



Ferroviana
Andina



2020

MEMORIA ANUAL



**Ferrovial
Andina**



2020

MEMORIA ANUAL

Memoria Anual 2020

Índice

1. Carta del Presidente	4
2. Composición del Directorio	6
3. Composición Accionaria	8
4. Administración y Organigrama	9
5. Negocios y Actividades de la Empresa	
5.1. Gestión Comercial	14
5.2. Gestión Operaciones	22
5.3. Gestión de Mantenimiento	26
5.4. Gestión de Vía y Obras	27
5.5. Recursos Humanos	29
5.6. Planificación y Proyectos	32
5.7. Política de Inversión	33
6. Estados Financieros Auditados	35
Dictamen del auditor independiente	37
Balance General	41
Estado de ganancias y pérdidas	42
Estado de evolución de patrimonio neto	43
Estado de flujo de efectivo	44
Notas a los estados financieros	45
Carta de los Síndicos	73



**Ferrovial
Andina**



**CARTA DEL PRESIDENTE
COMPOSICIÓN DEL DIRECTORIO
COMPOSICIÓN ACCIONARIA
ADMINISTRACIÓN Y ORGANIGRAMA**

1. CARTA DEL PRESIDENTE



Señores accionistas:

Me es grato presentarles la Memoria Anual, de la gestión 2020, la cual contiene una breve reseña de los logros obtenidos, así como los resultados del negocio en lo que hasta el momento se considera un año extremadamente complicado de nuestra historia contemporánea.

La gestión 2020 estuvo marcada por el impacto de la pandemia del COVID 19, que originó el desplome masivo de la economía mundial, con la consecuente caída de los precios de las materias primas, la producción, el comercio y los servicios.

Los gobiernos en todo el mundo reaccionaron ante la pandemia con confinamiento, restricciones a la movilidad y cuarentenas, lo que generó una crisis económica de dimensiones históricas, especialmente en las regiones menos desarrolladas.

El impacto de la pandemia en Bolivia ocasionó la caída del Producto Interno Bruto (PIB) en un -11%, y en lo que respecta a uno de los principales sectores de la economía regional, como es la producción minera se tiene que al cierre de la gestión 2020, esta decreció en un 33%, provocando que el presupuesto de carga de la empresa se viera afectado en un 38%, logrando transportar 728.630 toneladas, es decir un 26% menos en relación a la gestión 2019. Los ingresos obtenidos por el transporte de carga fueron de 11.308.847 US\$. Los ingresos operativos de la empresa alcanzaron 14.896.652 US\$, cerrando el año con un gasto de 15.346.308 US\$, un 13.17% menos de la gestión 2019 y un 21.27% por debajo del gasto presupuestado.

Si bien esta nueva normalidad, significó un impacto de magnitud en la empresa, también representó una oportunidad para desarrollar mejoras en la gestión, habiendo dado lugar a innovar, adaptarnos y adquirir nuevas prácticas laborales, que repercutieron positivamente en la productividad de cada uno de los trabajadores.

Nuestra empresa reaccionó con importantes acciones para reducir costos y mejorar la eficiencia operativa, pero siempre preservando sobre todo la salud y seguridad del personal.



Dada toda esta coyuntura, la empresa ha finalizado su gestión con una pérdida de 2.757.621 Us\$, debido fundamentalmente a la paralización casi total de todas nuestras operaciones por aproximadamente 60 días, así como con las consiguientes interrupciones no planificadas del servicio por implementación de medidas sanitarias a nivel municipal, regional y nacional.

La baja en los ingresos de la empresa durante la gestión 2020 se refleja también en la disminución de las inversiones que desde el año 2016 venía realizando. Durante la gestión 2020, las inversiones alcanzaron los \$us. 3.517.436Us\$, destinadas fundamentalmente a preservar la continuidad de las operaciones.

A nombre del Directorio, que tengo el honor de presidir, me permito realizar un reconocimiento especial a nuestros Directores y Síndicos, que desde el inicio de la pandemia me acompañaron semanalmente en lo que denominamos el Comité Estratégico de Soluciones, desde donde se ejecutaron con el apoyo y aporte de todos generar las mejores decisiones y acciones ante los diferentes escenarios que se fueron presentando. También deseo expresar nuestro agradecimiento a nuestros clientes y proveedores por la confianza depositada en nuestra administración en una coyuntura tan especial.

Igualmente, felicito a nuestros funcionarios y personal ejecutivo por su extraordinaria dedicación, esfuerzo y compromiso. Todo lo anterior nos motiva a continuar trabajando, para lograr que nuestra empresa se constituya en la solución logística para el empresario boliviano y uno de los pilares fundamentales en el proceso de integración ferroviaria del país y el socio estratégico para los grandes proyectos nacionales.

Carlos Gill Ramírez
Presidente

2. COMPOSICIÓN DEL DIRECTORIO

La Junta Ordinaria de Accionistas de fecha 28 de julio de 2020, eligió Directores y Síndicos a las siguientes personas:

TITULARES	SUPLENTES
Carlos Enrique Gill Ramírez	César Eduardo Rodríguez Gómez
Jorge Galindo Canedo	Pendiente de designación
Mauricio Etienne Solares	Carlos Jorge Gómez Núñez
Leonor Montiel Parra	Jorge Gastón Aponte Aldazosa
Rafael Enrique Abreu Anselmi	Pendiente de designación
Gerardo Velasco Téllez	José Gabriel Espinoza Yáñez
Jorge Alberto Ortiz Saucedo	Pendiente de designación

SÍNDICOS

TITULARES	SUPLENTES
Raúl Villarpando Salamanca	Pendiente de designación
Rodrigo Víctor Argote Pérez	Fernando A. Palacios

La mesa directiva quedó conformada de la siguiente manera:

Carlos Enrique Gill Ramírez	PRESIDENTE
Leonor Montiel Parra	VICEPRESIDENTE
Gerardo Velasco Téllez	SECRETARIO

El Comité de Auditoría quedó compuesto por:

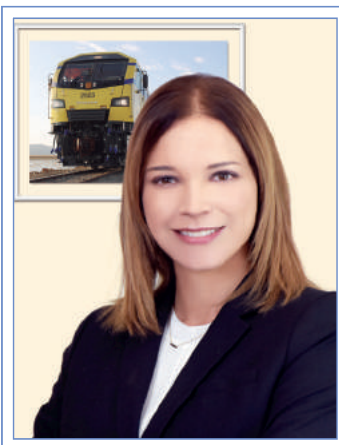
Leonor Montiel Parra	Raúl Villarpando Salamanca
Rafael Enrique Abreu Anselmi	Rodrigo Víctor Argote Pérez
Gerardo Velasco Téllez	
Jorge Alberto Ortiz Saucedo	



DIRECTORIO



Carlos Gill Ramírez
Presidente



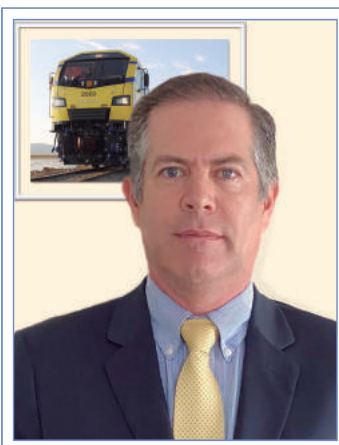
Leonor Montiel Parra
Vicepresidente



Gerardo Velasco Téllez
Secretario



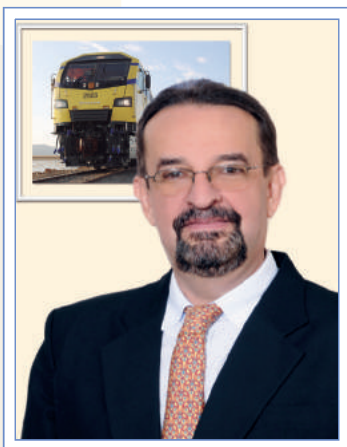
Mauricio Etienne Solares
Director



Jorge Galindo Canedo
Director



Enrique Abreu Anselmi
Director



Jorge Ortiz Saucedo
Director



Raúl Villarpando Salamanca
Síndico



Rodrigo Argote Pérez
Síndico

3. COMPOSICIÓN ACCIONARIA

El capital autorizado, suscrito y pagado de la sociedad al cierre de la gestión es de ciento treinta y dos millones doscientos cuarenta y cuatro mil ochocientos Bolivianos (132.244.800 Bs.) dividido en un millón trescientos veintidós mil cuatrocientas cuarenta y ocho acciones de capital (1.322.448 acciones de capital) de cien Bolivianos (100 Bs.) cada una.

Accionista	Cantidad de acciones	Porcentaje
Inversiones Bolivian Railways S.A.	661.274	50,004%
AFP Futuro de Bolivia S.A. FCC	330.141	24,964%
BBVA Previsión AFP S.A. FCC	330.141	24,964%
Otros Accionistas	892	0,068%
Total acciones emitidas	1.322.448	100,000%



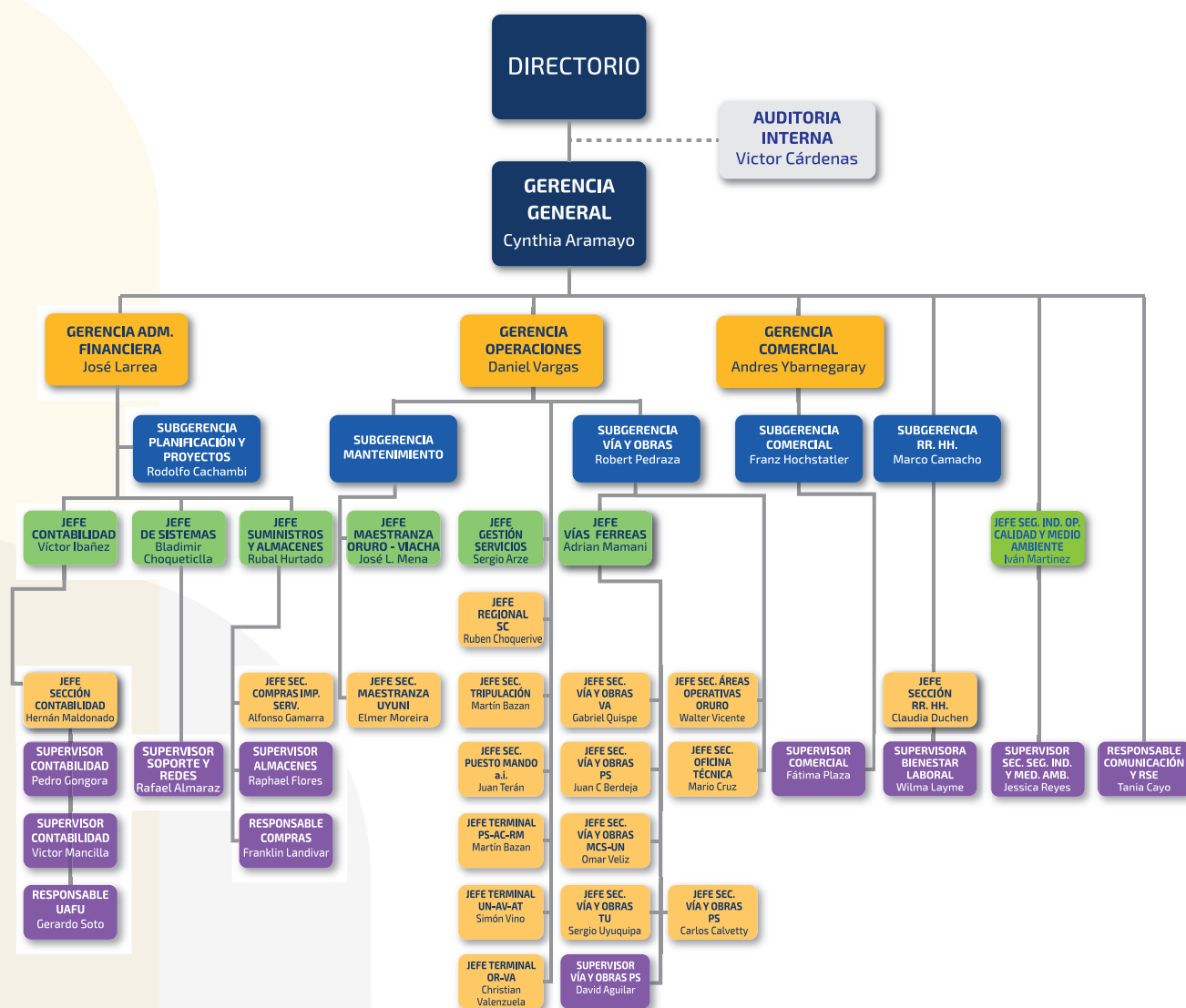
4. ADMINISTRACIÓN Y ORGANIGRAMA

La administración cuenta con un Directorio compuesto por siete miembros titulares y sus correspondientes suplentes, accionistas o no, que son elegidos por la Junta Ordinaria de Accionistas por un período de un año pudiendo ser reelegidos.

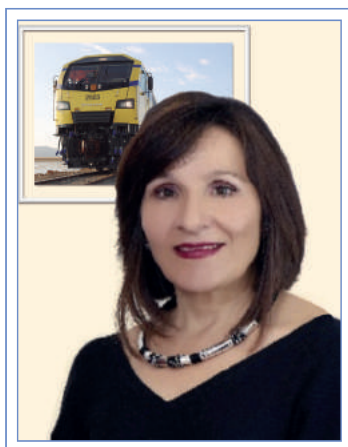
La Gerente General, designada por el Directorio, está habilitada para todas las facultades de administración que por ley y los estatutos corresponden.

La Gerencia General delega a las Gerencias, Subgerencias y Jefaturas de Departamento según el organigrama que se presenta a continuación:

Organigrama



PERSONAL EJECUTIVO



Cynthia Aramayo Aguilar
Gerente General



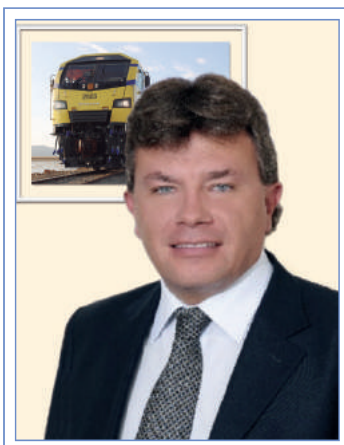
José Larrea Flores
Gerente Administrativo Financiero



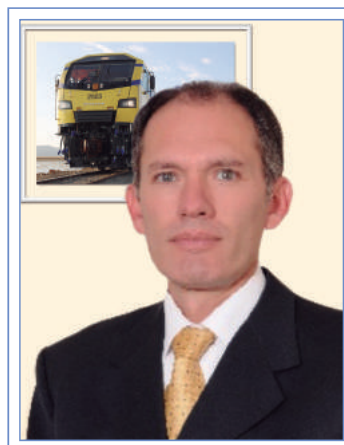
Daniel Vargas Rojas
Gerente de Operaciones



Andrés Ybarnegaray Ulloa
Gerente Comercial



Franz Hochstatter Dubravcic
Subgerente Comercial



Marco Camacho Villarroel
Subgerente de RR. HH.



Robert Pedraza Céspedes
Subgerente de Vía y Obras



Rodolfo Cachambi Velarde
Subgerente de Planificación

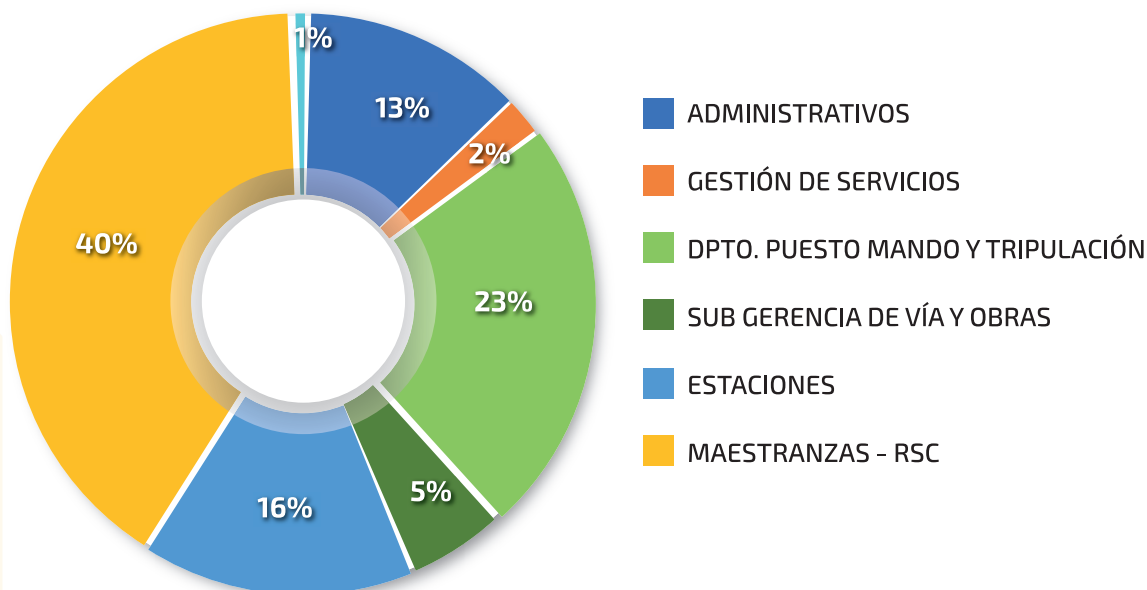


Víctor Cárdenas Huanca
Auditor Interno



En Ferrovial Andina durante la gestión 2020, de los 341 trabajadores, el 87% corresponde al área operativa, mientras que el 13% estuvo compuesto por personal administrativo.

