

2014

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO CENTRO



Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	7
I.1. COMPROMISOS DE INVERSIÓN	9
I.2. PAGOS AL ESTADO.....	10
II. SERVICIOS PRESTADOS	11
III. HECHOS DE IMPORTANCIA	12
IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS	13
V. DESEMPEÑO OPERATIVO	17
VI. TARIFAS REGULADAS	19
VII. INVERSIONES	21
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	22
IX. PAGOS AL ESTADO	27

Cuadros

Cuadro N° 1: Sub tramos de la concesión.....	8
Cuadro N° 2: Tráfico vehicular por tipo de tarifa y estación de peaje	15
Cuadro N° 3: Tráfico por tipo de tarifa, estación de peaje y vehículo, 2013- 2014.....	16
Cuadro N° 4: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes, 2014	16
Cuadro N° 5: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario	20
Cuadro N° 6: Estado de Resultados Integrales, 2013 - 2014	24
Cuadro N° 7: Estado de Situación Financiera, 2013 - 2014	25
Cuadro N° 8: Indicadores financieros,2013- 2014.....	26

Gráficos

Gráfico N° 1: Evolución del tráfico vehicular anual y mensual	13
Gráfico N° 2: Estructura del tráfico vehicular por tipo de vehículo y estación de peaje	14
Gráfico N° 3: Número de accidentes trimestral y daños personales, 2014.....	17
Gráfico N° 4: Estructura anual y evolución mensual de incidentes, 2014.....	17
Gráfico N° 5: Indicadores de accidentes, 2014.....	18
Gráfico N° 6: Estructura de recaudación por estación de peaje y por tipo de vehículo.....	22
Gráfico N° 7: Aporte por regulación	27

Ilustraciones

Ilustración N° 1: Ubicación de las unidades de peaje	9
---	---

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

CONCESIÓN DEL TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO CENTRO



RESUMEN EJECUTIVO

El 27 de setiembre de 2010 se entregó en Concesión el Tramo N° 2 del Corredor Vial Interoceánico Centro (en adelante, la Concesión) al Consorcio Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. (en adelante el Concesionario o Devianandes) por un periodo de vigencia de 25 años. La Concesión responde a un esquema BOT (Build Operate and Transfer).

La Concesión comprende los subtramos Pte. Ricardo Palma - La Oroya, La Oroya – Dv. Cerro de Pasco y La Oroya – Huancayo que alcanzan una longitud aproximada de 377 km.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S.A.C.
Accionistas de la Concesión	Concay S.A. (Colombia): 46,77% Incoequipos S.A. (Colombia): 6,47% Viviendas del Perú S.A.C. (Colombia): 33,40% Nexus (Infraestructuras) IFCP (Colombia): 13,36%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Obras obligatorias a ejecutar
Inversión comprometida	USD 100,0 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2014	Cero
Fecha de sucripción	27 de setiembre de 2010
Vigencia de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga o caducidad conforme a los términos y condiciones previstos.

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de las mismas, el contrato de concesión establece que el Concesionario deberá operar los servicios de cobro de peaje, el servicio de pesaje y prestar los servicios obligatorios de servicio de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real, servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúas, y una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú.

Con respecto al tráfico de vehículos, éste ha registrado un aumento de 3,8% con respecto al 2013, de los cuales los vehículos ligeros incrementaron en 5% y los vehículos pesados en 2,7%. La estación de peaje de Corcona recibió el 47% del total de vehículos, seguida por Casaraca y Quiulla, que acumularon el 28% y 25%, respectivamente. A su vez, del total de vehículos que circularon por los subtramos de la Concesión, el 50,7% fueron vehículos pesados. De otro lado, el tráfico de ejes cobrables se incrementó en 4,7% respecto a lo registrado el año anterior, producto del incremento del 4,6% del tráfico de ejes cobrables de vehículos pesados.

Las tarifas vigentes en 2014 fueron de S/. 5,10 (incluido IGV) por vehículo ligero; S/. 10,20 (incluido IGV) por vehículo pesado de 2 ejes; S/. 15,20 (incluido IGV) por vehículo pesado de 3 ejes; S/. 20,30 (incluido IGV) por vehículo pesado de 4 ejes; S/. 25,40 (incluido IGV) por vehículo pesado de 5 ejes; S/. 30,50 (incluido IGV) por vehículo pesado de 6 ejes, y S/. 35,60 (incluido IGV) por vehículo pesado de 7 ejes.

A diciembre de 2014, no se han reconocido inversiones debido a las demoras por parte del MTC en la entrega de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras y la aprobación de los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental. No obstante, con posterioridad a la suscripción de la primera adenda al Contrato de Concesión, el Concedente aprobó parcialmente los Estudios Definitivos de Ingeniería, con lo cual el Concesionario ya puede iniciar la ejecución de obras.

El monto recaudado por concepto de peajes fue de S/. 64,6 millones, registrándose un incremento de 14% con respecto al año 2013. La estación de Corcona fue la que recaudó el mayor volumen de ingresos, con un 47% del total. Al respecto cabe precisar que dicha recaudación va de manera íntegra al Fideicomiso de Recaudación.

El concesionario obtuvo pérdidas netas de S/. 1,4 millones en 2014, debido a que en los Estados de Resultados no se considera como ingreso lo recaudado por concepto de peaje. Similar situación se presenta en las pérdidas netas de S/. 4,0 millones obtenidas al final de 2013.

De acuerdo al análisis de ratios, se puede mencionar que los ratios de rentabilidad indican que el Concesionario al cierre de 2014 no ha estado en la capacidad de generar utilidades en 2013 y 2014. Por su parte los ratios de liquidez revelan un incremento en la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo con los activos corrientes que posee. Por su parte, los ratios de deuda muestran que la empresa ha disminuido su dependencia financiera de terceros.

En cuanto al desempeño operativo del Concesionario, se observó que en 2014 se produjeron 1 413 accidentes, número mayor que el de accidentes registrado en 2013 (813). Asimismo, el número de heridos ascendió a 254, número ligeramente superior a los 249 heridos registrados en 2013 y el número de fallecidos se redujo a 21, 3 fallecidos menos que el año anterior. En cuanto al número de incidentes se registraron 3 813. En términos de número de accidentes por cada cien mil vehículos, el índice registró un valor de 0,015 en 2014. Por su parte, el número de fallecidos por accidente asciende a 0,015 y el número de heridos por accidente a 0,18.

El pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/. 490,7 mil durante el 2014, monto 11,0% superior respecto de lo pagado en 2013, como consecuencia de los mayores niveles de recaudación registrado por la Concesión en 2014.

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

CONCESIÓN DEL TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO CENTRO



I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 27 de julio de 2010 se otorgó la Buena Pro de la Concesión del Tramo N° 2 del Corredor Vial Interoceánico Centro (en adelante, Tramo 2 de IIRSA Centro) al Consorcio Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. (en adelante, el Concesionario o Deviadnes), que tiene como accionistas a Concaay S.A. (46,77%), Incoequipos S.A. (6,47), Viviendas del Perú S.A.C. (33,4%) y Nexus Infraestructuras IFCP (13,36%)¹.
2. El Contrato de Concesión se suscribió el 27 de setiembre de 2010, por un periodo de vigencia de 25 años. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto constituyen el objeto de los derechos y obligaciones que asumen las partes en virtud del Contrato de Concesión, son: (i) la entrega, transferencia, uso y devolución de los bienes reversibles que se regula en el capítulo V del Contrato de Concesión, (ii) la ejecución de obras en la infraestructura vial de los subtramos de la Concesión, según se detalla en el capítulo VI del Contrato de Concesión, y (iii) la explotación de la Concesión, conforme a los condiciones de los capítulos VII y VIII del mismo contrato.
3. El Tramo 2 de IIRSA Centro se ubica en las regiones de Lima, Pasco y Junín y comprende los subtramos Pte. Ricardo Palma - La Oroya, La Oroya – Desvío Cerro de Pasco y La Oroya – Huancayo. La Concesión tiene una longitud aproximada de 377 km.

