



# INFORME DE DESEMPEÑO

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

**2015**

**Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos**



## Contenido

I.	RESUMEN EJECUTIVO.....	3
I.	ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.....	6
a.	Composición de la empresa.....	6
b.	Principales Características del Contrato de Concesión.....	6
b.	Área de Influencia.....	9
c.	Infraestructura y equipos .....	10
d.	Hechos de Importancia .....	10
II.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	11
III.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS .....	12
IV.	TARIFAS REGULADAS .....	16
V.	INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.....	17
VI.	DESEMPEÑO OPERATIVO .....	19
VII.	INDICADORES FINANCIEROS .....	21
VIII.	CONCLUSIONES.....	26
	FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	29
	Concesionario: Sociedad Desarrollo Vial de Los Andes S.A.C. ....	29

## Cuadros

Cuadro Nº 1	SUB TRAMOS DE LA CONCESIÓN .....	7
Cuadro Nº 2	TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE TARIFA Y ESTACIÓN DE PEAJE .....	14
Cuadro Nº 3	TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE 2015.....	15
Cuadro Nº 4	TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO, 2015.....	16
Cuadro Nº 5	ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2014 – 2015 .....	22
Cuadro Nº 6	Estado de Situación Financiera, 2014 - 2015.....	24
Cuadro Nº 7	INDICADORES FINANCIEROS, 2013 – 2015.....	24

## Gráficos

Gráfico Nº 1	EVOLUCIÓN DEL TRAFICO VEHICULAR ANUAL Y MENSUAL .....	12
Gráfico Nº 2	ESTRUCTURA DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO Y ESTACIÓN DE PEAJE .....	13
Gráfico Nº 3	NÚMERO DE ACCIDENTES Y DAÑOS PERSONALES, 2012-2015.....	19
Gráfico Nº 4	INDICADORES DE ACCIDENTES , 2013-2015.....	20

## Ilustraciones

Ilustración Nº 1:	Ubicación de las unidades de peaje.....	¡Error! Marcador no definido.
-------------------	---	-------------------------------

# INFORME DE DESEMPEÑO 2015

## CONCESIÓN DEL TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO CENTRO

### RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2015, de la Concesión el Tramo N° 2 del Corredor Vial Interoceánico Centro Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco. El informe describe, entre otras, la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, desempeño financiero, entre otros.

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

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S.A.C.
Accionistas de la Concesión	Concay S.A. (Colombia): 46,77% Incoequipos S.A. (Colombia): 6,47% Viviendas del Perú S.A.C. (Colombia): 33,40% Nexus (Infraestructuras) IFCP (Colombia): 13,36%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Obras obligatorias a ejecutar
Inversión comprometida	USD 127,0 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2015	USD 10,3 millones (incluye IGV)
Fecha de suscripción	27 de setiembre de 2010
Adendas	2
Vigencia de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga o caducidad conforme a los términos y condiciones previstos.

La Concesión comprende los 3 subtramos (i) Pte. Ricardo Palma - La Oroya, (ii) La Oroya – Dv. Cerro de Pasco y (iii) La Oroya – Huancayo, que alcanzan de manera conjunta una longitud aproximada de 377 km.

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de las mismas, el contrato de concesión establece que el Concesionario deberá operar los servicios de cobro de peaje, el servicio de pesaje y

prestar los servicios obligatorios de servicio de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real, servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúas, y una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú.

En 2015, el número de vehículos que transitaron por las vías de la Concesión alcanzó la cifra de 4,9 millones, lo que representó un aumento de 5,8% en relación con el año anterior. Dicho flujo vehicular se distribuyó equitativamente entre vehículos ligeros (50,8%) y vehículos pesados (49,2%). De las tres estaciones de peaje ubicadas en la Concesión, la de Corcona recibió el 47,2% del total de vehículos de 2015, seguida por Casaraca y Quiulla, que concentraron el 28,4% y 24,4%, respectivamente.

En términos de ejes cobrables, el tráfico se incrementó 4,5% en 2015 respecto a lo registrado el año anterior, siendo los vehículos de 6 ejes los de mayor flujo por la infraestructura concesionada, representando el 53,6% del total de ejes cobrables correspondientes a los vehículos pesados que circularon por la Concesión.

Las tarifas vigentes en 2015 ascendieron a S/. 5,30 (incluido IGV) por vehículo ligero y S/. 5,30 (incluido IGV) por eje de vehículo pesado, como consecuencia de la aplicación del factor de actualización anual previsto en el Contrato de Concesión. Ello significó un incremento de 4,23% respecto de las tarifas que se aplicaron en 2014.

A diciembre de 2015, OSITRAN ha reconocido un total de S/. 10,3 millones de inversión ejecutada por el Concesionario, el cual estuvo dirigido a financiar, entre otras obras los ensanches y los ovals de Tarma y Cerro de Pasco. Con dicho monto de inversión el Concesionario logró un 8% de avance de sus compromiso de inversión (USD 127,1 millones). Es importante destacar que en años previos el Concesionario no tuvo la posibilidad de iniciar las obras debido a demoras por parte del MTC en la entrega de los terrenos necesarios, iniciando la construcción de las obras de no puesta a punto en noviembre de 2014 y las obras de puesta a punto en febrero de 2015.

En lo que respecta al pago por concepto de Aporte por Regulación, éste fue de S/. 538 mil durante el 2015, monto 9,7% superior respecto del monto transferido a favor de OSITRAN en 2014, que ascendió a S/. 490 mil. Este incremento es consecuencia de los mayores niveles de ingresos producto del reconocimiento de obras realizadas por la Concesión.

En cuanto al desempeño operativo de la Concesión, en 2015 se produjeron 1 087 accidentes, lo que significó una reducción de 23,1% en relación con el número de accidentes registrados en 2014 (1413). No obstante ello, en dicho año se experimentó un crecimiento en el número de heridos y fallecidos, así los heridos pasaron de 254 a 333 y los fallecidos de 21 a 50 entre 2014 y 2015. Por su parte, se recibieron 88 reclamos presentados contra los servicios prestados por el Concesionario estuvieron relacionados a desperfectos en la vía, cobro de tarifa, falta de señalización y/o mantenimiento, todos los cuales fueron declarados infundados.

El Concesionario obtuvo pérdidas netas de S/. 4,7 millones en 2015, manteniéndose en la situación de pérdidas financieras en la que se encontraba el año 2014 (en que registró pérdidas netas por el valor de S/. 1,4 millones obtenidas al final de 2014). Tales resultados del ejercicio influyeron en los indicadores de rentabilidad, los cuales se mantuvieron en cifras negativas para el 2015. Asimismo, en 2015, la empresa ha disminuido sus ratios de liquidez, sin embargo, su indicador de prueba ácida se ha ubicado en 1.05, indicando que la empresa cuenta con los activos suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo. Finalmente, en 2015 se ha producido una disminución de los indicadores

de solvencia lo que indica que DevianDES ha disminuido su nivel de dependencia financiera de terceros.

---

# INFORME DE DESEMPEÑO 2015

## CONCESIÓN DEL TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO CENTRO

---



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.

### a. Composición de la empresa

1. El 27 de julio de 2010 se otorgó la Buena Pro de la Concesión del Tramo N° 2 del Corredor Vial Interoceánico Centro (en adelante, Tramo 2 de IIRSA Centro) al Consorcio Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. (en adelante, el Concesionario o Deviantes), que tiene como accionistas a Concaay S.A. (46,77%), Incoequipos S.A. (6,47), Viviendas del Perú S.A.C. (33,4%) y Nexus Infraestructuras IFCP (13,36%)<sup>1</sup>.

