



INFORME DE DESEMPEÑO

Tramo N° 1 Del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil

2015

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





Contenido

RESUMEN EJECUTIVO.....	3
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.....	6
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	10
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	11
IV. TARIFAS REGULADAS.....	16
V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.....	16
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	19
VII. INDICADORES FINANCIEROS.....	22
VIII. CONCLUSIONES.....	28
ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	30
ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL.....	33

Cuadros

Cuadro N° 1 TRAMO N°1: INVERSIÓN REFERENCIAL (En USD, sin IGV).....	7
Cuadro N° 2 TRAMO N° 1: UBICACIÓN DE LAS UNIDADES DE PEAJE Y PESAJE.....	10
Cuadro N° 3 TRAMO N° 1: TRÁFICO SEGÚN TIPO DE VEHICULO Y POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2015.....	13
Cuadro N° 4 TRAMO N° 1: VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2014-2015.....	13
Cuadro N° 5 TRAMO N° 1: TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2015.....	15
Cuadro N° 6 TRAMO N°1: TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES AL 2015..	16
Cuadro N° 7 TRAMO N° 1: INVERSIÓN RECONOCIDA POR OSITRAN, 2009-2015.....	17
Cuadro N° 8 TRAMO N° 1: PAGO ANUAL POR MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN 2008-2015.....	18
Cuadro N° 9 TRAMO N° 1: RECAUDACIÓN ANUAL POR COBRO DE PEAJE 2008-2015.....	18
Cuadro N° 10 TRAMO N°1: RECLAMOS, 2013-2015.....	22
Cuadro N° 11 TRAMO N°1: PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS SANCIONADORES – 2015.....	22
Cuadro N° 12 TRAMO N°1: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2014-2015.....	23
Cuadro N° 13 TRAMO N° 1: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 - 2015.....	24

Gráficos

Gráfico N° 1 TRAMO N° 1 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR.....	9
Gráfico N° 2 TRAMO N° 1: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO, 2008-2015....	12
Gráfico N° 3 TRAMO N° 1: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2015.....	14
Gráfico N° 4 TRAMO N° 1: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR EJE COBRABLE, 2008-2015.....	15
Gráfico N° 5 TRAMO N° 1: APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2008 – 2015.....	19
Gráfico N° 6 TRAMO N° 1: NIVEL DE SERVICIO GLOBAL, 2013-2015.....	19
Gráfico N° 7 TRAMO N° 1: NÚMERO DE ACCIDENTES, 2008-2015.....	20
Gráfico N° 8 TRAMO N° 1: ACCIDENTES Y DAÑOS PERSONALES, 2004-2015.....	21
Gráfico N° 9 TRAMO N°1: INDICADORES DE ACCIDENTES, 2008 - 2015.....	21
Gráfico N° 10 TRAMO N°1: INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO, 2010 - 2015.....	25
Gráfico N° 11 TRAMO N°1: RATIOS DE LIQUIDEZ, 2010 - 2015.....	26
Gráfico N° 12 TRAMO N° 1: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO 2010 - 2015.....	27

INFORME DE DESEMPEÑO 2015

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



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2015, de la Concesión del tramo 1 del Corredor Vial Interoceánico Sur (en adelante, IIRSA Sur): Marcona – Urcos. 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 23 de octubre de 2007, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y SURVIAL S.A. (en adelante, SURVIAL) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del tramo 1 de IIRSA Sur (en adelante, Contrato de Concesión) por un periodo de 25 años desde el inicio de la explotación. El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 757,6 kilómetros desde el puerto de San Juan de Marcona (Ica) hasta la ciudad de Urcos (Cusco), siendo la inversión comprometida de USD 145,42 millones incluido IGV.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	SURVIAL S.A.
Accionistas de la Concesión	G&M 99,99% - Concar 0,01%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Mejor Oferta Económica (MOE) ¹
Inversión comprometida al 2015 ²	USD 145,42 millones (incluido IGV)
Inversión realizada al 2014	USD 140,5 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	23 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

1/ Mejor oferta por Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)

2/ El compromiso de inversión corresponde al Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente, pues no existe el concepto de "compromiso de inversión sino el pago de las obras mediante cuotas anuales equivalentes a porciones del PAO contractual. Se añadió la inversión de la Obra Adicional "Señalización y ordenamiento del tránsito urbano de la ciudad de Chalhuanca" y "Construcción de la vía de evitamiento Urcos"

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



En el 2015, el tráfico total de vehículos se incrementó en 12,1% respecto del año anterior, alcanzando un total de 1,70 millones de vehículos. El 57,9% de este tráfico estuvo formado por vehículos ligeros y el restante 42,1% por vehículos pesados.

De las 5 estaciones de peaje que se encuentran en el tramo concesionado, la estación de Ccasacancha en Cusco (km 917) concentró cerca de un tercio del tráfico de vehículos ligeros y pesados (31,8%) durante 2015, seguida por las estaciones de Marcona (Ica) y Pichirhua (Apurímac), las cuales concentraron el 22,6% y 19,3% del tráfico, respectivamente. En cuanto a la evolución del tráfico por estación de peaje, se observa que el mayor dinamismo se produjo en la estación de Pampa Galera (Ayacucho), la cual experimentó un crecimiento del flujo de vehículos ligeros y pesados de 52% y 48%, respectivamente.

En relación a las tarifas cobradas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las cinco unidades de peaje, durante el año 2015 se mantuvieron las mismas que la empresa viene aplicando desde el inicio de la explotación de la Concesión (diciembre de 2007).

En cuanto a inversiones ejecutadas por el Concesionario durante 2015, OSITRAN reconoció un monto ascendente a USD 1,01 millones, lo cual representó una caída de 80,7% en relación a la inversión reconocida en 2014. Cabe señalar que, a diciembre de 2015, el avance físico del tramo 1 se encuentra a un nivel de 98,3%, habiéndose intervenido 737,5 kilómetros de los 750,4 kilómetros comprometidos.

En relación a los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO, durante el año 2015, se desembolsó a favor del Concesionario un monto total ascendente a S/. 30,53 millones; mientras que los ingresos recaudados por concepto de cobro de peaje ascendieron a S/. 14,04 millones.

En el 2015, SURVIAL transfirió un monto total de S/. 1,23 millones a OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra menor en 42,3% a los aportes generados durante el 2014 (S/. 1,75 millones).

Para evaluar el desempeño operativo de SURVIAL, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, reclamos, accidentes, infracciones y sanciones registrados durante 2015. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 96,3%. Ninguno de los reclamos presentados (17) fue declarado fundado, siendo que la mayoría estuvieron relacionados con el mantenimiento de la infraestructura (52,9%) y el auxilio mecánico (23,5%). Se contabilizaron un total de 504 accidentes, lo cual significó un incremento de 6,8% respecto del año anterior, en un contexto de aumento del tráfico vehicular. Así, pese al mayor número de accidentes, se observa una reducción del índice de accidentes por cada 100 mil vehículos, el cual pasó de 31,01 a 29,54. Finalmente, se realizaron 2 Procedimientos Administrativos Sancionadores (PAS) al Concesionario, en el marco de los cuales se impusieron sanciones equivalentes a 3,5 UIT.

Los ingresos totales de SURVIAL durante el 2015 alcanzaron los S/. 127 millones, lo cual significó una caída de 9% respecto a los ingresos registrados el año anterior. Ello, pese a la reducción de los costos de operación, generó una reducción de 13% en la utilidad neta del Concesionario, la cual pasó de niveles de S/. 9,5 millones en 2014 a S/. 8,3 millones en 2015.



Los ratios de rentabilidad tuvieron resultados mixtos, mientras que la rentabilidad de la inversión (ROA)¹ se incrementó (de 9,3% a 12,5%), la rentabilidad neta del patrimonio (ROE)² se redujo (de 27,4% a 19,2%), lo cual significa que SURVIAL incrementó sus ganancias por cada dólar invertido, pero los accionistas vieron reducidas sus ganancias respecto al patrimonio aportado. El análisis de los ratios de liquidez muestra que la empresa ha contado con la liquidez suficiente para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo, apreciándose que el capital de trabajo fue positivo y el ratio de la prueba ácida estuvo por encima de 1 en el mismo periodo. Finalmente, en relación a los ratios de solvencia, se observa una reducción del endeudamiento y del apalancamiento financiero debido al incremento del Patrimonio

¹ El ROA se define como el rendimiento económico sobre la inversión total realizada sin considerar la forma de su financiación. Los activos totales son netos ya que se entiende que la amortización y la depreciación no generan resultado.

² En economía, la rentabilidad financiera o «ROE» (por sus iniciales en inglés, *Return on equity*) relaciona el beneficio económico con los recursos necesarios para obtener ese lucro. Dentro de una empresa, muestra el retorno para los accionistas de la misma, que son los únicos proveedores de capital que no tienen ingresos fijos. La rentabilidad puede verse como una medida de cómo una compañía invierte fondos para generar ingresos. Se suele expresar como porcentaje.



INFORME DE DESEMPEÑO 2015

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

I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.

a. Composición de la empresa

1. El 20 de setiembre de 2007 se constituyó en el Perú SURVIAL, consorcio conformado por las empresas Graña y Montero S.A. (en adelante, GyM), JJC Contratistas Generales S.A. (en adelante, JJC) e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. (en adelante, ICCGSA). Al momento de su constitución, GyP poseía el 73% del capital social de SURVIAL; no obstante, a partir de 2012, GyM pasó a tener el 99,99% del capital social del Concesionario.

b. Principales Características del Contrato de Concesión.

2. El 23 de octubre de 2007 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y SURVIAL, por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo³.
3. Conforme a lo señalado en la Cláusula 2.3 del Contrato de Concesión, la concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que SURVIAL construye, financia y se hace cargo del proyecto infraestructura por un periodo determinado, luego del cual entrega la infraestructura al Estado. Así, la infraestructura que forma parte del tramo de la concesión mantiene en todo momento su condición pública.
4. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, por lo cual el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS). Conforme a lo establecido en el Anexo XIII del Contrato de Concesión, el PAS tiene como objetivo reconocer los costos de inversión y mantenimiento de las obras, por lo que está compuesto por la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).
5. De acuerdo al Anexo V del Contrato de Concesión del Tramo N° 1 de IIRSA Sur, el costo directo referencial de las obras asciende a USD 56,97 millones. Este costo directo se distribuye en 9 tramos, de los cuales el tramo de Nazca –Desv. Pampachiri, el tramo más extenso de la Concesión, concentra el 45%, seguido del tramo 8, Puente Cunyac – Cuzco, con 18% y el tramo Abancay - Puente Cunyac con 14%.

³ La cláusula 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.



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

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- Al costo directo de las obras establecido en el Contrato, debe añadirse el costo del estudio definitivo de ingeniería, el estudio de impacto ambiental, los gastos generales y una utilidad de 10%. A la sumatoria de este monto se incorpora el IGV para obtener un subtotal de USD 87 millones. Sobre el monto anterior se prevé un 10% para contingencias más el costo de las obras complementarias. Las obras presupuestadas en el Contrato fueron la construcción de las unidades de peaje y las unidades de pesaje. De esta forma, el presupuesto referencial total de la obra ascendió a USD 98,9 millones. Posteriormente, este monto referencial se modificó en el año 2009 llegando a los USD 135,87 millones de dólares y, en el 2013, con la inclusión de obras adicionales de señalización y la vía de evitamiento de Urcos (USD 9,45 millones), la inversión se incrementó a USD 145,42 millones.
- De acuerdo a la cláusula 15.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al regulador el aporte por regulación establecido en el Artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión.
- Asimismo, de conformidad con la cláusula 9.10 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá realizar pagos al Concedente por concepto de supervisión de obras durante el período de ejecución de las mismas. Para este afecto, el Concesionario abona al Regulador hasta un monto equivalente al 4% de la inversión proyectada referencial.
- De acuerdo a lo establecido en la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de inicio de la explotación (diciembre de 2007) y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por el Concedente (actualmente se tiene un avance físico de la carretera de 98,3%), el Concesionario debe cobrar el peaje vigente más el IGV. Finalizado el mes calendario, el Concesionario deberá cobrar una tarifa equivalente a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro importe aplicable. El cobro se realiza en soles, para lo que se empleará el tipo de cambio de la fecha de la aceptación de la totalidad de las obras de construcción.
- A partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aprobación de la culminación de las obras, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo a la siguiente fórmula.

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



Donde:

Peaje: es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.

i: es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.

o: es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.

CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.

TC: es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.

IPC: es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

11. De producirse una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.

a. Área de Influencia.

12. El tramo otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 756,6 km, y se extiende desde el puerto de San Juan de Marcona en Ica hasta la ciudad de Urcos en Cusco. Así, la vía comunica los departamentos de Ica, Ayacucho, Apurímac y Cusco, pasando por las ciudades de Nazca, