A scenic view of a mountain valley. In the foreground, a winding road curves through lush green hills. In the middle ground, a town is visible in the valley, surrounded by more greenery. In the background, majestic mountains rise under a clear blue sky with some light clouds. The overall atmosphere is bright and clear.

**Informe Económico de la
Concesión del Tramo 1
Corredor Vial Interoceánico
Sur Perú – Brasil**

2008

**Gerencia de
Regulación**

INFORME DESEMPEÑO ECONÓMICO DEL TRAMO 1 DEL IIRSA SUR



Evaluación Económica de
la Concesión del Tramo 1
Corredor Vial
Interoceánico Sur Perú –
Brasil

2008

**Gerencia de
Regulación**

Diciembre 2009

ÍNDICE

I	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	6
I.1	Compromiso de inversión	7
I.2	Modalidad de concesión y esquema de financiamiento	9
I.2.1	El pago por avance de obras (PAO)	9
I.2.2	El pago anual por mantenimiento y operaciones (PAMO)	10
I.2.3	El pago por servicios (PAS)	10
I.2.4	Contrato de venta CRPAO's	11
I.3	Tarifas reguladas	11
I.4	Contrato de operación con CONCAR S.A.	12
II	DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2008	13
II.1	Zona de influencia	13
II.2	Tráfico vehicular	13
II.3	Indicadores operativos	18
II.3.1	Índice Medio Diario (IMD)	18
II.3.2	Ingresos Medio por Vehículo	19
II.4	Indicadores financieros	20
II.4.1	Ratios financieros	22
II.5	Avance en la ejecución de obras	23
II.6	Actividades de mantenimiento y rehabilitación de infraestructura	24
III	EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS	26
IV	CONCLUSIONES	27

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Carretera San Juan de Marcona – Urcos.....	6
Cuadro N° 2: Principales alcances de la ejecución de obras (Fases 2 y 3).....	8
Cuadro N° 3: Comparativo de tráfico ascendente 2007 – 2008.....	14
Cuadro N° 4: Tráfico total en unidades durante el año 2008.....	14
Cuadro N° 5 Tráfico de vehículos por estación de peaje, 2008.....	15
Cuadro N° 6: Ingreso medio por vehículo, 2008 (Ligeros y pesados).....	19
Cuadro N° 7: Estado de Ganancias y Pérdidas de Survial S.A.	21
Cuadro N° 8: Balance General de Survial S.A.	22
Cuadro N° 9: Ratios Financieros.....	23
Cuadro N° 10: Reporte de Avances de Obras.....	23
Cuadro N° 11: Tarifario de Survial por sentido de desplazamiento	26

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tramo concesionado	13
Gráfico N° 2: Tráfico de vehículos por estación de peaje y diferenciación tarifaria.....	16
Gráfico N° 3: Tránsito mensual de vehículos ligeros, 2007 – 2008.....	17
Gráfico N° 4: Tránsito mensual de vehículos pesados, 2007 – 2008.....	17
Gráfico N° 5: Índice Medio Diario mensual, 2008.....	18
Gráfico N° 6: Índice Medio Diario mensual según tipo de vehículo, 2008.....	19
Gráfico N° 7: Ingresos por peaje por Estación de Peaje, 2008.....	20

RESUMEN EJECUTIVO

1. *El objetivo de este documento es presentar el desempeño operativo y económico-financiero de la Concesión del Tramo N° 1 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil, también denominado IRSA SUR – Tramo 1, durante el año 2008.*
2. *La concesión fue otorgada a la empresa Survial S.A. en octubre del año 2007 por un período de 25 años y comprende la construcción, rehabilitación, mejoramiento, conservación, mantenimiento y explotación de 757,6 Km. de la carretera que une San Juan de Marcona y Urcos.*



Fuente: Empresa Concesionaria

3. *El Contrato de Concesión establece que la sociedad concesionaria debe ejecutar obras de construcción dentro de los primeros 24 meses de Concesión y deberán llevarse a cabo por fases. En la primera fase se llevan a cabo todas las actividades preparatorias, fase que tiene una duración de 10 meses desde la fecha de cierre. La ejecución de las obras propiamente dichas se realizan en 2 las siguientes fases, cada una de ellas con una duración máxima de 12 meses. Entre las principales obras a realizar se encuentran las obras de señalización, de protección ambiental, reparación de bermas y obras de arte y drenaje, entre otras. Por su parte, actividades de conservación y mantenimiento se realizarán desde la toma de posesión hasta la caducidad de la Concesión, y comprenden las tareas de puesta a punto, mantenimiento periódico y de emergencia. Todas las obras implican la inversión aproximada de US\$ 98,9 millones, incluido IGV.*
4. *El Contrato de Concesión contiene compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Tesoro Público hasta cumplir con el monto garantizado denominado Pago Anual por Servicio (PAS), el cual complementa los pagos realizados por los usuarios de la vía. El esquema de pagos está basado en dos tipos de aportes garantizados por parte del Estado: (i) el Pago Anual por Obras (PAO) como contraprestación por la construcción de las obras comprometidas que consiste en una cuota anual, pagadera semestralmente, ascendente a US\$ 12 930 094, sin incluir IGV, por un plazo de 15 años y (ii) el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) como contraprestación por el mantenimiento y operación de la Concesión que consiste en una cuota anual, pagadera trimestralmente, ascendente a US\$ 11 679 164, sin incluir IGV.*
5. *La fecha de inicio de la explotación de la concesión por parte del concesionario fue el 7 de diciembre del año 2007, motivo por el cual los datos presentados para el año 2007*

corresponderán a los proporcionados por Provías Nacional. Cabe señalar que, esta entidad estatal cobraba peaje en un solo sentido (ascendente), por lo que las comparaciones de tráfico anuales se realizarán considerando sólo el tráfico ascendente.

- 6. Durante el periodo Enero-Diciembre 2008, circularon por la carretera un total de 879 mil vehículos, de los cuales el 54,4% fueron vehículos ligeros y el restante 45,6% vehículos pesados. Por su parte, el tráfico de vehículos en sentido ascendente fue de 447,2 mil vehículos, cifra que representó una reducción del 9,8% con relación al tráfico registrado durante el mismo periodo del año 2007. Al analizar el tráfico por tipo de vehículo se observa que el número de vehículos ligeros aumentó en 8,5%, mientras que el número de vehículos pesados se incrementó en 11,6%. Estos representaron el 54,9% y 45,1% del tráfico total de la carretera, respectivamente. Por otro lado, al observar el tráfico total medido en ejes, encontramos que, durante el año 2008, éste ascendió a 1 807 mil ejes.*
- 7. Entre los indicadores operativos, durante el año 2008, el Índice Medio Diario (IMD) del total de vehículos alcanzó los 2 408 vehículos al día. El IMD para vehículos ligeros fue de 1 310; mientras que el correspondiente para vehículos pesados fue de 1 097. Considerando sólo el sentido ascendente, el IMD fue de 1 225 unidades, lo que representó una variación del 18,7% con respecto al año 2007. En cuanto al ingreso medio por vehículo (neto de IGV), este fue de S/. 7,8 para el año 2008.*
- 8. Cabe mencionar que, la empresa concesionaria está facultada para cobrar tarifas diferenciadas en las estaciones de peaje de Marcona, Chalhuanca, Huillque y Casinchihua. No obstante, durante el año 2008, sólo por la estación de peajes de Marcona transitaron vehículos sujetos al beneficio de la tarifa diferenciada, los cuales representaron el 5,2% del total de vehículos que transitaron por la vía concesionada (3,5% del total de ejes).*
- 9. Durante el año 2008, la Empresa Concesionaria invirtió US\$ 14,8 millones en obras de construcción. Lo invertido representa un avance del 7,3% del total de las obras a realizarse. Cabe mencionar que, a diciembre del año 2008, no se emitido ningún Certificados de Avance de Obra (CAO).*
- 10. Las actividades de conservación de la infraestructura vial, que comprenden las tareas de puesta a punto, mantenimiento periódico, rutinario y de emergencia, se han realizado sin mayor inconveniente durante el año 2008. El Regulador realizó 6 inspecciones para verificar la realización de estas actividades.*
- 11. Los ingresos anuales por concepto de servicios de mantenimiento (PAMO) ascendieron a S/. 20,0 millones durante el 2008 (S/. 1,3 millones en el año 2007). Del total de ingresos, S/. 6,9 millones están asociados al cobro de peaje, siendo S/. 1,8 millones lo recaudado por vehículos livianos y S/. 5,1 millones por vehículos pesados.*
- 12. En cuanto a los resultados financieros, la Concesionaria registró, al cierre del año 2008, pérdidas brutas por S/. 1,9 millones. Asimismo, registró pérdidas operativas y netas de S/. 2,4 y S/. 5,6 millones, respectivamente.*
- 13. Finalmente, de acuerdo al Contrato de Concesión, la tarifa máxima vigente es de S/. 4,25; sin incluir IGV, para cada vehículo liviano y para cada eje de vehículo pesado. Asimismo, se encuentra vigente el cobro de tarifas diferenciadas, establecidas previamente por el MTC, en función al uso de la infraestructura vial (para distancias menores a 80 Km.).*

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 23 de octubre del 2007 se suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 1 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil (denominado IIRSA SUR - Tramo 1), entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la empresa Survial S.A.
2. La concesión fue otorgada por un plazo de 25 años e involucra la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura de servicio público en los 757,6 kilómetros del tramo San Juan de Marcona - Urcos. El detalle de los sub tramos de la carretera y su longitud se detallan en el Cuadro N° 1.

