

2014

Informe de Desempeño de la Concesión del Tramo N° 1 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil



Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Contenido

Resumen Ejecutivo	3
I. Principales características del Contrato de Concesión	5
II. Servicios prestados	8
III. Hechos de importancia	9
IV. Tráfico de vehículos	10
V. Desempeño operativo	14
VI. Tarifas reguladas	16
VII. Inversiones	17
VIII. Resultados financieros	18
IX. Pagos al Estado	23

Cuadros

Cuadro N° 1 INVERSIÓN REFERENCIAL (En USD, sin IGV)	6
Cuadro N° 2 UBICACIÓN DE LAS UNIDADES DE PEAJE Y PESAJE	8
Cuadro N° 3 TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHICULO Y POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2014	11
Cuadro N° 4 VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2013-2014	11
Cuadro N° 5 TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2013 - 2014	12
Cuadro N° 6 TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2014	13
Cuadro N° 7 TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2014	16
Cuadro N° 8 INVERSIÓN RECONOCIDA POR OSITRAN, 2009-2014	17
Cuadro N° 10 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2013-2014	19
Cuadro N° 11 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2013 - 2014	20

Gráficos

Gráfico N° 1 TRAMO N° 1 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR	5
Gráfico N° 2 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO, 2008-2014	10
Gráfico N° 3 ESTRUCTURA DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2014	12
Gráfico N° 4 NÚMERO DE ACCIDENTES, 2008-2014	14
Gráfico N° 5 ACCIDENTES Y DAÑOS PERSONALES, 2014	14
Gráfico N° 6 INDICADORES DE ACCIDENTES, 2008 - 2014	15
Gráfico N° 7 INGRESOS POR PEAJE, 2011-2014	18
Gráfico N° 8 INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO, 2010 - 2014	21
Gráfico N° 9 RATIOS DE LIQUIDEZ, 2010 - 2014	22
Gráfico N° 10 RATIOS DE ENDEUDAMIENTO 2010 - 2014	22
Gráfico N° 11 APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2008 - 2014	23

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

CONCESIÓN DEL TRAMO N° 1 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL



Resumen Ejecutivo

La Concesión se inicia el 23 de octubre de 2007 con la firma de contrato entre el Concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) y la empresa Survial S.A., subsidiaria de Graña y Montero S.A.A. quien posee el 99,99% del capital social de la empresa. La Concesión, de diseño *Build Operate and Transfer* (BOT), se otorgó por un plazo de 25 años.

El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 751 km y se inicia en el puerto de San Juan de Marcona en la Región Ica, terminando en la ciudad de Urcos en la Región Cusco. La inversión comprometida en dicho tramo asciende a USD 138,43 millones incluido IGV.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	SURVIAL S.A.
Accionistas de la Concesión	G&M 99,99%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Mejor Oferta Económica (MOE)*
Inversión comprometida ¹ al 2014	USD 145,42 millones (incluido IGV)
Inversión realizada al 2014	USD 139,52 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	23 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de 5 unidades de peaje fija y 3 unidades de pesaje, 1 fija y 2 móviles. Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, sistema de comunicación de emergencia en tiempo real cada 10 km de la vía, servicio de grúa y auxilio mecánico, entre otros.

¹ De acuerdo al Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente.

En el 2014 el tráfico total de vehículos se incrementó en 3,3% respecto del año anterior, alcanzando un total de 1,52 millones de vehículos. El 59,9% de este tráfico está formado por vehículos ligeros y el restante 40,1% por vehículos pesados.

La estación de peaje de Ccasacancha es la estación que posee una mayor concentración de vehículos ligeros y pesados. En cuanto al crecimiento por estación de peaje, el mayor crecimiento de vehículos ligeros lo registró la estación de Ccasacancha, cercana a la ciudad de Cusco, mientras que el mayor crecimiento de vehículos pesados lo registró la estación de Marcona, ubicada en la Región de Ica.

Durante el 2014 se contabilizaron 472 accidentes, lo cual significa un crecimiento de 7,0% respecto del año anterior. Sin embargo, el número de víctimas fatales se incrementó de 25 a 38. En este sentido, el índice de accidentes por cada 100 mil vehículos aumento de 29,94 a 31,01 y el índice de muertes por accidente se incrementó de 0,06 a 0,08.

En relación a las tarifas cobradas por concepto de peaje, durante el 2014 se mantuvieron las mismas tarifas que la empresa viene aplicando desde el inicio de la Concesión. La recaudación por concepto de peaje en el 2014 fue de S/. 12,5 millones, lo cual significa una reducción del 2,4%. Si bien, se ha incrementado el número de vehículos totales debido al mayor número de vehículos ligeros, la reducción de vehículos pesados en el mismo periodo, y al ser la tarifa cobrada por número de ejes, se explica la reducción de ingresos.

Por otro lado, en el 2014 se realizaron inversiones en obras complementarias por S/. 5,2 millones. De esta forma, la inversión acumulada al 2014 fue de USD 139,5 millones con la cual el avance de obra acumulado es de 95,9%.

En el 2014 la utilidad neta de Survial fue de S/. 9,5 millones, lo cual significa un margen de utilidad neto de 6,8% (incremento en 0,7% del obtenido el año anterior). Asimismo, el ROE obtenido fue de 27,4% y el ROA de 9,3%, valores que se incrementaron respecto al año 2013 por el incremento del patrimonio (38%) y activos (9%).

El análisis de los ratios de liquidez muestra que la empresa ha contado con la liquidez suficiente en los últimos 3 años para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. El capital de trabajo fue positivo durante los últimos 3 años y el ratio de la prueba ácida estuvo por encima de 1 en el mismo periodo.