¹ Estados Financieros auditados al 2014.

Cuadro N° 1
SUB TRAMOS DE LA CONCESIÓN

Denominación	RUTA	LOCALIDAD		UBICACIÓN
		Desde	Hasta	
Corcona	PE -022	Puente Ricardo Palma	La Oroya	Km 048 + 500
Quiulla	PE - 03S	La Oroya	Huancayo	Km 018 + 900
Casaracra	PE - 03N	La Oroya	Desviación Cerro de Pasco	Km 010 + 500

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

4. El Contrato de Concesión responde a un esquema BOT², por ello, la transferencia de actividades antes referidas no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de los Sub Tramos de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública.
5. La modalidad de la Concesión es autosostenible, lo que implica que el Estado no tendrá que invertir recursos públicos en esta obra, ya que el privado financiará las actividades para brindar el servicio público en las condiciones óptimas.
6. Respecto al régimen tarifario, el Contrato de Concesión establece que entre la fecha de inicio de la explotación de la Concesión y hasta antes de enero de 2012, el Concesionario debía cobrar la tarifa de peaje vigente a la fecha en que se inició la explotación. Posteriormente, a partir de enero de 2012, la tarifa a cobrar por el Concesionario en las estaciones de peaje existentes aumentó a USD 1,50.
7. De otro lado, todos los montos establecidos como peajes serán reajustados de forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al incremento del peaje a US\$ 1,5 en cada uno de los sub tramos, el cual, se realizará cada 12 meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste³.

$$Peaje_i = (US\$1,50 \times 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0}\right) \times TC_i + (US\$1,50 \times 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0}\right) \times TC_0$$

Donde:

Sea *i* el mes anterior inmediato al 10 de enero del año calendario del cual se dispone información de los índices de precios al consumidor en ambas monedas. Este mes será considerado el mes de referencia del ajuste.

Peaje : Es el monto a cobrar en nuevos soles ajustado como resultado de aplicar la expresión anterior, cuyo valor convertido en dólares, en la fecha de su determinación, servirá como base tarifaria para el siguiente reajuste y así sucesivamente. Este no incluye el IGV y cualquier otro tributo aplicable.

CPI : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics)

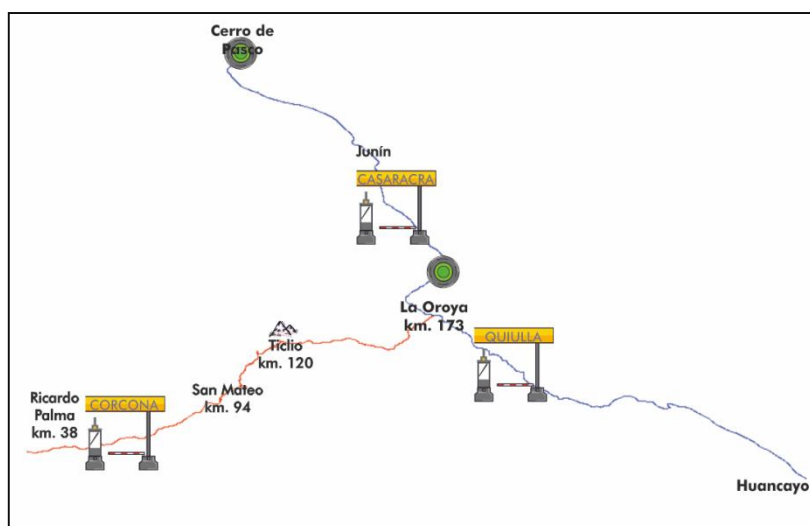
² Build, operate and transfer.

³ En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea US\$ 1,50.

IPC : Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI
 TC : Es el tipo de cambio, definido en la cláusula 1.8.84 del Contrato de Concesión que corresponde al último día disponible del mes de referencia al que se realiza el ajuste tarifario.

8. Para efectuar la recaudación del peaje, el Concesionario utilizará al inicio de la Concesión las unidades de peaje existentes, luego de la culminación de todas la obras por parte del Concesionario y recepcionadas por el Concedente entrará en operación una unidad de peaje nueva en la ruta PE-022. Las estaciones de peaje actualmente en operación son Casaracra, Quiulla y Corcona (ver Ilustración N° 1).

Ilustración N° 1: UBICACIÓN DE UNIDADES DE PEAJE



I.1. COMPROMISOS DE INVERSIÓN

9. De acuerdo a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a ejecutar Obras de No Puesta a Punto (en adelante, ONPP) y Obras de Puesta a Punto (en adelante, OPP). Al respecto, las ONPP deberán empezar a ejecutarse a más tardar a los trescientos (300) días calendario de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión y demorarse como máximo un plazo de veinticuatro (24) meses luego de haberlas iniciado.
10. Las ONPP están conformadas por las siguientes obras:
 - Óvalos
 - Puentes peatonales
 - Ensanche de plataforma
 - Construcción de variantes
11. Por su parte las OPP deberán iniciarse a más tardar a treinta (30) días calendarios de haber recibido del Concedente los sub tramos de la carretera en los plazos establecidos en la Cláusula 5.11 del Contrato de Concesión. Asimismo, se deberán ejecutar en un plazo máximo de quince (15) meses luego de haberlas iniciado.

12. Las OPP consisten en obras que debe ejecutar el Concesionario en los sub tramos (i) Puente Ricardo Palma – La Oroya, (ii) La Oroya – Huancayo, (iii) La Oroya – Desviación Cerro de Pasco a fin de que éstos alcancen los índices de servicialidad exigidos en el Contrato de Concesión. Asimismo, incluye las obras de drenaje y puentes así como la ejecución de las bermas a nivel de rasante de la calzada.
13. Finalmente, el monto referencial de la inversión para las obras señaladas anteriormente ha sido estimado en USD 100,0 millones.

I.2. PAGOS AL ESTADO

14. A manera de retribución por la cesión de derecho de explotación de la vía, el Concesionario realiza pagos al Sector Público, los cuales se detallan a continuación:
 - **Pago por derecho de la Concesión:** Conforme a la cláusula 10.12 del Contrato, el Concesionario entregará al Concedente el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental.
 - **Aporte por Regulación:** Según la Cláusula 15.12 del Contrato, el Concesionario aportará conforme lo establece el Artículo 14 de la Ley N°26917 y el Artículo 10 de la Ley N°27332.
 - **Aporte por Supervisión:** El Concesionario realizará pagos por concepto de supervisión de Estudios y Obras contratadas por el Regulador, a través de los fondos del fideicomiso por recaudación, según se establece en el Anexo XI y cláusula 10.6 del Contrato de Concesión. Dicho aporte equivale al 6% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental.