Cuadro N° 1: Carretera San Juan de Marcona – Urcos

Subtramo N°	Subtramo N°	Ruta	Longitud (Km)	Departamento	Estaciones de Peaje
1	San Juan - Emp. Panamericana	26	39,69	Ica	Marcona
2	Emp. Panamericana - Nazca	01S	38,33	Ica	
3	Nazca - Dv. Pampa Chiri	26A	245,79	Ayacucho	Pampa
4	Dv. Pampa Chiri - Chalhuanca	26A	95,23	Ayacucho	Galera
5	Chalhuanca - Emp. R03S	26A	102,72	Ayacucho	Chalhuanca
6	Emp. R03S - Abancay	03S	15,25	Apurímac	Casinchihua
7	Abancay - Pte. Cunyac	03S	96,73	Cusco	
8	Pte. Cunyac - Cusco	03S	92,7	Cusco	Huillque
9	Cusco - Urcos	03S	31,2	Cusco	
Longitud total			757,64		

Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de regulación

3. A partir del Contrato de Concesión, la empresa concesionaria está obligada a ejecutar Obras de Construcción y Actividades de Conservación y Mantenimiento en el Tramo San Juan de Marcona - Urcos.
4. La etapa de ejecución de Obras de Construcción se iniciará una vez que se haya cumplido con lo siguiente:
 - a) Se haya aprobado el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID)¹,
 - b) Se haya aprobado el Estudio de Impacto Ambiental (EIA)²,
 - c) Se haya aprobado el Programa de Ejecución de Obras³,
 - d) El Concesionario haya cumplido con entregar el (los) contrato(s) de ejecución de obras y la garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras,
 - e) El Concesionario haya acreditado el Cierre Financiero.
5. El total de las Obras de Construcción serán ejecutadas dentro de los primeros 24 meses contados desde el inicio de la etapa de ejecución de Obras de Construcción, siguiendo los lineamientos fijados en el Programa de Ejecución de Obras.

¹ El PID deberá ser remitido al Concedente para su aprobación, previa opinión del Regulador, dentro de los 180 días contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión.

² El EIA es elaborado por el Concesionario en concordancia con el PID y remitido al Concedente para su evaluación y aprobación, previa opinión técnica favorable del Instituto Nacional de Recursos Naturales (INRENA).

³ El Programa de Ejecución de Obras será presentado por el Concesionario al Regulador, con una anticipación de 20 días al inicio de la construcción de las obras.

6. Según el Anexo VIII del Contrato de Concesión, las Obras de Construcción deberán llevarse a cabo por fases:
 - Primera Fase: Actividades preparatorias - diez (10) meses desde la fecha de cierre.
 - Segunda Fase: Contados desde la fecha de inicio de la etapa de ejecución de obras, con una duración máxima de doce (12) meses.
 - Tercera Fase: Con una duración máxima de doce (12) meses a continuación de la fase anterior.
7. Por su parte, las actividades de conservación y mantenimiento se realizarán desde la Toma de Posesión hasta la fecha de Caducidad de la Concesión, de acuerdo a lo establecido en los Planes de Conservación.⁴ Las actividades de conservación de la infraestructura vial comprenden las tareas de puesto a punto, mantenimiento periódico, rutinario y de emergencia.
8. Cabe resaltar que, todas las obras de construcción, conservación y mantenimiento realizadas en la vía concesionada deberán permitir que se alcancen y mantengan los niveles de servicio (individuales y globales de la Concesión⁵) exigidos en el Anexo I del Contrato de Concesión.
9. Para verificar los niveles de servicio, el Regulador realizará evaluaciones continuas, semestrales y anuales. En las evaluaciones continuas se verificará el cumplimiento de los niveles de servicios individuales, así como la conservación de los desvíos asfaltados o afirmados; mientras que en las evaluaciones semestrales y anuales se verificará el cumplimiento de los niveles de servicio global del Concesionario en el periodo respectivo.

I.1. Compromisos de Inversión

10. En el Contrato de Concesión se ha establecido la realización de obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento por una inversión proyectada referencial de US\$ 98,9 millones (incluido IGV), monto que corresponde a la ejecución de las obras siguiendo las fases antes mencionadas.
11. En la primera fase, denominada Actividades Preparatorias, se realizan las siguientes actividades:
 - El Proyecto de Ingeniería de Detalle, necesario para la construcción de la segunda y tercera fase.
 - La movilización y desmovilización de equipos, material, personal y otros que sean necesarios en la zona donde se realizará la obra.
 - La topografía y georeferenciación de la zona.
 - La instalación de campamentos y obras provisionales que permitan albergar a trabajadores, insumos, maquinas, equipos, etc.
 - La instalación de plantas de producción de agregados, concreto y asfalto para la construcción de la infraestructura.
12. Las obras a ejecutar en la segunda y tercera fase, así como sus respectivos plazos de ejecución, se resumen en el siguiente cuadro.

⁴ Los Planes de Conservación son remitidos anualmente al Concedente por parte del Concesionario dentro de los 30 días calendario previos al comienzo de cada año de la Concesión.

⁵ Para mayor detalle de los niveles de servicios individuales y globales, ver Apéndices 3 y 7 del Anexo I del Contrato de Concesión.

Cuadro N° 2: Principales alcances de la ejecución de obras (Fases 2 y 3)

Sub tramos	Alcances de los principales trabajos	Meses
Puerto Marcona - Emp. Panamericana	Obras de señalización	6
	Obras de protección ambiental	
	Mantenimiento rutinario asfalto	
	Slurry Seal con polímeros entre Km. 20.0 y 38.5	
	Reparación de Bermas entre Km. 10.0 al 25.6	
Empalme Panamericana - Nazca	Fog Seal entre Km. 0 al 20.0	6
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
	Mantenimiento rutinario asfalto	
Nazca - Desvío. Pampa Chiri*	Micropavimento de 1/2" con polímeros	18
	Tratamiento de grietas	
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
Desvío Pampa Chiri - Chalhuanca	Rehabilitación Km. 20.0 al 231.0	6
	Sellos entre Km. 0 al 20	
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
Chalhuanca - Empalme R03S	Mantenimiento rutinario asfalto	6
	Sellos de grietas (Fog Seal, Chip Seal)	
	Renovación de la superficie en 8.0 Km.	
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
Empalme R03S - Abancay	Obras de protección ambiental	3
	Mantenimiento rutinario asfalto	
	Sellos con polímeros en 11.2 Km.	
	Obras de mantenimiento rutinario	
	Obras de arte y drenaje	
Abancay - Puente Cunyac	Obras de señalización	12
	Obras de protección ambiental	
	Mantenimiento rutinario asfalto	
	Obras de mantenimiento rutinario	
	Rehabilitación del Km. 780.0 al Km. 810.0	
Puente. Cunyac - Cusco	Mejoramiento de zonas críticas	12
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
	Refuerzo CAC 50mm del Km. 889.0 al 961.0	
Cusco - Urcos	Bacheos en toda la longitud de la sección	6
	Slurry Seal con polímeros en 18.6 Km.	
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
	Mantenimiento rutinario asfalto	
	Obras de puesta a punto	
	Micropavimento de 1/2" con polímeros	

* En la programación de obras de para la segunda fase se deberá considerar necesariamente desde el inicio de esta fase las intervenciones en los sectores y en el plazo máximo siguiente: Nazca - Dv. Pampachiri: 18 meses (12 meses en la segunda fase y 6 meses en la tercera fase).