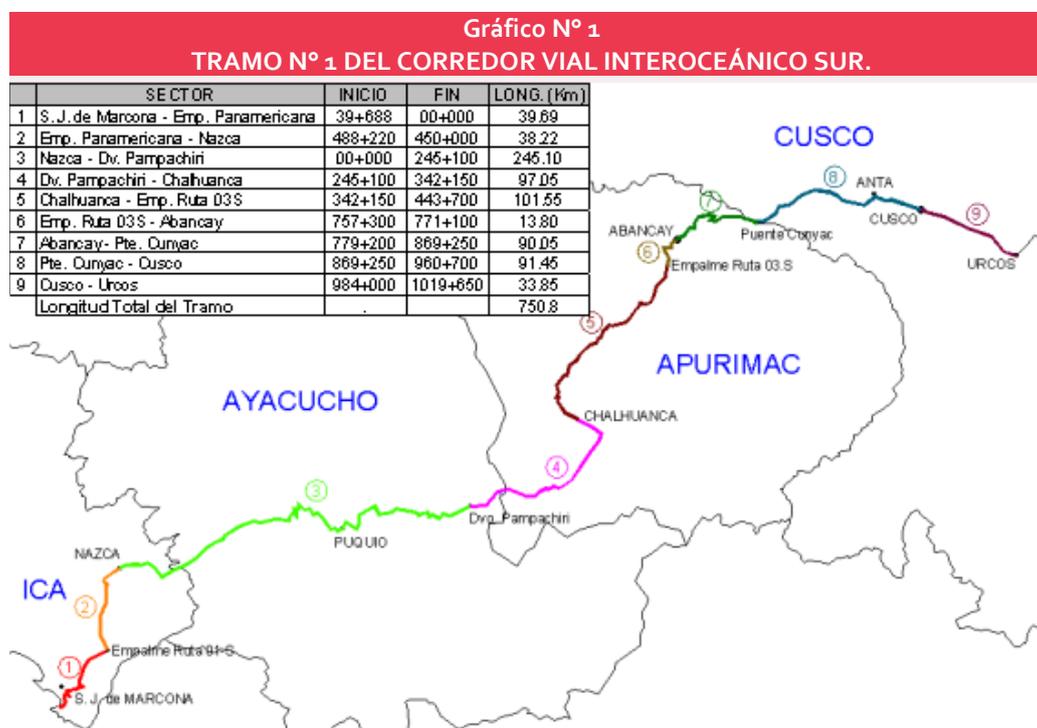
Finalmente, respecto al aporte por regulación, éste fue de S/. 1,7 millones durante el 2014, dicho monto significa un incremento respecto de los aportes realizados el año anterior, que fueron de S/. 834 mil.

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

CONCESIÓN DEL TRAMO N° 1 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL

I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 23 de octubre de 2007, la compañía SURVIAL S.A., subsidiaria de Graña y Montero S.A.A. quien posee el 99,99% del capital social de la empresa, suscribió un Contrato de Concesión con el Estado para la construcción, conservación y explotación del Tramo N° 1 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil. La Concesión se otorgó por un plazo de 25 años.
2. Dicho tramo otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 751 km y se extiende desde el puerto de San Juan de Marcona hasta la ciudad de Urcos en Cusco. La vía comunica las regiones de Ica, Ayacucho, Apurímac y Cusco atravesando las ciudades de Nazca, Puquio, Chalhuanca, Abancay, Anta, Cusco y Urcos.



Fuente: SURVIAL.

3. El modelo de concesión es *Build, Operate and Transfer* (BOT) y cofinanciada por el Estado. Por ello, el Contrato de Concesión obliga al Estado Peruano a financiar la ejecución de las obras

entregando en cuotas semestrales por un plazo de 15 años un Pago Anual por Obras (PAO) que asciende a USD 13 075 556.

I.1. Compromisos de inversión

4. De acuerdo al Anexo V del Contrato de Concesión del Tramo N° 1 de IIRSA, Sur el costo directo referencial de las obras asciende a USD 56,97 millones. Este costo directo se distribuye en 9 tramos, de los cuales el tramo de Nazca –Desv. Pampachiri, el tramo más extenso de la Concesión, concentra el 45%, seguido del tramo 8, Puente Cunyac – Cuzco, con 18% y el tramo Abancay - Puente Cunyac con 14%.

Cuadro N° 1		
INVERSIÓN REFERENCIAL (En USD, sin IGV)		
Sector	Tramo	Costo Directo (USD)
1	Marcona - Emp. R01S	1 337 951
2	Emp. R01S -Nazca	2 702 478
3	Nazca - Desv. Pampachiri	25 388 847
4	Desv. Pampachiri - Chalhuanca	3 669 689
5	Chalhuanca - Emp. R03S	4 057 932
6	Emp. R03S - Abancay	600 233
7	Abancay - Pte. Cunyac	7 736 523
8	Pte. Cunyac - Cuzco	10 029 618
9	Cuzco - Urcos	1 449 695
Total		56 972 965

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

5. Al costo directo de las obras, debe añadirse el costo del estudio definitivo de ingeniería, el estudio de impacto ambiental, los gastos generales y una utilidad de 10%. A la sumatoria de este monto se incorpora el IGV para obtener un subtotal de USD 87 millones. Sobre el monto anterior se prevé un 10% para contingencias más el costo de las obras complementarias. Las obras presupuestadas en el Contrato fueron la construcción de las unidades de peaje y las unidades de pesaje. De esta forma, el presupuesto referencial total de la obra asciende a USD 98,9 millones. Posteriormente, este monto referencial se modifica en el año 2009 llegando a los USD 135,87 millones de dólares y, en el 2013, con la inclusión de obras adicionales de señalización y la vía de evitamiento de Urcos (USD 9,45 millones), la inversión se incrementó a USD 145,42 millones.

I.2. Pagos al Estado

6. De conformidad con la cláusula 9.10 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá realizar pagos al Concedente por concepto de supervisión de obras. Para este afecto, el Concesionario deberá abonar al Regulador hasta un monto equivalente al 4% de la inversión proyectada referencial.
7. Asimismo, de acuerdo a la cláusula 15.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al regulador el aporte por regulación establecido en el Artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión.

I.3. Regulación tarifaria

8. De acuerdo a lo establecido en la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de inicio de la explotación y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por el Concedente, el Concesionario debe cobrar el peaje vigente más el IGV. Finalizado el mes calendario, el Concesionario deberá cobrar una tarifa equivalente a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro importe aplicable. El cobro se realizará en Nuevos soles, para lo que se empleará el tipo de cambio de la fecha de la aceptación de la totalidad de las Obras de Construcción.
9. A partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aprobación de la culminación de las Obras, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo a la siguiente fórmula.

$$Peaje_i = [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0}\right) \times TC_i] + [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0}\right) \times TC_0]$$

Donde:

- Peaje: es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.
- i: es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.
- o: es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.
- CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.
- TC: es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.
- IPC: es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
10. De producirse una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.

II. Servicios prestados

11. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
12. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las cinco unidades de peaje y las tres unidades de pesaje. La ubicación y tipo de dichas unidades se muestra en el siguiente cuadro. Todas las estaciones de peaje deberán estar en funcionamiento desde el Inicio de Explotación de la concesión. Con la finalidad de cumplir con esta obligación, el Concesionario podrá instalar de forma temporal unidades de peaje móviles, pero las estaciones definitivas deberán estar construidas antes de los 10 años de la concesión.

Cuadro N° 2 UBICACIÓN DE LAS UNIDADES DE PEAJE Y PESAJE			
UNIDAD DE PEAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Marcona	Km 8,2 Ruta 26	Ica	Fija
Pampa Galeras	Km 106 Ruta 26A	Ayacucho	Fija
Pampamarca (ex Chalhuanca)	Km 292 Ruta 26A	Apurímac	Fija
Pichirhua (ex Casinchihua)	Km 420 Ruta 26A	Apurímac	Fija
Ccasacancha (ex Huillque)	Km 607 Ruta 26A	Cusco	Fija
UNIDAD DE PESAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Cerro Blanco	Km 9 Ruta 26A	Ica	Fija
Iscahuaca	km 294 (móvil)	Ayacucho	Móvil
Anta	Km 930 (móvil)	Cusco	Móvil

Fuente: SURVIAL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

13. La cláusula 8.12 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá implementar y proporcionar, de manera gratuita, los siguientes servicios obligatorios:
 - Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder de 100 km.
 - Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000,00 mensuales por cada oficina de la Policía nacional del Perú.