Gráfico N° 1
Composición del personal
Empresa Ferrovial Andina 2020





**Ferrovial
Andina**

**NEGOCIOS Y ACTIVIDADES DE LA EMPRESA
ESTADOS FINANCIEROS AUDITADOS
CARTA DE LOS SÍNDICOS**

5. NEGOCIOS Y ACTIVIDADES DE LA EMPRESA

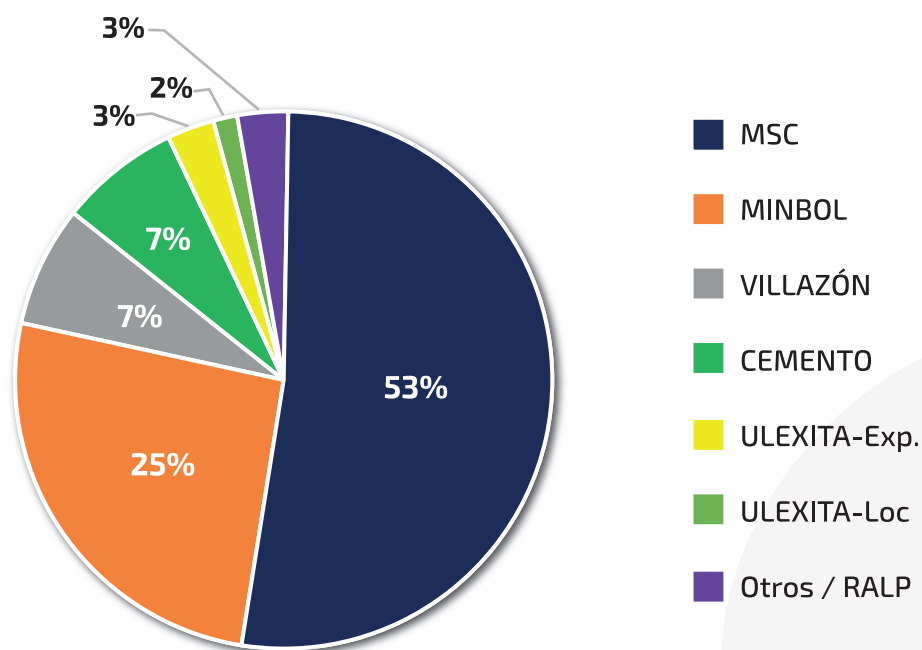
5.1. GESTIÓN COMERCIAL

El año 2020 representó el punto de inicio de la gerencia comercial, ya que en años anteriores este departamento tenía el nivel jerárquico de subgerencia dentro de la estructura organizacional de la compañía.

Con esta gran responsabilidad por delante, el equipo comercial dedicó los primeros meses del año a realizar un profundo análisis de las fortalezas, las debilidades y sobre todo de las capacidades de la empresa para así poder diseñar una nueva estrategia comercial alineada a la de la compañía.

Al 2020, Ferroviaria Andina presentó una cartera de clientes compuesta por 60 empresas pertenecientes a las industrias de minería, cemento, agroindustriales e industriales. Sin embargo, 12 de estos clientes generaron el 90% de los ingresos totales, dentro de los cuales Minera San Cristobal representa el 53%; 9 empresas mineras del circuito MINBOL representan el 25% y el resto está compuesto por 3 empresas del sector industrial.

Gráfico N° 2
Distribución de los circuitos 2020





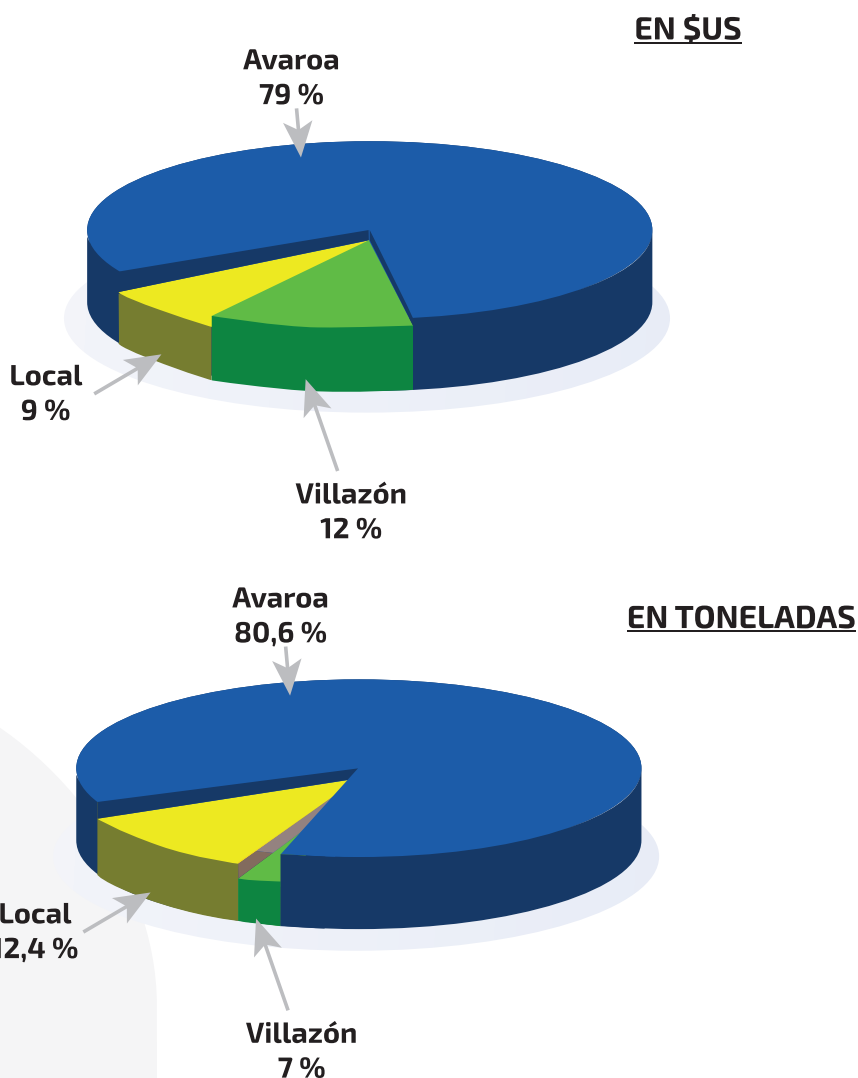
Adicionalmente el 79% de todo el volumen transportado se movió por el corredor hacia el puerto de Antofagasta y el restante 21% fue carga que utilizó rutas locales como por ejemplo Villazón-El Alto.

Esta radiografía mostró una alta concentración y dependencia de nuestros ingresos en el sector minero, en este sentido se desarrolló la nueva estrategia comercial con base a los siguientes criterios:

1. Diversificación de la cartera de clientes, tanto en términos de industrias como también dentro de cada circuito al cual se presta servicios.

Gráfico N° 3

Comportamiento de la carga por corredores 2020



2. Fortalecimiento de los servicios generando una mejor experiencia de los clientes.
3. Consolidación de una oferta de logística integral, mejorando los servicios multimodales.
4. Impulsar negociaciones con los principales clientes para contar con contratos de servicios de corto y mediano plazo.
5. Reactivación del servicio ferroviario hacia y desde el puerto de Arica, ya que este corredor tiene un potencial de carga de aproximadamente 320 mil toneladas por año.
6. Reactivación de las operaciones ferroviarias para el transporte de minerales desde la localidad de Tupiza, al ser este un centro minero importante del país.
7. Recuperación de principales clientes que no utilizaron servicios ferroviarios durante la gestión 2019.

En el mes de marzo todo el país fue impactado por la pandemia "COVID-19", paralizando por completo las operaciones de nuestros principales clientes en abril, lo cual generó una caída considerable de los tonelajes transportados.

Esta situación no planificada, más que desalentarnos, trajo una mayor motivación para acelerar la implementación de la estrategia comercial. También, nos presentó nuevos retos, generando ideas innovadoras para mantener la competitividad del servicio frente a nuestro principal competidor que es el servicio de transporte terrestre.

A continuación, presentamos las acciones implementadas por tipo de circuito al que se presta servicios y sus respectivos resultados:

1. Circuito MINBOL:

- a. Fortalecimiento de los servicios de atención al cliente mediante la implementación del puesto de "Jefe Comercial-Minería" con base en Potosí.
- b. Desarrollo de una planificación mensual y semanal de los requerimientos de bodegas de cada cliente.
- c. Aseguramiento de tonelajes a transportar mediante la firma de contratos de servicios con los principales clientes mineros. Al cierre de la gestión ya se cuenta con 5 clientes bajo contratos y 5 clientes, incluyendo al grupo Sinchi Wayra, en negociaciones próximas a la firma de contratos.
- d. Frente a una rebaja de 10\$us/tn del sector de transporte terrestre, es que la empresa se vio obligada a diseñar un plan de tarifas en conjunto con el Ferrocarril "FCAB" para mantener la competitividad.

- e. Implementación de un Servicio "Puerta a Puerta" que comprende el trayecto desde el punto de recojo de mercancía hasta el destino final, lo que permitirá ampliar los servicios e iniciar el carguío de los concentrados en los almacenes e ingenios de los clientes.
- f. Estas iniciativas se resumen en la estrategia denominada "One Stop-One Solution":

Gráfico N° 4

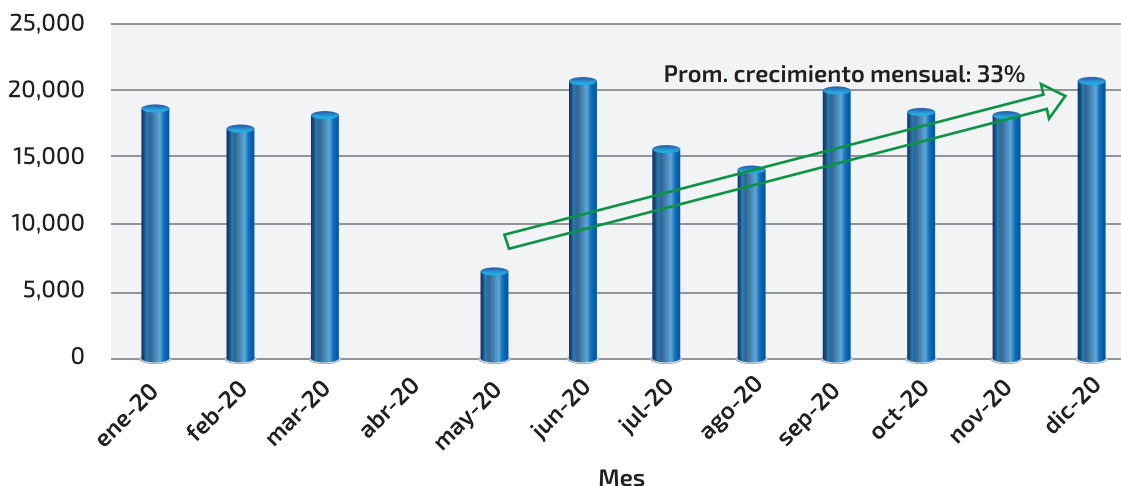
Estrategia denominada "One Stop-One Solution" 2020



Los resultados obtenidos son los siguientes:

- i. Recuperación de antiguos clientes: JM-Rodriguez, Kerumin, Lambol.
- ii. Creación de nuevos clientes: Virgen de Cotoca y Voltaresources.
- iii. Frenar el crecimiento del transporte terrestre, se logró obtener un crecimiento mensual de 33% y un market share final de 51%.

Gráfico N° 5
Circuito Minería MINBOL 2020



2. Circuito Villazón:

Durante la cuarentena, Ferroviaria Andina fue la única alternativa de transporte que circuló desde el sur del país. Se transportó trigo, harina y alimentos que abastecieron fundamentalmente a la ciudad de La Paz, adicionalmente se almacenaron productos, mismos que posteriormente fueron transportados.

- Se cumplió con los requisitos de bioseguridad y se obtuvo permisos de circulación para los vehículos que operan con Ferroviaria Andina y se entregó las mercancías en las plantas o almacenes de los clientes.
- Se diversificó la cartera captando diversos clientes y productos como ser la materia prima que importa Hansa para la producción de té, maíz, aceites y carga suelta, además de encomiendas.
- Consolidación del servicio integral con apoyo bimodal a nivel nacional e internacional, particularmente en la Argentina, ingresando por la frontera de Villazón.

Para seguir desarrollando este circuito, se entiende que es alta la necesidad de ingresar a La Quiaca, por lo que se reactivó el proyecto de evaluación operativa y comercial de esta incursión que permitiría aumentar los volúmenes de carga a transportarse.

Si bien se operó la gestión completa, aún con las restricciones locales e internacionales por la pandemia, comparativamente con la gestión anterior que solo se operó un semestre, se transportó 62% más en volumen; lo que generó un ingreso neto de \$us. 1.335.000 representando un 61% adicional en relación con la gestión 2019.



3. Circuito industrial:

- a. Para este sector, nos enfocamos en poder mejorar la tarifa que se cobraba al servicio de transporte de bolsas de cemento desde Viacha a Oruro.
- b. Durante los meses de cuarentena rígida se desarrolló diversos servicios especiales ante requerimientos de urgencia de los clientes, apoyándolos en el abastecimiento de sus productos a diversos mercados.

Luego de un año de bastante complejidad, la mirada hacia el futuro es altamente positiva para que Ferrovial Andina se convierta en el principal socio estratégico y logístico para las empresas que generan grandes volúmenes de carga. En este sentido, las principales acciones que se está llevando adelante son las siguientes:

- 1. Reactivación del servicio ferroviario a ARICA:
 - a. En el primer semestre de la actual gestión se realizará un primer servicio operativo para transportar soya desde Santa Cruz y subiremos desde el puerto de Arica con productos de acero.
 - b. Para el segundo semestre del 2021, el objetivo es lograr un servicio continuo para el transporte de soya, productos de acero y concentrados de zinc.
- 2. Estudio conjunto con la Cámara Nacional de Comercio:
 - a. Mapeo de los principales generadores de carga tanto local como internacional.
 - b. Generación de información para el desarrollo y fortalecimiento de los principales diferenciadores de la empresa para generar una propuesta de valor sustentable que permita seguir diversificando la cartera de clientes.
- 3. Reactivación de los servicios ferroviarios para la industria minera desde Tupiza y Villazon. El 2021 se contará con al menos dos nuevos clientes, los cuales transportarán hasta 3.000 mil tons/mes de mineral en broza desde la estación de Tupiza.
- 4. Fortalecimiento de un servicio logístico integral, el cual estará compuesto primero por almacenamiento y segundo por una combinación de transporte camión-ferrocarril.
- 5. Ser el principal proveedor logístico de proyectos estatales de generación de grandes volúmenes de carga.