Fuente: Anexo VIII del contrato de concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación

I.2. Modalidad de concesión y esquema de financiamiento

13. La concesión del tramo San Juan de Marcona – Urcos responde a un esquema BOT (build, operate and transfer) y su modalidad es cofinanciada.
14. Las concesiones cofinanciadas, permiten la provisión de un Servicio Público a partir del esfuerzo compartido del sector público y privado. Siendo ello así, las concesiones cofinanciadas constituyen un esquema alternativo para la concesión de proyectos no sostenibles mediante el cobro de tarifas.
15. El Contrato de Concesión para la construcción, operación y mantenimiento de la vía firmado por el Concedente y el Concesionario contiene compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Tesoro Público, que complementan los pagos por concepto de peaje realizados por los usuarios de la vía. Estos compromisos de pago por parte del Concedente deben ser suficientes para permitir el financiamiento de las obligaciones establecidas en el contrato (principalmente construcción, operación y mantenimiento).
16. Cabe mencionar, que al establecer contractualmente compromisos de pagos fijos por obras, operación y mantenimiento, se está aislando implícitamente al Concesionario del riesgo comercial, el cual está principalmente asociado con reducciones en niveles de tráfico.⁶
17. El esquema de cofinanciamiento se detalla en el Anexo XIII del Contrato de Concesión. El Concedente pagará al Concesionario el monto que no sea cubierto por la recaudación del peaje, hasta cumplir con el monto garantizado denominado Pago Anual por Servicio (PAS). Precisamente, el PAS tiene como objetivo reconocer al Concesionario sus costos de inversión en la construcción de obras, representados a través del Pago Anual por Obras (PAO), y sus costos de operación y mantenimiento (rutinario y periódico), representados a través del Pago Anual por Mantenimiento de Obras (PAMO).
18. Por otro lado, de existir fallas geológicas que impidan el cumplimiento de los niveles de servicio exigidos en el Contrato, y si las partes llegan a un acuerdo respecto de la existencia de la falla geológica, el Concesionario convendrá con el Concedente los términos de la ejecución y el pago de la solución acordada. El pago será con cargo a la cuenta de Eventos Catastróficos o con cargo al Concedente, de no ser suficiente.

I.2.1. El Pago Anual por Avance de Obras (PAO)

19. El Pago Anual por Obras (PAO) asciende a US\$ 12 930 094 (no incluye IGV), y se realizará a través de un Fideicomiso de Administración en cuotas semestrales durante 15 años a partir del mes 36 contado desde la Fecha de Suscripción del Contrato (periodo de vigencia del PAO). Cabe mencionar que el retraso en el pago del PAO generará un interés igual a tasa de costo de deuda +1%.
20. El carácter de incondicional e irrevocable del PAO garantiza al Concesionario la recuperación futura de sus costos de inversión. No obstante, esta garantía de recuperación de la inversión no soluciona el problema inmediato de liquidez de la

⁶ Estos tipos de esquemas de garantías de ingreso, también se encuentran en otros contratos de concesión de tipo oneroso, los cuales se activan en casos de reducciones significativas en los niveles de tráfico.

empresa concesionaria, quien necesitará financiar los costos de la construcción de las obras desde el momento de los desembolsos hasta el momento del pago por parte del Estado.

21. El monto del PAO podrá ser reajustado ante variaciones en la tasa de interés de la deuda; es decir, si la “tasa de costo de deuda a ser reconocida” fuese mayor o menor a 7% anual, el PAO será reajustado.⁷ El sustento del reajuste del PAO deberá ser presentado al Concedente.

I.2.2. El Pago Anual por Mantenimiento y Operaciones (PAMO)

22. El Pago Anual por Mantenimiento de Obras (PAMO) asciende a US \$ 11 679 164,50 (no incluye IGV), cuyo pago se efectúa a través del Fideicomiso de Administración en cuotas trimestrales⁸ desde el inicio de la explotación hasta el final de la Concesión. Al igual que el PAO, el retraso en el pago del PAMO generará intereses, aunque éste a la tasa Libor + 2%.
23. El pago del PAMO se realizará siempre y cuando el Concesionario hubiese efectuado la actividad de operación y mantenimiento para la prestación del servicio en el trimestre anterior, de acuerdo a los índices de serviciabilidad contenidos en el Contrato.
24. El monto del PAMO también se encuentra sujeto a reajustes. Este se reajustará bajo las siguientes situaciones: (i) cuando se incorporen nuevos subtramos viales, (ii) cuando exista cambios en los costos de operación y mantenimiento y, (iii) por efectos de la inflación.
25. En concreto, cuando se incorporen nuevos sub-tramos viales con obras terminadas, construidas por el Concedente y posteriores a la recepción de los bienes de la Concesión, el monto del PAMO se incrementará de acuerdo a la fórmula establecida en el numeral 2 del apéndice 5 del Anexo XIII del Contrato de Concesión.
26. Asimismo, el monto del PAMO podrá ser revisado cada 5 años a partir de la fecha de inicio de explotación ante cambios en los costos involucrados en la operación, mantenimiento rutinario y periódico. Los reajustes del PAMO pueden ser solicitados por cualquiera de las partes, para lo cual deberán presentar un informe, con copia al Regulador para su opinión, conteniendo los costos del periodo anterior y las proyecciones para el siguiente periodo de 5 años.
27. Sin perjuicio de lo mencionado en el numeral anterior, el monto del PAMO será reajustado anualmente de acuerdo a la inflación.⁹

I.2.3. El Pago por Servicio (PAS)

28. El PAS estará compuesto por la suma del PAO y el PAMO –montos que corresponden a la Propuesta Económica presentada por el Concesionario en la licitación– y su pago se registrará desde la fecha de inicio de la explotación de la concesión. Cabe mencionar que

⁷ Para mayor detalle del cálculo del reajuste del PAO, ver el Numeral 1 del Apéndice 5 del Anexo XIII del Contrato de Concesión.

⁸ El Contrato de Concesión precisa que los pagos trimestrales se realizarán el último día hábil de los meses de enero, abril, julio y octubre de cada año.

⁹ Para mayor detalle sobre la fórmula que se aplica para el respectivo reajuste del PAMO, ver el Numeral 3 del Apéndice 5 del Anexo XIII del Contrato de Concesión.

debido a que el periodo de vigencia del PAO es de 15 años, el PAS podrá coincidir sólo con el PAMO, o con la suma del PAO y PAMO.

29. Las fuentes de financiamiento del PAS son: (i) la recaudación del peaje y, (ii) el cofinanciamiento por parte del Estado. Por tanto, considerando que los montos del PAO y PAMO corresponden a los montos ofertados por el Concesionario en el proceso de licitación, el cofinanciamiento queda definido de la siguiente forma:

$$\text{Cofinan} = \text{PAO} + \text{PAMO} - (\text{Recaudación peaje} - \text{Provisión eventos catastróficos})$$

30. El PAS, más el IGV correspondiente, será pagado a través del Fideicomiso de Administración, creado con el objetivo de administrar el adecuado y oportuno cumplimiento de los pagos por PAS. Cabe precisar que, el Concesionario está obligado a constituir y mantener, a su costo, en calidad de fideicomitente, el Fideicomiso de Administración, en el cual es depositado lo recaudado por peaje y el monto del cofinanciamiento.
31. Finalmente, el pago de la parte del PAS correspondiente al PAMO sólo procederá cuando el Regulador no haya emitido un informe desfavorable respecto de los índices de serviciabilidad.

I.2.4. Contrato de venta de CRPAO's

32. Con fecha 10 de abril del años 2009, el Concesionario suscribió un Contrato de venta de Cuentas por Cobrar con el Deutsche Bank, London Branch, para formalizarla venta de los Certificados de Reconocimiento de Pago Anual de Obras (CRPAO), emitidos por el Estado y a través de los cuales se pagará al Concesionario por las obras de construcción.
33. Cabe señalar que, la venta futura de CRPAO's será hasta por un monto máximo de US\$ 117,4 millones, los cuales se concretarán una vez que los Certificados de Avance de Obra (CAO) emitidos por el Regulador hayan sido canjeados por sus correspondientes CRPAO. Por su parte, el Concesionario pagará una tasa de compromiso de 0,75% anual, aplicado al saldo pendiente del monto comprometido estimado de venta futura de CRPAO.
34. Este contrato tiene como fecha de culminación la venta de la última serie de los CRPAO previstos, la cual se ha estimado que será en octubre del año 2010.

I.3. Tarifas Reguladas

35. Como parte del derecho de explotación de la Concesión, el Concesionario está facultado para cobrar un peaje (por cada vehículo ligero o eje de vehículo pesado) por el uso del tramo de la Concesión. El peaje se encuentra regulado en el mismo Contrato de Concesión, y se cobra en ambos sentidos de desplazamiento.
36. Desde la fecha de inicio de explotación (7 de diciembre del año 2007) y hasta el mes en que se aprueben la totalidad de las obras de construcción, el Concesionario cobrará la tarifa (peaje más el IGV) que cobraba el MTC antes de la Concesión del Tramo 1. En adelante, el Concesionario cobrará una tarifa equivalente a US\$ 1,50 por concepto de peaje más el IGV correspondiente. Cabe precisar que, cobro al usuario de la tarifa antes mencionada será su equivalente en nuevos soles.