El servicio obligatorio por el que se le permitirá cobrar serán los servicios higiénicos ubicados en las unidades de peaje y estaciones de pesaje.

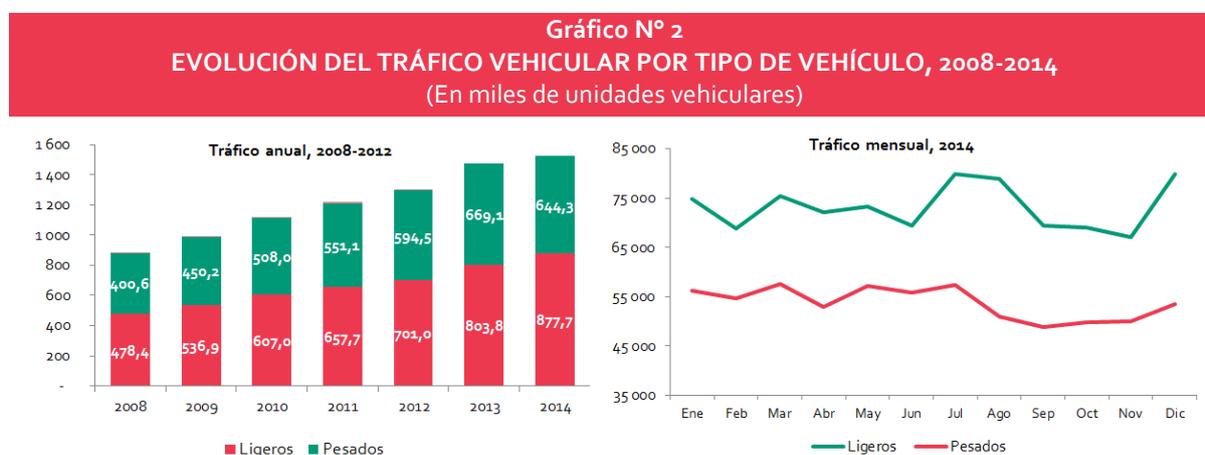
14. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.

III. Hechos de importancia

15. A la fecha el Concesionario ya culminó los trabajos del Informe Técnico de Mantenimiento Periódico N° 01 mientras que el expediente de Mantenimiento Periódico N° 02 y 03 ya cuenta con la opinión favorable del Regulador para su ejecución.
16. En el marco del Contrato de Concesión, en el año 2014 se inició la construcción de la Obra Adicional "Construcción de la vía de Evitamiento de Urcos", encargándose la construcción de la obra vía Acuerdo entre las Partes, al Concesionario. A diciembre de 2014 se ha concluido ya la obra, estando pendiente la conformidad final por parte del Regulador y la posterior aceptación por el Concedente.

IV. Tráfico de vehículos

17. Durante el año 2014, se contabilizaron un total de 1,5 millones de vehículos en el Tramo N° 1 del Corredor Interoceánico Sur, lo que significó un incremento de 3,3% respecto del tráfico del año anterior². En el mismo periodo, el tráfico de vehículos ligeros se incrementó en 9,2% y el de vehículos pesados se redujo en 3,7%.
18. El crecimiento promedio del tráfico total durante el periodo 2008 – 2014 ha sido de 9,5 % (el de vehículos ligeros es de 10,6% y el de vehículos pesados de 8,2 %), con lo cual el crecimiento registrado en el 2014 ha sido menor al promedio del periodo. Con respecto a la información mensual del tráfico de vehículos ligeros, esta muestra la existencia de estacionalidad en su comportamiento. Los meses de julio y diciembre son meses de mayor afluencia de vehículos debido a las fiestas patrias y fiestas de navidad. En años anteriores se puede apreciar la misma estacionalidad con respecto al tráfico de vehículos.



Fuente: SURVIAL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

19. La Concesión cuenta con cinco estaciones de peaje en operación de las cuales Ccasacancha, ubicada cerca de la ciudad de Cusco, es la estación con mayor tráfico, con una participación de 28%, le sigue la estación de Pampa Galera con el 25%, Pichirhua, cercana a la ciudad de Abancay, con 21%, la estación de Marcona, cercana al Terminal Portuario San Juan de Marcona, con 14% y la estación de Pampamarca con el 13% del tráfico de la Concesión.

² El número de vehículos que transita una vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por los peajes de la vía.

Cuadro N° 3
TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHICULO Y
POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2014
 (En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	Vehículos ligeros	Vehículos pesados
Ccasacancha	307 724	179 965
Pichirhua	178 189	137 802
Marcona	254 558	86 985
Pampa Galera	81 098	158 159
Pampamarca	56 132	81 412
TOTAL	877 701	644 323

Fuente: SURVIAL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

20. Respecto al 2013, el tráfico de vehículos ligeros de la estación de peaje de Ccasacancha registró la mayor tasa de crecimiento, 17%, seguida de la estación de Marcona con 16% y Pichirhua con 9%. Por otro lado, en relación al tráfico de vehículos pesados, la estación de peaje de Marcona tuvo el mayor crecimiento anual, 19%. El resto de estaciones tuvieron crecimientos por debajo del 5%.

Cuadro N° 4
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN
DE PEAJE, 2013-2014
 (En unidades vehiculares)

Peaje	2013	2014	Var. %
Vehículos ligeros			
Ccasacancha	263 824	307 724	17%
Pichirhua	163 259	178 189	9%
Marcona	218 616	254 558	16%
Pampa Galera	77 790	81 098	4%
Pampamarca	80 265	56 132	-30%
Vehículos pesados			
Ccasacancha	175 444	179 965	3%
Pichirhua	134 828	137 802	2%
Marcona	73 107	86 985	19%
Pampa Galera	157 425	158 159	0%
Pampamarca	128 281	81 412	-37%