### b. Principales Características del Contrato de Concesión.

2. El Contrato de Concesión se suscribió el 27 de setiembre de 2010, por un periodo de vigencia de 25 años. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto constituyen el objeto de los derechos y obligaciones que asumen las partes en virtud del Contrato de Concesión, son: (i) la entrega, transferencia, uso y devolución de los bienes reversibles que se regula en el capítulo V del Contrato de Concesión, (ii) la ejecución de obras en la infraestructura vial de los subtramos de la Concesión, según se detalla en el capítulo VI del Contrato de Concesión, y (iii) la explotación de la Concesión, conforme a los condiciones de los capítulos VII y VIII del mismo contrato.
3. El Tramo 2 de IIRSA Centro se ubica en las regiones de Lima, Pasco y Junín y comprende los subtramos Pte. Ricardo Palma - La Oroya, La Oroya – Desvío Cerro de Pasco y La Oroya – Huancayo. La Concesión tiene una longitud aproximada de 377 km.

---

<sup>1</sup> Estados Financieros auditados al 2015.

**Cuadro N° 1**  
**SUB TRAMOS DE LA CONCESIÓN**

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- El Contrato de Concesión responde a un esquema BOT<sup>2</sup>, por ello, la transferencia de actividades antes referidas no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de los Sub Tramos de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública.
- La modalidad de la Concesión es autosostenible, lo que implica que el Estado no tendrá que invertir recursos públicos en esta obra, ya que el privado financiará las actividades para brindar el servicio público en las condiciones óptimas.
- Respecto al régimen tarifario, el Contrato de Concesión establece que entre la fecha de inicio de la explotación de la Concesión y hasta antes de enero de 2012, el Concesionario debía cobrar la tarifa de peaje vigente a la fecha en que se inició la explotación. Posteriormente, a partir de enero de 2012, la tarifa a cobrar por el Concesionario en las estaciones de peaje existentes aumentó a USD 1,50.
- De otro lado, todos los montos establecidos como peajes serán reajustados de forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al incremento del peaje a US\$ 1,5 en cada uno de los sub tramos, el cual, se realizará cada 12 meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste<sup>3</sup>.

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

Donde:

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

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

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

<sup>2</sup> Build, operate and transfer.

<sup>3</sup> En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea USD 1,50.

- IPC : Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI
- TC : Es el tipo de cambio, definido en la cláusula 1.8.84 del Contrato de Concesión que corresponde al último día disponible del mes de referencia al que se realiza el ajuste tarifario.
8. Para efectuar la recaudación del peaje, el Concesionario utilizará al inicio de la Concesión las unidades de peaje existentes, luego de la culminación de todas las obras por parte del Concesionario y recepcionadas por el Concedente entrará en operación una unidad de peaje nueva en la ruta PE-022 (Estación de peaje Ticlio). Las estaciones de peaje actualmente en operación son Casaraca, Quiulla y Corcona
  9. De acuerdo a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a ejecutar Obras de No Puesta a Punto (en adelante, ONPP) y Obras de Puesta a Punto (en adelante, OPP). Al respecto, las ONPP deberán empezar a ejecutarse a más tardar a los trescientos (300) días calendario de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión y demorarse como máximo un plazo de veinticuatro (24) meses luego de haberlas iniciado.
  10. Las ONPP están conformadas por las siguientes obras:
    - Óvalos
    - Puentes peatonales
    - Ensanche de plataforma
    - Construcción de variantes
  11. Las OPP consisten en obras que debe ejecutar el Concesionario en los sub tramos (i) Puente Ricardo Palma – La Oroya, (ii) La Oroya – Huancayo, (iii) La Oroya – Desviación Cerro de Pasco a fin de que éstos alcancen los índices de servicialidad exigidos en el Contrato de Concesión. Asimismo, incluye las obras de drenaje y puentes así como la ejecución de las bermas a nivel de rasante de la calzada.
  12. Finalmente, el monto referencial de la inversión para las obras señaladas anteriormente ha sido estimado en USD 127,0 millones.
  13. A manera de retribución por la cesión de derecho de explotación de la vía, el Concesionario realiza pagos al Sector Público, los cuales se detallan a continuación:
    - **Pago por derecho de la Concesión:** Conforme a la cláusula 10.12 del Contrato, el Concesionario entregará al Concedente el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental.
    - **Aporte por Regulación:** Según la Cláusula 15.12 del Contrato, el Concesionario aportará conforme lo establece el Artículo 14 de la Ley N°26917 y el Artículo 10 de la Ley N°27332 en donde se especifica que los organismos reguladores recaudarán una tasa por aporte por regulación no mayor del 1% del total de los ingresos del Concesionario.
    - **Aporte por Supervisión:** El Concesionario realizará pagos por concepto de supervisión de Estudios y Obras contratadas por el Regulador, a través de los fondos del fideicomiso por recaudación, según se establece en el Anexo XI y cláusula 10.6 del Contrato de Concesión. Dicho aporte equivale al 6% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental.

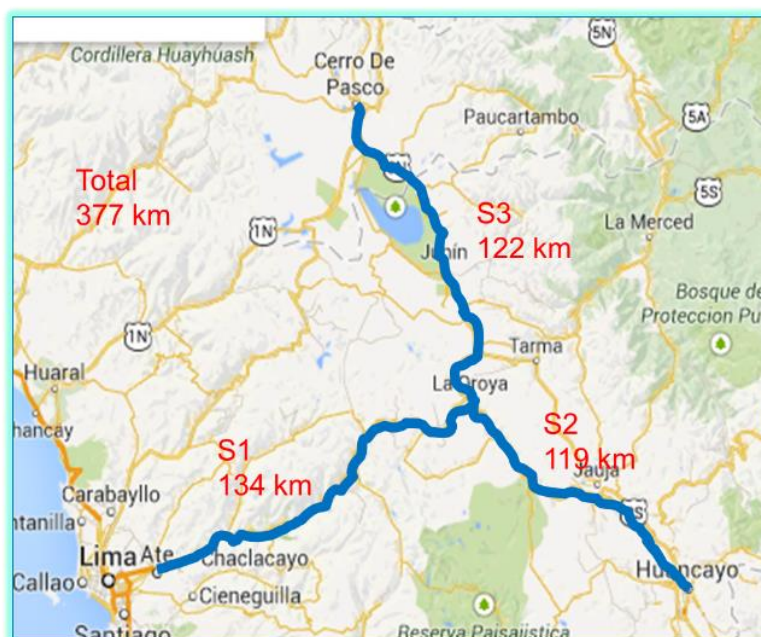


- A diciembre de 2015 se han suscrito dos Adendas al Contrato de Concesión:
- La Adenda N° 1 se suscribió el 1 de setiembre del 2014 y tenía como finalidad modificar el contrato de Concesión a fin de permitir la aprobación parcial de estudio definitivo de ingeniería (EDI) de las obras a cargo del Concesionario.
- La Adenda N° 2 se suscribió el 12 de enero del 2015 y tenía como finalidad establecer las condiciones para dar inicio y garantizar la correcta ejecución de obras, así como la entrada en operación de la nueva estación de peaje en Ticlio.

### c. Área de Influencia.

14. La concesión posee una longitud de 377 km. comprende los sub tramos que van desde el Puente Ricardo Palma-La Oroya-Huancayo y de La Oroya al Desvío Cerro de Pasco, de la Carretera Central.
15. Se inicia en el puente Ricardo Palma (Provincia de Huarochirí en la Región Lima) y cruza la región de oeste a este conectando la ciudad de Lima con las ciudades de La Oroya, Jauja, Huancayo (Región Junín) a partir de la cual se conectaría a la carretera Longitudinal de la Sierra Tramo N°4 (actualmente por concesionar): que une las ciudades de Huancayo y Ayacucho de la ciudad de Cerro de Pasco en la (Región Pasco) se conecta a las ciudades de Tingo Maria y Huánuco (Región Huánuco) y la ciudad de Pucallpa (Región Ucayali).
16. La Concesión corre de forma paralela con la Concesión del ferrocarril Central Andino.