37. Asimismo, los peajes serán reajustados por el Concesionario, de forma ordinaria cada 12 meses a partir de la fecha de aprobación de la culminación de la totalidad de las obras de construcción. El reajuste ordinario se realiza ante cambios en la inflación y el tipo de cambio.¹⁰
38. Por otro lado, el Concesionario se encuentra obligado a cobrar tarifas diferenciadas (implica el cobro de una menor tarifa) a vehículos que cuenten con la respectiva autorización del Concedente. Cabe resaltar que, las tarifas diferenciadas sólo aplica para las unidades de peaje de Casinchihua, Chalhuanca, Huillque y Marcona.
39. Si bien el Concedente puede otorgar autorizaciones para el pago de una tarifa diferenciada en estas unidades de peaje, el número de ejes sujetos a este beneficio se encuentra restringido; toda vez que la reducción de la recaudación de peaje ocasionada por la aplicación de la tarifa diferenciada no afectará los pagos del PAO o PAMO a favor del Concesionario.
40. De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 9.6 de Contrato de Concesión y en el Informe N° 022-GRE-OSITRAN (aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 1069-274-08-CD-OSITRAN), el número de ejes que pueden estar sujetos al beneficio de la tarifa diferenciada dependerá de 2 restricciones o ratios tope:
 - *Ratio Tope por Ejes*: el número de ejes beneficiados de la Tarifa Diferenciada sobre el tráfico total de ejes de la Concesión, cuyo valor es 0,0483.
 - *Ratio Tope por Ingresos*: los ingresos por Tarifas Diferenciadas sobre el total de ingresos por tarifas (peajes) de la Concesión, cuyo valor es 0,0267.
41. Cabe mencionar que de los 2 ratios tope antes mencionados, bastará que se valide el ratio tope por ingresos. La validación del cumplimiento de los ratios tope es realizada por el Regulador todos los años hasta la finalización de la Concesión.

I.4. Contrato de Operación con Concar S.A.

42. El 4 de diciembre del año 2007, el Concesionario y la empresa Concar S.A. (el Operador) suscribieron el "Contrato de Operación y Administración de Peajes" con el objetivo que de el Operador administre los peajes, opere la Concesión, así como ejecute la conservación de los bienes en concesión.
43. El contrato antes mencionado implica el pago de una retribución anual, por parte del Concesionario al Operador, de US\$ 6,5 millones. Cabe señalar que este contrato estable ciertos reajustes en los valores de la retribución anual ante cambios en la inflación y el tipo de cambio.

¹⁰ La fórmula del reajuste ordinario del peaje puede apreciarse en el literal b) de la Cláusula 9.6 del Contrato.

II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2008

II.1. Zona de influencia

44. El Perú, junto con once países de la región, es partícipe de la “Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sud Americana – IIRSA” que proyecta la construcción de nueve Ejes de Integración y Desarrollo a nivel sudamericano.
45. En territorio peruano, el Corredor Vial Interoceánico Sur (IIRSA Sur), consta de cinco tramos que conecta tres puertos sureños (Ilo, Matarani y Marcona) a la red vial que llega hasta Brasil. Es decir, esta autopista permite conectar el Océano Pacífico con el Océano Atlántico. Las principales áreas geográficas involucradas son las zonas de la Macro-Región Sur del Perú: Arequipa, Apurímac, Cusco, Ica y Ayacucho.

Gráfico N° 1: Tramo concesionado



Fuente: Empresa Concesionada

II.2. Tráfico vehicular

46. Previo al análisis del tráfico de vehículos que transitaron por la vía, es preciso mencionar que dado que Survail inició operaciones en diciembre del año 2007, los datos presentados correspondientes al año 2007 serán los proporcionados por Provías Nacional, entidad estatal que estaba a cargo de la administración del Tramo 1 antes de su entrega en concesión.
47. Asimismo, hay que tomar en cuenta que Provías Nacional cobraba peaje en un solo sentido (ascendente), motivo por el cual, a lo largo de esta sub-sección, las comparaciones anuales del nivel del tráfico se realizarán considerando sólo el tráfico ascendente. No obstante, también se hará mención del total de vehículos/ejes movilizadas por la vía concesionada.
48. El número de vehículos que transitaron, en sentido ascendente, por la carretera durante el periodo enero – diciembre del año 2008 fue 9,8% mayor al registrado durante el mismo periodo del año 2007. Esto se debió tanto al incremento del tráfico de vehículos pesados (11,6%), los cuales representaron el 45,1% del total de vehículos que se

trasladaron por la vía, como al aumento del tráfico de vehículos ligeros (8,5%) que correspondieron al 54,9% restante.

Cuadro N° 3: Comparativo de tráfico ascendente 2007 – 2008
(miles de unidades)

Peaje	Tipo	Total 2007	Total 2008	Variación %
Marcona	Liviano	62.8	62.1	-1.2%
	Pesado	21.3	28.6	34.2%
Pampa Galera	Liviano	21.8	26.4	21.3%
	Pesado	41.4	46.0	11.1%
Chalhuanca	Liviano	21.4	28.9	35.0%
	Pesado	30.9	34.5	12.0%
Casinchihua	Liviano	54.7	55.4	1.2%
	Pesado	35.9	38.6	7.6%
Huillque	Liviano	65.8	72.9	10.8%
	Pesado	51.2	53.8	5.1%
Total general	Liviano	226.5	245.7	8.5%
	Pesado	180.6	201.5	11.6%
	Total	407.1	447.2	9.8%

Fuente: Provias, Survial
Elaboración: Gerencia de Regulación

49. La estación de Huillque fue la que concentró el mayor tráfico de vehículos (28,3%), mostrando una variación de 8,3% con respecto al año 2007. Por su parte, la estación de Chalhuanca fue la que registró la mayor tasa de crecimiento de tráfico (21,4%) con respecto al año anterior, sin embargo tuvo una poca participación en el total de vehículos movilizados en sentido ascendente (14,2%).
50. Por otro lado, tal como muestra el Cuadro N° 4, el total de vehículos movilizados durante el año 2008 fue de 879,0 mil vehículos, de los cuales el 54,4% fueron vehículos ligeros y el restante 45,6% vehículos pesados. Cabe mencionar que, el tráfico total de vehículos ha mostrado una ligera tendencia creciente a lo largo del año 2008.

Cuadro N° 4: Tráfico total en unidades durante el año 2008
(En miles de unidades)

Peaje	Tipo	2008-I	2008-II	2008-III	2008-IV	Total 2008
Marcona	Liviano	31.1	28.0	30.9	32.9	122.9
	Pesado	15.1	12.5	14.0	14.5	56.0
Pampa Galera	Liviano	10.5	10.8	14.0	13.7	49.0
	Pesado	18.5	21.2	24.9	26.5	91.1
Chalhuanca	Liviano	10.1	12.2	17.0	15.0	54.3
	Pesado	14.3	15.8	19.0	19.2	68.3
Casinchihua	Liviano	23.8	26.5	30.0	27.1	107.5
	Pesado	16.7	17.9	20.5	21.2	76.3
Huillque	Liviano	33.5	33.5	40.5	37.2	144.6
	Pesado	25.2	26.9	28.7	28.0	108.8
Total general	Liviano	109.1	111.0	132.4	125.9	478.4
	Pesado	89.7	94.3	107.2	109.5	400.6
	Total	198.8	205.3	239.5	235.4	879.0

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación

51. Asimismo, la estación de Huillque fue la que concentró el mayor tráfico de vehículos (28,8%) y la estación de Chalhuanca la de menor participación (14,0%) en el total de vehículos movilizados. Las estaciones de Casinchiua, Marcona y Pampa Galera mostraron participaciones de 20,9%, 20,4% y 15,9%, respectivamente.
52. Cabe mencionar que por las estaciones de Marcona, Casinchiua y Huillque transitan mayormente vehículos ligeros, mientras que por las estaciones de Pampa Galera y Chalhuanca lo hacen los vehículos pesados.
53. En cuanto al tráfico de vehículos, medido en ejes, los vehículos ligeros representaron el 26,5% del total de ejes movilizados por la vía concesionada; en tanto que el tráfico de vehículos pesados (73,5%) estuvo concentrado en la estación de Huillque (25,5%) seguido cerca por la estación de Pampa Galera (23,9%).
54. Con respecto al total de ejes movilizados por la vía concesionada, la estación de peaje que tuvo la mayor participación en el tráfico fue nuevamente la estación de Huillque, que concentró el 26,8% del total de ejes. Le siguen en importancia las estaciones de Casinchiua, Pampa Galera, Chalhuanca y Marcona con participaciones del 20,5%, 20,3%, 16,7% y 15,8% del total de ejes movilizados durante el año 2008, respectivamente.