II. SERVICIOS PRESTADOS

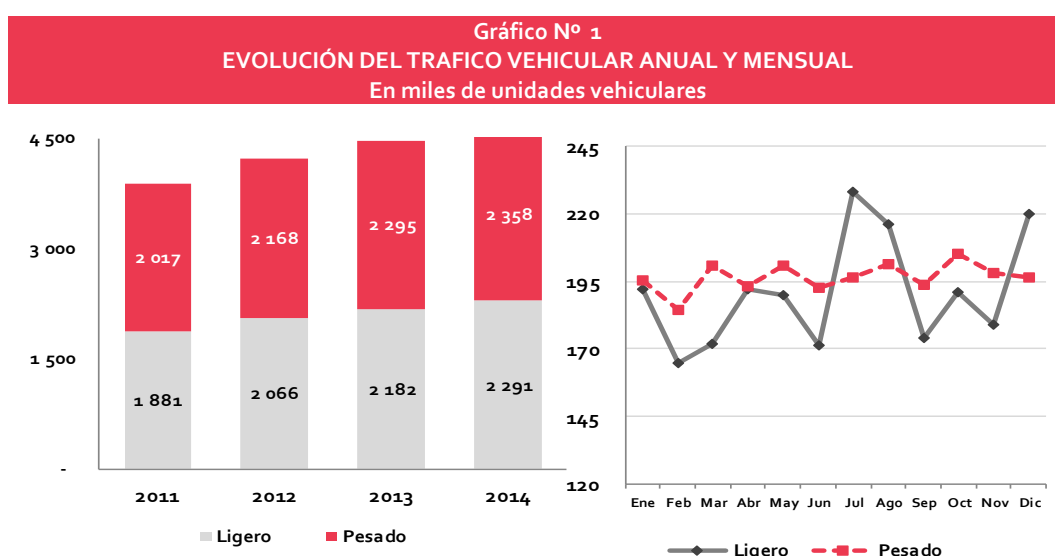
15. De acuerdo a lo estipulado en el Contrato de Concesión, los servicios públicos que corresponde prestar al Concesionario, son de dos tipos: **Servicios Obligatorios**, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los **Servicios Opcionales**, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión pueden elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.
16. Conforme lo señalado en la Cláusula 8.12 del contrato de Concesión los **Servicios Obligatorios** son los siguientes:
- a) Servicios gratuitos:
- Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno.
 - Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico policlínico, según sea el caso.
 - Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicios más próxima, dentro de los 100 km.
 - Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
 - Servicios higiénicos en cada Estación de Peaje.
- b) Servicios Obligatorios por los que se puede cobrar:
- Servicio de traslado de vehículos averiados en la vía (distancias que excedan los 100 kilómetros).
17. Los **Servicios Opcionales** que se hayan incorporado durante la vigencia de la Concesión, podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como áreas de servicios opcionales, de acuerdo a las normas y reglamentos aplicables. Los ingresos obtenidos por este concepto serán de libre disponibilidad del Concesionario.

III. HECHOS DE IMPORTANCIA

18. El 1º setiembre de 2014, previa opinión favorable del Regulador, se suscribió la primera Adenda al Contrato de Concesión, la cual permite la aprobación parcial de los Estudios Definitivos de Ingeniería de las obras a cargo del Concesionario.
19. Con fecha 30 de setiembre de 2014, mediante Resolución Directoral N° 965-2014-MTC/20 el Concedente ratificó la aprobación de los Estudios Definitivos de Ingeniería de las **Obras de No Puesta a Punto**, excluyendo la variante de Huayllatupe.
20. Con fecha 10 de octubre de 2014, mediante Resolución Directoral N° 1025-2014-MTC/20 el Concedente aprobó los Estudios Definitivos de Ingeniería de las **Obras de Puesta a Punto** a cargo del Concesionario.
21. El 15 noviembre de 2015, el Concesionario inició la ejecución de Obras de No puesta a Punto.

IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS

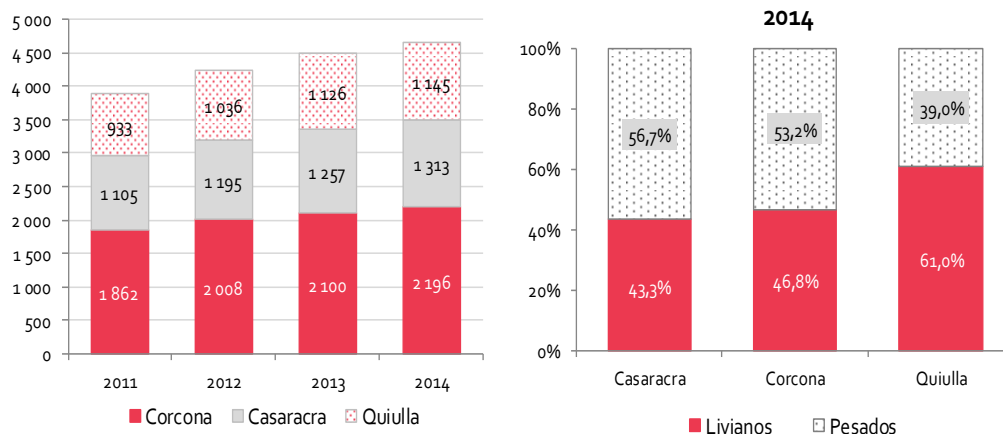
22. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2014 alcanzó las 4,65 millones de unidades, siendo aproximadamente la mitad (49,3%) vehículos ligeros (2,29 millones) y la otra mitad (50,7%) vehículos pesados (2,35 millones). El tráfico vehicular registró un aumento del 3,8% como consecuencia de la mayor afluencia de vehículos ligeros (185 mil) y el incremento de 2,7% de vehículos pesados (151 mil), con respecto a lo experimentado en el 2013.



Fuente: DevianDES
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

23. Respecto al flujo mensual se observa un comportamiento estable del flujo de vehículos pesados con un promedio mensual de 96 mil vehículos. Por su parte el flujo de vehículos ligeros muestra mayor volatilidad, apreciándose un leve pico en el mes de julio con 228 mil vehículos, que corresponde al periodo vacacional de mitad de año, y también en el mes de diciembre, con 220 mil vehículos, que coincide con las fiestas de navidad y fin de año.
24. En cuanto al tráfico vehicular por cada estación de peaje, en el siguiente cuadro se aprecia que entre 2011 y 2014, todas las estaciones han incrementado su volumen de tráfico, siendo la estación de Quiulla, la que tuvo el mayor incremento acumulado con 23%. Sin embargo, durante ese mismo periodo, la estación de Corcona es la que ha registrado la mayor afluencia vehicular con una participación anual cercana al 47% del tráfico total. En segundo lugar, se encuentra la estación de Casaraca con una participación de anual de 28%, y finalmente, la estación de Quiulla con 25% de del flujo de vehículos que transitó por la Concesión. Al respecto, cabe señalar que las participaciones por estación de peaje se han mantenido prácticamente estables todos los años (2011 – 2014).
25. De otro lado, al analizar el tipo de vehículo que transita por cada estación de peaje, se aprecia que en el año 2014, la estación de Corcona y Casaraca registraron una mayor proporción de vehículos pesados; mientras que, por la estación de Quiulla predominó el tráfico de vehículos livianos o ligeros, tal como se aprecia en el gráfico a continuación:

Gráfico N° 2
ESTRUCTURA DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO Y ESTACIÓN DE PEAJE
En miles de unidades vehiculares y porcentaje



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

26. De otro lado, conforme lo establece el Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa de peaje normal, excepto aquellos vehículos que se encuentran sujetos al régimen de tarifa diferenciada⁴.
27. Al respecto, cabe indicar que el tráfico por unidad de vehículo en 2014 estuvo altamente concentrado en vehículos que pagaron una tarifa normal (98,4%), tanto en el caso de vehículos ligeros como en el de vehículos pesados. Dicha situación se mantuvo similar a la del año anterior, en la que también el 98% de los vehículos que transitaban por las vías concesionadas pagaron una tarifa normal.
28. Asimismo, para el 2014, el flujo de vehículos que pagaron tarifa normal se incrementó en 3,8% respecto al año anterior; en tanto que los vehículos que pagaron tarifa diferenciada también se incrementaron 4,2% en comparación con 2013.
29. Dentro del flujo de vehículos que pagaron una tarifa diferenciada en 2014, se aprecia que los vehículos ligeros registraron un crecimiento de 25% respecto al año anterior, en cambio, los vehículos pesados disminuyeron 19% respecto al mismo periodo.