**Ilustración N° 1:** Devianes: Mapa de la Concesión



#### **d. Infraestructura y equipos**

17. De acuerdo a los Estados Financieros Auditados del 2015, el valor de los activos fijos (instalaciones, maquinarias y equipos) para el año 2015 fue de USD 1,7 millones, que representa el 0,61% del total de activos totales de la empresa y el 1,9% de los activos no corrientes.
18. La Concesión al contratar los servicios de terceros para las labores de construcción y mantenimiento de la vía, no adquiere activos fijos que deban ser dedicados a labores de construcción, adquiriendo en su mayoría equipos para labores administrativas

#### **e. Hechos de Importancia**

19. El 12 de enero del 2015 se firmó la Adenda N° 2 donde se establecen las condiciones para dar inicio y garantizar la correcta ejecución de obras, así como la entra en operación de la nueva estación de peaje en Ticlio.
20. La Concesión inicio las actividades de construcción de las obras programadas en el contrato de Concesión. Para el 2015 se han reconocido inversiones por S/. 10,3 millones.

## II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

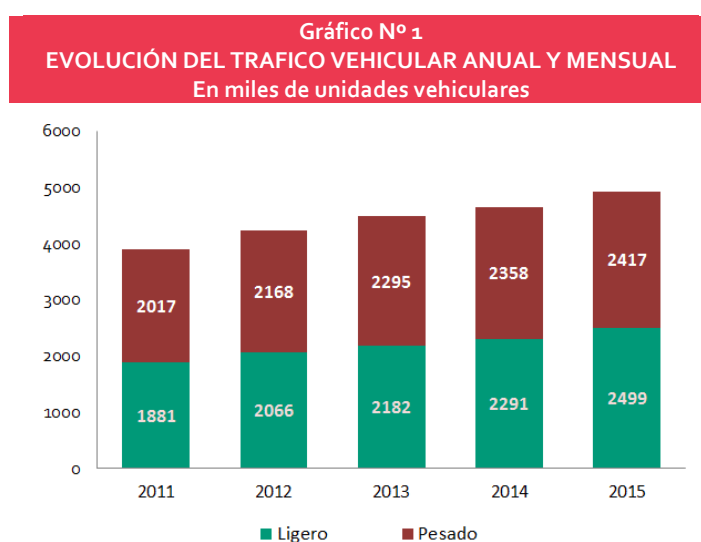
### a. Servicios Regulados

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

### III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

#### a. Servicios Regulados

24. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2015 alcanzó las 4,9 millones de unidades, siendo aproximadamente la mitad (50,8%) vehículos ligeros (2,49 millones) y la otra mitad (49,1%) vehículos pesados (2,42 millones). El tráfico vehicular registró un aumento del 5,7% con respecto a lo experimentado en el 2014, como consecuencia de la mayor afluencia de vehículos ligeros (208 mil) y el incremento en el flujo de vehículos pesados (59 mil).

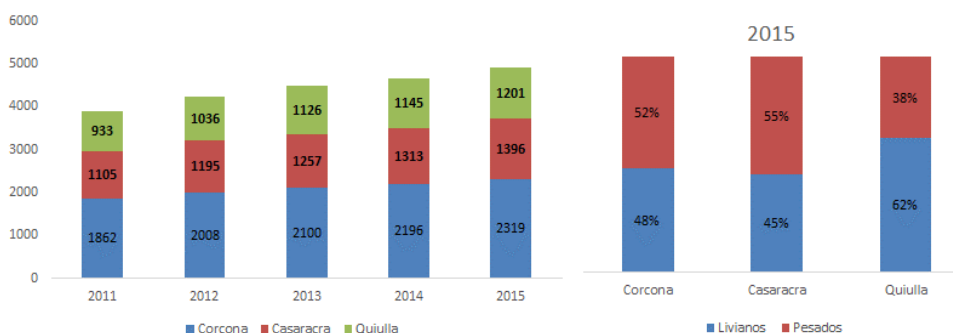


Fuente: DevianDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

25. En cuanto al tráfico vehicular por cada estación de peaje, en el siguiente cuadro se aprecia que entre 2011 y 2015, todas las estaciones han incrementado su volumen de tráfico, siendo la estación de Quiulla, la que tuvo el mayor incremento acumulado con 28,7%. Sin embargo, durante ese mismo periodo, la estación de Corcona es la que ha registrado la mayor afluencia vehicular con una participación anual cercana al 47,2% del tráfico total. En segundo lugar, se encuentra la estación de Casaracra con una participación de anual de 28,4%, y finalmente, la estación de Quiulla con 24,4% de del flujo de vehículos que transitó por la Concesión. Al respecto, cabe señalar que las participaciones por estación de peaje se han mantenido prácticamente estables todos los años (2011 – 2015).
26. De otro lado, al analizar el tipo de vehículo que transita por cada estación de peaje, se aprecia que en el año 2014, la estación de Corcona y Casaracra registraron una mayor proporción de vehículos pesados; mientras que, por la estación de Quiulla predominó el tráfico de vehículos livianos o ligeros, tal como se aprecia en el gráfico a continuación:

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



Fuente: DevianDES  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. De otro lado, conforme lo establece el Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa de peaje normal, excepto aquellos vehículos que se encuentran sujetos al régimen de tarifa diferenciada<sup>4</sup>.
28. Al respecto, cabe indicar que el tráfico por unidad de vehículo en 2015 estuvo altamente concentrado en vehículos que pagaron una tarifa normal (98,5%), tanto en el caso de vehículos ligeros como en el de vehículos pesados. Dicha situación se mantuvo similar a la del año anterior, en la que también el 98,4% de los vehículos que transitaron por las vías concesionadas pagaron una tarifa normal.
29. Asimismo, para el 2015, el flujo de vehículos que pagaron tarifa normal se incrementó en 5,9% respecto al año anterior; en tanto que los vehículos que pagaron tarifa diferenciada se redujeron en 2% en comparación con 2014.
30. Dentro del flujo de vehículos que pagaron una tarifa diferenciada en 2015, se aprecia que los vehículos ligeros registraron un crecimiento de 0,7% respecto al año anterior, en cambio, los vehículos pesados disminuyeron 6,6% respecto al mismo periodo.

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

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

Garita de peaje	Tarifa Normal	Tarifa Diferenciada	Total
<b>Corcona</b>	<b>2,245,167</b>	<b>74,205</b>	<b>2,319,372</b>
Ligero	1,072,709	47,346	1,120,055
Pesado	1,172,458	26,859	1,199,317
<b>Casaracra</b>	<b>1,395,146</b>	<b>840</b>	<b>1,395,986</b>
Ligero	631,288	840	632,128
Pesado	763,858	-	763,858
<b>Quiulla</b>	<b>1,200,591</b>	<b>-</b>	<b>1,200,591</b>
Ligero	747,007	-	747,007
Pesado	453,584	-	453,584
<b>TOTAL</b>	<b>4,840,904</b>	<b>75,045</b>	<b>4,915,949</b>
Ligero	2,451,004	48,186	2,499,190
Pesado	2,389,900	26,859	2,416,759

Fuente: DevianDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

31. Al analizar el flujo de vehículos medido en ejes cobrables, se puede observar que entre 2014 y 2015 se produjo un incremento de 4,5%, superándose los 12 millones de ejes. Cabe indicar que el mayor número de ejes cobrables correspondieron en su mayoría a vehículos pesados, los que explicaron el 79,3% del total de ejes.
32. De manera similar a lo observado al analizar el tráfico en unidades de vehículos por estación de peaje, la estación de Corcona también fue la que concentró el mayor tráfico medido en ejes cobrables, registrando casi la mitad (48,6%) del total de ejes de la Concesión, seguido por la estación Casaracra con un 30,6%, y en tercer lugar la estación de Quiulla.
33. Cabe indicar que tanto la estación de Corcona, como la de Casaracra experimentaron un aumento en su flujo de ejes cobrables en 2015, en efecto, dichos flujos se incrementaron 6,4% y 5,6%, en relación con 2014, respectivamente. Por su parte, la estación de Quiulla, prácticamente no registró variación en su flujo de ejes cobrables, así si bien aumentó ligeramente sus ejes cobrables correspondientes a vehículos ligeros, disminuyó su flujo de ejes correspondientes a vehículos pesados en un número similar.

34. Específicamente en lo referido al tráfico de vehículos pesados, en 2015 se tuvo mayor afluencia de vehículos de 6 ejes con 855,920 unidades, un 6% mayor a los 807,186 registrados en el 2014.
35. Así, en términos de ejes cobrables, los vehículos de 6 ejes representaron el 53,6% del tráfico de vehículos pesados en 2015. Cabe indicar que ese mismo año, también se registró una afluencia importante de vehículos de 2 ejes y 3 ejes.
36. Tal como se ha señalado anteriormente, de las 3 estaciones de peaje que posee la vía concesionada, la de mayor afluencia de vehículos y ejes cobrables en 2015 fue la estación de Corcona. Tal como se puede observar en el siguiente cuadro, el mayor flujo de vehículos pesados que transitó por dicha estación correspondió a vehículos de 6 ejes, en total 425 896 unidades vehiculares y 2 555 376 ejes cobrables.

**Cuadro N° 3**  
**TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE 2015**  
**(En unidades vehiculares y ejes cobrables)**

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES						TOTAL	
	Ligeros	2	3	4	5	6		7 a +
<b>Unidades Vehiculares</b>	<b>2,499,190</b>	<b>620,856</b>	<b>679,261</b>	<b>151,410</b>	<b>102,977</b>	<b>855,920</b>	<b>6,348</b>	<b>2,416,772</b>
Corcona	1,120,055	315,312	329,600	75,605	49,326	425,896	3,589	2,319,383
Casaracra	632,128	189,659	207,347	49,677	35,133	280,168	1,876	1,395,988
Quiulla	747,007	115,885	142,314	26,128	18,518	149,856	883	1,200,591
<b>Ejes Cobrables</b>	<b>2,499,190</b>	<b>1,241,712</b>	<b>2,037,783</b>	<b>605,640</b>	<b>514,885</b>	<b>5,135,520</b>	<b>46,164</b>	<b>12,080,894</b>
Corcona	1,120,055	630,624	988,800	302,420	246,630	2,555,376	26,224	5,870,129
Casaracra	632,128	379,318	622,041	198,708	175,665	1,681,008	13,407	3,702,275
Quiulla	747,007	231,770	426,942	104,512	92,590	899,136	6,533	2,508,490

Fuente: DevianDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## IV. TARIFAS REGULADAS

37. De acuerdo a la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión a partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión, el Concesionario cobrará el peaje vigente a dicha fecha para los vehículos ligeros y pesados en las unidades de peajes existentes, es decir, en las unidades de peaje de Corcona, Quiulla y Casaracra.
38. A partir de enero de 2012, el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peajes existentes un peaje de USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. Asimismo, a partir del mes calendario siguiente a la recepción de la totalidad de las obras a cargo del Concesionario, se deberá cobrar en la nueva unidad de peaje el mismo monto (US\$ 1,50) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. En ambos casos la regla a aplicar sería la siguiente:
- Los Vehículos Ligeros pagarán una Tarifa equivalente a un eje.
  - Los Vehículos Pesados pagarán una Tarifa por cada eje.
39. De este modo, en enero de 2015, a partir de lo señalado en el contrato de Concesión, se realizó el incremento tarifario, incrementándose las tarifas en promedio en un 4,24%. Las tarifas cobradas en el 2015 se muestran en el siguiente cuadro

**Cuadro N° 4**  
**TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO,**  
**2015**  
**(En Nuevos Soles)**

**1. Estación de peaje: Corcona, Casaracra y Quiulla\***

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por unidad	5.30
Vehículos Pesados 2 ejes	Por unidad	10.60
Vehículos Pesados 3 ejes	Por unidad	15.90
Vehículos Pesados 4 ejes	Por unidad	21.20
Vehículos Pesados 5 ejes	Por unidad	26.50
Vehículos Pesados 6 ejes	Por unidad	31.80
Vehículos Pesados 7 ejes	Por unidad	37.10

Fuente: DevianDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



## V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.

40. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a ejecutar en los tramos de la Concesión Obras de Puesta a Punto y Obras de No Puesta a Punto.

41. Al 31 de diciembre de 2015, se tiene el siguiente avance en las inversiones programadas:

- **Avance físico**

- Obras de Puesta a Punto (OPA) 25%.

- Obras de No Puesta a Punto (ONPA) 20%.

- **Inversiones**

- Obras de Puesta a Punto (OPA) S/. 5,555,162.98.

- Obras de No Puesta a Punto (OPA) S/. 3,183,915.66

- **Estado actual de la concesión**

- Obras ejecutadas:**

- El contrato de concesión prevé la ejecución de obras de puesta a punto y de no puesta a punto, cuyo inicio se vio demorado debido a la falta de entrega de terrenos liberados y de los subtramos de la concesión que no cumplían las condiciones de serviciabilidad establecidas en el contrato de concesión.

- El 15 de noviembre de 2014, el Concesionario dio inicio a la ejecución de las Obras de No Puesta a Punto (ONPA) (ensanches, óvalo del desvío Tarma y óvalo del desvío Cerro de Pasco). El 11 de febrero de 2015, el Concesionario dio inicio a la ejecución de las Obras de Puesta a punto (OPA).

42. Para el año 2015, Ositran reconoció inversiones del Concesionario por un valor de S/. 10, millones, lo que equivale a un 8,1% de las inversiones comprometidas que ascienden a USD 127,1 millones.

43. Cabe destacar que en años anteriores no se había hecho reconocimiento de inversiones.

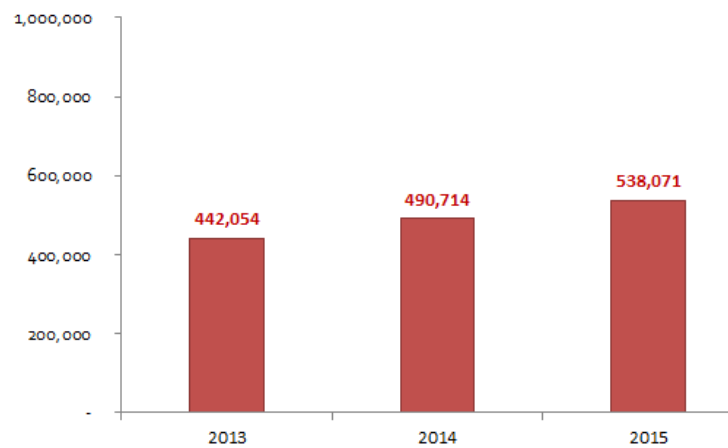
### a. Pagos al Estado

- **Aporte por Regulación**

44. Para el 2015, El pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/. 538 mil (en el año 2014 este monto ascendió a S/.490 mil). Este incremento es consecuencia de los mayores niveles de ingresos producto del reconocimiento de obras realizadas por la Concesión.

45. De acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión, el pago por aporte por regulación se hace por hasta el 1% de ingresos de la Concesión que incluye, ingresos por construcción, ingresos por operación y mantenimiento, ingresos por peaje.

**Gráfico N° 1**  
**IIRSA Norte: APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2013 – 2015**  
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: DevianDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

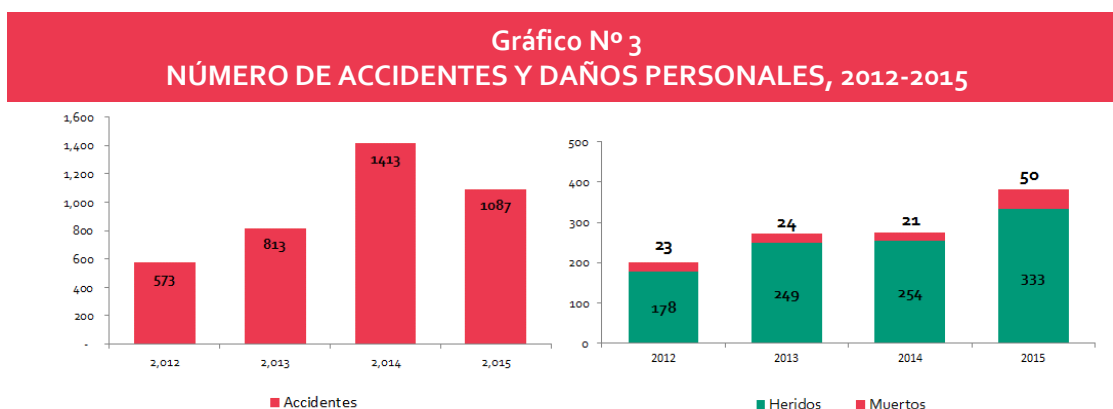
## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### a. Niveles de Servicio

46. La empresa se encuentra actualmente en la fase de construcción de obras de puesta a punto y no puesta a punto, motivo por el cual no se le hicieron mediciones de los Niveles de Servicio Global para el año 2015.