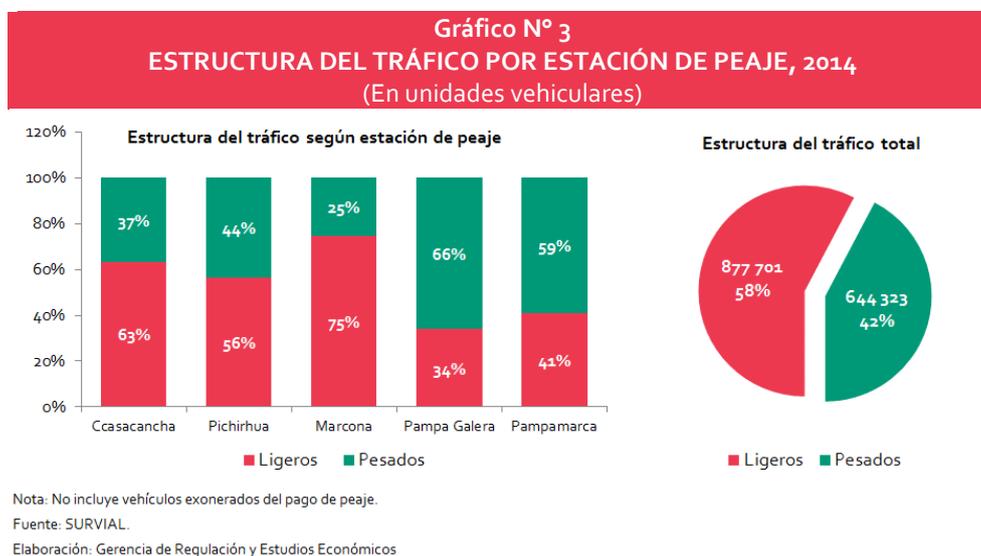
Fuente: SURVIAL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

* En el caso de Pampamarca, la Concesión no registro para los meses de de setiembre , octubre y noviembre del 2014 los vehículos que han transitado por dicho peaje

21. El 59,94% del tráfico del año 2014 correspondió al tránsito de vehículos ligeros y el restante 40,1% a vehículos pesados. Dicha distribución se ha mantenido casi sin variación desde el año 2008. Si se observan las estaciones de peaje de forma independiente, se aprecian patrones bastante diferenciados. La estación de Marcona, por su cercanía a la costa, posee 75% de tráfico ligero, mientras que las estaciones de Pampa Galera y Pampamarca, ubicadas en Ayacucho y Apurímac, respectivamente, muestran un mayoritario tráfico pesado, lo cual puede ser

explicado por la ausencia de grandes poblaciones en estos tramos. Las estaciones de Pichirhua y Ccasacancha se encuentran en la situación contraria al estar situadas en las cercanías de las ciudades de Abancay y Cusco, por lo que más del 50% de su tráfico pertenece a vehículos ligeros.



22. En el siguiente cuadro se observa la información trimestral y anual de tráfico por vehículos y ejes cobrables, excluyendo los vehículos exonerados del pago de peaje. El crecimiento anual del tráfico en términos de vehículos fue de 3,3%, mientras que en términos de ejes cobrables el crecimiento se aprecia una reducción del 2,5%. La reducción del tráfico en términos de ejes cobrables se debe a un decrecimiento en el número de vehículos pesados, en particular los vehículos de 4, 6, 7 y 8 ejes. Por otro lado, la información trimestral muestra que el cuarto trimestre es el de menor tráfico debido a un menor tráfico de vehículos ligeros pero principalmente de vehículos pesados donde se alcanza el menor nivel del todo el año.

Cuadro N° 5
TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2013 - 2014
(En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

TIPO	2014				2014	2013	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
Unidades vehiculares	387 335	380 470	385 311	368 908	1 522 024	1 472 839	3,3%
Ligeros	219 002	214 690	228 228	215 781	877 701	803 754	9,2%
Pesados	168 333	165 780	157 083	153 127	644 323	669 085	-3,7%
Ejes cobrables (Miles)	850	821	803	770	3 244	3 326	-2,5%
Ligeros	219	215	228	216	878	804	9,2%
Pesados	631	606	575	555	2 366	2 522	-6,2%

Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.
Fuente: SURVIAL.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

23. Respecto al tránsito de vehículos pesados, la mayor parte de vehículos que transitan por este tramo son de 2, 3 y 6 ejes, y representaron el 32,3%, 30,9% y 27,6% del total del tráfico de vehículos pesados, respectivamente. Este patrón es bastante similar en todas las estaciones de peaje con excepción de Marcona, en dónde el tráfico de vehículos pesados de 2 ejes representa el 61,1% seguido por los vehículos de 3 ejes con el 22,6% de vehículos pesados.

24. Considerando los ejes cobrables, el 45% del total de ejes cobrables en la Concesión fue aportado por vehículos de 6 ejes, el 25,3% en vehículos de 3 ejes y el 17,6% en vehículos de 2 ejes. De forma similar a la distribución de vehículos totales en cada estación de peaje este patrón de tráfico es similar excepto en Marcona, en donde el tráfico de vehículos de 2 ejes representa el 43,3%.

Cuadro N° 6
TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES
COBRABLES, 2014
 (En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES							TOTAL
	2	3	4	5	6	7	8	
Unidades vehiculares	207 853	199 302	18 184	37 829	177 524	3 316	315	644 323
Ccasacancha	65 558	53 177	5 378	9 494	45 452	804	102	179 965
Pampa Galera	33 855	52 524	4 249	10 987	55 231	1 130	183	158 159
Pichirhua	37 639	45 173	4 066	9 574	40 618	732	0	137 802
Pampamarca	17 664	28 778	2 755	6 133	25 564	518	0	81 412
Marcona	53 137	19 650	1 736	1 641	10 659	132	30	86 985
Ejes cobrables	415 706	597 906	72 736	189 145	1 065 144	23 212	2 520	2 366 369
Ccasacancha	131 116	159 531	21 512	47 470	272 712	5 628	816	638 785
Pampa Galera	67 710	157 572	16 996	54 935	331 386	7 910	1 464	637 973
Pichirhua	75 278	135 519	16 264	47 870	243 708	5 124	0	523 763
Pampamarca	35 328	86 334	11 020	30 665	153 384	3 626	0	320 357
Marcona	106 274	58 950	6 944	8 205	63 954	924	240	245 491

Nota: No incluye vehículos exonerados

Fuente: SURVIAL.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

V. Desempeño operativo

25. El total de accidentes en el año 2014 se ha incrementado en 7% respecto del año anterior, sumando 472 eventos.

Gráfico N° 4
NÚMERO DE ACCIDENTES, 2008-2014

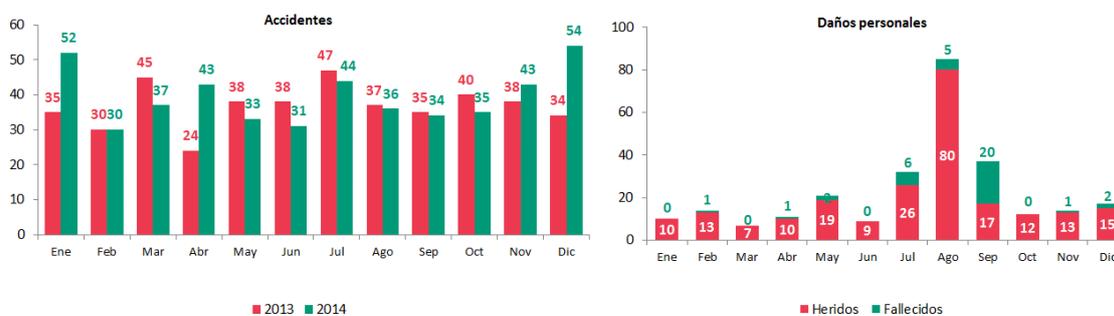


Fuente: SURVIAL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

26. En el año 2014 el número de heridos se redujo en 12,5%, alcanzando la cifra de 231; mientras que el número de fallecidos se incrementó en 52% sumando 38. Los meses de mayor ocurrencia de accidentes con heridos y víctimas mortales fueron agosto y setiembre, en estos meses ocurrió el 42% de heridos y el 66% de accidentes con fallecidos.