Gráfico N° 6
Comparativo de Ingresos de Transporte
Gestiones 2018 - 2019 - 2020

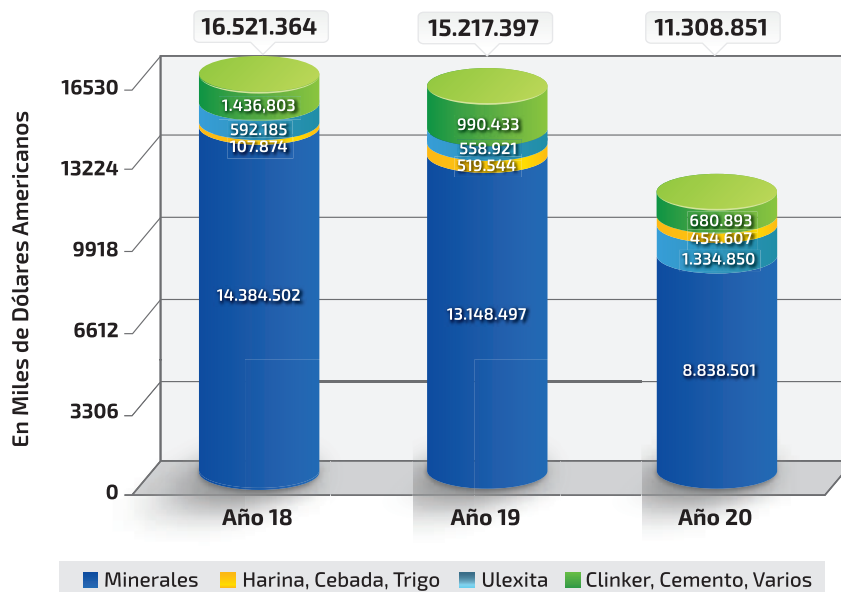


Gráfico N° 7
Comparativo de Transporte de Carga
Gestiones 2018 - 2019 - 2020

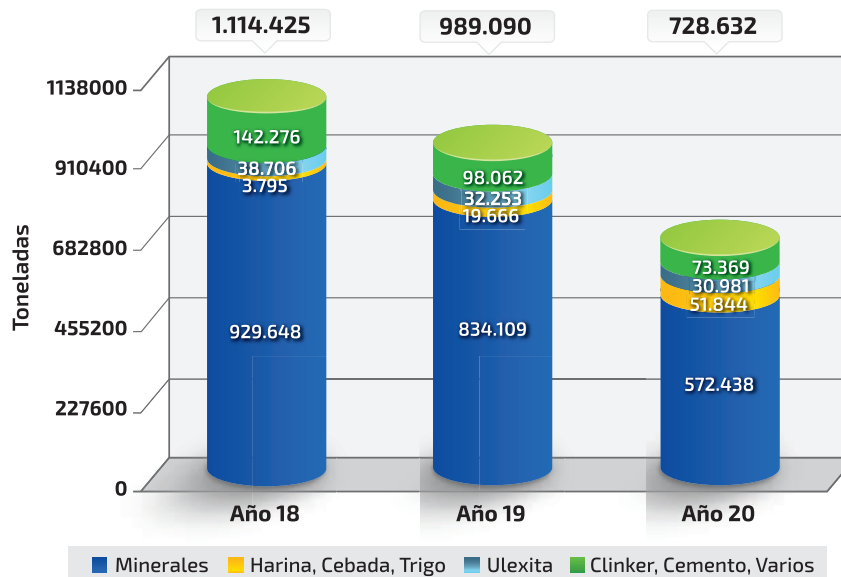




Gráfico N° 8
Volumen de la carga histórico

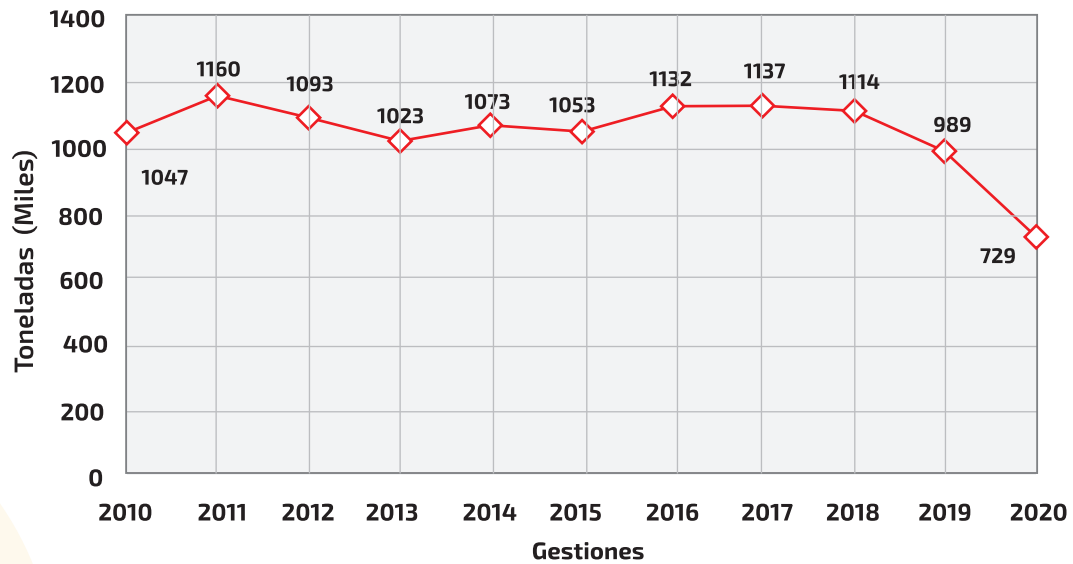
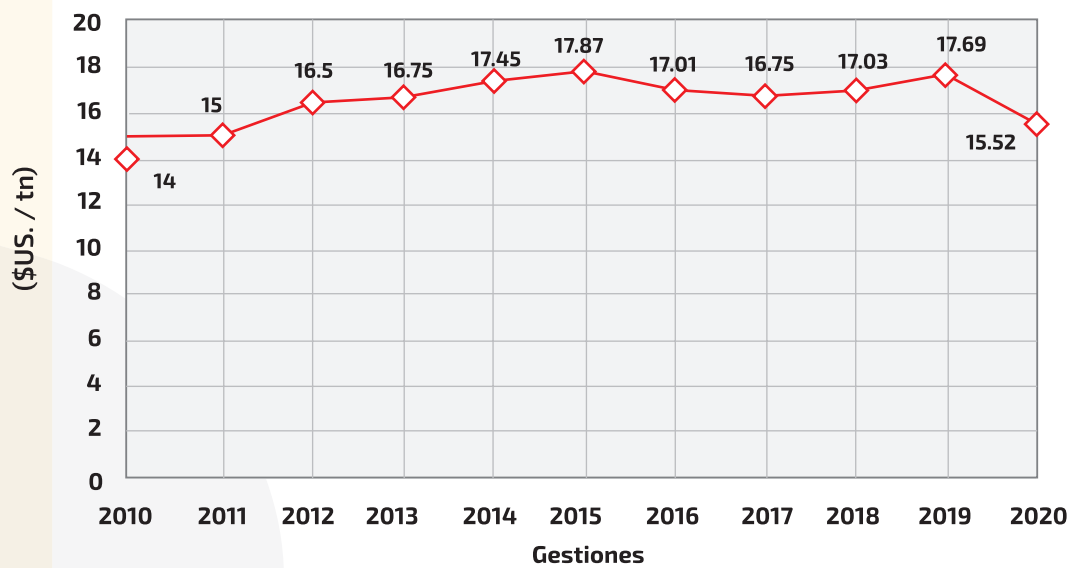


Gráfico N° 9
Tarifa promedio histórico



5.2. GESTIÓN DE OPERACIONES

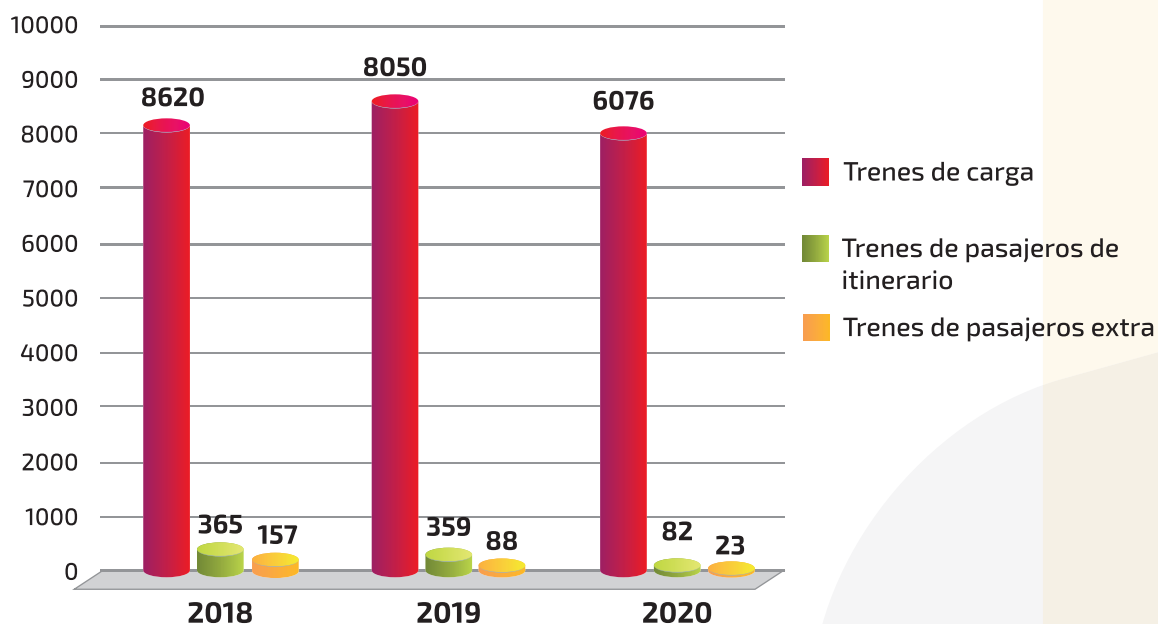
En el año 2020 la Gerencia de Operaciones, en coordinación con todas las gerencias, tomó medidas de Bioseguridad con la finalidad de resguardar al personal y asegurar la continuidad de las operaciones; con excelentes resultados. Por tanto, los índices de contagio fueron bajos y no se tuvo que lamentar ninguna pérdida humana.

Se trabajó bajo la modalidad de atención de la demanda a requerimiento, lo que también tuvo un impacto positivo en la salud emocional del personal. Esta medida permitió un mejor resguardo de los trabajadores y les otorgó tiempo con la familia sin afectar la operación ferroviaria.

Tráfico y movimiento de trenes

En la tabla siguiente se muestra el movimiento de trenes de carga y pasajeros ejecutado durante la gestión 2020.

Gráfico N° 10
Movimiento de trenes



La cantidad de trenes de carga representó un decremento del 25% respecto a la gestión 2019, la misma que guarda relación con el volumen de carga, efecto de la pandemia.

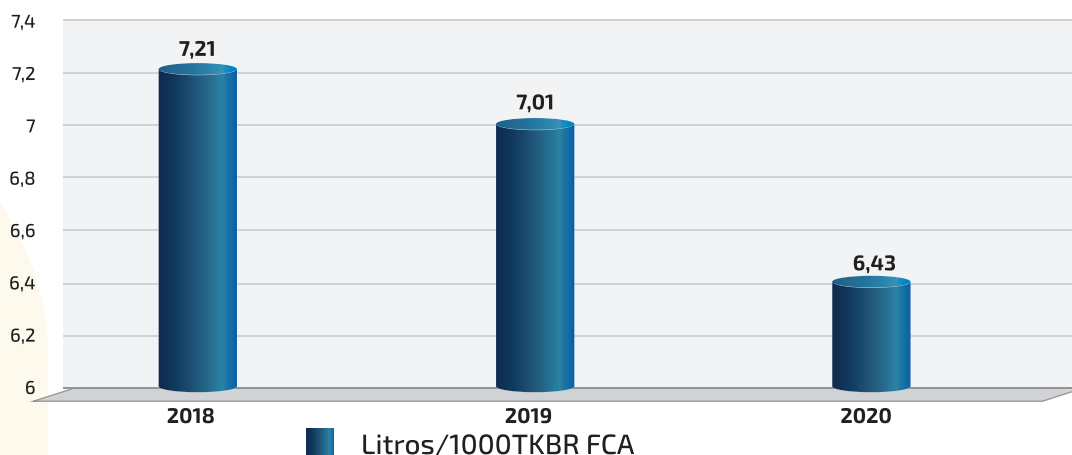


La cantidad de trenes de pasajeros sufrió un decremento del 75% respecto a la pasada gestión por la suspensión de trenes a causa de la pandemia. Esto debido al riesgo que representa, para los pasajeros, el tiempo de exposición a ambientes cerrados con aglomeración de gente.

Rendimiento en consumo de combustible

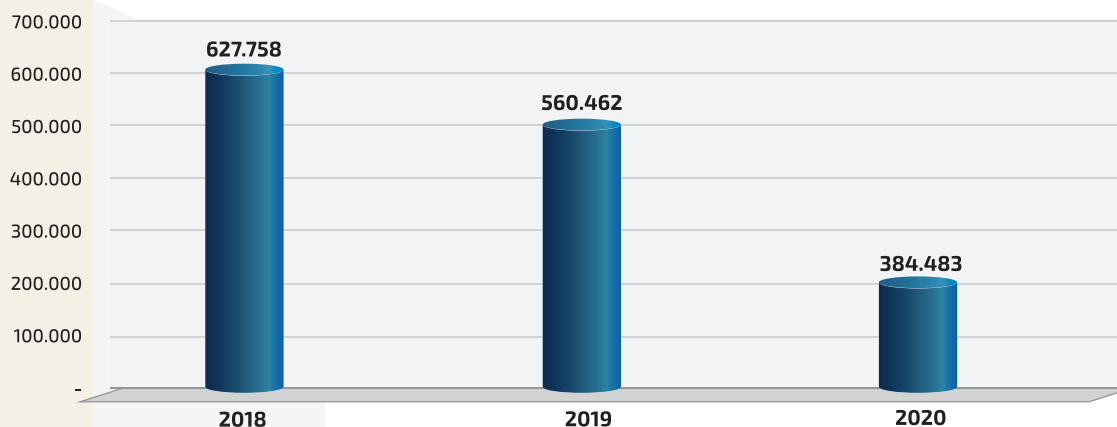
En la tabla siguiente se muestra el consumo de combustible de las locomotoras ejecutado durante las gestiones 2018, 2019 y 2020.

Gráfico N° 11
Consumo de combustible



Existió una disminución importante, un 9% en el índice de rendimiento de consumo de combustible con relación a la gestión 2019; esto como resultado del inicio de operaciones de las locomotoras SALI y la implementación de un nuevo procedimiento de suministro de combustible.

Gráfico N° 12
Tonelaje neto transporte Minera San Cristobal 2020



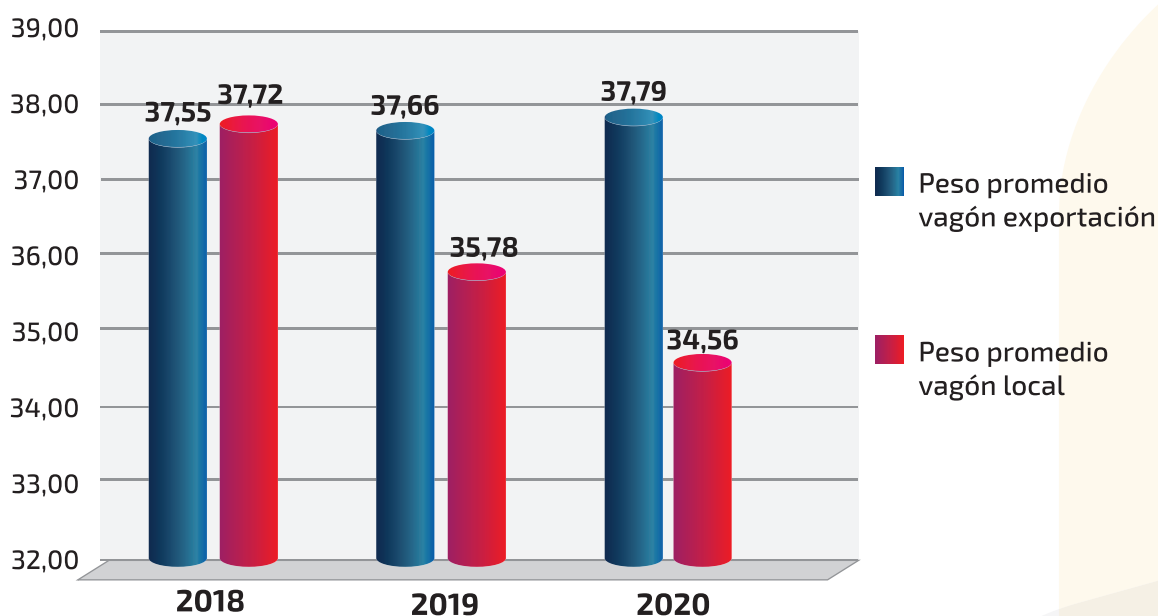
El transporte realizado para la empresa Minera San Cristóbal durante la gestión 2020 disminuyó en 32% respecto a la gestión 2019.

Minera San Cristobal bajó considerablemente sus volúmenes de carga a lo largo del año 2020, con un mayor impacto en los meses de abril y mayo debido a la pandemia.

Aprovechamiento de vagones

En la tabla siguiente se muestra el peso promedio por vagón cargado ejecutado durante las gestiones 2018, 2019 y 2020.

Gráfico N° 13
Peso promedio por vagón cargado 2020

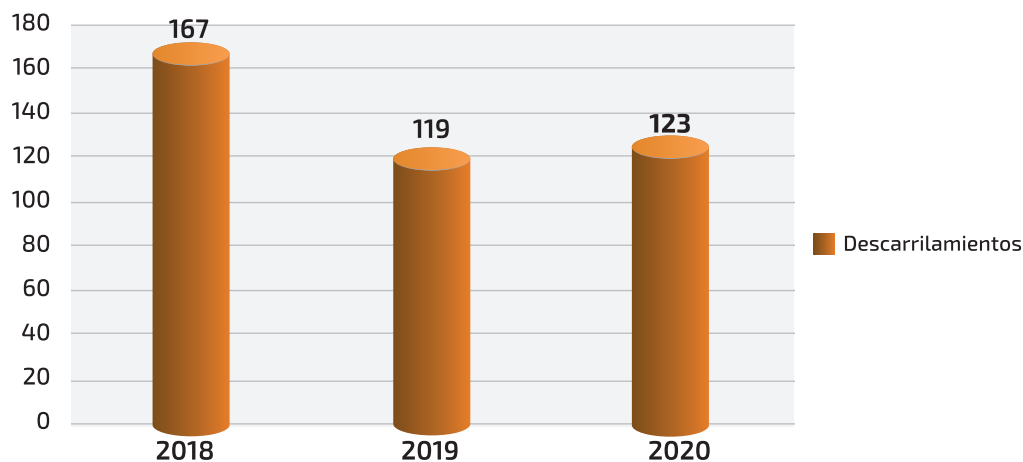


Existe un incremento de 0,35% en el peso neto por vagón respecto a la gestión 2019 en exportación, y una disminución en carga local ocasionada porque, a lo largo del 2020, disminuye la carga de Ulexita. El transporte de Broza se retomó en el mes de junio, pero con mucha irregularidad debido a la coyuntura. Por tanto, la participación de los trenes de carga de cemento, que tienen un promedio inferior de carga por la característica del producto, determinó el volumen aprovechado en carga local el 2020.