⁴ Según lo establecido en el Contrato de Concesión, la tarifa diferenciada es una tarifa especial otorgada por el MTC de acuerdo a los criterios y procedimientos vigentes, siendo responsabilidad del Concedente entregar al Concesionario la relación de vehículos a los que se les aplicará dicha tarifa en cada peaje. Al respecto, la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario no se verá afectado por la aplicación de la tarifa diferenciada. Así, en caso, los ingresos que perciba el Concesionario por el cobro de la tarifa diferenciada superen el 3% de la recaudación total del peaje, corresponderá al Concedente asumir y pagar al Concesionario por todo exceso sobre dicho porcentaje.

Cuadro N° 2
TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE TARIFA Y ESTACIÓN DE PEAJE
(En miles de unidades vehiculares)

Estación de peaje	2013		Total	2014		Total
	Normal	Diferenciado		Normal	Diferenciado	
Ligero	2 143,7	38,1	2 181,8	2 243,2	47,8	2 291,0
Corcona	935,5	37,6	973,0	978,5	47,0	1 025,6
Casaracra	533,8	0,6	534,4	566,5	0,8	567,3
Quiulla	674,4	0,0	674,4	698,1	-	698,1
Pesado	2 260,0	35,4	2 295,4	2 328,8	28,8	2 357,6
Corcona	1 088,1	35,4	1 123,5	1 138,9	28,8	1 167,7
Casaracra	720,4	0,0	720,4	743,3	-	743,3
Quiulla	451,5	0,0	451,5	446,6	-	446,6
Total	4 403,7	73,5	4 477,2	4 572,0	76,6	4 648,6

Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

30. Al analizar el flujo de vehículos medido en ejes cobrables, se puede observar que entre 2013 y 2014 se produjo un incremento de 4,7%, superándose los 11,6 millones de ejes. Cabe indicar que el mayor número de ejes cobrables correspondieron en su mayoría a vehículos pesados, los que explicaron el 80,2% del total de ejes.
31. De manera similar a lo observado al analizar el tráfico en unidades de vehículos por estación de peaje, la estación de Corcona también fue la que concentró el mayor tráfico medido en ejes cobrables, registrando casi la mitad (48,6%) del total de ejes de la Concesión, seguido por la estación Casaracra con un 30,4%, y en tercer lugar la estación de Quiulla.
32. Cabe indicar que tanto la estación de Corcona, como la de Casaracra experimentaron un aumento en su flujo de ejes cobrables en 2014, en efecto, dichos flujos se incrementaron 6,4% y 5,6%, en relación con 2013, respectivamente. Por su parte, la estación de Quiulla, prácticamente no registró variación en su flujo de ejes cobrables, así si bien aumentó ligeramente sus ejes cobrables correspondientes a vehículos ligeros, disminuyó su flujo de ejes correspondientes a vehículos pesados en un número similar.
33. En cuanto a la diferenciación por tipo de tarifa se observa que al igual que en el caso de las unidades vehiculares, el número de ejes cobrables se concentra en las tarifas del tipo normal. En efecto, el 99,1% de los ejes cobrables en 2014 que transitaron por la Concesión pagaron la tarifa normal, lo que equivale a 11,5 millones de ejes, cifra 4,8% superior a la registrada el año anterior.

Cuadro N° 3
TRÁFICO POR TIPO DE TARIFA, ESTACIÓN DE PEAJE Y VEHÍCULO, 2013 – 2014
(En miles de ejes cobrables)

Estación de peaje	2013		Total	2014		Total	Variación Anual
	Normal	Diferenciado		Normal	Diferenciado		
Ligero	2 143,7	38,1	2 181,8	2 243,2	47,8	2 291,0	5,0%
Corcona	935,5	37,6	973,0	978,5	47,0	1 025,6	5,4%
Casaracra	533,8	0,6	534,4	566,5	0,8	567,3	6,2%
Quiulla	674,4	0,0	674,4	698,1	0,0	698,1	3,5%
Pesado	8 792,9	70,7	8 863,6	9 216,4	57,5	9 273,9	4,6%
Corcona	4 239,7	70,7	4 310,4	4 538,9	57,5	4 596,4	6,6%
Casaracra	2 795,2	0,0	2 795,2	2 949,4	0,0	2 949,4	5,5%
Quiulla	1 758,0	0,0	1 758,0	1 728,1	0,0	1 728,1	-1,7%
Total	10 936,6	108,8	11 045,4	11 459,5	105,4	11 564,9	4,7%

Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

34. Específicamente en lo referido al tráfico de vehículos pesados, en 2014 se tuvo mayor afluencia de vehículos de 6 ejes (807 186 unidades) a los que correspondieron un total de 4 843 116 ejes. Así, en términos de ejes cobrables, los vehículos de 6 ejes representaron el 52% del tráfico de vehículos pesados en 2014. Cabe indicar que ese mismo año, también se registró una afluencia importante de vehículos de 2 ejes y 3 ejes.
35. Tal como se ha señalado anteriormente, de las 3 estaciones de peaje que posee la vía concesionada, la de mayor afluencia de vehículos y ejes cobrables en 2014 fue la estación de Corcona. Tal como se puede observar en el siguiente cuadro, el mayor flujo de vehículos pesados que transitó por dicha estación correspondió a vehículos de 6 ejes, en total 325 148 unidades vehiculares y 1 950 888 ejes cobrables.

Cuadro N° 4
TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE 2014
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES						TOTAL
	2	3	4	5	6	7 a +	
Unidades Vehiculares	598 033	652 463	149 191	116 043	807 186	5 895	2 328 811
Corcona	290 779	310 956	73 760	55 006	405 243	3 143	1 138 887
Casaracra	191 060	203 815	48 917	39 392	258 028	2 068	743 280
Quiulla	116 194	137 692	26 514	21 645	143 915	684	446 644
Ejes Cobrables	1 196 066	1 957 389	596 764	580 215	4 843 116	42 845	9 216 395
Corcona	581 558	932 868	295 040	275 030	2 431 458	22 934	4 538 888
Casaracra	382 120	611 445	195 668	196 960	1 548 168	15 000	2 949 361
Quiulla	232 388	413 076	106 056	108 225	863 490	4 911	1 728 146

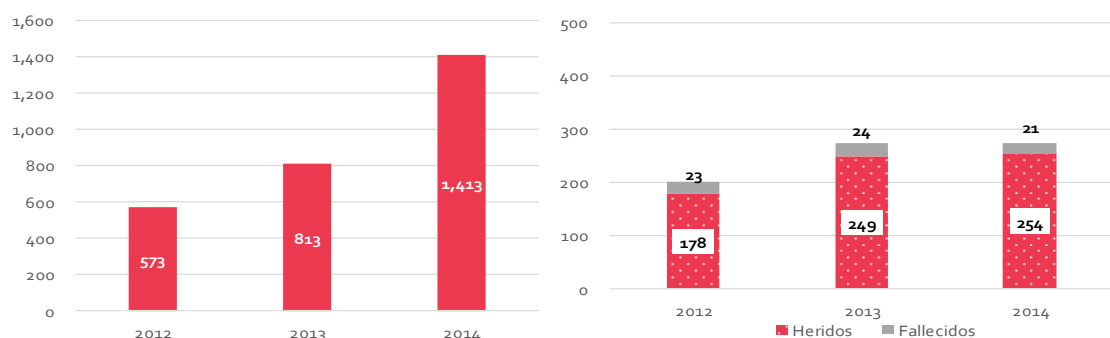
Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V. DESEMPEÑO OPERATIVO

36. En 2014 se produjeron en total 1 413 accidentes, número significativamente superior al de los dos años anteriores. No obstante ello, el crecimiento en el número de accidentes no tuvo una incidencia en el número de personas heridas, ni en el de personas fallecidas. En efecto, en 2014, el número de personas heridas se incrementó tan sólo 2% en relación con 2013 y el número de personas fallecidas disminuyó en relación con el año anterior.