Gráfico N° 5
ACCIDENTES Y DAÑOS PERSONALES, 2014

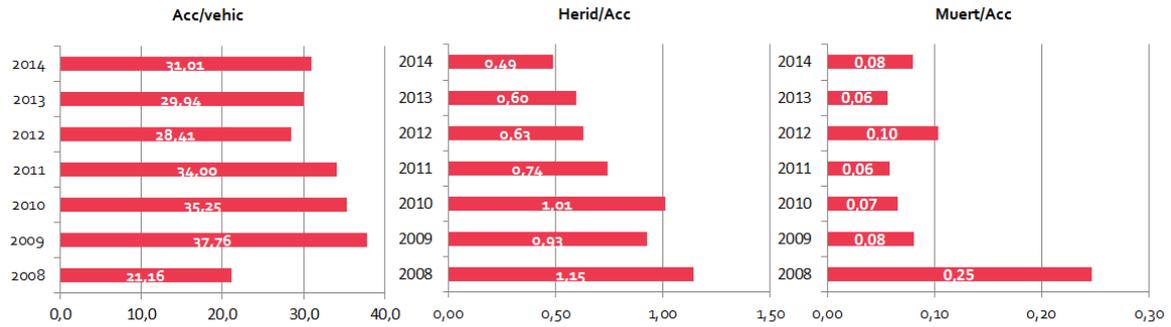


Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. El índice de accidentes por cada 100 mil vehículos muestra un incremento en el año 2014 del 4%, sin embargo, el índice de heridos por accidente se redujo en 18%, lo que significa que la gravedad de los accidentes ocurridos fue menor en el año 2014 que en el año anterior. De igual forma, el índice de muerte por accidente empeoró en 42%.

Gráfico N° 6
INDICADORES DE ACCIDENTES, 2008 - 2014



Fuente: SURVIAL
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI. Tarifas reguladas

28. Las tarifas vigentes durante el 2014 en las cinco estaciones de peaje de la concesión del Tramo N° 1 del Corredor Vial Interoceánico del Sur se muestran en el Cuadro N° 7.

Cuadro N° 7 TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2014 (En Nuevos Soles)			
CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
1. Estaciones de peaje: Marcona, Pampa Galera, Pampamarca, Pichirhua y Ccasacancha.			
Vehículos Ligeros	Por vehículo	3,25	3,90
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por vehículo	6,50	7,70
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por vehículo	9,75	11,60
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por vehículo	13,00	15,40
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por vehículo	16,25	19,20
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por vehículo	19,50	23,10
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por vehículo	22,75	26,90
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por vehículo	26,00	30,70
2. Estación de peaje: Marcona (tarifa diferenciada)			
Vehículos Ligeros Diferenciado 1	Por vehículo	-	2,40
Vehículos Ligeros Diferenciado 2	Por vehículo	-	1,20
Vehículos Pesados Diferenciado 1	Por vehículo	-	2,40
Vehículos Pesados Diferenciado 2	Por vehículo	-	4,80

Fuente: Tarifario de SURVIAL.

VII. Inversiones

VI.1 EJECUCIÓN DE OBRAS

29. El Tramo Vial N° 1 Puerto San Juan de Marcona-Urcos del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil tiene una longitud de 750,40 Kilómetros, de los cuales se intervino 737,5 km, quedando pendiente un sector de 14 Km que fuera afectado por los eventos catastróficos del año 2010. A diciembre de 2014, está en proceso la construcción del referido sector afectado, y se espera culminar las obras el primer trimestre de 2015 y se ha ejecutado un 96,6% de la inversión comprometida, faltando la ejecución de 02 unidades de peaje (Pampamarca y Pichirhua), por problemas relacionados con la ubicación inicial de la misma.
30. A la fecha el Concesionario ya culminó los trabajos del Informe Técnico de Mantenimiento Periódico N° 01 mientras que el expediente de Mantenimiento Periódico N° 02 y 03 ya cuenta con la opinión favorable del Regulador para su ejecución.
31. En el marco del Contrato de Concesión, en el año 2014 se inició la construcción de la Obra Adicional "Construcción de la vía de Evitamiento de Urcos", encargándose la construcción de la obra vía Acuerdo entre las Partes, al Concesionario. A diciembre de 2014 se ha concluido ya la obra, estando pendiente la conformidad final por parte del Regulador y la posterior aceptación por el Concedente.
32. Durante el año 2014, las inversiones reconocidas por OSITRAN ascendieron a USD 5,2 millones. El valor referencial de las obras es de USD 145,5 millones y la inversión reconocida a la fecha asciende a USD 139,5 millones.

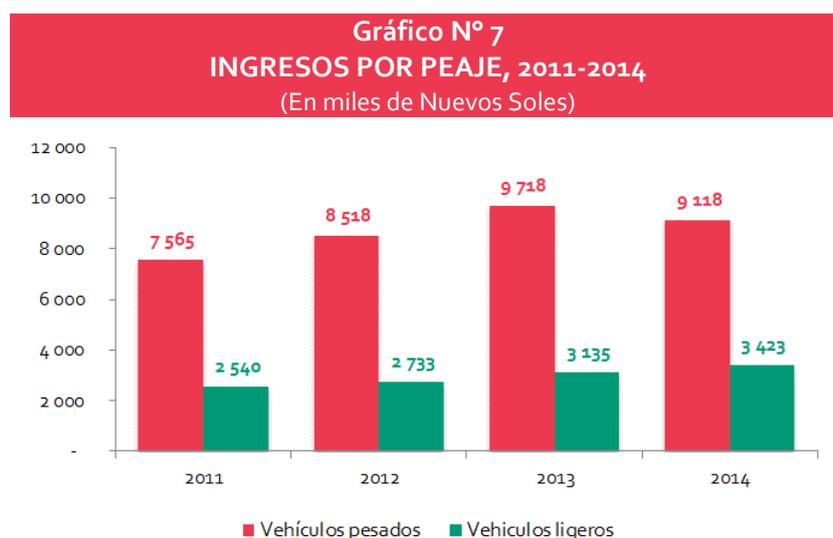
Cuadro N° 8					
INVERSIÓN RECONOCIDA POR OSITRAN, 2009-2014					
(En USD con IGV)					
2009	2010	2011	2012	2013	2014
51 126 526	82 677 702	393 296	-	79 347	5 242 510

Fuente: Gerencia de Supervisión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VIII. Resultados financieros

33. Los ingresos por peaje se redujeron en el 2014 en un 2,4% alcanzando un monto de S/. 12,5 millones (En el año 2013 los ingresos fueron de S/. 12,8). La reducción del flujo de vehículos pesados es la causa de esta reducción en los ingresos del concesionario, dado que al hacerse el cobro por número de ejes cobrables, una variación negativa del número de vehículos pesados afecta significativamente los ingresos de la Concesión.