### b. Accidentes

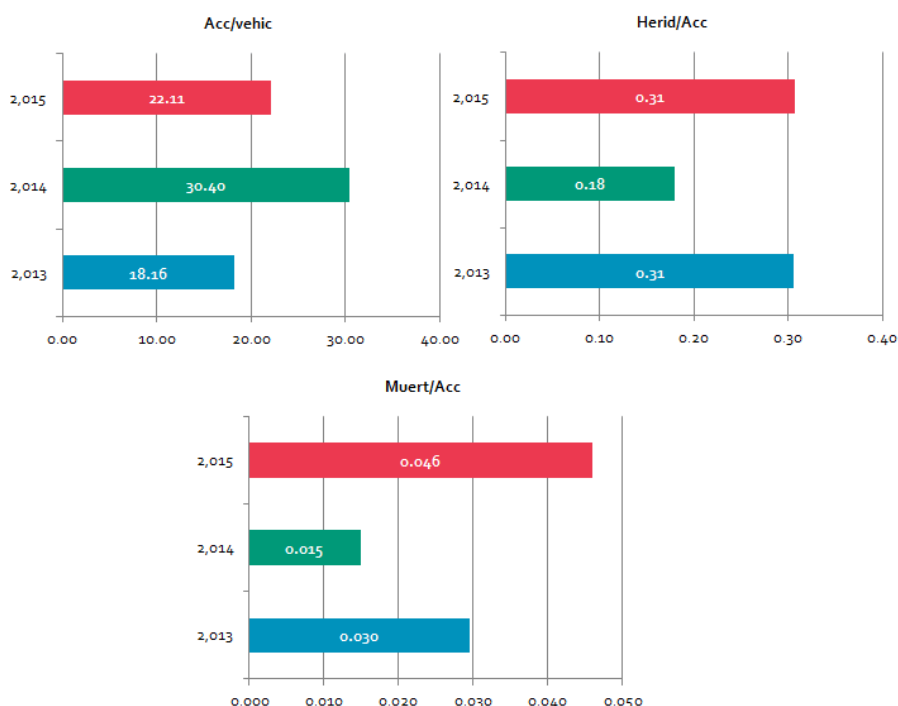
47. En cuanto al desempeño operativo del Concesionario, se observó que en 2015 se produjeron 1 087 accidentes, número menor en un 23,1% al número de accidentes registrados en el 2014, que ascendió a 1413.
48. Caso contrario ocurre con el número de heridos y fallecidos. Así, el número de heridos ascendió a 333, número superior en 31,1% a los 254 heridos registrados en 2014. Por su parte, el número de fallecidos se incrementó un 138%, pasando de 21 personas fallecidas a 50 fallecidos.



Fuente: DevianDES  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. Con la finalidad de analizar el número de accidentes en relación con el tráfico de vehículos que circuló por la carretera concesionada, se ha estimado el índice de accidentes por cada cien mil vehículos, así como el número de heridos y fallecidos por cada accidente ocurrido. De este modo, el primer índice arrojó un valor de 22,11 accidentes por cada cien mil vehículos, lo que representó una reducción de 27% en comparación con 2014. Por su parte, en 2015, el índice personas heridas por accidente se incrementó en un 70%, alcanzando el valor de 0,31; mientras que el índice de personas fallecidas por cada accidente ocurrido en la vía también se incrementó en 210%; al alcanzar el 0,046 en 2015.

**Gráfico N° 4**  
**INDICADORES DE ACCIDENTES , 2013-2015**



Fuente: DevianDES  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### c. Reclamos

50. El número de reclamos presentados a la empresa en el 2015 fue de 88, correspondientes a materias como desperfectos en la vía, cobro de tarifa, falta de señalización y/o mantenimiento, tiempo de espera en cola, mala atención, entre otros. De este total, se declararon improcedentes todos los reclamos presentados. Cabe señalar que si bien se incrementaron entre el 2014 y 2015 el número de reclamo, pasando de 64 a 88, no se ha declarado ninguno como fundado. El siguiente gráfico se puede observar su variación entre los años 2012 y 2015.

**Cuadro N° 1**  
**EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE RECLAMOS 2012-2015**  
**2012-2015**  
(En Nuevos Soles)

INDICADOR	2012	2013	2014	2015
Inadmisibles	1	-	-	-
Improcedentes	1	19	64	88
Fundados	-	-	-	-
Infundados	1	-	-	-
<b>Total de reclamos</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>64</b>	<b>88</b>

Fuente: DevianDES  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VII. INDICADORES FINANCIEROS

### *Estado de Resultados Integrales*

51. Antes de analizar el Estado de Resultados Integrales, es importante señalar que de acuerdo al Anexo XI del Contrato de Concesión la recaudación por concepto de cobro de peaje es derivado de manera íntegra al Fideicomiso de Recaudación, desde el inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que OSITRAN verifique una inversión en obras de responsabilidad del Concesionario que supere los USD 8,0 millones sin incluir el IGV.
52. En ese sentido, los ingresos por la recaudación de peaje en las estaciones de la Concesión analizados en los párrafos siguiente son derivados directamente al fondo fiduciario y no figura como ingreso en el Estado de Resultados Integrales.
53. Sin perjuicio de ello, durante 2015 el Concesionario reconoció ingresos por servicio de mantenimiento y operación de la infraestructura vial por un total de S/. 25 millones, ingresos para el inicio de obras de la Concesión por un valor de S/ 50 millones e ingresos por S/. 14,3 millones para obras adicionales (en total la Concesión reconoció ingresos por S/. 90,6 millones) superior a los ingresos percibidos por dicho concepto el 2014 (S/. 19,6 millones), un incremento de 357%.
54. De forma similar, los costos de la Concesión se incrementaron entre el 2014 y pasando de S/. 15,9 millones a S/. 83 millones, un incremento de 421%. Estos costos están asociados a los pagos que debe hacer la Concesión a las empresas encargadas de las obras de construcción y mantenimiento de la vía.
55. De esta forma, como consecuencia del crecimiento de los ingresos y de los costos de la Concesión, se obtuvieron ganancias brutas por S/. 7 millones, mayor a los S/.3,9 millones obtenidos el 2014 que significó un crecimiento de 94%.
56. En 2015, los gastos administrativos alcanzaron el monto de S/. 6 millones, lo que representó un incremento de 25% respecto al 2014. Dicho aumento obedeció principalmente a los mayores gastos incurridos en "servicios prestados por terceros", correspondientes, entre otros, a servicios de asesoría y consultoría contratados por el Concesionario.
57. Así, la utilidad operativa, para el 2015 fue de S/. 1,7 millones mejorando la utilidad del 2014 donde la empresa presentó pérdidas por S/. 968 mil. Los gastos administrativos del periodo incidieron directamente en la reducción de la utilidad operativa de la empresa.
58. Por su parte, los ingresos financieros se incrementaron 87%, pasando de casi S/. 3,6 millones en 2014 a S/. 6,1 millones en 2015 como consecuencia de los intereses generados por los Fondos del Fideicomiso que mantiene el Concesionario para la recaudación del peaje, el cual devengó tasa de interés de entre 3,5% y 4,3% en 2015.
59. En cuanto a los gastos financieros en 2015, éstos se redujeron debido a la disminución de las obligaciones financieras que mantiene el Concesionario de Bancolombia S.A. En efecto, al inicio de la Concesión (2010) el Concesionario adquirió un préstamo de dicho banco, el cual se ha ido

amortizando anualmente, quedando pendiente de pago el último tramo que vencía en diciembre de 2015.