Cuadro N° 5 Tráfico de vehículos por estación de peaje, 2008
(En miles de ejes)

	Marcona	Pampa Galera	Casinchiua	Chalhuanca	Huillque	Total
Ligeros	122.9	49.0	107.5	54.3	144.6	478.4
2	72.7	65.5	58.5	42.1	107.0	345.8
3	20.2	81.7	64.7	65.2	84.6	316.3
4	1.8	16.8	15.2	15.2	16.5	65.6
5	34.3	39.7	32.1	32.0	34.8	172.8
6	33.6	112.8	90.8	91.4	95.7	424.3
7	0.2	1.2	1.0	0.9	0.9	4.2
Total	285.7	366.7	369.8	301.1	484.0	1807.4

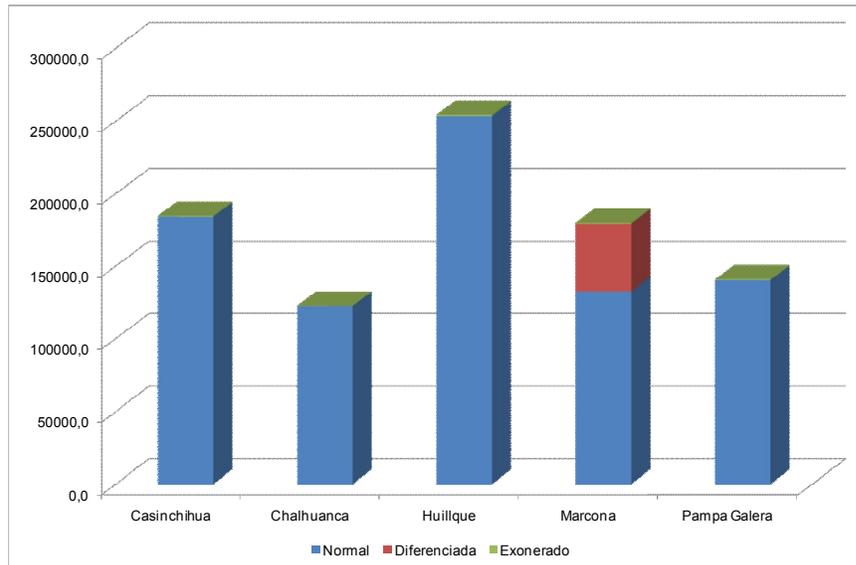
Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación

55. Los vehículos pesados de 6 ejes son los que concentraron el mayor volumen de tráfico medido en ejes, con el 23,5% de participación. Le siguen en importancia los vehículos pesados de 2 y 3 ejes con el 19,1% y 17,5% del total de ejes movilizados, respectivamente.
56. Por otro lado, como se ha mencionado en la sección anterior, la empresa concesionaria está facultada para cobrar tarifas diferenciadas en las estaciones de peaje de Marcona, Chalhuancha, Huillque y Casinchiua. No obstante, durante el año 2008, sólo por la estación de peaje de Marcona transitaban vehículos sujetos al beneficio de la tarifa diferenciada.
57. Como se evidencia en el Gráfico N° 4, el 25,8% del total de vehículos que transitaban por la estación de Marcona pagaron una tarifa diferenciada, cifra que representa el 5,2%

del total de vehículos (3,5% del total de ejes) que transitaron por la vía concesionada durante el año 2008.

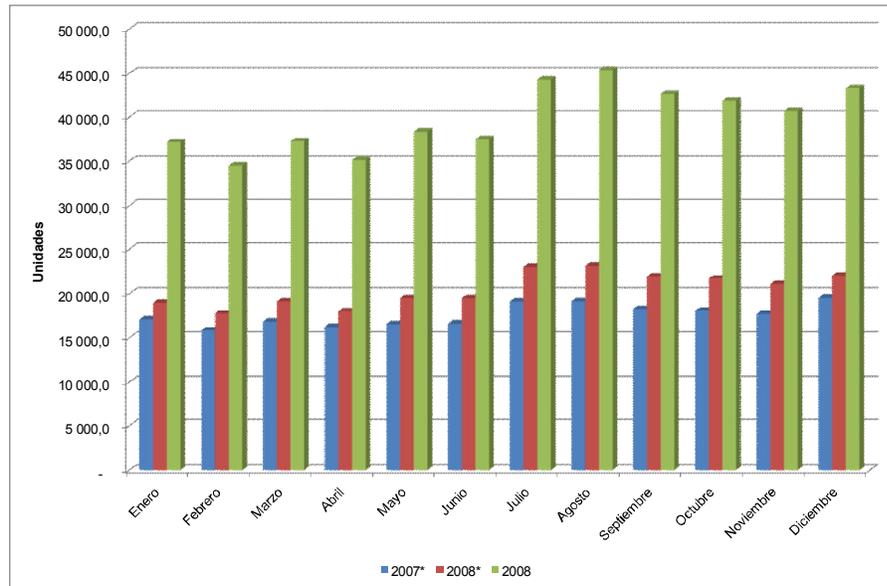
Gráfico N° 2: Tráfico de vehículos por estación de peaje y diferenciación tarifaria



Fuente: Survial
 Elaboración: Gerencia de Regulación

58. Por otro lado, en el gráfico anterior también se muestra una cantidad mínima de vehículos exonerados del pago de peaje que transitaron por el Tramo 1 de la IIRSA SUR. Estos vehículos exonerados representaron tan solo el 0,3% del tráfico total de vehículos que transitaron por la vía concesionada durante el año 2008. La estación de Huillque fue la que concentró el mayor volumen de vehículos exonerados (32,7%), mientras que las estaciones de Marcona, Casinchihua, Pampa Galera y Chalhuanca evidenciaron participaciones de 23,8%, 20,0%, 19,2% y 4,4%, respectivamente. Cabe mencionar que, los vehículos exonerados son los de la policía nacional, bomberos, vehículos militares en comisión, vehículos de la cruz roja peruana en actividades con fines humanitarios y ambulancias.
59. Los siguientes gráficos muestran la evolución del tráfico de vehículos a nivel mensual. Como se observa en el Gráfico N° 3, el tránsito de vehículos ligeros muestra cierta estacionalidad, siendo los meses de Julio, Agosto y Diciembre los que registran mayores volúmenes de tráfico. Asimismo, puede apreciarse que los menores niveles de tráfico se registran en los meses de Febrero, Abril y Junio. Es decir, puede observarse que, en promedio, el mayor tráfico de vehículos ligeros se registra en el segundo semestre del año.

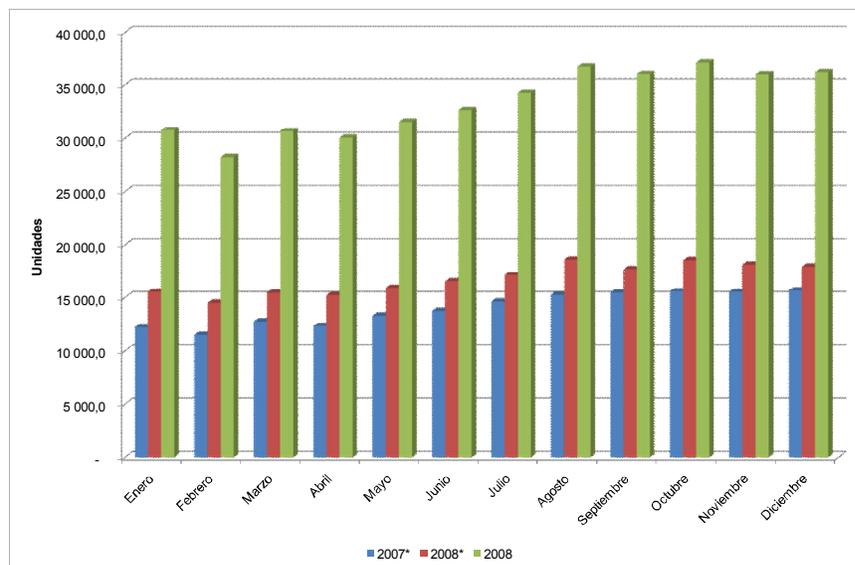
Gráfico N° 3: Tránsito mensual de vehículos ligeros, 2007 – 2008



*Tráfico ascendente
 Fuente: Provias, Survial
 Elaboración: Gerencia de Regulación

60. De igual manera, el tráfico de vehículos pesados mostró un comportamiento estacional, aunque un poco más suave que el mostrado por los vehículos ligeros. Asimismo, el segundo semestre del año es el que registra, en promedio, el mayor volumen de tráfico, tal como puede observarse en el Gráfico N° 4.