Fuente: SURVIAL.

Elaboración : Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Estado de Resultados Integrales

34. Durante el año 2014, el Estado de Resultados Integrales muestra una utilidad neta de S/. 9,5 millones, lo que representa un incremento del 73% respecto al 2013, donde la utilidad neta alcanzó los S/. 5,5 millones de soles. Este cambio se explica, en primer lugar, por un incremento de los ingresos del Concesionario en 56%. El rubro de otros ingresos por operación se incrementó en S/. 113,7 millones (de S/. 1,2 millones en 2013) debido al acuerdo de ejecución de obras adicionales y eventos catastróficos, que representan el 81% de sus ingresos. Finalmente, los ingresos por mantenimiento rutinario, que representan el 17,4% de los ingresos se redujeron en 3%.
35. Los costos de operación, si bien se incrementaron entre el 2013 y 2014 en 4,8%, dicha variación fue menor al aumento de los ingresos, que registraron un crecimiento de 56%.

Cuadro N° 9
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2013-2014
 (En Miles de Nuevos Soles)

	2014	2013	VARIACIÓN
Mantenimiento rutinario	24.473	23.705	3%
Ingresos por mantenimiento periodico	2.148	65.194	-97%
Otros ingresos de la operación	113.677	1.170	9616%
Total ingresos	140.298	90.069	56%
Costos de operación	-123.464	-83.520	48%
Utilidad Bruta	16.834	6.549	157%
Gastos de Administración	-2.703	-1.907	42%
Otros ingresos y/o gastos	31	-94	-133%
Utilidad operativa	14.162	4.548	211%
Ingresos financieros	1.224	5.331	-77%
Gastos financieros	-1.739	-1.697	2%
Diferencia en cambio, neta	0	0	
Resultado antes de Impuesto a la Renta	13.647	8.182	67%
Impuesto a la Renta	-4093	-2656	54%
Utilidad (pérdida) del año	9.554	5.526	73%

Fuente: EEFF auditados SURVIAL 2014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Estado de Situación Financiera

36. De acuerdo al Estado de Situación Financiera, los activos se incrementaron 4% respecto del año anterior, debido principalmente por el aumento de las cuentas por cobrar comerciales. Dicha cuenta multiplicó su valor en casi 6 veces respecto del 2013, como consecuencia del incremento de la provisión por avance de obra en la Concesión. Cabe señalar, que la cuenta por cobrar comerciales representó el 47% del activo corriente y el 43% de los activos totales.
37. Si se aísla el efecto de las cuentas por cobrar comerciales, se puede apreciar que el resto de cuentas del activo corriente se redujeron respecto del año 2013. Por ejemplo, la cuenta efectivo y equivalente de efectivo por cobrar comerciales se redujeron 17%, las otras cuentas por cobrar en 20%.
38. Por otro lado, durante el año 2014 el activo no corriente se redujo en 35% pasando de S/. 11,5 millones a S/. 7,5 millones. El activo corriente en SURVIAL representa el 7% del total de activos Cabe resaltar que el 77% del activo no corriente estuvo concentrado en otras cuentas por cobrar, la que se redujo en 43% respecto al año anterior. Esta cuenta corresponde a la porción no corriente del crédito fiscal por IGV, que proviene de la adquisición de bienes y servicios efectuados por el Concesionario durante la ejecución de las obras. Este saldo es compensado con el IGV que se genera con las operaciones (peaje) gravadas con este impuesto.
39. Por otro lado, durante el año 2014 el pasivo corriente se incrementó en 5% respecto al año anterior. Si bien se tuvo un incremento considerable del rubro "otras cuentas por pagar a vinculadas" que pasó de S/. 19 millones a S/. 39 millones, por otro lado, la cuenta "otras cuentas por pagar" se redujo de S/. 41 millones a S/. 21 millones. Esta cuenta incluye el anticipo recibido del Concedente como que la compañía afronte obras de la liberación del fideicomiso para la ejecución del mantenimiento periódico.

Cuadro N° 10
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2013 - 2014
 (En Miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	2014	2013	PASIVO Y PATRIMONIO	2014	2013
Activo Corriente	95 098	86 993	Pasivo Corriente	67 641	64 393
Efectivo y equivalente de efectivo	41 933	50 403	Obligaciones financieras	6 287	2 798
Cuentas por cobrar comerciales	44 568	7 617	Cuentas por pagar comerciales	174	213
Otras cuentas por cobrar	8 367	10 478	Cuentas por pagar a vinculadas	36 369	19 589
Gastos pagados por anticipado	230	131	Otras cuentas por pagar	21 531	41 793
Cuentas por pagar a partes relacionadas	-	18 364	Impuestos por pagar	3 280	-
Activo no corriente	7 448	11 490	Pasivo no corriente	0	8 739
Otras cuentas por cobrar	5 754	10 081	Obligaciones financieras	-	8 573
Mobiliario y equipo	1 016	789	Pasivos por impuestos diferidos	-	166
Activos intangibles	587	620			
Impuesto a la renta diferido activo	91		Patrimonio neto	34 905	25 351
			Capital	26 400	26 400
			Resultados acumulados	8 505	-1 049
TOTAL ACTIVO	102 546	98 483	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	102 546	98 483

Fuente: EEFF auditados SURVIAL 2014

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

40. En concordancia con lo anterior, el patrimonio neto de la empresa se incrementó en 38% durante el año 2014, debido a la reducción de las pérdidas acumuladas gracias a las ganancias del presente periodo.