Descarrilamientos

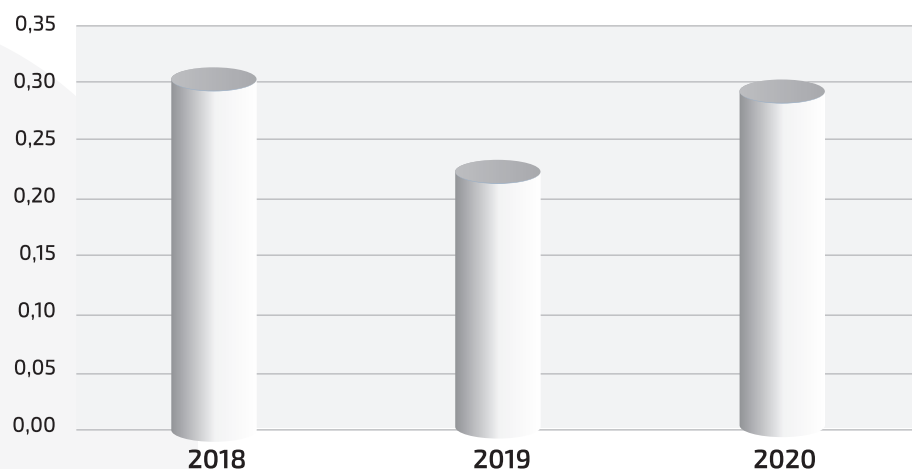
Gráfico N° 14
Descarrilamientos 2020



Existe un incremento de 32% en el índice de descarrilamientos, el cual es efecto de los percances ocurridos en el tramo Atocha – Villazón por los ajustes que se realizaron en la rehabilitación del ramal, después de su reposición a mediados del 2019. El incremento se debe, principalmente, a los descarrilamientos ocurridos el primer trimestre de 2020, por factores climatológicos, y que duplican la cantidad con relación al 2019.

Sin embargo, en el global anual solo se incrementó en cuatro descarrilamientos con relación al año anterior. Situación que se da como resultado del trabajo coordinado entre puesto de mando, tripulación y Vía y Obras. En la tabla siguiente se muestra el comportamiento de los descarrilamientos por millón de TKBR ejecutados el 2020.

Gráfico N° 15
Descarrilamientos / TKBR

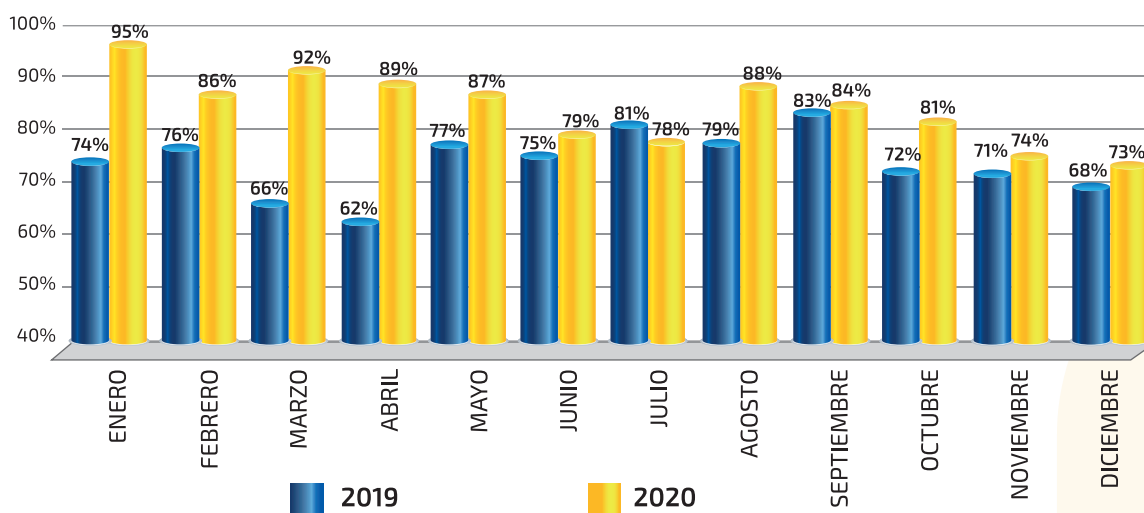


5.3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

Mantenimiento

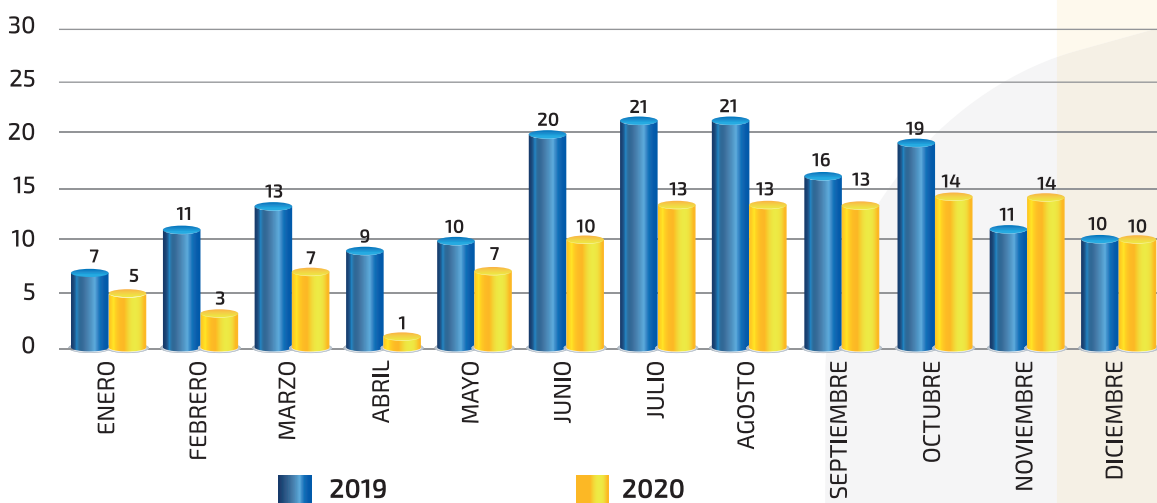
En la gestión 2020, durante el primer semestre, mejoró la disponibilidad de locomotoras debido al ingreso en la operación de las locomotoras SALL y este comportamiento se mantuvo a lo largo del año.

Gráfico N° 16
Disponibilidad de Locomotoras



Es evidente que al efectuar oportunamente los mantenimientos preventivos a las unidades tractivas reducen considerablemente las fallas en la operación, de 168 en gestión 2019 a 110 en gestión 2020.

Gráfico N° 17
Cantidad de fallas



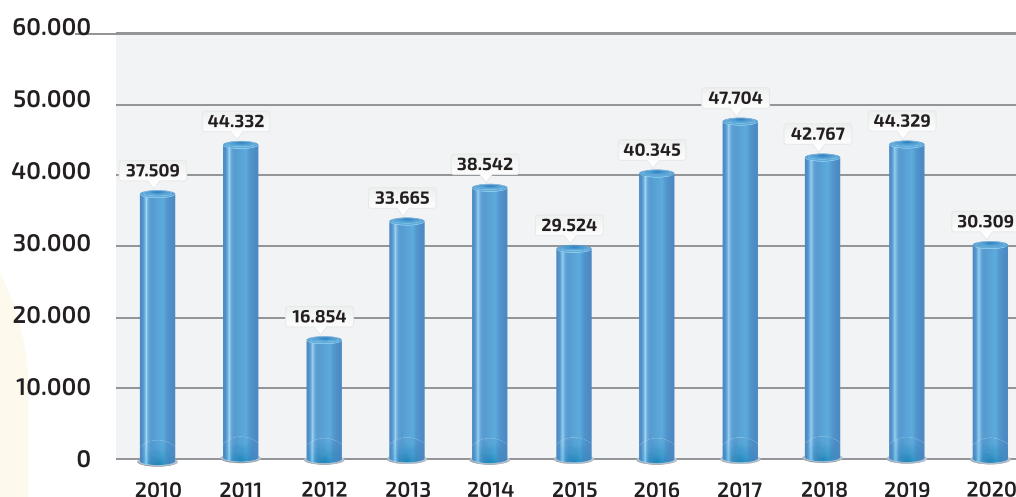


5.4. GESTIÓN DE VÍA Y OBRAS

Mejoramiento de vía

En la gestión 2020, solamente se alcanzó a ejecutar 30.309 mlv (metros lineales de vía), equivalente al 72% de los 42.200 mlv programados; es importante mencionar que en la Subgerencia de Vía y Obras se realizaron recortes en la ejecución presupuestaria a partir del mes de abril a consecuencia de la pandemia iniciada en el mes de marzo.

Gráfico N° 18
Mejoramiento de vía por año (MLV)



Nota. Se realizaron ajustes en los mlv de las gestiones 2017 y 2018 considerando el inicio de los trabajos

Mantenimiento de vía

Observamos en el cuadro que la ejecución del mantenimiento de vía alcanzó al 78% del presupuesto, el objeto principal en esta gestión era controlar el gasto de acuerdo con la carga transportada

DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO	EJECUTADO	%
MANTENIMIENTO VÍA FERREA (MANO DE OBRA)	6.788.394	5.409.456	80%
CONSUMO VÍAY OBRA (MATERIALES DE VÍA)	655.632	581.598	89%
GASTOS OPERATIVOS	854.610	581.598	59%
TOTALES	8.298.636	6.497.298	78%

Descarrilamientos

El indicador que nos muestra el correcto uso de los recursos aplicados en las vías férreas es el indicador de descarrilamiento:

INDICADOR = No DESCARRILAMIENTO

MM TKB – R

Donde:

MM = Millones

TKB= Toneladas Kilómetro Bruta

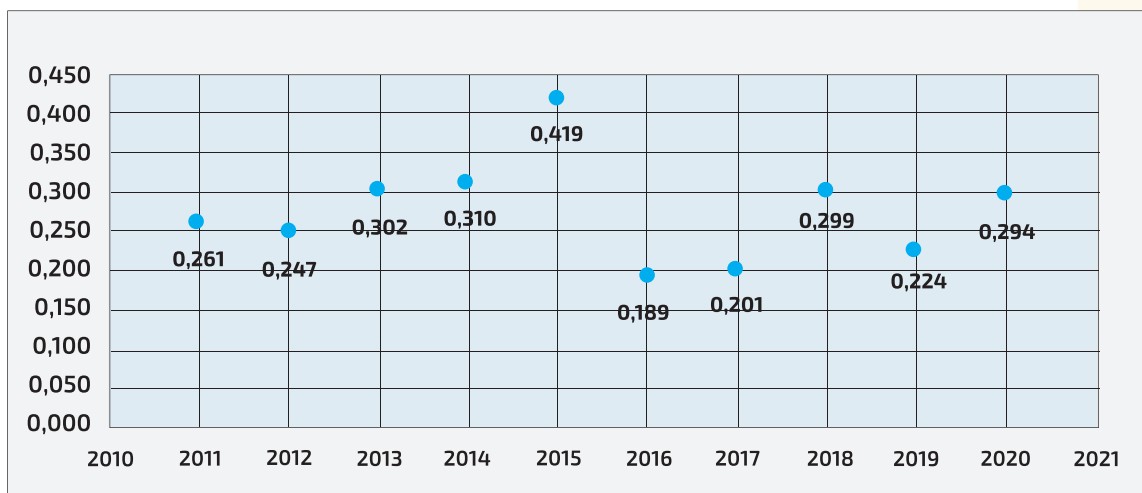
R= Remolcado (no se considera locomotora solo lo remolcado)

Observamos en la comparación de los dos periodos quinquenales que la seguridad de la vía ha mejorado en un 21%.

La tecnología incluida en los últimos 5 años para el control geométrico de la superestructura de la vía férrea permite eficiencia en los costos de mantenimiento de vía.

Gráfico N° 19

Indicador = No DESC / MMTKB-R



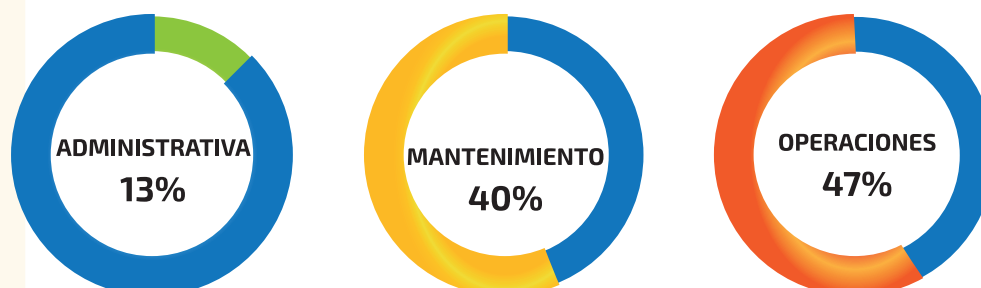
PERIODO	INDICADOR	CANTIDADES	TKB-R
PROM 11 - 15	0,305	699	2.289.025.189
PROM 16 - 20	0,240	620	2.584.059.925



5.5. RECURSOS HUMANOS

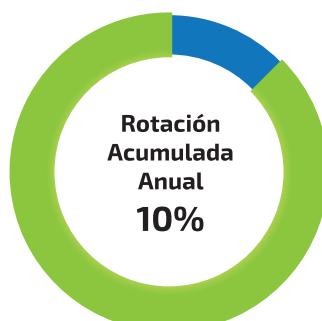
La composición de la estructura de personal nos muestra que el 87% de los colaboradores están distribuidos en las áreas operativas de la Empresa, el 40% representa al área de Mantenimiento (Maestranzas) y el otro 47% está compuesto por las áreas de Estaciones, Vía y Obras, Gestión Servicios y Tripulación.

Gráfico N° 20
Estructura del personal



Al igual que gestiones pasadas, el índice de rotación permanece en los niveles más bajos (1% en promedio mensual); siendo 10% el índice acumulado para la gestión 2020.

Gráfico N° 21
Rotación del personal



Durante la gestión 2020, se lograron realizar 113 horas de capacitación a 45 trabajadores, que estuvieron relacionadas con temáticas que apoyaron al mejoramiento de las competencias de los colaboradores.

Asimismo, con respecto a las contrataciones realizadas por la Empresa, se hicieron 22 procesos de selección entre internos y externos para cubrir las acefalías por jubilación del personal, de los cuales 16 fueron asignados.

Gráfico N° 22

Actividades realizadas por el Departamento de Recursos Humanos



Bienestar laboral

La gestión 2020 marca un hito en el aspecto de la salud con la llegada de la pandemia, haciendo que se tomen medidas rápidas e importantes para preservar la salud de nuestros colaboradores. En ese sentido, Ferroviana Andina invierte en un Seguro de Salud y Vida para el Covid-19 con una cobertura de hasta los \$us. 9.000 en caso de fallecimiento, \$us. 150 por día como renta hospitalaria (hasta 15 días) además de los gastos funerarios hasta \$us. 1.500.





Asimismo, velando por evitar contagios y la propagación del virus se realizó la entrega de implementos de bioseguridad, se elaboraron protocolos de buenas prácticas y prevención para la Covid-19. También, se tomaron 354 pruebas rápidas al personal, de las cuales el 40% fueron adquiridas por la Empresa y el restante 60% gestionadas por Bienestar Laboral con el ente gestor de salud.



En coordinación con la Federación Nacional de Ferroviarios de la Red Occidental, la Confederación Nacional de Ferroviarios, el Club Ferrocarril Andino y el aporte de los trabajadores se adquirió un Kit de medicamentos para Covid-19 para cada funcionario, que fueron entregados a nuestros colaboradores.



Las capacitaciones y charlas relacionadas a la Covid-19 brindadas por profesionales y personal de la Empresa, mediante plataformas virtuales, fueron aspectos muy importantes para mantener al personal informado y actualizado. Estas acciones permitieron reducir la ansiedad y miedo ante una enfermedad desconocida.

5.6. PLANIFICACIÓN Y PROYECTOS

Durante la gestión 2020, la Subgerencia de Planificación y Proyectos implementó un sistema de Control de Gestión en función a indicadores que miden la productividad de todas las áreas, en especial, de las áreas generadoras de Ingresos y Costos operacionales.

También, se llevó a cabo la modelación de los Costos del servicio ferroviario tomando variables de tipo financiero como de tipo operativo, siendo las principales: la capacidad de arrastre de las locomotoras en servicio, el consumo de combustible, los costos de mantenimiento de todos los activos y el uso eficiente de mano de obra.

El modelo elaborado se aplica adecuadamente para el ferrocarril de montaña que opera Ferrovial Andina, donde existen varios tramos de vía con exigencias operativas más desafiantes que las de un ferrocarril de topografías más uniformes.

Para la gestión 2021, este departamento tiene como objetivo principal la implementación de un sistema de evaluación del servicio bimodal, así como también viabilizar la rehabilitación de un corredor internacional para el transporte de carga.





5.7. POLÍTICAS DE INVERSIÓN

Las inversiones realizadas en 2020 fueron de \$us. 3,517,436, las mismas que se centraron en las áreas necesarias para mantener las operaciones de la empresa.

A continuación, se presenta el cuadro resumen de las inversiones efectuadas por Ferrovial Andina al 31 de diciembre de 2020:

Gráfico N° 23
Ejecución de Inversiones Total de Compañía
Aal 31 de diciembre de 2020

(Expresado en dólares americanos)

GRUPO	EJECUTADO	PRESUPUESTADO	%
1. MEJORAMIENTO DE VÍAS	2.117.951	2.964.693	71%
2. MEJORAMIENTO DE LOCOMOTORAS	657.068	898.207	73%
3. INVERSIONES VAGONES DE CARGA	194.074	383.000	51%
4. MEJORA EN COCHES PASAJEROS	16.090	86.000	19%
5. MEJORA EN EQUIPOS PESADO Y LIVIANO	124.982	105.910	118%
6. ESTACIONES	109.763	490.257	22%
7. INVERSIÓN EN MAESTRANZA/TALLERES	276.410	309.103	89%
8. INFORMÁTICA	17.044	138.305	12%
9. INVERSIÓN TELECOMUNICACIONES	4.055	75.185	5%
Total general	3.517.437	5.450.660	65%



**Ferrovial
Andina**

EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A.
Estados Financieros
al 31 de diciembre de 2020



INFORME DE AUDITORIA EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE

26 de marzo de 2021

A los señores

Directores y Accionistas de

Empresa Ferrovial Andina Sociedad Anónima (FCA S.A.)