Gráfico N° 4: Tránsito mensual de vehículos pesados, 2007 – 2008



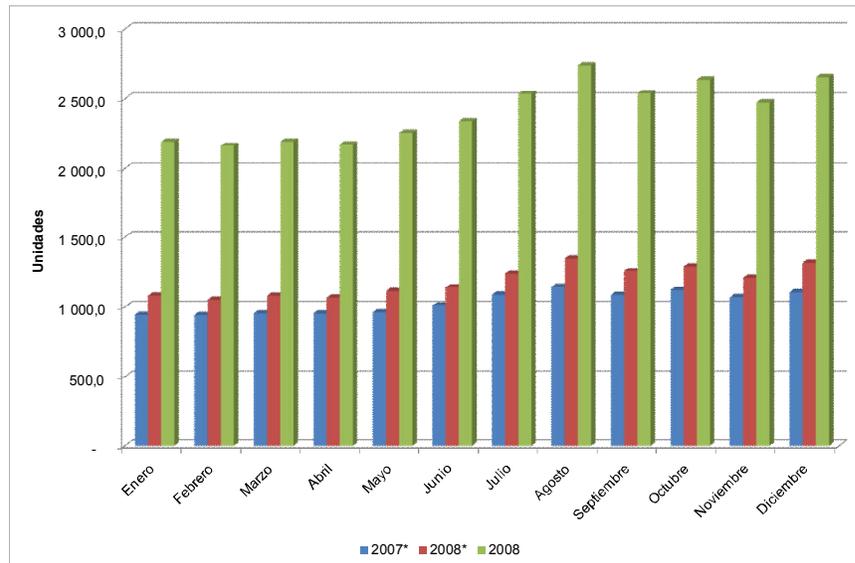
*Tráfico descendente
 Fuente: Provias, Survial
 Elaboración: Gerencia de Regulación

II.3. Indicadores operativos

II.3.1. Índice Medio Diario (IMD)

61. El índice medio diario del total de vehículos proporciona un promedio del total de vehículos (ligeros y pesados) que circulan por la carretera en un día. Durante el año 2008, el IMD ha sido de 2 408 unidades. Considerando sólo el sentido ascendente, el IMD fue de 1 225 unidades, lo que representó una variación de 18,7% con respecto del período enero - diciembre del año 2007.
62. Es importante resaltar que durante el año 2008, el primer semestre del año presenta un IMD promedio de 2 220 vehículos, cifra menor a los 2 596 vehículos registrados durante la segunda mitad del año.

Gráfico N° 5: Índice Medio Diario mensual, 2008



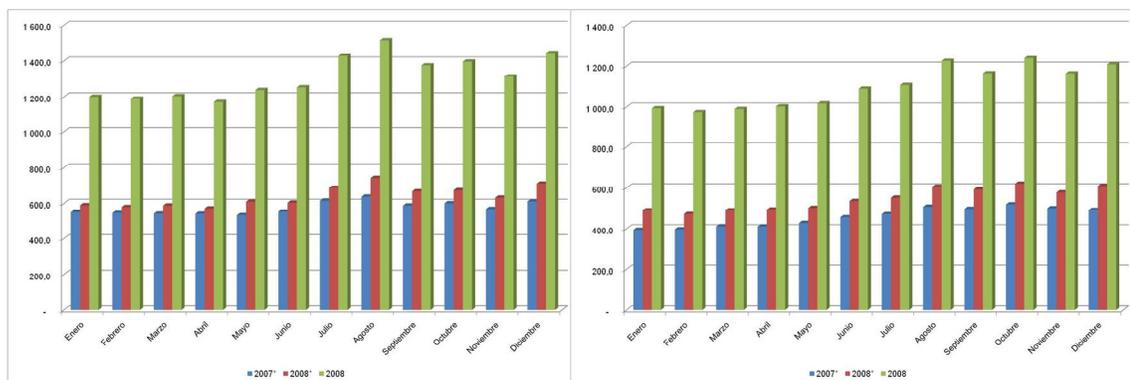
Fuente: Survial
Elaboración: Gerencia de Regulación

63. Por su parte, durante el año 2008, el IMD para vehículos ligeros fue de 1 310 unidades, mientras que el correspondiente a vehículos pesados ascendió a 1 097 unidades. Cabe señalar que durante el año 2008, la variación mensual del IMD correspondiente tanto a vehículos livianos como pesados fue de 1,9%.

Gráfico N° 6: Índice Medio Diario mensual según tipo de vehículo, 2008

Vehículos Ligeros:

Vehículos Pesados:



Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación

64. Por su parte, el IMD de ejes por día proporciona el promedio diario de ejes de vehículos pesados que transitan por la carretera. Para el año 2008, este indicador fue de 3 641. El IMD más bajo se obtuvo en el mes de febrero (3 172), mientras que el más alto correspondió al mes de octubre (4 183).

II.3.2. Ingreso Medio por Vehículo

65. El ingreso medio por vehículo (IME) se calcula dividiendo el total de ingresos, netos de IGv, entre el total de vehículos que transitan por la carretera.
66. Para el año 2008, el ingreso medio por vehículo de Survial fue de S/. 7,8 (neto de IGv). Teniendo en cuenta que el tramo concesionado es de 757,54 Km., el ingreso medio por vehículo y por kilómetro recibido por el concesionario fue de S/. 0,010 (sin incluir IGv). Estos resultados se mantuvieron relativamente estables a lo largo del año, a diferencia del ingreso medio por vehículo que mostró una ligera tendencia creciente.

Cuadro N° 6: Ingreso medio por vehículo, 2008 (Ligeros y pesados)
(Nuevos soles constantes)

Trimestre	Ingreso Total	N° Vehículos	IME*Vehículo		IME*Vehículo*km	
	Miles S/.	Miles de Unidades	S/.	US\$	S/.	US\$
2008-I	1 517,5	198,8	7,6	2,6	0,010	0,003
2008-II	1 599,6	205,3	7,8	2,8	0,010	0,004
2008-III	1 881,5	239,5	7,9	2,7	0,010	0,004
2008-IV	1 896,0	235,4	8,1	2,6	0,011	0,003
TOTAL	6 894,5	879,0	7,8	2,7	0,010	0,004

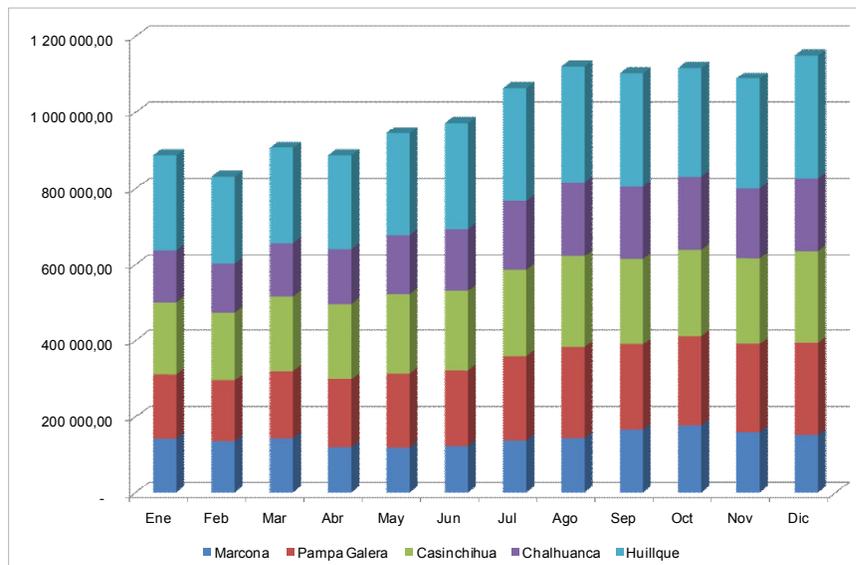
Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación

II.4. Indicadores Financieros

67. Los ingresos de la empresa concesionaria por concepto de servicios de mantenimiento, para el año 2008, fueron de S/. 20,0 millones de soles. Dichos ingresos correspondieron a los pagos por mantenimiento y operación (PAMO) realizados por el Estado.
68. Cabe resaltar que, en el año 2007, la empresa concesionaria recibió la suma de S/. 1,3 millones por concepto de pagos por mantenimiento y operación (PAMO), toda vez que la empresa concesionaria empezó a operar a fines del año 2007.

Gráfico N° 7: Ingresos por peaje por Estación de Peaje, 2008
 (Nuevos Soles)



Fuente: Survial
 Elaboración: Gerencia de Regulación

69. Por otro lado, debe recordarse que los ingresos por peaje es una de las fuentes de financiamiento del PAS. Así, durante el año 2008, la empresa concesionaria recibió S/. 6,89 millones por concepto de peaje (S/. 1,81 millones por vehículos livianos y S/. 5,08 por vehículos pesados), en comparación con los S/. 5,18 millones recaudados por Provias Nacional en el año 2007. El gráfico anterior muestra la evolución de la recaudación mensual por peaje en cada una de las estaciones de peaje.
70. En cuanto a los costos de mantenimiento incurridos por la empresa concesionaria durante el año 2008, éstos ascendieron a S/. 21,9 millones, los cuales corresponden a los pagos efectuados a Concar S.A., empresa encargada de los servicios de mantenimiento y operación de las estaciones de peaje. Cabe mencionar que, para el año 2007, los costos de mantenimiento pagados a Concar S.A. fueron de S/. 1,4 millones.
71. Los gastos de administración ascendieron a S/. 2,4 millones. Estos gastos comprenden, principalmente, servicios prestados por terceros (83,0%) y cargas diversas de gestión

- (11,6%). El otro 5,4% de los gastos de administración corresponden a cargas de personal, amortización de intangibles y depreciación.
72. Por otro lado, la empresa concesionaria suscribió un contrato con el Deutsche Bank AG, London Branch, para formalizar la venta de los Certificados de Reconocimiento de Pago Anual de Obras (CRPAO). Dicho contrato contempla una venta futura de CRPAO hasta por un monto máximo de US\$ 117,4 millones, con el correspondiente pago de una tasa de compromiso de 0,75% anual.
73. En ese sentido, los gastos financieros incurridos por la empresa concesionario, que ascendieron a S/. 3,4 millones, comprende el pago de la tasa compromiso (56,8%), intereses por préstamos de accionistas (19,8%), intereses por créditos bancarios (7,2%), comisión de Stand By (6,6%) y otras cargas financieras (9,6%).