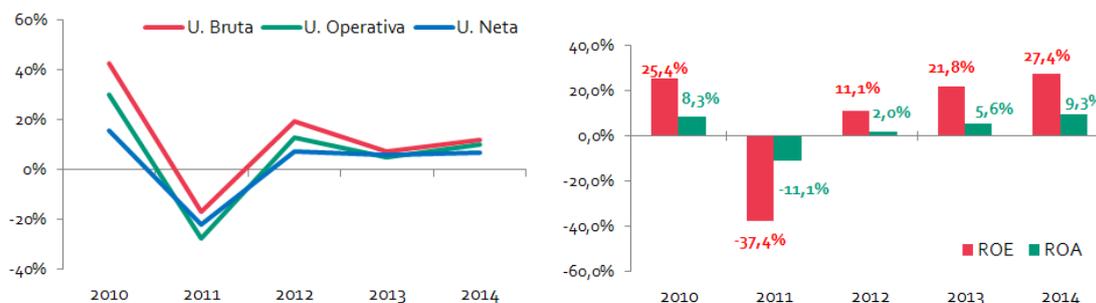
Indicadores Financieros

41. El margen de rentabilidad bruta neta para el año 2014 fue del 12%, un 5% mayor al del 2013, este incremento se explica por el incremento de los ingresos de la Concesión entre un año y otro; si bien también se incrementaron los costos de la Concesión, el aumento de los ingresos fue mayor.
42. De forma al margen de rentabilidad bruta, el margen de utilidad operativa se incrementó con respecto al año anterior, pasando de 5% a 10%. El incremento de los ingresos explica este comportamiento.
43. El margen neto del Concesionario en el año 2014 ascendió a 6,8%, un 0,7% mayor al año 2013. A diferencia de los márgenes anteriores donde se observa un incremento importante con respecto al año anterior, la reducción de los ingresos financieros de S/. 5,3 millones a S/. 1,2 millones, así como el incremento del valor del impuesto a la renta del periodo explican el menor aumento en este ratio.
44. Con referencia al ROE³, durante el año 2014 se registró una rentabilidad de 27,4% mejorando el indicador respecto al año anterior (21,8%). Este incremento del ROE se debe al incremento de las utilidades netas de la empresa, las cuales forman parte del incremento de los resultados acumulados del Patrimonio de la empresa.

³ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

45. De forma similar, en el caso del ROA⁴ la rentabilidad fue de 9,3%, mayor al 5,6% del año anterior. Así la empresa ha mejorado los niveles de utilidad del negocio por cada unidad de activos invertido.

Gráfico N° 8
INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO, 2010 - 2014



RATIO	2010	2011	2012	2013	2014
Rentabilidad					
U. Bruta	42,4%	-16,6%	19,4%	7,3%	12,0%
U. Operativa	30,3%	-27,4%	12,9%	5,0%	10,1%
U. Neta	15,6%	-22,1%	7,1%	6,1%	6,8%
Rentabilidad neta del Patrimonio (ROE)	25,4%	-37,4%	11,1%	21,8%	27,4%
Rentabilidad de la inversión (ROA)	8,3%	-11,1%	2,0%	5,6%	9,3%

46. En cuanto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo⁵ ha mostrado valores positivos en los últimos cinco años, demostrando la existencia de liquidez suficiente para hacer frente a las obligaciones de corto plazo. Los ratios de prueba ácida⁶ y liquidez absoluta⁷ pueden dar mayor precisión respecto a la liquidez del Concesionario.
47. La prueba ácida refleja en parte una imagen similar a la que presenta el comportamiento del capital de trabajo; sin embargo, el ratio de liquidez absoluta muestra una menor liquidez. Esto se debe a que el ratio de liquidez absoluta solo considera la cuenta de efectivo del activo corriente y no toma en cuenta las cuentas por cobrar con las que hace frente a sus obligaciones, como es el caso de los ingresos por PAMO (cuentas por cobrar).

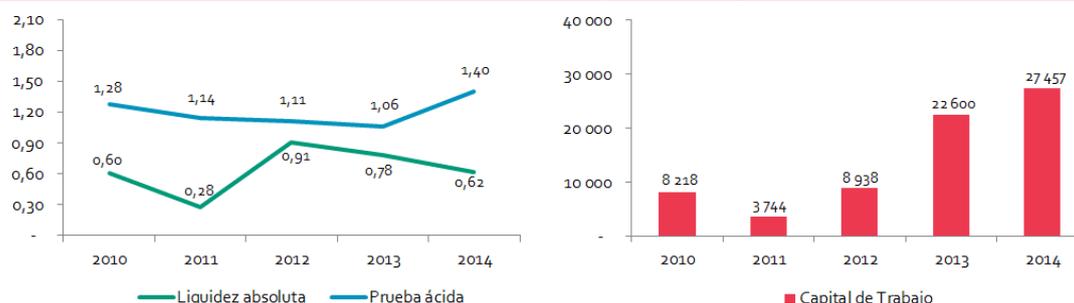
⁴ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.

⁵ Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

⁶ Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

⁷ Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

Gráfico N° 9
RATIOS DE LIQUIDEZ, 2010 - 2014

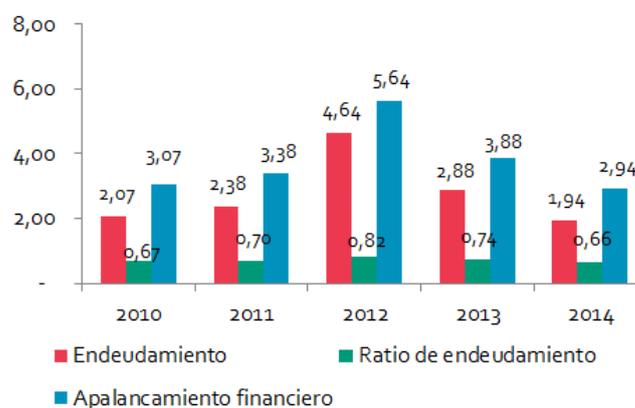


Fuente: EEFF auditados de SURVIAL 2010-2014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

48. En el siguiente gráfico, se muestran los ratios de endeudamiento⁸ sin realizar modificaciones en las cuentas del Estado de Situación Financiera. Es necesario notar que en el año 2014 tanto el endeudamiento como el apalancamiento financiero, se redujeron debido al efecto del incremento del Patrimonio, que fue mayor al efecto del Anticipo del Concedente para el mantenimiento periódico del año 2014. En el gráfico se muestra la evolución de dichos ratios.

Gráfico N° 10
RATIOS DE ENDEUDAMIENTO 2010 - 2014



Fuente: EEFF auditados de SURVIAL 2010-2014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁸ Los ratios de endeudamiento se han calculado de la siguiente forma:

Endeudamiento = Pasivo / Patrimonio neto

Ratio de endeudamiento = Pasivo / Activo total

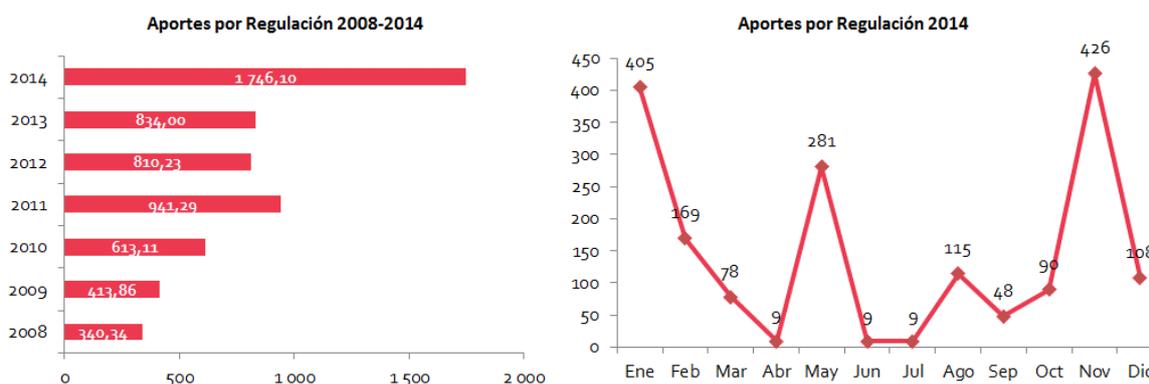
Apalancamiento financiero = Activo total / Patrimonio neto.