La Paz

Opinión

Hemos auditado los estados financieros de la Empresa Ferrovial Andina Sociedad Anónima (FCA S.A.) (la Sociedad), que comprenden el balance general al 31 de diciembre de 2020, el estado de ganancias y pérdidas, el estado de evolución del patrimonio neto y el estado de flujo de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, así como las notas explicativas a los estados financieros que incluyen un resumen de las políticas contables significativas.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera de la Sociedad al 31 de diciembre de 2020, así como sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas de Contabilidad Generalmente Aceptadas en Bolivia (NCGA).

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoria de conformidad con las Normas de Auditoria Generalmente Aceptadas en Bolivia (NAGA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección "Responsabilidades del auditor en relación con la auditoria de los estados financieros" de nuestro informe. Somos independientes de la Sociedad de conformidad con el Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores junto con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoria de los estados financieros en Bolivia y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoria que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Párrafo de énfasis

Demandas contenciosas-administrativas ante el Tribunal Supremo de Justicia contra la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT)

Llamamos la atención sobre el inciso i) de la Nota 7 a los estados financieros, en la que describe que existen a la fecha dos demandas contenciosas interpuestas por la Sociedad que actualmente se encuentran en trámite ante el Tribunal Supremo de Justicia en la ciudad de Sucre, en contra la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT). A la fecha no es posible determinar el efecto final de la resolución de estas demandas. Consecuentemente, la Sociedad no contabilizó en los estados financieros ninguna provisión específica que podría resultar del fallo legal. Nuestra opinión no ha sido modificada en relación con este tema.

Contexto económico

Llamamos la atención sobre la Nota 30 a los estados financieros, la cual menciona el contexto económico actual relacionado con la pandemia del COVID-19. A la fecha, no se determina los posibles efectos, si los hubiere, en las actividades de la Sociedad. Nuestra opinión no ha sido modificada en relación con este tema.

Otras cuestiones

Informe de auditoría del auditor anterior

Los estados financieros de la Empresa Ferroviaria Andina Sociedad Anónima (FCA S.A.) correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019 fueron auditados por otro auditor que, en fecha 17 de marzo de 2020, expuso una opinión no modificada sobre dichos estados financieros.

Ordenamiento jurídico para las concesiones sobre transporte

El gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia ha efectuado varios anuncios relacionados con ejercer control sobre todos los servicios básicos, incluyendo las empresas dedicadas al transporte en general, sin embargo a la fecha, no existen pronunciamientos oficiales al respecto. Actualmente, está en proceso el ordenamiento jurídico para las concesiones sobre recursos naturales, electricidad, telecomunicaciones, transportes y servicios básicos de acuerdo a lo establecido en la nueva Constitución Política del Estado que entro en vigencia en la gestión 2009.

Responsabilidades de la Gerencia y de los responsables del gobierno de la Sociedad en relación con los estados financieros

La Gerencia es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros adjuntos de conformidad con las Normas de Contabilidad Generalmente Aceptadas en Bolivia, y del control interno que la Gerencia considere necesario para permitir la preparación de estados financieros libres de incorrección material, debido a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros, la Gerencia es responsable de la valoración de la capacidad de la Sociedad de continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según



corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si la Gerencia tiene intención de liquidar la Sociedad o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la Sociedad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Sociedad.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros en su conjunto, están libres de incorrección material, debido a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Bolivia siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios podrían tomar basándose en los estados financieros.

Como parte de una auditoría de conformidad con las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Bolivia (NAGA), aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en los estados financieros, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debido a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debido a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la Sociedad.
- Evaluamos la adecuación de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Gerencia.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Gerencia, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se

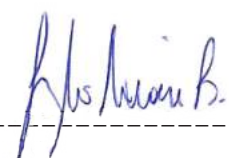
requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuras pueden ser causa de que la Sociedad deje de ser una empresa en funcionamiento.

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros, incluida la información revelada, y si los estados financieros representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.

Comunicamos a los responsables del gobierno de la Sociedad sobre, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la Sociedad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y comunicado con ellos acerca de todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que puedan afectar a nuestra independencia y, en su caso, las correspondientes salvaguardas.

PricewaterhouseCoopers S.R.L.

 (Socio)
Gonzalo Ariscaín Bernini
MAT. PROF. N° CAUB-7572
MAT. PROF. N° CAULP-2898

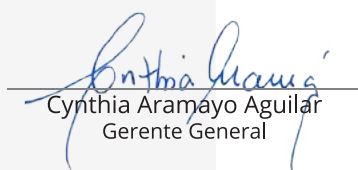


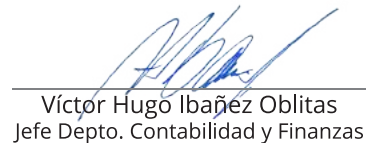


BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y 2019

	Nota	2020 Bs.	2019 (Reexpresado y reclasificado) Bs.
ACTIVO			
ACTIVO CORRIENTE			
Disponibilidades	4	6.323.033	5.562.990
Inversiones temporarias	5	34.394	34.294
Cuentas por cobrar comerciales	6	12.459.892	12.493.057
Otras cuentas por cobrar	7	19.374.403	15.473.611
Inventarios	9	4.559.114	3.553.395
Impuestos por recuperar		4.046.511	11.000.043
Gastos pagados por anticipados		670.716	1.396.982
Total del activo corriente		47.468.063	49.514.372
ACTIVO NO CORRIENTE			
Inversiones permanentes		180.920	183.101
Bienes disponibles para la venta largo plazo	8	22.306.911	22.306.911
Activo fijo	10	323.344.761	329.347.806
Materiales y repuesto del activo fijo	11	64.759.460	68.727.310
Activo diferidos	12	166.075.818	159.194.219
Total del activo no corriente		576.667.870	579.759.347
TOTAL ACTIVO		624.135.933	629.273.719
PASIVO			
PASIVO CORRIENTE			
Deudas comerciales	13	9.329.640	13.021.310
Deudas relacionadas con el personal	14	3.231.107	1.558.739
Deudas financieras	15	50.335.607	46.904.181
Impuestos por pagar	16	425.169	523.603
Provisiones varias	17	10.153.151	7.644.561
Otras cuentas por pagar		143.215	133.050
Total del pasivo corriente		73.617.889	69.785.444
PASIVO NO CORRIENTE			
Deudas financieras	15	112.865.429	102.060.574
Previsión para indemnizaciones		13.686.094	13.652.188
Total del pasivo no corriente		126.551.523	115.712.762
TOTAL DEL PASIVO		200.169.412	185.498.206
PATRIMONIO NETO			
Capital pagado	19	132.244.800	132.244.800
Aportes por capitalizar		132.691	132.691
Ajuste de cuentas patrimoniales		307.502.176	307.502.176
Reserva legal	20	9.830.643	9.798.226
Resultados acumulados		(25.743.789)	(5.902.380)
Total del patrimonio neto		423.966.521	443.775.513
TOTAL DEL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		624.135.933	629.273.719
CUENTAS DE ORDEN			
Cuentas de orden	21	50.460.000	51.068.280

Las notas 1 a 31 que se acompañan, forman parte integrante de estos estados financieros.

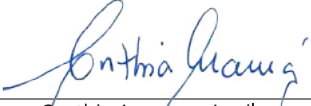

Cynthia Aramayo Aguilar
Gerente General

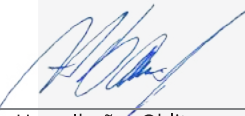

Víctor Hugo Ibañez Oblitas
Jefe Depto. Contabilidad y Finanzas

ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS POR LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y 2019

	Nota	2020 Bs.	2019 (Reexpresado y reclasificado) Bs.
INGRESOS OPERACIONALES			
Ingreso por transporte de pasajeros y otros		581.729	788.941
Ingresos por transporte de carga		78.701.794	107.189.832
Intercambio y reparación de equipos		3.680.226	4.908.480
Ingresos servicios integrales y otros ingresos de operación		7.288.781	9.230.087
Ingresos por compensación		10.720.853	944.952
		100.973.383	125.062.292
COSTOS OPERACIONALES			
Remuneraciones		21.840.070	24.308.335
Beneficios sociales		7.462.531	8.442.475
Combustible y lubricantes		10.649.217	14.168.219
Materiales y repuestos		4.158.737	5.707.736
Servicios básicos		1.373.579	1.506.632
Gastos generales de operación		7.890.620	9.078.319
Gastos generales relacionados con la operación		4.131.907	4.945.959
Intercambio y reparación de equipos		763.540	960.133
Depreciación y amortización	10 y 12	25.336.562	28.172.931
Tasas y contribuciones		3.753.250	4.518.899
Impuesto a las transacciones		3.577.542	4.427.102
Gastos tributarios		24.469	18.023
		90.962.024	106.254.763
Utilidad operacional		10.011.359	18.807.529
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN			
		(13.501.924)	(14.690.745)
(Pérdida) Utilidad operativa		(3.490.565)	4.116.784
OTROS INGRESOS (EGRESOS)			
Intereses ganados		3.867	408
Ajuste por inflación y tenencia de bienes		1.770.899	833.596
Diferencia de cambio		(87.824)	(188.661)
Ingresos no operativos		1.154.730	6.423.741
Ajustes de gestiones anteriores		(65.896)	(5.235.694)
Servicios bimodal y otros FF.CC.		340.354	(233.853)
Castigo materiales en obsolescencia y otros		(1.265.271)	(19.740)
Gastos financieros		(8.036.711)	(3.643.073)
Tasas por contrato de capitalización		(272.542)	(311.203)
Castigo de incobrables		(9.244.113)	(1.086.152)
Total otros ingresos (egresos) netos		(15.702.507)	(3.460.631)
(Pérdida) Utilidad antes del impuesto a las utilidades de las empresas		(19.193.072)	656.153
(Pérdida) Utilidad neta del ejercicio		(19.193.072)	656.153

Las notas 1 a 31 que se acompañan, forman parte integrante de estos estados financieros.


Cynthia Aramayo Aguilar
Gerente General


Víctor Hugo Ibañez Oblitas
Jefe Depto. Contabilidad y Finanzas



ESTADOS DE EVOLUCIÓN DEL PATRIMONIO NETO
POR LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y 2019
(Importes expresadas en moneda de cierre)

	Ajustes de cuentas patrimoniales								Total
	Capital pagado	Aportes por Capitalizar	Ajuste a capital	Ajuste global del patrimonio	Ajuste de reservas patrimoniales	Total Ajuste de cuentas patrimoniales	Reserva legal	Resultados acumulados	
	Bs.	Bs.	Bs.	Bs.	Bs.	Bs.	Bs.	Bs.	Bs.
Saldos al 31 de diciembre de 2018 (reexpresado)	132.244.800	132.691	126.191.383	85.930.751	90.023.876	302.146.010	9.798.226	(6.480.413)	437.841.314
Reexpresión del Patrimonio	-	-	3.115.371	-	2.240.795	5.356.166	-	(78.120)	5.778.046
Utilidad neta del ejercicio 2019	-	-	-	-	-	-	-	648.337	648.337
Reexpresión de la Utilidad	-	-	-	-	-	-	-	7.816	7.816
Saldos al 31 de diciembre de 2019 (Reexpresado)	132.244.800	132.691	129.306.754	85.930.751	92.264.671	307.502.176	9.798.226	(5.902.380)	443.775.513
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	-	-	(615.920)	(615.920)
Reserva legal	-	-	-	-	-	-	32.417	(32.417)	-
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio de 2020	-	-	-	-	-	-	-	(19.193.072)	(19.193.072)
Saldos al 31 de diciembre de 2020	132.244.800	132.691	129.306.754	85.930.751	92.264.671	307.502.176	9.830.643	(25.743.789)	423.966.521

Las notas 1 a 31 que se acompañan, forman parte integrante de estos estados financieros.

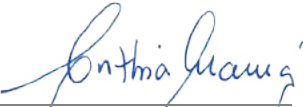
Cynthia Aramayo Aguilar
Gerente General

Víctor Hugo Ibañez Oblitas
Jefe Depto. Contabilidad y Finanzas

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO
POR LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y 2019**

FONDOS ORIGINADOS EN (APLICADOS A) LAS OPERACIONES	2020 Bs	2019 (Reexpresado y reclasificado) Bs
(Pérdida) Utilidad neta del ejercicio	(19.193.072)	656.153
Ajustes para reconciliar la utilidad neta a los fondos provistos por las operaciones		
Depreciación de activos fijos	11.737.415	14.378.695
Previsión para beneficios sociales ajuste de vacaciones	2.321.742	799.255
Amortización de cargos diferidos	13.599.147	13.794.236
Provisión para cuentas incobrables y otros	9.244.112	1.086.152
Devengamiento de ingresos por compensación	(10.720.853)	(944.952)
Bienes disponibles para la venta	-	(4.134.070)
Devengamiento de intereses por pasivos financieros	595.065	277.452
	7.583.556	25.912.921
Cambios en activos y pasivos:		
Disminución en cuentas por cobrar comerciales	33.165	2.302.181
Disminución en otras cuentas por cobrar e impuestos por recuperar	4.529.481	77.466.210
Disminución en gastos pagados por anticipado	726.266	19.282
(Incremento) Disminución en inventarios	(1.005.719)	1.502.512
(Disminución) Incremento en deudas comerciales y con el personal	(2.019.302)	5.234.401
Disminución en impuestos por pagar	(98.434)	(5.769.216)
Incremento en otras cuentas por pagar y provisiones varias	2.518.755	70.776
Pago de indemnizaciones y vacaciones	(2.287.836)	(3.540.200)
Total fondos provenientes de (aplicados a) las operaciones	9.979.932	103.198.867
FONDOS ORIGINADOS EN (APLICADOS A) ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		
Disminución de inversiones permanentes	2.181	3.286
Incremento de inversiones en mejoras de vías y bienes alquilados (Activos diferidos)	(20.480.746)	(26.934.457)
Disminución (incremento) de materiales y repuestos del activo fijo	3.967.850	(568.038)
Compras de activos fijos	(5.734.370)	(111.317.073)
Total fondos aplicados a actividades de inversión	(22.245.085)	(138.816.282)
FONDOS ORIGINADOS EN (APLICADOS A) ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO		
Incremento de deudas financieras	13.641.216	32.990.917
Distribución de utilidades	(615.920)	-
Total fondos originados en actividades de financiamiento	13.025.296	32.990.917
(Disminución) Incremento neto de fondos	760.143	(2.626.498)
Disponibilidades e inversiones temporarias al inicio del ejercicio	5.597.284	8.223.782
Disponibilidades e inversiones temporarias al cierre del ejercicio	6.357.427	5.597.284

Las notas 1 a 31 que se acompañan, forman parte integrante de este estado.


Cynthia Aramayo Aguilar
Gerente General


Víctor Hugo Ibañez Oblitas
Jefe Depto. Contabilidad y Finanzas



NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y 2019

NOTA 1 - NATURALEZA Y OBJETO DE LA EMPRESA

La Empresa Ferrovial Andina Sociedad Anónima (FCA S.A.), es resultado del proceso de capitalización de la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE), empresa estatal de Bolivia, constituida de acuerdo con las disposiciones de la Ley N° 1544 del 21 de marzo de 1994 y mediante D.S. N° 24165 del 23 de noviembre de 1995.

El 14 de marzo de 1996, se efectuó la capitalización de la Sociedad mediante el depósito de US\$ 13.251.000 equivalentes a Bs66.255.000, efectuado por un inversionista de carácter privado. De este importe, Bs66.122.400 fueron asignados al capital pagado para posibilitar que el inversionista privado extranjero posea el 50% de participación en la Sociedad y la diferencia de Bs132.600 fue registrada en la cuenta aportes por capitalizar en el Patrimonio.

El 15 de marzo de 1996, la Junta General Extraordinaria de Ferrovial Andina Sociedad Anónima Mixta (FCA S.A.M.) decidió convertir a la Sociedad en una Sociedad Anónima bajo la razón social de Empresa Ferrovial Andina Sociedad Anónima (FCA S.A.). Este cambio de forma jurídica fue efectuado sobre la base del balance general al 14 de marzo de 1996 (balance especial para la transformación).

La Sociedad tiene por objeto principal realizar por cuenta propia, ajena y/o asociada con terceros, la explotación, operación, administración, comercialización, organización y prestación del servicio público de transporte ferroviario, comprendiendo principalmente el transporte de pasajeros y carga, la compra, venta, mantenimiento y reparación de equipos e instalaciones vinculadas con la actividad de transporte, la prestación de servicios de asesoramiento, consultoría, asistencia técnica en materia de transporte, servicios intermodales y combinados, mediante las concesiones y licencias correspondientes, así como el cumplimiento y ejecución de cualquier acto o gestión vinculado o relacionado directa o indirectamente a dichas actividades para la explotación de servicios relacionados con la Red Andina.

NOTA 2 - PRINCIPIOS CONTABLES

Los principios contables más significativos aplicados por la Sociedad son los siguientes:

2.1 Bases de preparación de los estados financieros

Los presentes estados financieros expresados en bolivianos han sido preparados de acuerdo con Normas de Contabilidad Generalmente Aceptadas en Bolivia y se emiten con el objetivo de presentar la situación patrimonial y financiera de la Sociedad al 31 de diciembre de 2020 y 2019, los resultados de sus operaciones, la evolución del patrimonio neto y los flujos de efectivo por los ejercicios terminados en esas fechas.