Cuadro N° 7: Estado de Ganancias y Pérdidas de Survial S.A.
(En miles de nuevos soles)

	2008	2007
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento rutinario	20 033,0	1 394,0
Costo de servicios de mantenimiento	-21 931,0	-1 393,0
(Pérdida) Utilidad bruta	-1 898,0	1,0
Gastos de administración	-2 377,0	-278,0
Otros gastos	-11,0	0,0
	-2 388,0	-278,0
Pérdida operativa	-4 286,0	-277,0
Gastos financieros	-3 444,0	-71,0
Diferencia en cambio, neta	-234,0	-25,0
Pérdida antes de impuesto a al renta	-7 964,0	-373,0
Impuesto a la renta	2 386,0	112,0
Pérdida del año	-5 578,0	-261,0

Fuente: Estados financieros auditados del 2008
Elaboración: Gerencia de Regulación

74. De esta forma, durante el año 2008, la empresa concesionaria obtuvo una utilidad bruta de S/. 1,9 millones, que aunado a los gastos de administración y otros gastos (11,9% de las ventas), y gastos financieros (17,2% de las ventas) generó una pérdida antes de impuestos de S/. 7,9 millones. Finalmente, la empresa concesionaria obtuvo una pérdida neta de S/. 5,6 millones, neto de impuestos.
75. En cuanto al balance de situación de la empresa concesionaria, puede observarse que el 78,4% de los activos son corrientes y el restante 21,6% corresponde a activos no corrientes. El principal rubro de los activos corrientes son las cuentas por cobrar (85,3% del activo corriente) que comprende las provisiones de cuentas por cobrar por avance de obras y por PAMO. En tanto que el principal rubro de los activos no corrientes son los activos intangibles (81,4% del activo no corriente).
76. Los pasivos de la empresa están conformados, principalmente, por cuentas por pagar a empresas afiliadas y comerciales, que representan el 67,6% y 22,3% de los pasivos corrientes, respectivamente. Le sigue en importancia el saldo de un pagaré bancario con el Banco Continental por S/. 5,1 millones (9,9% del pasivo corriente), el cual fue

destinado a financiar los pagos por mantenimiento y operación de peajes de Concar S.A. Cabe mencionar que, los pasivos corrientes representan el 99,7% del pasivo total.

77. Cabe señalar que, las cuentas por cobrar comerciales, que incluye las cuentas por cobrar por avance de obras y PAMO, permiten cubrir casi la totalidad de las cuentas por pagar comerciales y a empresas afiliadas, las cuales incluyen las cuentas por pagar por la construcción de obras al Consorcio Constructor del Sur (GyM S.A. y J.J.C. Contratistas Generales S.A.) y por el mantenimiento y operación a Concar S.A.

Cuadro N° 8: Balance General de Survial S.A.
(En miles de S/. constantes)

ACTIVO	2008	2007	Variación	PASIVO Y PATRIMONIO	2008	2007	Variación
Activo Corriente				Pasivo corriente			
Efectivo y equivalentes de efectivo	1 636,0	1 143,0	43,1%	Préstamo bancario	5 085,0	0,0	-
Cuentas por cobrar	45 664,0	5 081,0	798,7%	Cuentas por pagar comerciales	11 427,0	1 924,0	493,9%
Otras cuentas por cobrar	6 150,0	1 087,0	465,8%	Cuentas por pagar a empresas afiliadas	34 612,0	66,0	52342,4%
Gastos pagados por anticipado	106,0	69,0	53,6%	Otras cuentas por pagar	2,0	0,0	-
				Parte corriente de deuda a largo plazo	79,0	0,0	-
Total activo corriente	53 556,0	7 380,0	625,7%	Total de pasivo corriente	51 205,0	1 990,0	2473,1%
Impuesto a la renta diferido	2 498,0	112,0	2130,4%	Deuda a largo plazo	130,0	0,0	-
Mobiliario y equipo	239,0	21,0	1038,1%	Patrimonio neto			
Intangibles	11 978,0	816,0	1367,9%	Capital	22 775,0	6 600,0	245,1%
				Resultados acumulados	-5 839,0	-261,0	2137,2%
				Total patrimonio	16 936,0	6 339,0	167,2%
Total activo	68 271,0	8 329,0	719,7%	Total pasivo y patrimonio neto	68 271,0	8 329,0	719,7%

Fuente: Estados financieros auditados de Survial
Elaboración: Gerencia de Regulación

78. Finalmente, cabe resaltar que, la empresa concesionaria incrementó su capital social de S/. 6,6 millones en el año 2007 a S/. 22,8 millones en el 2008.

II.4.1. Ratios Financieros

79. Debido a los resultados negativos antes mencionados, es de esperarse que la mayoría de los ratios financieros de la empresa concesionaria sean negativos. No obstante, debe tenerse presente que la empresa concesionaria recién lleva un año operando la Concesión.
80. En ese sentido, no es raro observar que todos los ratios de rentabilidad (margen operativo, margen neto, rendimiento sobre activos y sobre patrimonio) sean negativos.
81. La razón corriente de la empresa, que en buena medida revela la capacidad del negocio para afrontar sus deudas de corto plazo, muestra que sus activos corrientes representan 1,05 veces el monto de los pasivos corrientes.
82. Por su parte, los ratios de solvencia muestran que la empresa concesionaria se encuentra altamente apalancada al presentar un ratio de 3,03. En tanto, la razón de activo fijo sobre pasivo de largo fue de 313,19 debido a la casi nula deuda de largo plazo que mantiene la empresa concesionaria.

Cuadro N° 9: Ratios Financieros

Ratios	2008
De rentabilidad	
Margen operativo	-0.09
Margen neto	-0.28
Rendimiento sobre activos	-0.08
Rendimiento sobre patrimonio	-0.33
De liquidez	
Razón corriente	1.05
De solvencia	
Razón de activo fijo y pasivo de largo plazo	113.19
Endeudamiento sobre patrimonio	3.03

Fuente: Estados financieros auditados de Survial
Elaboración: Gerencia de Regulación

II.5. Avance en la ejecución de obras

83. Como se había mencionado anteriormente, las obras de la primera fase son actividades preparatorias que se llevan a cabo durante los primeros diez meses de la Concesión. En ese sentido, en el mes de octubre del año 2008 se inicia la etapa de ejecución de obras correspondiente a la segunda fase.
84. En dicha fecha se remite, al Regulador, el primer reporte de avance de obras, en el cual se muestra una inversión de US\$ 6,7 millones en obras y contingencias, cumpliéndose con el inicio de las obras que tenían que realizarse. Cabe señalar que las obras realizadas durante ese mes estuvieron focalizadas en el sub-tramo Nazca - Pampachiri.
85. En el mes de noviembre del año 2008, el segundo reporte de avance de obras muestra un avance del 3,7% de las obras, lo que implicó una inversión de US\$ 3,5 millones. Este segundo avance de obra también estuvo focalizado en el sub-tramo Nazca - Pampachiri. Asimismo, debe mencionarse que se invirtió, principalmente, en obras preliminares, movimiento de tierras, sub-bases y bases, pavimentos y obras de arte.
86. Finalmente, en el último mes del año 2008, se remitió el tercer reporte de avance de obra que muestra un avance del 7,3% del total de obras a realizarse. En dicho mes se ejecutó US\$ 4,6 millones, priorizando una vez más el sub-tramo Nazca – Pampachiri. Cabe mencionar que, en este mes aún no se habían iniciado las obras de señalización, ni de protección ambiental.

Cuadro N° 10: Reporte de Avances de Obras
(En dólares)

Ejecutado	Presupuesto de obras	Presupuesto de contingencias	Presupuesto obras complementarias	Total invertido
Oct-08	6 110 501,8	611 050,2	0	6 721 551,9
Nov-08	3 215 831,1	321 583,1	0	3 537 414,2
Dic-08	4 168 388,0	416 838,8	0	4 585 226,8
Total 2008	13 494 720,9	1 349 472,1	0	14 844 193,0

Fuente: Gerencia de Supervisión
Elaboración: Gerencia de Regulación

87. Es importante mencionar que durante el año 2008 no se han emitido certificados de avance de obra (CAO), puesto que de acuerdo al Anexo XI del Contrato de Concesión el Regulador tiene que acreditar un avance de 11,35% de avance de obra.