60. Adicionalmente, para el año 2015 la empresa tuvo pérdidas por tipo de cambio de transacciones realizadas por S/. 5 millones, monto 112% mayor al registrado en el 2014 que ascendió a S/. 2,4 millones.
61. Finalmente, la empresa realizó pagos por impuesto a la renta por S/. 4,4 millones, (en el 2014 la empresa tuvo un crédito fiscal por S/ 572 mil), lo que incide negativamente en la utilidad de la empresa.
62. Considerando las variaciones arriba señaladas, en lo que respecta a la utilidad neta, la empresa presentó, pérdidas para el año 2015. Así, la pérdida neta para el 2015 fue de S/. 4,9 millones, mayor a los S/. 1,4 millones de pérdida registrada en el 2014. En estos resultados influyeron las pérdidas por diferencia de cambio por S/. 5 millones, los gastos financieros por S/. 3,4 millones y el pago de impuesto a la renta S/. 4,4 millones.
63. Si bien se obtuvieron ingresos financieros por S/. 6,1 millones, estos no compensaron el efecto de las variables arriba descritas.

<b>Cuadro N° 5</b>		
<b>ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2014 – 2015</b>		
<b>(En Nuevos Soles)</b>		
	2015	2014
Ingresos por servicios	90 639	19 828
Costos por servicios	-83 088	-15 940
<b>Utilidad bruta</b>	<b>7 551</b>	<b>3 888</b>
Gastos de administración	-6 070	-4 856
Otros ingresos	257	
<b>Utilidad operativa</b>	<b>1 738</b>	<b>-968</b>
Ingresos financieros	6 133	3 682
Gastos financieros	-3 429	-2 345
Diferencia de cambio, neto	-5 016	-2 361
Perdida antes del impuesto a la renta	-574	-1 992
Impuesto a la renta	-4 373	572
<b>Utilidad (pérdida) neta del ejercicio</b>	<b>-4 967</b>	<b>-1 420</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 - Devian-des

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### ***Estado de situación financiera***

64. Respecto de la evolución de las cuentas del estado de situación financiera de 2015, se aprecia que el valor de los activos de la empresa se incrementó en 15,6%, pasando de S/. 239,6 millones en el 2014 a S/. 277 millones en 2015. Dicho crecimiento se explica principalmente por el aumento del activo corriente, que creció 17,3% mientras que el activo no corriente registró una variación de 12%.

65. Dentro del activo corriente, fue la cuenta efectivo la de mayor variación, al pasar de S/. 16 millones a S/ 156 millones, producto del paso del Fondo de fideicomiso (S/. 136 millones) a dicha cuenta. Esto fue posible al haber cumplido la empresa con realizar inversiones por un valor mayor a USD 8 millones.
66. Cabe precisar que los Fondos en fideicomiso corresponden a los ingresos por recaudación de peajes los cuales serán liberados a favor del Concesionario cuando se haya verificado una inversión de USD 8,0 millones en obras. Por su parte, la cuenta “Activo financiero en Concesión” corresponde a las cuentas por cobrar al MTC por los servicios de construcción y mantenimiento vial y que fueron pagados al liberarse los fondos del fideicomiso.
67. Por otro lado, en 2015, el pasivo corriente de la empresa se incrementó en 32,1% con respecto a lo registrado en 2014, pasando de S/. 135,2 millones en el 2014 a S/. 178,7 millones en el 2015. Ello obedece principalmente al incremento de la parte corriente del préstamo otorgado por Bancolombia Puerto Rico, que corresponde al último pago de dicho préstamo con vencimiento en diciembre de 2015. Las obligaciones financieras de largo plazo del 2015 muestran valores poco significativos.
68. El pasivo no corriente también se redujo un 93% entre 2014 y 2015 como consecuencia del pago por parte del Concesionario de la cuenta Anticipos por recaudación de peaje, que corresponde a los anticipos otorgados por el Concedente y que fueron pagados luego liberación de fondos del Fideicomiso a favor del Concesionario, el cual se liberó en diciembre del 2015.
69. Finalmente, con respecto al patrimonio neto, éste obtuvo un significativo incremento pasando de S/. 67,9 millones en 2014 a S/. 95,8 millones en 2014. Al respecto, dicho incremento se explica por los aportes efectuados por los accionistas al capital social de la empresa por un total de S/. 33,1 millones de soles.

**Cuadro N° 6**  
**Estado de Situación Financiera, 2014 - 2015**  
**(En miles de Nuevos Soles)**

	2015	2014		2015	2014
<b>ACTIVO</b>			<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>		
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>188,877</b>	<b>160,984</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>178,707</b>	<b>135,263</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	156,633	1,609	Cuentas por pagar comerciales	1,392	1,746
Activo financiero en Concesión	-	17,935	Cuentas por pagar a partes relacionadas	13,499	9,070
Otras cuentas por cobrar	20,887	5,056	Otras cuentas por pagar	4,998	719
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	10,870	24	Obligaciones financieras	68,577	30,152
Gastos pagados por anticipado	487	3	Anticipos por recaudación de peaje	90,241	93,576
Fondos sujetos a restricción		136,357			
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>88,140</b>	<b>78,674</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>2,498</b>	<b>36,524</b>
Provisión por cobrar	14,346	-	Obligaciones financieras	337	209
Otros activos	63,508	66,718	Anticipos por recaudación de peaje		36,315
Moviliario y equipos	1,686	1,494	Impuesto a las renta diferido	2,161	
Activos intangibles	8,600	8,250	<b>PASIVO TOTAL</b>	<b>181,205</b>	<b>171,787</b>
Impuesto a la renta diferido		2,212			
			<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>95,812</b>	<b>67,871</b>
			Capital emitido	75,295	75,295
			Aporte de socios	35,128	2,374
			Reservas legales	493	493
			Perdidas acumuladas	-15,104	-10,291
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>277,017</b>	<b>239,658</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>277,017</b>	<b>239,658</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 - Devianes

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Indicadores Financieros

70. Como consecuencia de las pérdidas financieras obtenidas por Devianes en 2014 y 2015, sus ratios de rentabilidad muestran valores negativos, aunque en 2015 presentan mayores niveles de pérdidas en relación con el patrimonio (ROE<sup>5</sup>) y también en relación con los activos totales (ROA<sup>6</sup>).

**Cuadro N° 7**  
**INDICADORES FINANCIEROS, 2013 – 2015**

Ratio	2015	2014	2013	Ratio	2015	2014	2013
<b>Ratios de Rentabilidad</b>				<b>Ratios de Endeudamiento</b>			
ROE	-5.2%	-2.1%	-9.6%	Deuda/Activo total	0.9%	15.2%	63.9%
ROA	-1.8%	-0.6%	-2.2%	Pasivo/Patrimonio	1.89	2.53	3.39
<b>Ratios de Liquidez</b>							
Liquidez clásica	1.06	1.19	4.31				
Prueba ácida	1.05	1.19	4.31				
Liquidez absoluta	0.88	0.01	0.24				

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 - Devianes

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>5</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>6</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.



71. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que al 31 de diciembre de 2015 los ratios de liquidez clásica<sup>7</sup>, prueba ácida<sup>8</sup>, revelan que si bien la empresa tiene los activos corrientes para cubrir sus obligaciones en el corto plazo, este valor se ha reducido en comparación con el 2014. Así, la liquidez clásica se redujo de 1,19 a 1,06 veces y la prueba ácida<sup>9</sup> de 1,19 a 1,05.
72. Por otro lado, los ratios de endeudamiento evidencian que en 2015, la empresa ha disminuido su dependencia financiera con terceros.
73. En efecto, el ratio deuda /activo total ha pasado de 15,2% a 0,9%, lo que significa que por cada sol invertido en los activos, la empresa ha pasado de deber S/ 0,15 en 2014 a deber S/. 0,09 en 2015, producto del pago de los anticipos por recaudación de peaje y del pago del préstamo que la empresa mantenía con Bancolombia Puerto Rico.
74. De igual manera, se aprecia una disminución en el ratio pasivo/ patrimonio, que indica también una reducción de los niveles de deuda de la empresa en comparación con los aportes de los socios; si bien hubo un incremento del pasivo total (en 5,5%), el incremento el patrimonio (16%) redujo los niveles de deuda de la empresa.

---

<sup>7</sup> Liquidez Clásica = Activo Corriente/Pasivo Corriente.

<sup>8</sup> Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

<sup>9</sup> Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

## VIII. CONCLUSIONES

75. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo 2 del Corredor vial interoceánico Centro durante el año 2015, se desprenden las siguientes conclusiones:

- Con respecto al tráfico de vehículos, éste ha registrado un aumento de 5,8% con relación al 2014, alcanzando la cifra de 4,9 millones de vehículos, de los cuales el 50,8% correspondió a vehículos ligeros y el restante 49,2% fueron vehículos pesados. En términos de ejes cobrables, el tráfico se incrementó 4,5% en 2015 respecto del año anterior, siendo los vehículos de 6 ejes los de mayor circulación por la infraestructura concesionada, al representar el 53,6% del total de ejes cobrables correspondientes a vehículos pesados
- De las tres estaciones de peaje ubicadas en la Concesión, la de Corcona recibió el 47,2% del total de vehículos de 2015, seguida por Casaracra y Quiulla, que concentraron el 28,4% y 24,4%, respectivamente.
- Las tarifas vigentes en 2015 fueron de S/. 5,30 (incluido IGV) por vehículo ligero y S/.5,30 (incluido IGV) por eje de vehículo pesado, registrando un incremento promedio de 4,23% respecto al 2014.
- En 2015, se dio el inicio de las obras de puesta a punto; mientras que a finales de 2014 se dio el inicio de obras de no puesta a punto, de este modo, al finalizar el año OSITRAN reconoció un monto de inversiones de USD 10,3 millones, lo que represento un avance de 8% de su compromiso de inversión (USD 127,1 millones). En años anteriores el Concesionario no estuvo en la posibilidad de iniciar las obras debido a las demoras en la entrega de los terrenos necesarios por parte del Concedente.
- El pago de Aporte por Regulación correspondiente al 2015 ascendió a S/. 538 mil, monto que excedió en 9,7% el monto transferido a OSITRAN en 2014 (S/.490 mil). Este incremento es consecuencia de los mayores niveles de ingresos por el reconocimiento de las obras realizadas en la Concesión.
- En cuanto al desempeño operativo de la Concesión, en 2015 se produjeron 1 087 accidentes, lo que significó una reducción de 23,1% en relación con el número de accidentes registrados en 2014 (1 413). No obstante ello, se registró un crecimiento en el número de heridos que pasó de 254 a 333 y en el número de personas fallecidas, que pasó de 21 a 50 entre 2014 y 2015. Asimismo, de 88 reclamos presentados referidos, entre otros a desperfectos en la vía, cobro de tarifa, falta de señalización, todos fueron declarados infundados.
- El concesionario obtuvo pérdidas netas de S/. 4,7 millones en 2015. Similar situación se presentó en el 2014 cuando las pérdidas netas alcanzaron los S/. 1,4 millones. Ello tuvo como consecuencia que los ratios de rentabilidad de Deviandes se mantengan en cifras negativas.
- Por su parte los ratios de liquidez revelan una disminución en la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo con los activos corrientes que posee, no

obstante al 2015 la empresa cuenta con activos corrientes que le permitirían respaldar sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad, pues su ratio de prueba acida se ubicó en 1,05. Por su parte, los ratios de solvencia reflejan una disminución de la dependencia financiera frente a tercero que mantiene la empresa.

## ANEXO

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Sociedad Desarrollo Vial de Los Andes S.A.C.**  
**Carretera: Eje Multimodal Amazonas Centro Tramo 2**

**Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es 377,37 km., los cuales se encuentran subdivididos en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pte. Ricardo Palma – La Oroya (135,35 km.)</li> <li>▪ La Oroya – Huancayo (119,45 km.)</li> <li>– La Oroya – Empalme ruta 003SB (77,50 km.)</li> <li>– Empalme ruta 003SB – Cruce ruta PE24 (39,00 km.)</li> <li>– Cruce ruta PE24 – Empalme ruta 003S (2,9 km.)</li> <li>▪ La Oroya – Dv Cerro de Pasco (122,57 km.)</li> </ul>	<p>Cláusula 1.8.80. (p. 19-20)</p> <p>Anexo 1, apéndice 1 (p. 125)</p>
2	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga o caducidad conforme a los términos y condiciones previstos.	Cláusula 4.1. (p. 30)
3	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Adenda 1:</b> 01 de setiembre de 2014.</li> <li>▪ <b>Adenda 2:</b> 12 de enero de 2015.</li> </ul>	Adenda 1 Adenda 2
4	Fecha de suscripción	27 de setiembre de 2010.	Cláusula 20.2. (p. 103)
5	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.5. (p. 21)
6	Factor de competencia	Obras obligatorias a ejecutar.	Cláusula 9.3. (p. 56)
7	Capital mínimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 1 000 000,00</li> <li>▪ En un plazo de 30 días de aprobado el Estudio Definitivo de Ingeniería se deberá incrementar el capital social en 15% del presupuesto aprobado.</li> </ul>	Cláusula 3.5. (p. 26)
8	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b><u>Garantía de Fiel Cumplimiento de la Ejecución de Obras:</u></b> asciende al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) emitida a favor del Concedente.</li> <li>▪ <b><u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u></b> asciende a USD 6 810 000,00 desde la suscripción del contrato hasta doce (12) meses posteriores a la culminación de la vigencia de la concesión. Alternativamente, se podrá aceptar una carta de Crédito <i>stand-by</i>.</li> </ul>	Cláusula 11.1. (p. 64-65) Cláusula 11.3. (p. 65-66)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Sociedad Desarrollo Vial de Los Andes S.A.C.**  
**Carretera: Eje Multimodal Amazonas Centro Tramo 2**

**Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Compromiso de inversión	<p>Información técnica sobre la ejecución de obras.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Términos de referencia para el Estudio Definitivo de Ingeniería (excepto obras de puesta a punto).</li> <li>▪ Términos de referencia para el Estudio de Impacto Ambiental (excepto obras de puesta a punto).</li> <li>▪ Términos de referencia para el Estudio Definitivo de Ingeniería para las obras de puesta a punto.</li> <li>▪ Términos de referencia para el Estudio de Impacto Ambiental para las obras de puesta a punto.</li> <li>▪ Relación general de obras.</li> </ul>	Anexo XII, Términos de Referencia de las bases (p. 187-314).
10	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo</li> <li>▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas</li> <li>- Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas</li> </ul> </li> <li>▪ Reglas Procedimentales Comunes</li> </ul>	<p>Cláusula 18.11. (p. 97)</p> <p><b>Cláusula 18.12.</b> (p. 98-100)</p> <p>Cláusula 18.13. (p. 100-101)</p>
11	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato.</li> <li>▪ Régimen de bienes.</li> <li>▪ Ejecución de obras.</li> <li>▪ De la Conservación de las Obras.</li> <li>▪ Explotación de la Concesión.</li> <li>▪ Régimen de Seguros y responsabilidad del concesionario.</li> <li>▪ Obligaciones de información y obras.</li> <li>▪ Fideicomiso de recaudación.</li> </ul>	Anexo IX (p. 181-184)
12	Causales de Caducidad	<p><u>Terminación del Contrato:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vencimiento del plazo de la concesión.</li> <li>▪ Mutuo acuerdo.</li> <li>▪ Incumplimiento del concesionario.</li> <li>▪ Incumplimiento del concedente.</li> <li>▪ Decisión unilateral del concedente.</li> <li>▪ Fuerza mayor o caso fortuito.</li> </ul>	Cláusulas 16.1. – 16.12. (p. 86-90)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Sociedad Desarrollo Vial de Los Andes S.A.C.**  
**Carretera: Eje Multimodal Amazonas Centro Tramo 2**

**Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Equilibrio Económico	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A la fecha de suscripción del Contrato, éste se encuentra en equilibrio económico y financiero en derechos, responsabilidad y riesgos.</li> <li>▪ El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, vinculados a los ingresos y costos de inversión, explotación y conservación vial de los sub tramos. Dicho desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o de costos.</li> <li>▪ Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el contrato.</li> <li>▪ Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Si alguna de las partes invoca la ruptura, y esta procede, se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado por los días de retraso.</li> </ul>	Cláusula 10.7.-10.10. (p. 62-64)
14	Póliza de seguros	<p><b>A cargo del Concesionario:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De responsabilidad civil</li> <li>▪ Sobre los bienes en construcción</li> <li>▪ Sobre los bienes en operación</li> <li>▪ De riesgos laborales</li> <li>▪ Otras pólizas</li> </ul>	Cláusula 12.1. (p. 72-73)
15	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación de la concesión deberá producirse al día siguiente de la primera acta de entrega parcial de bienes.	Cláusula 8.10. (p. 53)
16	Índices de serviciabilidad	<p>Son indicadores que califican y cuantifican el estado de la vía, y que se utilizan como límites admisibles hasta los cuales puede evolucionar su condición superficial, funcional, estructural y de seguridad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De la conservación de la vía.</li> <li>▪ De la conservación de las obras complementarias.</li> <li>▪ De la explotación.</li> <li>▪ Otras provisiones.</li> <li>▪ Situaciones excepcionales o especiales.</li> </ul>	Cláusula 1.8.51. (p. 16) Anexo I (p. 104-171)
17	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</li> <li>▪ Desde el inicio de la explotación hasta el mes de enero de 2012 se deberá cobrar los peajes vigentes más el IGV y otro tributo aplicable.</li> <li>▪ A partir del mes de enero de 2012 se deberá cobrar USD 1,50 dólares americanos más el IGV y otro tributo aplicable.</li> </ul>	Cláusula 9.4. (p. 56-57).

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Sociedad Desarrollo Vial de Los Andes S.A.C.**  
**Carretera: Eje Multimodal Amazonas Centro Tramo 2**

**Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015**

N°	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A partir del mes calendario siguiente de la totalidad de las obras a cargo del concesionario se deberá cobrar en la nueva unidad de peaje USD 1,50 más el IGV y otro tributo aplicable.</li> </ul>	
18	IMAG	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es la garantía que otorga el concedente para asegurar al concesionario un nivel mínimo de ingresos.</li> <li>▪ Los montos del IMAG correspondiente a cada año se encuentran establecidos en el contrato de concesión.</li> </ul>	Cláusula 1.8.53. (p. 16) Cláusula 10.2. (p. 59-60)



## ANEXO ESTADÍSTICO

### INDICADORES ANUALES: IIRSA CENTRO - TRAMO 2: Pte. Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco

<b>Concesionario</b>	DEVIANDES
<b>Modalidad</b>	AUTOSOSTENIBLE
<b>Período:</b>	2010 - 2015

a. Tráfico							
	UNIDAD	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Número de Vehículos</b>							
- Livianos	Vehículo	321 626	1 880 722	2 065 634	2 181 796	2 290 990	2 499 190
- Pesados	Vehículo	347 494	2 016 974	2 168 004	2 295 328	2 357 583	2 416 759
<b>Número de Ejes cobrables</b>							
- Livianos	Eje	321 626	1 880 722	2 065 634	2 181 796	2 290 990	2 499 190
- Pesados	Eje	1 305 028	7 574 472	8 304 041	8 863 617	9 273 939	9 581 667

Número de Vehículos por unidad de peaje:							
Unidad		2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Unidad Corcona</b>		<b>315 550</b>	<b>1 860 448</b>	<b>2 004 334</b>	<b>2 096 487</b>	<b>2 193 244</b>	<b>2 319 372</b>
- Livianos	Vehículo	145 560	862 206	925 768	973 044	1 025 585	1 120 055
- Pesados	Vehículo	169 990	998 242	1 078 566	1 123 443	1 167 659	1 199 317
<b>Unidad Casaracra</b>		<b>192 170</b>	<b>1 104 072</b>	<b>1 193 666</b>	<b>1 254 765</b>	<b>1 310 548</b>	<b>1 395 986</b>
- Livianos	Vehículo	85 502	488 128	526 985	534 374	567 268	632 128
- Pesados	Vehículo	106 668	615 944	666 681	720 391	743 280	763 858
<b>Unidad Quilla</b>		<b>161 400</b>	<b>933 176</b>	<b>1 035 638</b>	<b>1 125 872</b>	<b>1 144 781</b>	<b>1 200 591</b>
- Livianos	Vehículo	90 564	530 388	612 881	674 378	698 137	747 007
- Pesados	Vehículo	70 836	402 788	422 757	451 494	446 644	453 584

Número de Ejes cobrables							
Unidad		2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Unidad Corcona</b>		<b>777 734</b>	<b>4 575 564</b>	<b>5 024 974</b>	<b>5 283 474</b>	<b>5 622 017</b>	<b>5 870 098</b>
- Livianos	Eje	145 560	862 206	925 768	973 044	1 025 585	1 120 055
- Pesados	Eje	632 174	3 713 358	4 099 206	4 310 430	4 596 432	4 750 043
<b>Unidad Casaracra</b>		<b>484 806</b>	<b>2 804 500</b>	<b>3 099 322</b>	<b>3 329 563</b>	<b>3 516 629</b>	<b>3 702 269</b>
- Livianos	Eje	85 502	488 128	526 985	534 374	567 268	632 128
- Pesados	Eje	399 304	2 316 372	2 572 337	2 795 189	2 949 361	3 070 141
<b>Unidad Quilla</b>		<b>364 114</b>	<b>2 075 130</b>	<b>2 245 379</b>	<b>2 432 376</b>	<b>2 426 283</b>	<b>2 508 490</b>
- Livianos	Eje	90 564	530 388	612 881	674 378	698 137	747 007
- Pesados	Eje	273 550	1 544 742	1 632 498	1 757 998	1 728 146	1 761 483

b. Recaudación (Incluido IGV)							
Recaudación	UNIDAD	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Recaudación Livianos	Soles	1 399 726	8 198 095	9 622 122	10 339 145	11 488 612	13 048 682
Recaudación Pesados	Soles	5 025 407	28 975 771	37 526 215	42 065 040	46 906 267	50 575 843
Tarjetas Prepago	Soles						
Otros Ingresos	Soles				7 847	6 512	5 195
<b>Total</b>	Soles	<b>6 425 133</b>	<b>37 173 865</b>	<b>47 148 338</b>	<b>52 412 031</b>	<b>58 401 391</b>	<b>63 629 719</b>

c. Accidentes							
Indicador	UNIDAD	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de Accidentes	Persona	<b>252</b>	<b>258</b>	<b>573</b>	<b>813</b>	<b>1413</b>	<b>1087</b>
Número de personas heridas*	Persona	<b>ND</b>	<b>ND</b>	<b>178</b>	<b>249</b>	<b>254</b>	<b>333</b>
Número de personas fallecidas	Persona	<b>ND</b>	<b>ND</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>50</b>

Fuente: DEVIANDES; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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

#### CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente  
Jorge Cárdenas  
César Balbuena

#### GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo  
Gerente de Regulación

Ricardo Quesada  
Jefe de Estudios  
Económicos

José Aguilar  
Jefe de Regulación

#### ELABORACIÓN Y DISEÑO

Oscar Ubillús Ramirez  
Yessica Ochoa Carbajo