2.2 Uso de estimaciones

La preparación de los estados financieros, de acuerdo con normas de contabilidad generalmente aceptadas en Bolivia, requiere que la Dirección de la Sociedad realice estimaciones para la determinación de saldos de activos, pasivos, ingresos, gastos y para la revelación de activos y pasivos contingentes a la fecha de cierre de los estados financieros. Si más adelante ocurrieran cambios en las estimaciones o supuestos debido a variaciones en las circunstancias en las que estuvieron basadas, el efecto del cambio será incluido en la determinación de la utilidad o pérdida neta del ejercicio económico en el que ocurra el cambio.

2.3 Consideración de los efectos de la inflación

En el mes de septiembre de 2007, el Consejo Técnico Nacional de Auditoría y Contabilidad del Colegio de Auditores y Contadores Públicos de Bolivia ha revisado y modificado la Norma Contable N° 3 Estados Financieros a Moneda Constante, estableciendo la suspensión del ajuste por inflación en tanto la inflación calculada en base a un "Índice General de Precios" confiable sea inferior al 12% aproximadamente.

Al respecto, a través de la Resolución CTNAC 01/2008 del 11 de enero de 2008 el Consejo Técnico Nacional de Auditoría y Contabilidad del Colegio de Auditores y Contadores Públicos de Bolivia, resuelve la reposición del ajuste por inflación de estados financieros, estableciendo que a partir del 1° de enero de 2008, cualquiera sea el tipo de actividad, se utilice la Unidad de Fomento a la Vivienda (UFV), mientras no se cuente con un Índice General de Precios oficial y de emisión diaria. También establece que si un ente decide reponer el ajuste en forma anticipada debe revelar este hecho en nota a los estados financieros.

A partir del 11 de diciembre de 2020, el Consejo Técnico Nacional de Contabilidad y Auditoría de Colegio de Auditores de Bolivia, mediante la Resolución CTNAC N° 03/2020, resuelve suspender el ajuste integral por inflación de estados financieros, de acuerdo con la Norma de Contabilidad N° 3 (NC 3) "Estados Financieros a Moneda Constante" (Revisada y Modificada en septiembre de 2007). Para reiniciar la reexpresión monetaria el Consejo Técnico Nacional de Auditoría y Contabilidad del CAUB necesariamente deberá pronunciarse, de acuerdo a lo establecido en la NC 3. Dicha Resolución tendrá vigencia a partir del 11 de diciembre de 2020 y no se permite su aplicación anticipada.

La suspensión del ajuste por inflación a partir del 11 de diciembre de 2020, en los estados financieros de la Sociedad al 31 de diciembre de 2020, tiene un efecto inmaterial.

Las cotizaciones oficiales de la UFV al 10 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre 2019 fueron de Bs2,35998 y Bs2.33187.



2.4 Criterios de valuación

a) Moneda extranjera

Los activos y pasivos en moneda extranjera se valúan a los tipos de cambio vigentes a la fecha de cierre del ejercicio. Las diferencias de cambio se registran en los resultados del ejercicio, en la cuenta "diferencia de cambio".

b) Disponibilidades

Las disponibilidades se valúan a su valor nominal y no existen restricciones para su uso.

c) Inversiones temporarias

Depósitos en fondos de inversión están valuadas a su valor de cuota de participación a la fecha de cierre del ejercicio.

d) Cuentas por cobrar comerciales

Comprenden al servicio de transporte de carga facturados que se encuentran pendientes de cobro, valuados al precio pactado entre el cliente y la Sociedad. La Gerencia estima que se requiere provisionar de acuerdo con la morosidad de saldos originado por la antigüedad en los mismos.

e) Otras cuentas por cobrar

El saldo de otras cuentas por cobrar comprende principalmente la compensación equivalente de la diferencia entre los ingresos derivados de la prestación del servicio en ciertos tramos y los costos originados en el mantenimiento y operación de esos ramales, más un margen de rentabilidad. Están valuados al costo.

f) Previsión para cuentas incobrables

La Sociedad constituye la previsión para cuentas incobrables de cuentas por cobrar comerciales mayores a 1 año en función al análisis de recuperabilidad de saldos de cada deudor.

Siguiendo un criterio de prudencia, la Sociedad constituye una previsión genérica para incobrabilidad de otras cuentas por cobrar basada en la antigüedad de los saldos.

g) Bienes disponibles para la venta

Los bienes disponibles para la venta comprenden el valor de terrenos entregados en dación de pago, que no están relacionados con la operación y cuya finalidad es realizarlos. Estos activos se encuentran valuados a su valor de mercado y venta rápida en relación

con las últimas cotizaciones y avalúos realizados por peritos independientes. La venta y/o realización de estos activos está sujeta a la aprobación del Directorio.

h) Inventarios

Los inventarios de materiales y suministros, así como los inventarios de materiales y repuestos de activo fijo se encuentran valuados a su costo de adquisición ajustado de acuerdo a normas vigentes.

La provisión para obsolescencia del inventario de materiales y repuestos de activo fijo se constituye de acuerdo al análisis efectuado por la Sociedad, aplicando una provisión del 100% al valor del bien considerado como obsoleto, previa evaluación del especialista.

i) Inversiones permanentes

Las inversiones permanentes corresponden a certificados de aportación telefónica en varias Cooperativas del país. Estas inversiones están valuadas a su costo de adquisición.

j) Activo fijo

Los activos fijos provenientes de la capitalización de ENFE se exponen a los valores resultantes de un revalúo técnico registrado en fecha 14 de marzo de 1996, el mismo que fue practicado por un perito independiente, re expresados a moneda de cierre de acuerdo con lo mencionado en la Nota 2.3. Las incorporaciones posteriores al revalúo técnico señalado, están valuadas a su costo de adquisición re expresado a moneda de cierre.

La depreciación de los activos fijos, excepto los equipos de tracción (locomotoras) y equipo remolcado (vagones), se calcula siguiendo el método de línea recta, aplicando tasas anuales suficientes para extinguir los valores al final de la vida útil estimada de los bienes.

El método de depreciación utilizado en los equipos de tracción (locomotoras), a partir de la gestión 2016, está basado en las horas efectivamente trabajadas, es decir que se consideran las horas en las que las locomotoras traccionan carga.

De igual manera, a partir de la gestión 2014, el método de depreciación para el equipo remolcado (vagones), son los "kilómetros recorridos" (vida útil remanente en kilómetros) sobre la base de un cálculo de la vida útil en kilómetros realizado por personal técnico de FCA y de un perito independiente.

k) Activo diferido

El activo diferido registra el costo de las mejoras realizadas en vías férreas y en bienes alquilados, que extienden la vida útil de esos bienes. Hasta la gestión 2018, las inversiones



en vías férreas se amortizaban por el método de línea recta en un período de 15 años establecido por un perito independiente en la gestión 2001. A partir de la gestión 2019, la amortización del activo diferido se la realiza en línea recta considerando un periodo de 21 años, cuando se trata de vías existentes hasta la gestión 2015, para aquellas vías construidas o mejoradas a partir del año 2016, se amortizan en línea recta en 26 años cuando las mejoras no incluyen cambio de rieles y en 30 años cuando las mejoras incluyen cambio de rieles.

Las inversiones en bienes alquilados se amortizan por el método de línea recta en períodos que varían entre 4 y 5 años. Los gastos incurridos en la adquisición de programas de computación se valúan a su costo actualizado al cierre de cada ejercicio de acuerdo con lo mencionado en la Nota 2.3, y se amortizan mensualmente aplicando tasas anuales suficientes para extinguir dichos gastos en un período de cinco años.

l) Deudas financieras

Las deudas financieras han sido valuadas de acuerdo con la suma de dinero recibida, neta de los costos de la transacción, menos las amortizaciones realizadas a la fecha de cierre, más los resultados financieros devengados en base a la tasa de interés pactada para cada uno de los créditos obtenidos por la Sociedad.

m) Previsión para indemnizaciones al personal

Se constituye para todo el personal por el total del pasivo devengado al cierre de cada ejercicio. De acuerdo con las disposiciones legales vigentes, transcurridos noventa días de antigüedad en su empleo, el personal es acreedor a la indemnización equivalente a un mes de sueldo por año de servicio.

o) Patrimonio neto

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, se utilizan las cuentas Ajuste de Capital y Ajuste de Reservas Patrimoniales para el registro del ajuste por inflación del capital, aportes por capitalizar y reservas respectivamente. El ajuste correspondiente a los Resultados Acumulados se actualiza en su misma línea al 31 de diciembre de 2020 y 2019.

p) Resultados del ejercicio

La Sociedad determina el resultado de cada ejercicio tomando en cuenta los efectos de la inflación. No se ajustan los rubros individuales del estado de ganancias y pérdidas, pero se registra un ajuste global en la cuenta "Ajuste por inflación y tenencia de bienes". Este procedimiento origina una distorsión no significativa en los rubros individuales de dicho estado.

NOTA 3 - CAMBIOS EN POLITICAS Y ESTIMACIONES CONTABLES

Durante la gestión 2020 no hubo cambios en las políticas y estimaciones contables.

NOTA 4 - DISPONIBILIDADES

La composición del rubro es la siguiente:

	2020 Bs	2019 (Reexpresado) Bs
Cajas y fondos fijos	90.484	110.061
Bancos en moneda nacional	4.538.435	3.861.453
Bancos en moneda extranjera	1.694.114	1.591.476
	6.323.033	5.562.990

NOTA 5 - INVERSIONES TEMPORARIAS

La composición del rubro es la siguiente:

	2020		2019 (Reexpresado) Bs
	M/E	Bs	
SAFI Fortaleza - Fondo Interés Bs	-	1.499	1.486
SAFI Mercantil Santa Cruz - Fondo Crecer Bs	-	7.436	7.264
SAFI Fortaleza - Fondo Liquidez US\$	3.658	25.459	25.544
	3.658	34.394	34.294

NOTA 6 - CUENTAS POR COBRAR COMERCIALES

La composición del rubro es la siguiente:

	2020 Bs	2019 (Reexpresado) Bs
Porción Corriente		
Cuentas por cobrar Carga	11.227.527	12.022.205
Cuentas por cobrar Intercambio de Servicios	1.232.365	470.852
	12459.892	12.493.057



NOTA 7 - OTRAS CUENTAS POR COBRAR

La composición del rubro es la siguiente:

	2020	2019 (Reexpresado)
	Bs	Bs
Superintendencia de Transporte (Hoy ATT) (*)	39.616.122	27.622.315
Anticipo a proveedores	78.150	452.048
Cuentas por cobrar al personal	207.891	59.512
Otras cuentas por cobrar	2.472.240	1.445.846
Previsión para cuentas Incobrables	(23.000.000)	(14.106.110)
	19.374.403	15.473.611

(*) Corresponden a la compensación equivalente a la diferencia entre los ingresos derivados de la prestación del servicio en los tramos: (i) Buen Retiro - Cochabamba - Aiquile (ii) Potosí - El Tejar (Sucre) y los costos originados en el mantenimiento de la operación de dichos ramales, más un margen de rentabilidad.

	2020		2019 (Reexpresado)	
	Importe US\$	Importe Bs	Importe US\$	Importe Bs
Solicitudes con resolución	1.750.779	12.185.422	1.786.351	12.433.006
Solicitudes sin resolución	3.941.193	27.430.700	2.182.372	15.189.309
	5.691.972	39.616.122	3.968.723	27.622.315

Los antecedentes legales sobre la compensación son los siguientes:

a) Decreto Supremo 24179 del 8 de diciembre de 1995

El artículo 21 del Decreto Supremo N° 24179 de 8 de diciembre de 1995, que reglamenta la prestación del Servicio Público Ferroviario, establece que: "En caso de existir necesidad específica del Servicio Público Ferroviario, el Poder Ejecutivo podrá disponer la modificación de las características de cualquier Red Ferroviaria o tramo de ésta. La prestación del Servicio Público Ferroviario en estas condiciones estará sujeta a un régimen de compensación".

Asimismo, el artículo 22 del mencionado Decreto, establece que: "En los casos de necesidad específica del Servicio Público Ferroviario señalados en el artículo anterior, el Superintendente de Transportes y Telecomunicaciones actual Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT) determinará un régimen de compensación de la siguiente forma:

- i) Si se comprueba que los ingresos provenientes de la prestación del Servicio Público Ferroviario, con las modificaciones exigidas por el Poder Ejecutivo, no permiten al Concesionario cubrir los costos del mencionado servicio, la Empresa Ferroviaria tendrá derecho a una compensación por la diferencia entre ingresos y costos derivados de la prestación del Servicio Público Ferroviario.
- ii) El cálculo de costos estará dado por la suma de: i) La parte de los costos fijos asignable al Servicio Público Ferroviario, ii) Los costos variables del Servicio Público Ferroviario, iii) Un margen de rentabilidad, dado por la tasa de interés promedio activa anual en dólares del sistema bancario boliviano, o la tasa Libor a un año más siete (7) puntos porcentuales, la que sea mayor".

La Superintendencia de Transportes y Telecomunicaciones (hoy ATT) revisará el cómputo de la compensación pretendida por la Empresa Ferroviaria, pudiendo auditar la información necesaria para establecer la exactitud de dicho cómputo.

Por otra parte, con relación a la forma de pago de la compensación, el artículo 23 del Decreto antes mencionado, establece que: la compensación consistirá únicamente en la emisión de notas de crédito fiscal a favor de la Empresa Ferroviaria.

b) Contrato de Concesión suscrito entre la Superintendencia de Transportes (hoy ATT) y FCA del 15 de marzo de 1996

El inciso d) del numeral 8.2 (Servicio de transporte de Pasajeros) de la Cláusula Octava (Obligaciones del Concesionario) del Contrato de Concesión, señala que: "El Concesionario y el Superintendente de Transportes, acordarán las condiciones bajo las cuales se continuarán prestando Servicios de Transporte de Pasajeros más allá del día ciento ochenta (180) de la concesión, cuando al menos alguna de las partes manifieste su voluntad en ese sentido. El Superintendente de Transportes por mandato del Poder Ejecutivo, podrá requerir la prestación de Servicios de Transporte de pasajeros necesarios por razones económicas, sociales o de otro tipo, acordando con el Concesionario las condiciones para la prestación de tales servicios, las características de los mismos y en su caso, las correspondientes compensaciones de acuerdo a lo establecido en el numeral 9.2 inciso c)".



De igual forma, el inciso b) del numeral 8.3 de la Cláusula Octava del Contrato de Concesión, referido al servicio de transporte de pasajeros con compensación expresa que: "El Superintendente de Transportes comunicará al Concesionario, con por lo menos sesenta (60) días de anticipación a su aplicación, cualquier decisión respecto a modificaciones de oferta y calidad de prestación en aquellos Servicios de Transporte de Pasajeros que se encuentren bajo el régimen de Compensación. En estos casos, el Superintendente de Transportes y el Concesionario establecerán los cambios a efectuar en los acuerdos a los que hayan llegado, según lo estipulado en el numeral 8.2 inciso d), en cuanto a las condiciones para la prestación de los servicios, las características de los mismos y, en su caso las Compensaciones correspondientes".

Por su parte, el inciso c) del numeral 8.5 de la Cláusula Octava del Contrato de Concesión señala que la empresa debe presentar un cálculo demostrativo de "... que en el tramo señalado, los ingresos generados no cubren los costos correspondientes. Dichos costos estarán calculados por la suma de: i) la parte de los costos fijos asignable al Servicio Público Ferroviario, ii) los costos variables del Servicio Público Ferroviario. iii) un margen de rentabilidad dado por la tasa de interés promedio activa a un (1) año en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica del sistema bancario boliviano o la tasa Libor a un (1) año más siete puntos porcentuales, la que sea mayor".

El inciso c) del numeral 9.2 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión dispone lo siguiente: "El Poder Ejecutivo podrá disponer la modificación de las características del Servicio de Transporte de Pasajeros, requerir la prestación de uno o más servicios adicionales, o la aplicación de una tarifa diferente a la propuesta por el Concesionario. En estos casos, de comprobarse que los ingresos provenientes de la prestación del Servicio de Transporte de Pasajeros con las modificaciones exigidas por el Poder Ejecutivo, no permiten al Concesionario cubrir los costos del mencionado servicio calculados de acuerdo a los criterios establecidos en el numeral 8.5 inciso c) el concesionario tendrá derecho a una Compensación por la diferencia entre los ingresos derivados de la efectiva prestación de tal servicio y los costos que el mismo le genere".

El numeral 9.5 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión, sobre las Compensaciones, indica que: a) Cuando corresponda, el Concesionario presentará al Superintendente de Transportes, el cómputo de la compensación pretendida correspondiente al transporte ejecutado durante el periodo acordado. Se entenderá por transporte ejecutado aquel que fue completado, es decir, que el transporte llegó a su estación de destino, o empalme, o de salida del territorio de la República. b) El cómputo de Compensaciones incluirá el detalle de los vehículos que hubieran ejecutado el transporte, las estaciones de origen y de destino, fecha de despacho y finalización

del transporte y el cálculo demostrativo de las Compensaciones pretendidas, suscrito por el representante legal del Concesionario. c) El Superintendente de Transportes, revisará el cómputo de la Compensación pretendida, teniendo el derecho a auditar la información necesaria para establecer su exactitud, y se manifestará sobre su aprobación dentro los treinta (30) días siguientes a su presentación, reputándose su silencio como favorable a lo requerido. d) La Secretaría Nacional de Hacienda, una vez aprobado el requerimiento de pago por parte del Superintendente de Transportes, efectuará el pago de la Compensación correspondiente dentro de los treinta (30) días siguientes, mediante la emisión de notas de crédito fiscal renovables anualmente.

c) Decreto Supremo N° 26786 del 13 de septiembre de 2002

Dispone la rehabilitación del tramo ferroviario Oruro - Cochabamba - Aiquile y la reanudación en la prestación del servicio ferroviario en el tramo Sucre - Potosí.

d) Decreto Supremo N° 27031 del 8 de mayo de 2003

Autorizó la firma de un Convenio Complementario entre la Superintendencia de Transportes y Telecomunicaciones (hoy ATT) y Empresa Ferroviaria Andina S.A. y estableció la revinculación del tramo Oruro-Cochabamba. ratificando el derecho de compensación a favor de FCA.

e) Convenio Complementario del 27 de mayo de 2003

Suscrito entre la Superintendencia de Transportes (hoy ATT) y FCA, a través del cual se estipuló la reanudación del servicio ferroviario en el tramo Sucre – Potosí, así como la revinculación y rehabilitación del tramo ferroviario Oruro - Cochabamba – Aiquile.

f) Decreto Supremo N° 27557 del 4 de junio de 2004

Dispuso la suspensión de los trabajos de rehabilitación de la "Zona Roja" o "Zona no habilitada" del Tramo Oruro-Cochabamba y autorizó a la Superintendencia de Transportes (hoy ATT) a suscribir un acuerdo modificadorio al Convenio Complementario con la Empresa Ferroviaria Andina S.A., dejando a salvo el régimen de compensaciones.

g) Acuerdo Modificadorio al Convenio Complementario del 30 de noviembre de 2004

Suspensión de trabajos de habilitación en la "Zona no habilitada", del tramo ferroviario Oruro – Cochabamba. Asimismo, hace constar que, si por algún motivo de la prestación de los servicios sufre pérdidas, deberán otorgarse las compensaciones previstas en el numeral 9.5 del Contrato de Concesión.



h) Resolución Administrativa N° 0001/2006 del 3 de enero de 2006

Emitida por la Superintendencia de Transportes y Telecomunicaciones (hoy ATT), a través de la cual se estableció la metodología para verificar información y para calcular los montos de las compensaciones.

- i) Resumen de los procesos vigentes en contra de la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transporte (ATT), referente a las compensaciones adeudadas por el ramal Cochabamba-Aiquile y el ramal Potosí-El Tejar

En fecha 20 de febrero de 2019 se presentó la Demanda Contenciosa emergente de contratos, negociaciones y concesiones con el Estado (con relación al Ramal Ferroviario Cochabamba – Aiquile) misma que fue admitida en fecha 25 de febrero de 2019. Actualmente se encuentra en términos probatorio.

En fecha 20 de febrero de 2019 se interpone la Demanda Contenciosa emergente de contratos, negociaciones y concesiones con el Estado (con relación al Ramal Ferroviario Potosí – El Tejar (Sucre) misma que fue admitida en fecha 22 de febrero de 2019. Se calificó el proceso contencioso como “de puro derecho”, corriéndose en traslado a FCA S.A. para que, en su calidad de parte demandante, presente la réplica correspondiente.

Debido a la pandemia suscitada en la gestión 2020, al 31 de diciembre no se emitieron fallos correspondientes a las demandas interpuestas, esperando que las mismas se emitan hasta mediados del año 2021.

La Sociedad mantiene la intención de proseguir las acciones judiciales para el recupero de estos montos, debido a que la Gerencia y los asesores legales consideran que tienen los argumentos necesarios que le permiten la recuperación de esos importes.

NOTA 8 – BIENES DISPONIBLES PARA LA VENTA

La composición del rubro es la siguiente:

	2020 Bs	2019 (Reexpresado) Bs
Largo Plazo		
Terrenos Cochabamba	11.292.672	11.292.672
Terrenos El Alto La Paz	11.014.239	11.014.239
	22.306.911	22.306.911

NOTA 9 - INVENTARIOS

La composición del rubro es la siguiente:

	2020 Bs	2019 (Reexpresado) Bs
Importaciones en tránsito	2.317.975	1.116.054
Combustible y lubricantes	1.645.248	1.781.816
Implementos y ropa de trabajo	167.155	215.943
Otros	428.736	439.582
	4.559.114	3.553.395

NOTA 10 - ACTIVO FIJO

La composición del rubro es la siguiente:

Al 31 de diciembre de 2020:

	Valores originales Bs	Depreciaciones acumuladas Bs.	Valores netos Bs
Equipo de tracción	587.377.861	306.039.935	281.337.926
Maquinaria, equipos y herramientas	14.367.326	10.033.804	4.333.522
Vehículos	1.404.425	868.098	536.327
Muebles y enseres	1.693.758	750.001	943.757
Equipos de computación	1.614.235	1.088.529	525.706
Telecomunicaciones	3.665.410	2.280.450	1.384.960
Casa de máquinas PSC	7.812.982	6.926.992	885.990
Reparaciones en curso	33.396.573	-	33.396.573
	651.332.570	327.987.809	323.344.761



	2019 Reexpresado		
	Valores originales Bs	Depreciaciones acumuladas Bs.	Valores netos Bs
Equipo de tracción	578.799.345	296.756.080	282.043.265
Maquinaria, equipos y herramientas	13.585.262	8.692.022	4.893.240
Vehículos	1.188.131	625.460	562.671
Muebles y enseres	1.679.686	589.481	1.090.205
Equipos de computación	1.371.548	839.854	531.694
Telecomunicaciones	3.636.925	1.946.370	1.690.555
Casa de Maquinas PSC	7.812.982	6.756.187	1.056.795
Reparaciones en curso	37.479.381	-	37.479.381
	645.553.260	316.205.454	329.347.806

El cargo por depreciación a los resultados del ejercicio asciende a Bs11.737.415 al 31 de diciembre de 2020 y Bs14.378.697 al 31 de diciembre de 2019 (reexpresado), que se expone en la cuenta Depreciación y Amortización. Existen activos fijos que garantizan préstamos y boletas de garantía según se explica en la Nota 24 a los presentes estados financieros.

NOTA 11 - MATERIALES Y REPUESTOS DEL ACTIVO FIJO

La composición del rubro es la siguiente:

	2020 Bs	2019 (Reexpresado) Bs
Equipo de tracción	58.561.583	60.731.766
Equipo pesado y liviano	918.222	969.645
Material vía y obras	7.998.370	9.138.061
Otros materiales y repuestos	3.067.369	3.644.494
	70.545.544	74.483.966
Menos		
Previsión para obsolescencia	(5.786.084)	(5.756.656)
	64.759.460	68.727.310

NOTA 12 - ACTIVO DIFERIDO – Tamaño de letra

La composición del rubro es la siguiente:

Al 31 de diciembre de 2020:

	Valores originales Bs	Amortizaciones acumuladas Bs	Valores netos Bs
Mejoras a las vías férreas	279.079.948	131.686.352	147.393.596
Programas de computación	3.479.402	3.069.383	410.019
Inversiones en bienes alquilados	26.485.893	19.021.822	7.464.071
Gastos preoperativos proyectos MSC	1	-	1
Mejoras en bienes alquilados en curso	10.803.475	-	10.803.475
Otros cargos diferidos	10.893	6.237	4.656
	319.859.612	153.783.794	166.075.818

Al 31 de diciembre de 2019:

	(Reexpresado)		
	Valores originales Bs	Amortizaciones acumuladas Bs	Valores netos Bs
Mejoras a las vías férreas	258.173.134	120.900.489	137.272.645
Programas de computación	3.327.737	2.759.517	568.220
Inversión en bienes alquilados	25.176.740	16.460.941	8.715.799
Gastos preoperativos proyectos MSC	1	-	1
Mejoras en bienes alquilados en curso	12.635.537	-	12.635.537
Otros cargos diferidos	8.254	6.237	2.017
	299.321.403	140.127.184	159.194.219

El cargo por amortización a los resultados del periodo asciende a Bs13.599.147 al 31 de diciembre de 2020 y Bs13.794.236 al 31 de diciembre de 2019 (reexpresado), que se expone en la cuenta Depreciación y Amortización.



NOTA 13 - DEUDAS COMERCIALES

La composición del rubro es la siguiente:

	2020 Bs	2019 (Reexpresado) Bs
Opec	830.504	1.726.894
Codermiva	692.934	-
Torrez Susaño Roman	762.473	-
Urrutibehety	111.633	146.673
Jalcor	661.026	-
Intertek	135.979	68.809
Proveedores varios	3.809.140	6.854.527
Importaciones por pagar	2.240.403	4.077.501
Ventas diferidas	75.644	130.479
Proveedores Transporte Bimodal	9.904	16.427
	9.329.640	13.021.310

NOTA 14 - DEUDAS RELACIONADAS CON EL PERSONAL

La composición del rubro es la siguiente:

	2020 Bs	2019 (Reexpresado) Bs
Remuneraciones, aportes laborales y patronales	2.771.372	864.210
Prima anual	13.159	218.717
Indeminización al personal	446.576	475.812
	3.231.107	1.558.739

NOTA 15 - DEUDAS FINANCIERAS

Detalle	2020		2019 (Reexpresado)	
	Corto plazo Bs	Largo plazo Bs	Corto plazo Bs	Largo plazo Bs
Banco Unión S.A.	24.666.680	-	30.406.556	-
Banco BISA	24.053.170	-	14.457.916	-
Banco de Credito	1.615.757	-	2.039.709	-
Banco Unión S.A.	-	17.162.500	-	-
Banco BISA	-	84.653.579	-	89.549.035
Banco de Credito	-	11.049.350	-	12.511.539
	50.335.607	112.865.429	46.904.181	102.060.574

Las líneas de crédito y préstamos obtenidos por la sociedad son los siguientes:

- (1) Línea de crédito obtenida del Banco Unión S.A., por un importe de Bs41.160.000 equivalente a US\$ 6.000.000 para ser utilizado como capital de operaciones. El plazo de vigencia de la línea de crédito es de 5 años a partir del 9 de abril de 2018. Cada operación o utilización de los fondos se realizará máximo a 360 días plazo con amortizaciones trimestrales y devengará intereses con una tasa a definirse según el tipo de operación que se contrate.

Empresa Ferroviaria Andina S.A. se compromete a lo siguiente:

- Presentar anualmente Estados Financieros Auditados.
- Presentar información financiera actualizada de forma semestral.
- La distribución de dividendos estará supeditada a que todas las operaciones estén vigentes con el Banco Unión.
- El monto mensual de los depósitos de efectivo en las cuentas corrientes N° 2-2497176 y/o 1-2497150 en el Banco Unión S.A. deberá tener un importe mensual de por lo menos US\$ 600.000. En caso de que dicho importe sea menor a US\$ 600.000, el banco podrá suspender la utilización de la línea de crédito.

En fecha 14 de junio de 2018 se modifica el objeto del contrato de ésta línea de crédito de la siguiente manera:

- Para capital de operaciones hasta US\$ 6.000.000.
- Para capital de inversión hasta US\$ 3.000.000.
- Financiamiento de cartas de crédito hasta US\$ 6.000.000 para capital de operaciones.
- Financiamiento de cartas de crédito hasta US\$ 3.000.000 para capital de inversión.
- Las operaciones para capital de inversión tendrán un plazo de hasta 5 (cinco) años mediante amortizaciones trimestrales.

El préstamo está garantizado por maquinarias y equipos para mantenimiento por un total de US\$ 1.109.069.- ubicados en la maestranza de Viacha y Oruro y siete locomotoras pertenecientes a la Sociedad por un total de US\$ 6.343.538, así como con la generalidad de sus bienes presentes y futuros, dichos activos cuentan con sus avalúos de fecha 8 de abril de 2019. En fecha 31 de agosto de 2020 se suscribió una adenda en la cual se incorpora como garantías 3 terrenos de propiedad de la Sociedad, situados en la ciudad de El Alto.

- (2) Línea de crédito obtenida del Banco de Crédito de Bolivia - BCP, por un importe de US\$ 2.500.000 para ser utilizado para inversiones o para refinanciar pasivos de la sociedad. El plazo de vigencia



de la línea de crédito es de 10 años a partir del 21 de septiembre de 2017 con una vigencia hasta el día 21 de septiembre de 2027. La línea de crédito está garantizada con 134 carros plataforma o carros planos de propiedad de la Sociedad.

- (3) Préstamo por Bs13.900.000 suscrito el 6 de abril de 2017, para ser utilizado como capital de inversiones en la reparación y rehabilitación de vagones. El plazo de vigencia es de 8 años que incluye 1 año de gracia a partir del desembolso realizado en fecha 11 de abril de 2017.
- (4) Línea de crédito obtenida del Banco BISA, por un importe de Bs83.648.981,47 para la compra de tres locomotoras, suscrito el 9 de febrero de 2018. El plazo de vigencia de la línea de crédito es de 10 años a partir del primer desembolso con una vigencia hasta el día 9 de febrero de 2028, que incluyen 24 meses de gracia. La línea de crédito está garantizada con las tres locomotoras nuevas de propiedad de la Sociedad adquiridas con este crédito.
- (5) Línea de crédito obtenida del Banco BISA, por un importe de Bs6.860.000 para ser utilizado como capital de operaciones. El plazo de vigencia de la línea de crédito es de 3 años a partir del 2 de mayo de 2013, misma que fue renovada en fecha 10 de agosto de 2016 con una vigencia hasta el día 30 de abril de 2019. El 12 de abril de 2019 se renovó esta línea por segunda vez hasta el 12 de abril de 2022. La línea de crédito está garantizada con 1 locomotora propiedad de la Sociedad.
- (6) Línea de crédito obtenida del Banco BISA, por un importe de Bs11.683.842.83 para la construcción de la casa de máquinas para las locomotoras STADLER, suscrito el 29 de julio de 2019. El plazo de vigencia de la línea de crédito es de 5 años a partir del primer desembolso, que incluyen 12 meses de gracia. La línea de crédito está garantizada con las tres locomotoras nuevas marca STADLER de propiedad de la Sociedad y el equipamiento para la casa de máquinas.
- (7) Préstamo por Bs3.089.632 otorgado por el Banco BISA suscrito el 2 de mayo de 2020, dentro del programa de reactivación económica dictado por el Gobierno, cuyo destino es el pago de sueldos debido a la cuarentena dictada en el país. El plazo es de 18 meses, con 6 meses de gracia y a una tasa de 3.73%
- (8) Préstamo por Bs4.500.000 otorgado por el Banco BISA el 15 de junio de 2020 a favor de la sociedad correspondiente a la reestructuración del personal. El plazo es de 1 año a una tasa de 8.25%.
- (9) Préstamo por Bs3.500.000 otorgado por el Banco Unión el 9 de septiembre de 2020 a favor de la empresa para el pago a proveedores nacionales, inscritos en PRO – Bolivia, como un incentivo a la reactivación económica de la empresa, toda vez que este crédito fue otorgado a 2 años plazo, amortizaciones anuales, con una tasa de interés del 3% y con la garantía del 50% del FONGABYSEN y 50% de garantía prendaria de 7 vehículos y 6 unidades de equipo pesado de la sociedad.

NOTA 16 - IMPUESTOS POR PAGAR

La composición del rubro es la siguiente:

	2020 Bs	2019 (Reexpresado) Bs
Impuesto a las Transacciones	373.626	432.428
Retenciones RC - IVA	13.418	10.793
Retenciones IUE	-	23
Retenciones IUE - IT	26.205	45.946
Retenciones IUE - BE	11.920	34.413
	425.169	523.603

NOTA 17 - PROVISIONES VARIAS

La composición del saldo es la siguiente:

	2020 Bs	2019 (Reexpresado) Bs
Provisión tasa de arriendo, licencia y concesión	3.393.196	4.079.091
Provisión servicios básicos	53.851	54.918
Provisiones por aportes y retenciones de cargas sociales	6.706.104	3.510.552
	10.153.151	7.644.561

NOTA 18 - MONEDA EXTRANJERA

Los estados financieros al 31 de diciembre de 2020 y 2019 (reexpresado), expresados en bolivianos, incluyen el equivalente de saldos en otras monedas (principalmente dólares estadounidenses), de acuerdo con el siguiente detalle:



	2020 Cuentas e US\$ equivalente a Bs	2020 Cuentas e EUR equivalente a Bs	2019 Cuentas e US\$ equivalente a Bs	2019 (Reexpresado y reclasificado) Cuentas en EUR equivalente a Bs
ACTIVO				
Disponibilidades	1.694.114		4.341.681	
Inversiones temporarias	25.459		25.370	
Cuentas por cobrar comerciales	11.240.603		14.206.934	
Otras cuentas por cobrar	17.349.772		22.111.247	79.947.268
Total activo	30.309.948		40.685.232	79.947.268
PASIVO				
Deudas comerciales y otras cuentas por pagar	1.815.335		1.897.113	-
Total pasivo	1.815.335	-	1.897.113	-
Posición neta activa	28.494.613	-	38.788.119	79.947.268
Moneda extranjera en US\$ y EUR	4.094.054	-	5.573.006	9.485.642

Los activos y pasivos en moneda extranjera han sido convertidos a bolivianos al tipo de cambio oficial vigente al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 de Bs6,96 por US\$ 1, Bs8,42824 y Bs7.68318 por € 1 respectivamente.

NOTA 19 - CAPITAL PAGADO

El capital suscrito y pagado es de Bs132.244.800, que corresponde a 1.322.448 acciones completamente pagadas, con un valor nominal de Bs100 cada una.