IX. Pagos al Estado

Aporte por Regulación

49. El pago por concepto de Aporte por Regulación en el año 2014 se incrementó a S/. 1,7 millones, duplicando los ingresos respecto del año 2013, esto se explica por el incremento de las facturaciones presentadas por la empresa en el periodo.
50. El pago por Aporte por Regulación se hace como máximo por el 1% de ingresos de la Concesión (Ingresos por construcción, ingresos por operación y mantenimiento, ingresos por peaje, etc.). Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 11
APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2008 – 2014
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Econ

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SUR - SURVIAL S.A.
CARRETERA: SAN JUAN DE MARCONA – URCOS

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Tramo San Juan de Marcota - Urcos (757,6 Km) que incluye los siguientes sub tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • San Juan - Emp. Panamericana (39,7 Km) • Emp. Panamericana-Nazca (38,3 Km) • Nazca – Dv. Pampa Chiri (245,8 Km) • Dv. Pampa Chiri-Chalhuanca (95,2 Km) • Chalhuanca-Emp. R03S (102,7 Km) • Emp. R03S-Abancay (15,3 Km) • Abancay-Pte. Cunyac (96,7 Km) • Pte. Cunyac-Cusco (92,7 Km) • Cusco-Urcos (31,2 Km) 	Anexo I, Apéndice I (p. 142)
2	Fecha de suscripción	23 de octubre de 2007	Contrato de Concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1 (p. 29) Cláusula 4.3 y 4.4 (p. 30)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> • Adendas 1: 22 de octubre de 2010. • Adenda 2: 2 de junio de 2011. <p>Modificación del cuarto párrafo del literal A del Apéndice 3 del Anexo XIII y el quinto párrafo del numeral 3 del Apéndice 5 del Anexo XIII.</p>	Adenda 1 Adenda 2
5	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	Bases del Contrato, Cláusula 7.2 (p. 33)
6	Capital social mínimo	<p>US\$ 8'000,000</p> <p>A la Fecha de Suscripción del Contrato, se pagará el 25%; al finalizar el 1er año de Concesión, se pagará el 40%; al finalizar el 2do año de Concesión se deberá haber pagado por lo menos el 70%; y al finalizar el 3er año se debe haber abonado la totalidad del capital social mínimo.</p>	Cláusula 3.3 (p. 25-26)
7	Garantías a favor del Concedente	<p><u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras:</u> US \$ 8 millones, tendrá vigencia desde el inicio de obras hasta seis meses posteriores a la aceptación y culminación de la totalidad de obras de construcción.</p> <p><u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> US \$ 4 millones, durante todo el período de vigencia de la Concesión.</p>	Cláusula 11.2.(p. 65) Cláusula 11.3 (p. 66)
8	Garantías a favor del concesionario	El Concesionario puede solicitar una garantía del Estado, en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente. Debe resaltarse que no es una garantía financiera.	Cláusula 11.1 (p. 64)
9	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: US \$ 98'893,166.26 (incluido IGV).	Anexo V (p. 177)

10	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje de Conciencia: aplicable a las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes • Arbitraje de Derecho: aplicable a las Controversias No-Técnicas. 	<p>Cláusula 18.10 Cláusula 18.11 (p. 102-105)</p>
11	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 • Conservación de otras obras y servicios de Anexo I. • Consideraciones socio-ambientales. 	<p>Anexo X (p. 253)</p>
12	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Terminación del Contrato • Vencimiento del plazo • Mutuo Acuerdo • Incumplimiento del Concesionario • Incumplimiento del Concedente • Facultad Unilateral del Concedente • Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario). 	<p>Cláusula 16.1 Cláusula 16.2 Cláusula 16.3 Cláusula 16.4 Cláusula 16.5 Cláusula 16.6 Cláusula 16.9 Cláusula 16.10 (p.91-97)</p>
13	Equilibrio económico - financiero	<p>Se establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando, debido a Leyes y Disposiciones Aplicables, existan variaciones en los ingresos, costos o ambos a la vez.</p> <p>El Concedente con opinión del Regulador establecerán la magnitud del desequilibrio estará en función a la diferencia entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Resultado neto de ingresos menos costos que incluyen las variaciones por efectos de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y, • Resultado neto de ingresos menos costos que se hubieren obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables. 	<p>Cláusula 9.12 (p.62) Cláusula 9.13 (p.62)</p>
14	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil • Sobre los bienes en Construcción. • De riesgos laborales • Otras pólizas <p>Anualmente, el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro.</p>	<p>Cláusula 12.2 a) (p.67) Cláusula 12.2 b) (p.68) Cláusula 12.2 c) (p.68) Cláusula 12.2 d) (p.69) Cláusula 12.4 (p.70)</p>
15	Estándares de servicio	<p>Niveles de servicio para calzada (tratamiento superficial y concreto asfáltico), berma (tratamiento bituminoso y concreto asfáltico), badenes (concreto), drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.</p>	<p>Anexo I, Apéndice 3 (p.130-138)</p>
16	Tarifas	<p>A partir de la fecha de inicio de la explotación hasta la finalización del mes calendario que se produzca la totalidad de Obras, se cobrará tarifa que el Concedente ha venido cobrando en ese Tramo.</p> <p>A partir de la aceptación de las Obras de Construcción, se cobrará US\$ 1,50 por eje (más impuestos).</p>	<p>Cláusula 9.6 (p. 57)</p>
17	Reajustes de tarifas	<p>Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras. El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en 50% al IPC nacional y en 50% al IPC de Estados Unidos.</p>	<p>Cláusula 9.6 d) (p.58)</p>

18	PAS	El Pago por Servicio (PAS) es la contraprestación percibida por el Concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato. El PAS reconoce los costos de inversión (representados por el PAO) y los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario (representados por el PAMO).	Cláusula 9.1 (p.56) Anexo XIII, (p. 273)
19	PAO	El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas con periodicidad semestral durante 15 años, a través del Fideicomiso de Administración. El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a Tasa Costo de Deuda +1%. El PAO asciende a US\$ 12'930,094.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 272-273)
20	PAMO	El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión. El PAMO asciende a US\$ 11'679,164.50	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 272)
21	Cofinanciamiento	El monto del Cofinanciamiento es igual a: PAO + PAMO – (Recaudación de Peaje –Prov. Eventos Catastróficos)	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 274)
22	Retribución al Estado	No existe	



Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente Donayre

César Balbuena Vela

Jorge Cárdenas Bustíos

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo Barnuevo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré

Jefe de Estudios

Económicos

José Aguilar Reátegui

Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Oscar Ubillús Ramírez

Analista de Estudios

Económicos