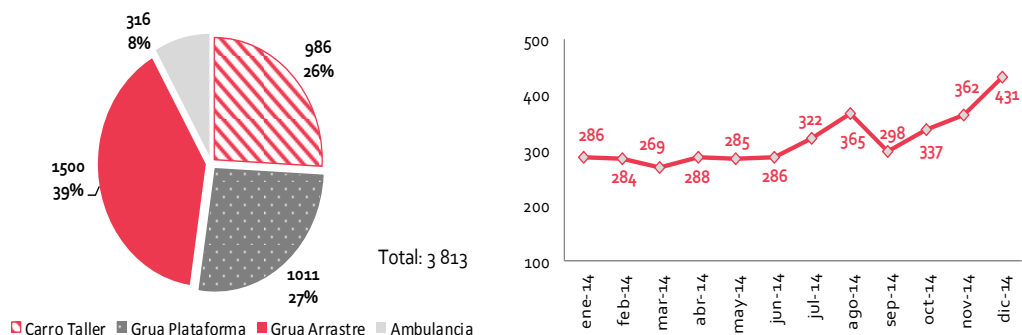
Gráfico N° 3
NÚMERO DE ACCIDENTES Y DAÑOS PERSONALES, 2014



Fuente: DEVIANDES
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

37. De otro lado, el número de incidentes atendidos en 2014 alcanzaron los 3 813, siendo el servicio de grúa de arrastre el más utilizado (39%), seguido por los servicios de grúa plataforma y carro taller que tuvieron una participación del 27% y 26%, respectivamente. En cuanto a su evolución mensual se observa que presenta una tendencia creciente, alcanzando el máximo número de incidencias el último mes del año, con 431 incidencias ocurridas.

Gráfico N° 4
ESTRUCTURA ANUAL Y EVOLUCIÓN MENSUAL DE INCIDENTES, 2014

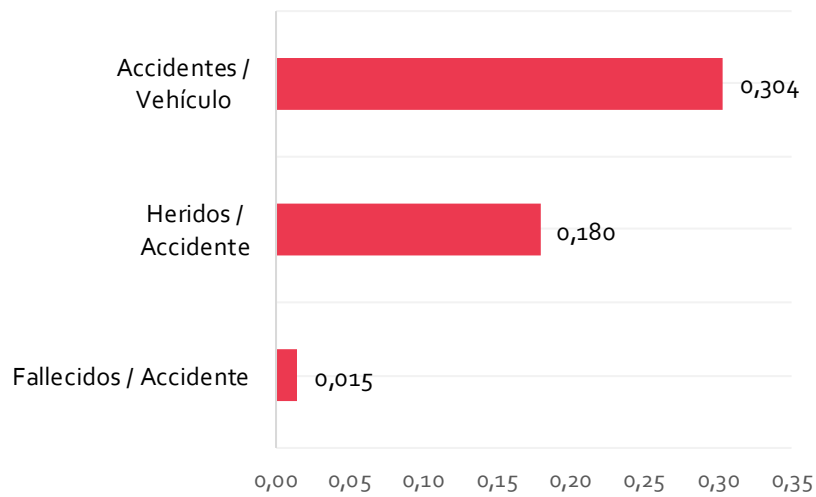


Fuente: Informes mensuales del Concesionario
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

38. En términos relativos, se observa que el indicador de accidentes se ha ubicado en niveles relativamente bajos en relación al flujo de vehículos que han transitado por la Concesión, así el

promedio anual de accidentes por cada cien mil vehículos es de 0,304. De otro lado, el índice de fallecidos por cada accidente fue de 0,015 y el índice de heridos por cada accidente fue de 0,18.

Gráfico N° 5
INDICADORES DE ACCIDENTES , 2014



Fuente: DevianDes

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI. TARIFAS REGULADAS

39. De acuerdo a la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión a partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión, el Concesionario cobrará el peaje vigente a dicha fecha para los vehículos ligeros y pesados en las unidades de peajes existentes, es decir, en las unidades de peaje de Corcona, Quiulla y Casaracra.
40. A partir de enero de 2012, el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peajes existentes un peaje de USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. Asimismo, a partir del mes calendario siguiente a la recepción de la totalidad de las obras a cargo del Concesionario, se deberá cobrar en la nueva unidad de peaje el mismo monto (US\$ 1,50) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. En ambos casos la regla a aplicar sería la siguiente:
- Los Vehículos Ligeros pagarán una Tarifa equivalente a un eje.
 - Los Vehículos Pesados pagarán una Tarifa por cada eje.

41. Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al incremento del peaje a US\$ 1,50 en cada uno de los sub tramos. Este reajuste ordinario se realizará cada doce (12) meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo de acuerdo al siguiente método de ajuste de peajes:
- a) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de US\$ 1,50:

$$Peaje_i = \left[USD\ 1,50 * 50\% * \frac{CPI_i}{CPI_0} * TC_i \right] + \left[USD\ 1,50 * 50\% * \frac{IPC_i}{IPC_0} * TC_0 \right]$$

Donde:

Sea *i* el mes anterior inmediato al 10 de enero del año calendario del cual se dispone información de los índices de precios al consumidor en ambas monedas. Este mes será considerado el mes de referencia del ajuste.

Peaje : Es el monto a cobrar en nuevos soles ajustado como resultado de aplicar la expresión anterior, cuyo valor convertido en dólares, en la fecha de su determinación, servirá como base tarifaria para el siguiente reajuste y así sucesivamente. Este no incluye el IGV y cualquier otro tributo aplicable.

CPI : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics)

IPC : Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI

TC : Es el tipo de cambio, definido en la cláusula 1.8.84 del Contrato de Concesión que corresponde al último día disponible del mes de referencia al que se realiza el ajuste tarifario.

42. De este modo, a partir de enero de 2014 las tarifas que estuvieron vigentes en las estaciones de peaje de Corcona, Casaracra y Quiulla, fueron las siguientes:

Cuadro N° 5
TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO, 2014
(En Nuevos Soles)

UNIDAD DE PEAJE	CATEGORIA	TARIFA NORMAL
CORCONA, QUIULLA Y CASARACRA	Vehículos Ligeros	5,10
	Vehículos Pesados -2 Ejes	10,20
	Vehículos Pesados -3 Ejes	15,20
	Vehículos Pesados -4 Ejes	20,30
	Vehículos Pesados -5 Ejes	25,40
	Vehículos Pesados -6 Ejes	30,50
	Vehículos Pesados -7 Ejes	35,60

