremento de 4 millones de toneladas, sin contar:
 - Sierra exportadora
 - Crecimiento vegetativo



PROBLEMAS DE LA CARRETERA CENTRAL

- Camiones pesados la han congestionado prematuramente.
- Sólo representan el 8% de los vehículos que transitan.
- No cumplen con las especificaciones propias de esta carretera (Peso y Largo).
- Causante de los accidentes.
- Responsables de la destrucción acelerada de la carretera, cuyo costo NO es cubierto por el peaje.

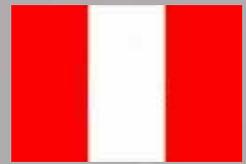




DESVENTAJAS DE LA CARRETERA

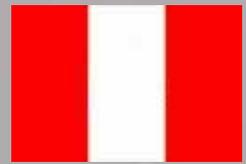
- 360 camiones pesados la saturan.
- Costos y fletes no bajan, al contrario, suben con el petróleo.
- Capa asfáltica dura 6 años.
- Tiempos de viaje no disminuyen.





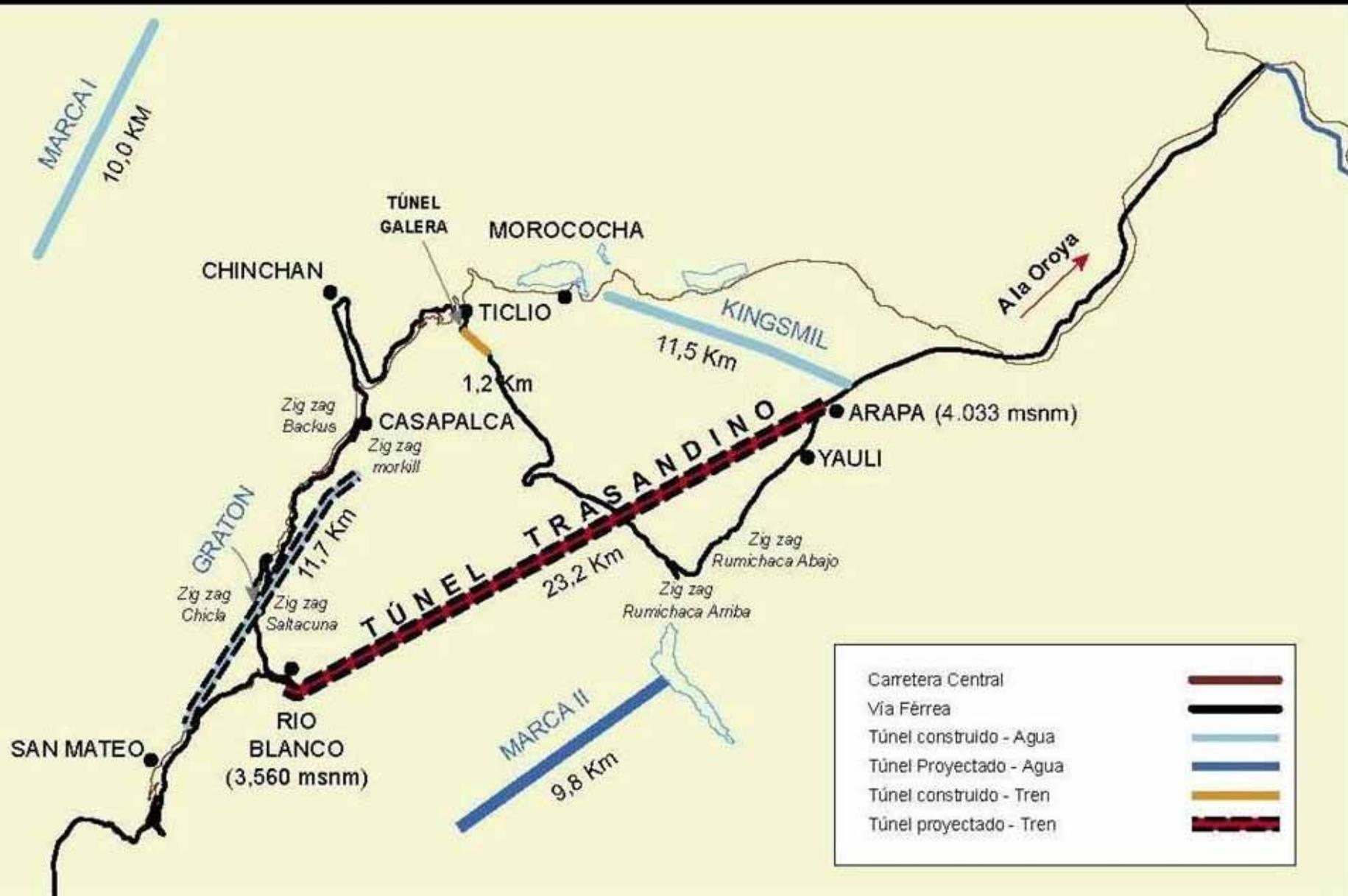
VENTAJAS DEL FERROCARRIL CON TÚNEL

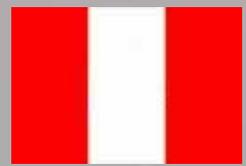
- Puede transportar 120 millones de toneladas pesadas por año.
- Rieles duran 250 años al ritmo actual de transporte de la carretera.
- Costos Operativos se reducirían en un 40%.
- Reduciría tiempo de viajes:
 - Lima – Huancayo **3:30** hrs
 - Lima – Cerro Pasco **3:30** hrs
 - Lima – Huancavelica **5:30** hrs
- Seguridad.
- Blindaje contra crisis petrolera.
- Reduce la altura de cruce en el Abra.



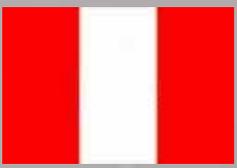
EL TÚNEL TRANSANDINO

Proyecto del Túnel Trasandino





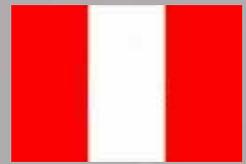
PROYECTO MARCONA - ANDAHUAYLAS



MARCONA - ANDAHUAYLAS



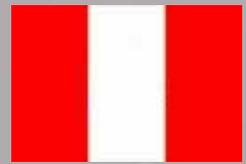
PROYECTO	
MARCONA - ANDAHUAYLAS	530 km



PROYECTO MARCONA - ANDAHUAYLAS

¿Por qué Ferrocarril ?

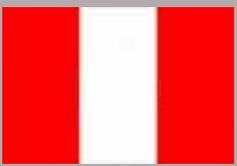
- Positivo impacto social en la zona.
- Crear un Sistema Nacional de Ferrocarriles.
- No usa agua
- Puede transportar hasta 120 millones de toneladas/año
- Transportaría pasajeros y otros productos.
- No interfiere con otras infraestructuras públicas.
- Infraestructura que sobrevivirá a la mina.
- Reduce los costos de capital en la mina y en el puerto.



PROYECTO MARCONA - ANDAHUAYLAS

¿Por qué no un Mineroducto ?

- Usa agua 1 m³ por tonelada
- Usa y destruye carreteras paralelas.
- No tiene impacto social favorable.
- Baja duración de la infraestructura.
- No puede incrementar capacidad.
- No transporta otros productos.
- Posibilidad de contaminación en la Costa



INTEGRACIÓN FERROVIARIA DEL PERU