La composición accionaria es la siguiente:

	2020		2019	
	Cantidad de Acciones	Porcentaje de participación accionaria	Cantidad de Acciones	Porcentaje de participación accionaria
Inversiones Bolivian Railways S.A.	661.274	50,00%	661.274	50,00%
AFP Futuro de Bolivia S.A. FCC	330.141	24,96%	330.141	24,96%
BBVA Previsión AFP S.A. FCC	330.141	24,96%	330.141	24,96%
Otros	892	0,07%	892	0,07%
Total	1.322.448	100,00 %	1.322,448	100,00 %

El valor patrimonial proporcional de cada acción, al 31 de diciembre de 2020 y 2019 (reexpresado) es de Bs320,59 y Bs335,57 (reexpresado), respectivamente.

NOTA 20- RESERVAS

- a) Ajuste global del patrimonio, ajuste a capital y ajuste de reservas patrimoniales.

Se contabilizan los ajustes por la actualización en moneda constante de las cuentas del patrimonio de la Sociedad. Estas reservas solamente pueden ser capitalizadas o utilizadas para absorber pérdidas acumuladas.

- b) Reserva legal.

De acuerdo con lo establecido por las disposiciones legales y estatutarias, el 5% de las utilidades de cada ejercicio deben destinarse a un fondo de reserva legal hasta que éste alcance el 50% del capital pagado.

NOTA 21 – CUENTAS DE ORDEN

Al 31 de diciembre de 2020 y de 2019 (reexpresado), la Sociedad tenía emitidas las siguientes boletas de garantía:

	2020 Bs	2019 (Reexpresado) Bs
Boleta de garantía por cumplimiento de contrato de licencia para explotación y uso de bienes a favor de la ATT.	27.840.000	28.175.603
Boleta de garantía por cumplimiento de contrato de concesión a favor de la ATT.	6.960.000	7.043.901
Boleta de garantía por cumplimiento de contrato de arrendamiento de material rodante a favor de ENFE.	1.740.000	1.760.975
Boleta de garantía por cumplimiento de contrato de transporte de carga de MSC S.A. con el FCAB.	13.920.000	14.087.801
Total cuentas de orden	50.460.000	51.068.280



NOTA 22 - IMPUESTO A LAS UTILIDADES DE LAS EMPRESAS

La Sociedad está sujeta al Impuesto a las Utilidades de las Empresas, por lo que debe aplicar el 25% a la utilidad neta, determinada de acuerdo con las normas de contabilidad generalmente aceptadas en Bolivia, con algunos ajustes establecidos de acuerdo con la Ley Tributaria y sus decretos reglamentarios. De acuerdo con la legislación vigente, el Impuesto a las Utilidades de las Empresas (IUE) es considerado como pago a cuenta del Impuesto a las Transacciones (IT).

Al 31 de diciembre de 2020 la Sociedad no registró ninguna provisión para el pago del impuesto a las utilidades de las empresas debido a que en dicha gestión obtuvo pérdidas impositivas.

NOTA 23 - MARCO REGULATORIO

Las actividades de la Sociedad estaban reguladas por la Superintendencia de Transportes (SIT), que estuvo vigente hasta la promulgación del Decreto Supremo N° 071 publicada el 14 de abril de 2009 mediante el cual se crea la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT), entidad que se encargará de regular las actividades de las empresas de transporte.

Las atribuciones que tiene la Superintendencia de Transportes y Telecomunicaciones (hoy ATT) son las siguientes:

- a) Revisar la estructura de costos de la Sociedad, con el propósito de aprobar los niveles tarifarios.
- b) Establecer metas de modernización, expansión y calidad.
- c) Realizar revisiones de carácter técnico administrativo y financiero de las operaciones de la Sociedad.

No existen resoluciones que generen pasivos significativos que no hayan sido registrados en los libros de la Sociedad al 31 de diciembre de 2020 y 2019.

NOTA 24 - BIENES DE DISPONIBILIDAD RESTRINGIDA

La Sociedad otorga anualmente boletas de garantía, a favor de la Superintendencia de Transportes y Telecomunicaciones (hoy ATT), en cumplimiento a lo dispuesto en los contratos

de Concesión y Licencia por US\$ 1.000.000 y US\$ 4.000.000 respectivamente y a favor de ENFE por la suma de US\$ 250.000 en cumplimiento a lo dispuesto en el contrato de arrendamiento de material rodante (ver Nota 21 a los presentes estados financieros). Las boletas de garantía fueron adquiridas de bancos locales y están garantizadas con 15 locomotoras y 455 vagones.

Tal como se menciona en la nota 15 a los presentes estados financieros, la Sociedad ha contratado con el Banco Unión una línea de crédito de US\$ 4.000.000, ampliada a US\$ 6.000.000, y ha otorgado en garantía maquinarias y equipos para mantenimiento por un total de US\$ 1.350.075.- ubicados en la maestranza de Viacha y Oruro y siete locomotoras pertenecientes a la Sociedad por un total de US\$ 7.186.684. Adicionalmente en mayo de 2013 la Sociedad contrató una línea de crédito con el Banco BISA por US\$ 1.000.000 otorgando como garantía una locomotora de su propiedad.

En fecha 19 de agosto de 2020, la Sociedad ha emitido con el Banco de Crédito de Bolivia S.A. – BCP una boleta de garantía equivalente a US\$ 2.000.000 con vencimiento el 19 de agosto de 2021, bajo un contrato de fianza bancaria suscrito el 18 de agosto de 2020, a favor de Antofagasta Railway Company P.L.C. (FCAB) para garantizar el cumplimiento de contrato firmado entre la Sociedad y FCAB para el transporte de concentrados a la empresa Minera San Cristóbal. Asimismo, la sociedad ha otorgado en garantía 134 carros planos al Banco de Crédito de Bolivia S.A. – BCP, correspondiente a la línea de crédito por US\$ 2.500.000 y a la fianza bancaria por US\$ 2.000.000.

Finalmente, la sociedad ha otorgado en garantía 3 locomotoras Stadler por Bs83.648.981,47 al Banco BISA correspondiente a la línea de crédito para financiar la adquisición de las mencionadas locomotoras y por Bs11.683.842,63 correspondiente a la línea de crédito para financiar la casa de máquinas para dichas locomotoras. Este último contrato incluye la garantía de todo el equipamiento para la nueva casa de máquinas.

NOTA 25 - COMPROMISOS CONTRACTUALES

La Sociedad ha suscrito los siguientes contratos:

- Contrato de Concesión suscrito en fecha 15 de marzo de 1996 con la Superintendencia de Transportes (actual ATT), para la prestación del servicio público ferroviario de la red occidental, con vigencia de cuarenta años.

La Sociedad paga a la Superintendencia de Transportes (actual ATT) una tasa de regulación de 0,5%, calculada sobre los ingresos brutos totales anuales incluyendo las compensaciones recibidas.

- Contrato de Licencia suscrito en fecha 15 de marzo de 1996 con la Superintendencia de Transportes y Telecomunicaciones (hoy ATT), para usar, gozar, administrar y explotar los



bienes afectados al Servicio Público Ferroviario que conforma la Red Ferroviaria Andina, la vigencia de éste contrato está subordinada y depende de la vigencia del contrato de Concesión.

La Sociedad paga al Estado Boliviano, por intermedio de la Superintendencia de Transportes y Telecomunicaciones (hoy ATT), una tasa de licencia de 2,2%, calculada sobre los ingresos brutos anuales.

- Contrato de Arrendamiento de Material Rodante suscrito en fecha 15 de marzo de 1996 con la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE), mediante el cual se entrega en calidad de arrendamiento coches de pasajeros y ferrobuses de propiedad de ENFE, con vigencia de cuarenta años.

La Sociedad paga a la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE) una tasa de arriendo de 2,5%, calculada sobre el valor de estos bienes.

NOTA 26 - REVINCULACIÓN TRAMO FERROVIARIO ORURO - COCHABAMBA - AIQUILE Y REANUDACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO EN ESTE TRAMO Y EN EL TRAMO SUCRE - POTOSÍ

Mediante Decreto Supremo N° 26786 y N° 27031, de fechas 13 de septiembre de 2002 y 8 de mayo de 2003, respectivamente, y Convenio Complementario a los contratos de Concesión y Licencia, suscrito el 27 de mayo de 2003, entre la Superintendencia de Transportes y Telecomunicaciones (hoy ATT) y FCA S.A., se estableció lo siguiente:

- La revinculación y rehabilitación del tramo ferroviario Oruro – Cochabamba – Aiquile, por un tiempo de cinco años a partir de la rehabilitación del ramal.
- La reanudación del servicio ferroviario en el tramo Sucre – Potosí, para lo cual se efectuarán las tareas de habilitación correspondientes.

Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 27557, de fecha 4 de junio de 2004, se dispone:

- Suspender los trabajos de rehabilitación en la zona denominada “zona roja”, del tramo ferroviario Oruro – Cochabamba.
- Habilitar el tramo ferroviario: Estación Arque – Estación Cochabamba – Estación Aiquile a fin de prestar el servicio ferroviario de pasajeros.
- Autorizar a la Superintendencia de Transportes y Telecomunicaciones (hoy ATT) a suscribir un convenio con FCA S.A. para acordar la forma de ejecutar la revinculación y rehabilitación

del tramo ferroviario Oruro – Cochabamba – Aiquile y la reanudación del servicio ferroviario en el tramo Sucre – Potosí, y acordar la situación del tramo Oruro – Cochabamba (San Pedro –Arque) con relación a los contratos de Concesión y Licencia.

En el marco de este Decreto, en fecha 30 de noviembre de 2004, la Empresa suscribió con la Superintendencia de Transportes y Telecomunicaciones (hoy ATT) un Acuerdo modificadorio al Convenio Complementario suscrito el 27 de mayo de 2003, donde se estableció que las pérdidas que se pudieran presentar por la prestación de estos servicios serán compensadas por el Estado Boliviano en el marco de lo previsto en el Contrato de Concesión (ver nota 7 a los presentes estados financieros).

NOTA 27 - INSCRIPCION DE ACCIONES EN EL REGISTRO DEL MERCADO DE VALORES

En fecha 1° de septiembre de 1999, la Empresa Ferroviaria Andina Sociedad Anónima (FCA S.A.) a través de Panamerican Securities S.A., Agencia de Bolsa, fue inscrita en el Registro del Mercado de Valores de Bolivia como Empresa Emisora de Valores bajo el registro N° SPVS -IV-EM-FCA-001/99.

Adicionalmente, bajo el código de registro N° SPVS-IV-EA-FCA-008/99, fueron inscritas las acciones suscritas y pagadas de la Sociedad, en el Registro del Mercado de Valores de Bolivia para su oferta pública, por un monto de Bs132.244.800 dividido en 1.322.448 acciones ordinarias y nominativas.

NOTA 28 - CAMBIOS EN LA NORMATIVA LEGAL APLICABLE A LA INDUSTRIA

Nueva Constitución Política del Estado

La nueva Constitución Política del Estado promulgada y publicada el 7 de febrero de 2009 establece aspectos relacionados con: i) control de servicios públicos, ii) construcción, mantenimiento y administración de líneas férreas y ferrocarriles de la red fundamental a cargo del estado y iii) transporte terrestre, fluvial, ferroviario y otros medios de transporte a cargo del estado.

La nueva constitución, será implementada a través de la emisión de legislación reglamentaria, cuyo efecto sobre la operación futura de la Sociedad, si lo hubiere, no puede ser determinado a la fecha.

Ley N° 169 de fecha 09 de septiembre de 2011

Se modifica el Presupuesto General del Estado – Gestión 2011 y las Leyes N° 843 (Texto Ordenado) y 2196.

Las modificaciones establecidas por la presente disposición, con alcance en el ámbito tributario, son las siguientes:



- Se sustituye el artículo 48° de la Ley 843 (Texto Ordenado), disponiendo que, cuando en un año se produjera una pérdida de fuente boliviana, ésta podrá deducirse de las utilidades gravadas que se obtengan como máximo hasta los 3 años siguientes. Las pérdidas acumuladas a ser deducidas no serán objeto de actualización.

NOTA 29 - CONTINGENCIAS

La sociedad no presenta contingencias detectadas al 31 de diciembre de 2020.

NOTA 30 – CONTEXTO ECONÓMICO

El surgimiento y la propagación de un virus denominado "Coronavirus" (o COVID-19) hacia fines del año 2019, ha generado diversas consecuencias en los negocios y actividades económicas a nivel global. Dada la magnitud de la propagación del virus, en marzo de 2020, varios gobiernos de todo el mundo implementaron medidas drásticas para contenerla, incluido, entre otros, el cierre de fronteras y el aislamiento obligatorio de la población junto con el cese de actividades comerciales no esenciales. En fecha 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró al COVID-19 pandemia a nivel global.

En Bolivia, el Gobierno Nacional implementó una serie de medidas tendientes a disminuir la circulación de la población, disponiendo el aislamiento social preventivo y obligatorio desde el 22 de marzo de 2020. A partir del mes de septiembre de 2020, las autoridades nacionales informaron que Bolivia iniciará la transición hacia la fase post-confinamiento y de vigilancia comunitaria, lo que conlleva algunas flexibilizaciones a las restricciones de movilidad para acompañar el reinicio de las actividades económicas y otras que fueron suspendidas por la pandemia del COVID-19.

Bolivia, afronta desde finales de 2020 la segunda ola de contagios que ha superado los 2.000 casos confirmados diarios. El Gobierno Nacional ha descartado por ahora retornar a una cuarentena rígida nacional y está enfocado en trabajar en la aplicación de pruebas masivas y compra de vacunas para enfrentar este rebrote, además de cuidar la economía del país. Por otro lado, algunos Gobiernos Subnacionales determinaron ingresar a cuarentenas dinámicas debido a ese rápido ascenso de contagios.

El alcance final del brote COVID-19 y su impacto en la economía de Bolivia, es desconocido e imposible de predecir. La gerencia de la Sociedad estima que podrá seguir haciendo frente con sus operaciones financieras de los próximos doce meses. No obstante, no puede cuantificarse razonablemente en qué medida el COVID-19 afectará a futuro el negocio de la Sociedad y los resultados de sus operaciones, de extenderse de manera prolongada esta situación.

La Gerencia de la Sociedad está monitoreando la situación y tomando todas las medidas necesarias a su alcance para preservar la vida humana y sus operaciones.

NOTA 31 - HECHOS POSTERIORES

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2020, no se han producido hechos o circunstancias que afecten en forma significativa la situación financiera y patrimonial de la Sociedad.



Cynthia Aramayo Aguilar
Gerente General



Victor Hugo Ibañez Oblitas
Jefe del Depto. Contabilidad y Finanzas
CCLP N° 3081
CCB N° 6392



**Ferrovial
Andina**

INFORME DEL SÍNDICO



INFORME DE LOS SÍNDICOS

La Paz, 19 de abril de 2021

A los Señores Accionistas

EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A.

Presente.-

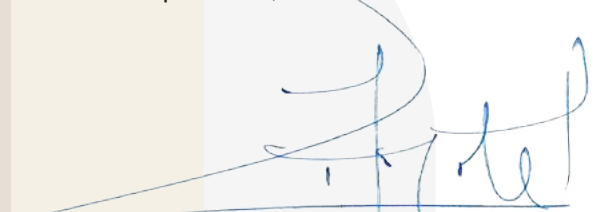
De nuestra consideración:

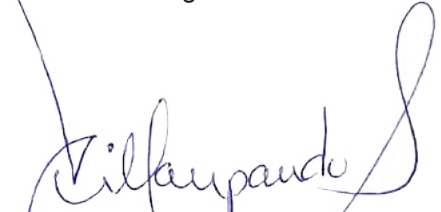
En cumplimiento a las disposiciones legales y estatutarias establecidas en el Artículo 335, inciso 5) del Código de Comercio y lo establecido en el Artículo 69 de los Estatutos de la **EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A.**, a continuación presentamos el informe correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020:

1. De conformidad con lo dispuesto por las normas legales y estatutarias señaladas anteriormente, hemos dado cumplimiento a nuestras funciones de Síndicos de la **Empresa Ferrovial Andina S.A.**, habiendo en ese lapso asistido a las reuniones de Directorio y Juntas de Accionistas de la Sociedad que se celebraron en el periodo correspondiente a la gestión que finaliza.
2. En cumplimiento a nuestras funciones y responsabilidades legales, hemos procedido a examinar el Balance General y Estado de Resultados de la **Empresa Ferrovial Andina S.A.** al 31 de diciembre de 2020, Estados Financieros que fueron considerados en reunión de Directorio de fecha 18 de marzo de 2021 y, examinados por la empresa de auditoría externa PricewaterhouseCoopers S.R.L., emitiendo en su informe de fecha 26 de marzo de 2021 la opinión de que, los Estados Financieros presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera de la Sociedad al 31 de diciembre de 2020, opinión que compartimos. Asimismo, en relación al informe de control interno emitido por la citada firma auditora, recomendamos a la alta gerencia de la **Empresa Ferrovial Andina S.A.**, tener presente para su accionar futuro.
3. En relación a la Memoria Anual para la gestión 2020, consideramos que trata y analiza los puntos que merecen ser destacados y que contiene la información mínima requerida por el Artículo 331 del Código de Comercio.

Por lo tanto, recomendamos a la Junta aprobar los Estados Financieros de la Sociedad al 31 de diciembre de 2020 y la correspondiente Memoria Anual.

Sin otro particular, saludamos a ustedes con las consideraciones más distinguidas.


Rodrigo Argote Pérez
Síndico Titular


Raúl Villalpando Salamanca
Síndico Titular





Ferrovial Andina

EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S. A.

Oficina administrativa y boletería

Achumani, Calle 1 Juan de Dios Delgado N°156 y Av. Tomasa Murillo

La Paz - Bolivia

Línea piloto: (+ 591 - 2) 218 4555 Fax: (+ 591 - 2) 218 4595

Línea gratuita: 800 11 900

www.ferrovial-andina.com.bo