II.6. Actividades de mantenimiento y rehabilitación de infraestructura

88. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, la Empresa Concesionaria está obligada a conservar los bienes reversibles que reciba del Concedente, desde la toma de posesión hasta la fecha de caducidad de la Concesión. El objetivo de las labores de conservación de la infraestructura vial es alcanzar y mantener los niveles de servicio que se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato de Concesión.
89. Cabe resaltar que, las actividades de conservación de la infraestructura vial comprenden las tareas de puesta a punto, mantenimiento periódico, rutinario y de emergencia.
90. Durante el año 2008, el Regulador realizó 6 inspecciones para verificar que el Concesionario está llevando a cabo las actividades de mantenimiento de la infraestructura vial. Estas inspecciones fueron realizadas en los meses de marzo, mayo, julio, setiembre, octubre y diciembre.
91. En la inspección llevada a cabo los días 6, 7 y 8 de marzo, se verificaron la ejecución de las actividades de mantenimiento de emergencia, puesto que se suscitaron 3 derrumbes en los kilómetros 913+450, 432+850 y 395+150. Con respecto al mantenimiento rutinario, se observó que el Concesionario realizó las actividades de limpieza de vías y alcantarillas, y de parchados con Slurry. De otro lado se observó que existía arenamiento en bermas y que faltaba señalización en algunos sub tramos. Asimismo, se observó que el Concesionario venía realizando actividades de tapeado de baches. Finalmente, se verifico que esté operativa la central de emergencias y el servicio de auxilio mecánico.
92. En la inspección realizada los días 7, 8 y 9 de mayo, se verificaron los trabajos de mantenimiento de emergencia que se suscitaron luego del derrumbe en el km. 886+000. Se pudo observar que se liberó por completo la vía, lo cual aseguró la transitabilidad en la misma. Con respecto al mantenimiento rutinario se verificó la limpieza de las alcantarillas, parchado de baches y la presencia de grúas para auxilio mecánico. Finalmente, se verificó la existencia y conocimiento de parte del personal de la Central de Emergencia del procedimiento para la atención de llamadas.
93. Los días 16, 17 y 18 de julio se llevó a cabo la tercera inspección a la infraestructura vial, la cual incluyó el recorrido de toda la vía en concesión. En el sub-tramo San Juan de Marcona - Empalme Panamericana Sur, se verificó que el Concesionario completó la demarcación del eje de la vía. En el sub-tramo Empalme Panamericana Sur – Nazca, se observó que el Concesionario realizó actividades de sellado en las fisuras que presenta este sub-tramo. En el sub-tramo Nazca - Desvío Pampachiri, se realizaron labores de parchado de las acera y limpieza de alcantarillas. Por su parte, en el sub-tramo Abancay - Pte. Cunyac, se realizaron trabajos de limpieza menor debido al derrumbe en el km. 814. De otro lado, el sub-tramo Pte. Cunyac - Cusco, se encontraron brigadas de desbroce de maleza y parchado de huecos. Finalmente, los

- tramos Desvío Pampachiri - Chalhuanca, Chalhuanca - Emp. 03S, Cusco - Urcos y Emp. 03S - Abancay se encontraron en un perfecto estado de conservación.
94. En la cuarta inspección llevada a cabo los días 3, 4 y 5 de setiembre, se verificó que el Concesionario contaba con brigadas a lo largo del tramo para la ejecución de labores de mantenimiento. También se encontró que el Concesionario cumplió con las recomendaciones realizadas en la tercera inspección. Finalmente, esta verificación dejó en claro que aún existen sectores donde se deben reponer algunos guardavías dañados, señales rotas y resane del hito dañado, como es el caso del sub-tramo Pte. Cunyac - Cusco.
 95. El 28, 29 y 30 de octubre se realizó la quinta inspección al Concesionario, la cual develó la existencia de algunos puentes en buenas condiciones y algunos otros con trabajos pendientes de mantenimiento. Se recomendó que se pinten y resanen las veredas y barandas, también se sugirió que se lleven a cabo actividades de limpieza del cauce en algunos sub-tramos, como previsión de la temporada de lluvias, por ejemplo para el sub-tramo Emp. Panamericana Sur - Nazca.
 96. Finalmente la última inspección se llevó a cabo los días 10, 11 y 12 de diciembre. Se realizaron obras referentes a las observaciones del Km. 36+421 en el primer sub-tramo. Se realizó actividades de parchado de bermas en el sub-tramo Emp. Panamericana Sur - Nazca. En el sub-tramo Nazca - Desvío Pampachiri, se realizaron calicatas en la calzada, así como trabajos con el proceso de asfalto espumado y sello con Slurry Seal. En el sub-tramo Pte. Cunyac – Cusco, se llevaron a cabo actividades de limpieza de cunetas y parchado de bermas deterioradas. Los demás sub-tramos se encontraron en perfecto estado de conservación.

III. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS REGULADAS

97. Con fecha 7 de diciembre del año 2007, se fijó el inicio de las obligaciones y por tanto, el inicio de la explotación de la Concesión con el correspondiente cobro de las tarifas por parte del Concesionario.
98. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el concesionario tiene la facultad de cobrar una tarifa de S/. 3,25 (sin incluir IGV) para cada vehículo liviano y para cada eje de vehículo pesado hasta la fecha de aprobación de la culminación y aprobación de las obras de la primera etapa. A partir del mes siguiente, el concesionario podrá cobrar una tarifa de US\$ 1,50 (sin incluir IGV), al tipo de cambio vigente.

Cuadro N° 11: Tarifario de Survial por sentido de desplazamiento
(Nuevos Soles, incluido IGV)

Unidad	Tarifa (S/.)
Vehículos ligeros	3.90
Vehículos pesados	
2 ejes	7.80
3 ejes	11.60
4 ejes	15.50
5 ejes	19.40
6 ejes	23.30
7 ejes	27.10
8 ejes	31.00
Tarifas diferenciadas*	Tarifa (S/.)
Vehículos ligeros	
Vehículos ligeros, autos y camionetas	4.50
Tarifa I (menos de 25 Km)	0.60
Tarifa II (menos de 50 Km)	1.20
Tarifa III (menos de 80 Km)	2.40
Vehículos pesados	
Tarifa I (menos de 25 Km)	0.60
Tarifa II (menos de 50 Km)	1.20
Tarifa III (menos de 80 Km)	2.40

(*) Tarifas fijadas previamente por el MTC en función al uso de la infraestructura.

Fuente: Survial y MTC

Elaboración: Gerencia de Regulación

99. Cabe mencionar que, las tarifas diferenciadas que actualmente cobra la empresa concesionaria, son las que venía cobrando Provías Nacional antes de la concesión de la vía. Estas tarifas fueron fijadas en función al uso de la infraestructura vial de los vehículos ligeros y pesados; es decir, aplica para vehículos que transitan distancias menores a los 25Km, 50Km y 80 Km.

IV. CONCLUSIONES

De acuerdo al análisis de desempeño de la concesión durante el año 2008, se desprenden las siguientes conclusiones:

1. El tráfico total de vehículos que circularon por el Tramo 1 de la IIRSA SUR durante el año 2008, fue de 879 mil vehículos, lo cual significó un IMD de 2 408 vehículos por día.
2. El tráfico de vehículos ligeros representó el 54,4% del total de vehículos que transitaron por la vía concesionada, mientras que el de vehículos pesados fue de 45,6%. El tráfico total medido en ejes fue de 1 807 mil ejes.
3. De las 4 estaciones de peaje facultadas a cobrar tarifas diferenciadas, sólo la estación de Marcona registró tráfico de vehículos sujetos a este beneficio. Estos representaron el 5,2% del total de vehículos que transitaron por la vía (3,5% del total de ejes).
4. A diciembre de 2008, la empresa concesionaria ejecutó obras por US\$ 14,8 millones, lo que representó un avance del 7,3% del total de obras a realizarse. Las actividades de conservación de la infraestructura vial se cumplieron sin mayor inconveniente.
5. En cuanto a los resultados financieros del año 2008, la Concesionaria presentó pérdidas brutas por S/. 1,9 millones. Asimismo, se registraron pérdidas operativas y netas por S/. 2,4 y S/. 5,6 millones, respectivamente.
6. Los ingresos anuales por concepto de servicios de mantenimiento ascendieron a S/. 20,0 millones, de los cuales S/. 6,9 millones fueron recaudados directamente a través del cobro de peaje.
7. La tarifa cobrada es de S/. 3,25 por vehículo ligero o por eje, más IGV. Asimismo, se encuentra vigente el coro de tarifas diferenciadas en función al uso de la infraestructura vial (para distancias menores a 80 Km.).