Fuente: DEVIANDES

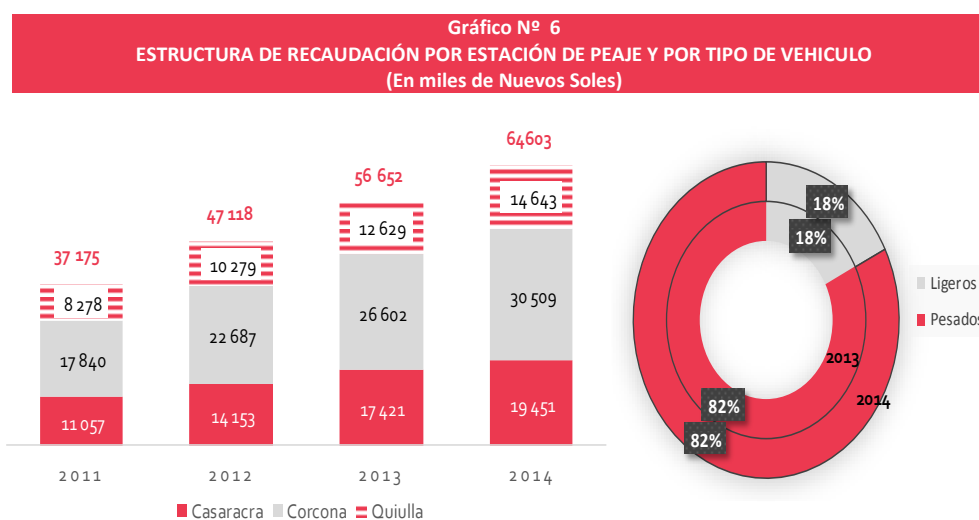
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII. INVERSIONES

43. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a ejecutar en los tramos de la Concesión Obras de Puesta a Punto y Obras de No Puesta a Punto.
44. En relación con las Obras de No Puesta a Punto, se tenía previsto en el Contrato de Concesión que éstas debían iniciarse a más tardar en julio de 2011, bajo la condición de que el Concedente haya cumplido con efectuar la entrega de los terrenos necesarios para ello y se hayan aprobado los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental.
45. Debido a retrasos en el cumplimiento de las condiciones a cargo del Concedente, en octubre de 2011, se firmó el Acta de Acuerdo para la Suspensión Temporal de Obligaciones Contractuales, extendiendo el plazo para el inicio de ejecución de obras, hasta que el Concesionario cumpla con tales condiciones.
46. A diciembre de 2014, el Concedente ha efectuado una entrega parcial (53%) de los terrenos necesarios para la ejecución de las Obras de No Puesta a Punto, no habiendo certidumbre de la fecha en la cual el Concedente podrá hacer entrega del área de terrenos pendientes. Ello ha ocasionado que el Concesionario se haya visto imposibilitado de ejecutar ese grupo de obras.
47. En relación con las Obras de Puesta a Punto, conforme se encontraba previsto en el Contrato de Concesión, las mismas debían iniciarse a más tardar en abril de 2013, siempre y cuando el Concedente haya cumplido con entregar los subtramos Puente Ricardo Palma – La Oroya, La Oroya – Huancayo, y la Oroya – Desvío Cerro de Pasco.
48. Dicha entrega de los subtramos se produjo recién en agosto de 2013. Sin embargo, también existieron demoras en la aprobación de los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental, los cuales fueron aprobados recién en octubre de 2014.
49. El Concesionario inició la ejecución de Obras de Puesta a Punto en noviembre de 2014, por lo que al finalizar dicho año no se habían efectuado aún reconocimiento de las mismas por parte del Regulador. De este modo, en 2014 no existen inversiones reconocidas en esta Concesión.

VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

50. En el 2014 se recaudó un total S/. 64,6 millones por concepto de peaje, lo que implicó que se mantenga la tendencia creciente observada desde 2011 en este indicador, apreciándose además que el crecimiento en los montos recaudados se produjo en todas las estaciones de peaje de la Concesión. En particular, el 2014 la recaudación total aumentó 14% con relación al año anterior y 74% en términos de crecimiento acumulado desde el año 2011.
51. En línea con lo observado en el flujo de ejes cobrables por estación de peaje, las estaciones de Corcona y Casaraca fueron las que registraron los mayores niveles de recaudación, con S/. 30,5 y S/. 19,5 millones, los que representaron el 47% y el 30% de la recaudación por peaje de la Concesión, respectivamente. En 2014, la estación de Quiulla tuvo una contribución de 23% a la recaudación total.
52. Cabe destacar que aunque la estación de Quiulla es la que ha registrado la menor recaudación entre las tres estaciones de la Concesión, es la que ha presentado el mayor crecimiento (16%) en relación con el monto recaudado el año anterior. En tanto que los montos recaudados en las estaciones de Casaraca y Corcona se incrementaron 11% y 15% con relación al año anterior, respectivamente.
53. En cuanto al tipo de vehículo, se observa que en 2014, al igual que en 2013, los vehículos pesados mantuvieron la participación más amplia en la recaudación total, aportando el 82% de la misma en 2013 y 2014.



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Estado de Resultados Integrales

54. Antes de analizar el Estado de Resultados Integrales, es importante señalar que de acuerdo al Anexo XI del Contrato de Concesión la recaudación por concepto de cobro de peaje es derivado de manera íntegra al Fideicomiso de Recaudación, desde el inicio de la explotación de la

Concesión hasta el momento en que OSITRAN verifique una inversión en obras de responsabilidad del Concesionario que supere los USD 8,0 millones sin incluir el IGV.

55. Como se ha indicado anteriormente, al cierre del 2014, OSITRAN no ha verificado aún la realización de inversiones por el Concesionario, debido a retrasos en la entrega de terrenos y en la aprobación de los Estudios Definitivos de Ingeniería y los Estudios de Impacto Ambiental por parte del Concedente. En ese sentido, los ingresos por la recaudación de peaje en las estaciones de la Concesión analizados en los párrafos precedentes son derivados directamente al fondo fiduciario y no figura como ingreso en el Estado de Resultados Integrales.
56. Sin perjuicio de ello, durante 2014 el Concesionario percibió ingresos por servicio de mantenimiento y operación de la infraestructura vial por un total de S/. 19,4 millones, monto 36,4% superior a los ingresos percibidos por dicho concepto el 2013, y por los servicios de construcción de las Obras de No Puesta a Punto. Asimismo, el costo por los servicios de mantenimiento y operación de la infraestructura también registraron un incremento en un porcentaje similar en 2014.
57. En 2014, los gastos administrativos alcanzaron el monto de S/. 4,8 millones, lo que representa un incremento de 42% respecto al 2013. Dicho aumento obedeció principalmente a los mayores gastos incurridos en "servicios prestados por terceros", correspondientes, entre otros, a servicios de asesoría y consultoría contratados por el Concesionario.
58. Por su parte, los ingresos financieros se incrementaron 87%, pasando de casi S/. 2 millones en 2013 a S/. 3,7 millones en 2014. Ello, como consecuencia de los intereses generados por los Fondos en el Fideicomiso que mantiene el Concesionario para la recaudación del peaje, el cual devengó tasa de interés de entre 3,5% y 4,3% en 2014.
59. En cuanto a los gastos financieros en 2014, éstos se redujeron debido a la disminución de las obligaciones financieras que mantiene el Concesionario de Bancolombia S.A. En efecto, al inicio de la Concesión (2010) el Concesionario adquirió un préstamo de dicho banco, el cual se ha ido amortizando anualmente, quedando pendiente de pago el último tramo que vence en diciembre de 2015.
60. En síntesis, en 2014, como consecuencia del crecimiento de los gastos administrativos la empresa obtuvo pérdidas operativas por S/. 968 mil, monto 71% superior a las pérdidas operativas registradas el año anterior (S/. 566 mil). No obstante, debido a los mayores ingresos financieros y también a la reducción de los gastos financieros en dicho año, el Concesionario pudo disminuir sus pérdidas netas en una magnitud importante. Así al cierre de 2014, la empresa registró pérdidas por un monto de S/. 1,4 millones, monto inferior a los S/. 4 millones de pérdidas obtenidas en 2013.

Cuadro N° 6
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2013 – 2014
(En Nuevos Soles)

	Al 31 de diciembre	
	2014	2013
Ingresos por servicio de operación y mantenimiento	19 418	14 239
Ingreso por servicio de construcción de obras	410	177
Costo de servicio de operación y mantenimiento	-15 535	-11 391
Costo de servicio de construcción de obras	-405	-175
Utilidad Bruta	3 888	2 850
Gastos de administración	-4 856	-3 416
Pérdida Operativa	-968	-566
Ingresos financieros	3 682	1 969
Gastos Financieros	-2 345	-3 009
Diferencia de cambio, neta	-2 361	-4 061
Pérdida antes del impuesto a la renta	-1 992	-5 667
Impuesto a la renta	572	1 640
Pérdida del año	-1 420	-4 027

Fuente: Estados Financieros Auditados 2014 DEVIANDES.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Estado de situación financiera

61. Respecto de la evolución de las cuentas del Estado de situación financiera de 2014, se aprecia que el valor de los activos de la empresa se incrementó en 30,3%, pasando de S/. 183,5 millones en el 2013 a S/. 239.7 millones en 2014. Dicho crecimiento se explica principalmente por el aumento del Activo Corriente, que creció 52,8% respecto al año anterior, pues el activo no corriente prácticamente no registró variación (1,8%). Dentro del activo corriente, fueron dos las cuentas que registraron los mayores incrementos en relación con 2013, "Fondos en fideicomiso" (48%) y "Activo financiero en concesión" que prácticamente se cuadruplicó (328%).
62. Cabe precisar que los Fondos en fideicomiso corresponden a los ingresos por recaudación de peajes los cuales serán liberados a favor del Concesionario cuando se haya verificado una inversión de US \$ 8,0 millones en obras. Por su parte, la cuenta "Activo financiero en Concesión" corresponde a las cuentas por cobrar al MTC por los servicios de construcción y mantenimiento vial.
63. Por otro lado, en 2014, el pasivo corriente de la empresa se incrementó 70,0% con respecto a lo registrado en 2013, pasando de S/. 24,5 millones en el 2013 a S/. 41,7 millones en el 2014. Ello obedece principalmente al incremento de la parte corriente del préstamo otorgado por Bancolombia. S.A., que corresponde al último pago de dicho préstamo con vencimiento en diciembre de 2015. En contraposición, las obligaciones financieras de largo plazo del 2014 muestran una disminución de similar magnitud en 2013.
64. El pasivo no corriente también se incrementó 10,9% entre 2014 y 2013 como consecuencia del crecimiento de la cuenta "Anticipos por recaudación de peaje" que corresponde al mecanismo de liberación de fondos del Fideicomiso a favor del Concesionario, el cual se efectúa de acuerdo a las condiciones previstas en el Contrato de Concesión debidamente evaluadas por el regulador.

65. Finalmente, con respecto al patrimonio neto, éste obtuvo un significativo incremento pasando de S/. 41,8 millones en 2013 a S/. 67,9 millones en 2014. Al respecto, dicho incremento se explica por tres aportes efectuados por los accionistas al capital social de la empresa. Así, los aportes en efectivo fueron de S/ 1 millón, S/. 5,9 millones y S/. 18,8 millones, en los meses de enero, marzo y julio de 2014, respectivamente⁵.

Cuadro N° 7				
Estado de Situación Financiera, 2013 - 2014				
(En miles de Nuevos Soles)				
	Al 31 de diciembre		Al 31 de diciembre	
	2014	2013	2014	2013
ACTIVO				
ACTIVO CORRIENTE	160 198	105 480	PASIVO CORRIENTE	41 687
Efectivo	1 609	5 750	Obligaciones financieras	30 152
Activo financiero en concesión	17 149	4 007	Cuentas por pagar comerciales	1 746
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	24	14	Cuentas por pagar a partes relacionadas	9 070
Otras cuentas por cobrar	5 056	3 496	Otras cuentas por pagar	719
Fondos de fideicomiso	136 357	92 156		
Gastos pagados por anticipado	3	57	PASIVO NO CORRIENTE	130 100
			Obligaciones financieras	209
			Anticipos por recaudación de peajes	129 891
ACTIVO NO CORRIENTE	79 460	78 057	PATRIMONIO NETO	67 871
Otros Activos	66 718	65 992	Capital Social	77 669
Mobiliario y Equipo	1 494	1 643	Reserva Legal	493
Activos Intangibles (netos)	9 036	8 782	Resultados Acumulados	-10 291
Impuesto a la renta diferido	2 212	1 640		
TOTAL ACTIVO	239 658	183 537	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	239 658
				183 537

Fuente: EEFF Auditados 2014, DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Indicadores Financieros

66. Como consecuencia de las pérdidas financieras obtenidas por DevianDES en 2013 y 2014, sus ratios de rentabilidad muestran valores negativos, aunque en 2014 presentan menores niveles de pérdidas en relación con el patrimonio (ROE⁶) y también en relación con los activos totales (ROA⁷).

⁵ Estados financieros auditados, 2014.

⁶ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

⁷ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.

Cuadro N° 8
INDICADORES FINANCIEROS, 2013 – 2014

Ratio	2013	2014
Ratios de Rentabilidad		
ROE	-9,6%	-2,1%
ROA	-2,2%	-0,6%
Ratios de Liquidez		
Liquidez clásica	4,31	3,84
Prueba ácida	4,31	3,84
Liquidez absoluta	0,24	0,04
Ratios de Endeudamiento		
Deuda/Activo total	0,77	0,72
Pasivo/Patrimonio	3,39	2,53

Fuente: Estados Financieros Auditados 2014 DEVIANDES.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

67. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que al 31 de diciembre de 2014 los ratios de liquidez clásica⁸, prueba ácida⁹ y liquidez absoluta¹⁰, revelan que se ha incrementado la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo con los activos corrientes que posee. Esto se debe al aumento significativo de las cuentas por cobrar al MTC por los servicios de construcción y mantenimiento de las vías.
68. Por otro lado, los ratios de endeudamiento evidencian que en 2014, la empresa ha disminuido su dependencia financiera con terceros. En efecto, el ratio deuda /activo total ha pasado de 0,77 a 0,72, lo que significa que por cada sol invertido en los activos, la empresa ha pasado de deber S/ 0,77 en 2013 a deber S/. 0,72 en 2014. De igual manera, se aprecia una disminución en el ratio pasivo a patrimonio, que indica también una reducción de los niveles de deuda de la empresa en comparación con los aportes de los socios.

⁸ Liquidez Clásica = Activo Corriente/Pasivo Corriente.

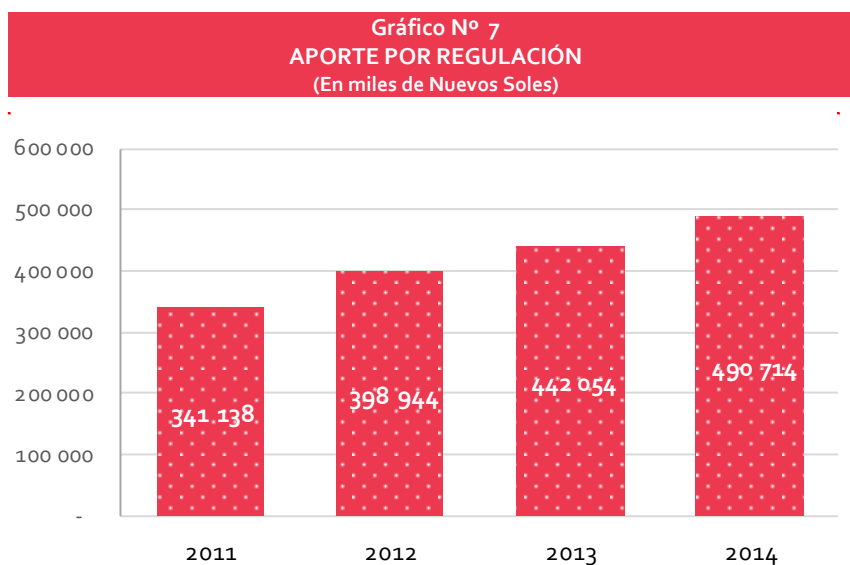
⁹ Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

¹⁰ Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

IX. PAGOS AL ESTADO

Aporte por Regulación

69. De acuerdo a lo establecido en la cláusula 15.12 del Contrato de Concesión y al Reglamento de Aporte por Regulación de OSITRAN, el Concesionario está obligado a realizar pagos mensuales por el concepto de aporte por regulación, los cuales equivalen al 1% de los ingresos obtenidos de la recaudación de peajes.
70. Si bien los ingresos por concepto de recaudación de peajes son derivados directamente al Fideicomiso de Recaudación, conforme se ha previsto en el contrato del fideicomiso, el Fiduciario transferirá mensualmente a favor del Regulador los montos correspondientes al Aporte por Regulación que el Concesionario le indique.
71. De este modo, en 2014, el pago por concepto de Aporte por Regulación transferido a favor de OSITRAN ascendió a S/. 490,7 miles, monto 11,0% superior respecto del aporte correspondiente al año anterior. Ello, como consecuencia de los mayores ingresos por recaudación obtenidos por la Concesión.



Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

ANEXO

**FICHA DE DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: SOCIEDAD DESARROLLO VIAL DE LOS ANDES S.A.C.
CARRETERA: EJE MULTIMODAL AMAZONAS CENTRO TRAMO 2**

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 377.37 km, los cuales se encuentran subdivididos en : <ul style="list-style-type: none"> • Pte. Ricardo Palma – La Oroya (135,35 km) • La Oroya – Huancayo (119,45 km) <ul style="list-style-type: none"> – La Oroya – Empalme ruta 003SB (77,50 km) – Empalme ruta 003SB – Cruce ruta PE24 (39,00 km) – Cruce ruta PE24 – Empalme ruta 003S (2,9 km) • La Oroya – Dv. Cerro de Pasco (122,57 km) 	Cláusula 1.8.80 (p. 19-20) Anexo 1, apéndice 1 (p. 125)
2	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga o caducidad conforme a los términos y condiciones previstos.	Cláusula 4.1. (p. 30)
3	Fecha de suscripción	27 de setiembre de 2010.	Cláusula 20.2 (p.103)
4	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.5 (p.21)
5	Factor de competencia	Obras obligatorias a ejecutar.	Cláusula 9.3 (p. 56)
6	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a US \$1'000,000.00. En un plazo de 30 días de aprobado el Estudio Definitivo de Ingeniería se deberá incrementar el capital social en 15% del presupuesto aprobado.	Cláusula 3.5 (p. 26)
7	Garantías a favor del Concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento de la Ejecución de Obras: asciende al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) emitida a favor del Concedente. Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: asciende a US\$ 6 810 000.00 desde la suscripción del contrato hasta doce (12) meses posteriores a la culminación de la vigencia de la concesión. Alternativamente, se podrá aceptar una carta de Crédito <i>stand-by</i> .	Cláusula 11.1 (p.64-65) Cláusula 11.3 (p.65-66)

FICHA DE DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: SOCIEDAD DESARROLLO VIAL DE LOS ANDES S.A.C.
CARRETERA: EJE MULTIMODAL AMAZONAS CENTRO TRAMO 2

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
8	Compromiso de inversión	<p>Información técnica sobre la ejecución de obras.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Términos de referencia para el Estudio Definitivo de Ingeniería (excepto obras de puesta a punto) • Términos de referencia para el Estudio de Impacto Ambiental (excepto obras de puesta a punto) • Términos de referencia para el Estudio Definitivo de Ingeniería para las obras de puesta a punto • Términos de referencia para el Estudio de Impacto Ambiental para las obras de puesta a punto. • Relación general de obras. 	Anexo XII, Términos de Referencia de las bases (p.187-314).
9	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje <p>Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas Reglas Procedimentales Comunes</p>	Cláusula 18.11 (p. 97) Cláusula 18.12 (p. 98-100) Cláusula 18.13 (p.100-101)
10	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la fecha de suscripción del contrato • Régimen de bienes • Ejecución de obras • De la Conservación de las Obras • Explotación de la Concesión • Régimen de Seguros y responsabilidad del concesionario. • Obligaciones de información y obras. • Fideicomiso de recaudación. 	Anexo IX (p. 181-184)
11	Causales de Caducidad	<p><u>Terminación del Contrato</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento del plazo de la concesión. • Mutuo acuerdo. • Incumplimiento del concesionario. • Incumplimiento del concedente. • Decisión unilateral del concedente. • Fuerza mayor o caso fortuito. 	Cláusulas 16.1 – 16.12 (p. 86-90)
12	Equilibrio Económico	<p>A la fecha de suscripción del Contrato, éste se encuentra en equilibrio económico y financiero en derechos, responsabilidad y riesgos.</p> <p>El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, vinculados a los ingresos y costos de inversión, explotación y conservación vial de los sub tramos. Dicho desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o de costos.</p> <p>Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el contrato.</p> <p>Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a reestablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Si alguna de las partes invoca la ruptura, y esta procede, se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado por los días de retraso.</p>	Cláusula 10.7-10.10 (p. 62 - 64)

**FICHA DE DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: SOCIEDAD DESARROLLO VIAL DE LOS ANDES S.A.C.
CARRETERA: EJE MULTIMODAL AMAZONAS CENTRO TRAMO 2**

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Póliza de seguros	A cargo del Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil • Sobre los bienes en construcción • Sobre los bienes en operación • De riesgos laborales • Otras pólizas 	Cláusula 12.1 (p. 72-73)
14	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación de la concesión deberá producirse al día siguiente de la primera acta de entrega parcial de bienes.	Cláusula 8.10 (p.53)
15	Índices de servicialidad	Son indicadores que califican y cuantifican el estado de la vía, y que se utilizan como límites admisibles hasta los cuales puede evolucionar su condición superficial, funcional, estructural y de seguridad. <ul style="list-style-type: none"> • De la conservación de la vía. • De la conservación de las obras complementarias. • De la explotación. • Otras provisiones. • Situaciones excepcionales o especiales. 	Cláusula 1.8.51 (p.16) Anexo I (p. 104-171).
16	Tarifas	Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje. Desde el inicio de la explotación hasta el mes de enero de 2012 se deberá cobrar los peajes vigentes más el IGV y otro tributo aplicable. A partir del mes de enero de 2012 se deberá cobrar US\$ 1,50 dólares americanos más el IGV y otro tributo aplicable. A partir del mes calendario siguiente de la totalidad de las obras a cargo del concesionario se deberá cobrar en la nueva unidad de peaje US\$ 1,50 más el IGV y otro tributo aplicable.	Cláusula 9.4 (p. 56-57).
17	IMAG	Es la garantía que otorga el concedente para asegurar al concesionario un nivel mínimo de ingresos. Los montos del IMAG correspondiente a cada año se encuentran establecidos en el contrato de concesión.	Cláusula 1.8.53 (p.16) Cláusula 10.2 (p.59-60)



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

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Jorge Cárdenas
César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación

Ricardo Quesada
**Jefe de Estudios
Económicos**

José Aguilar
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN Y DISEÑO

Yessica Ochoa Carbajo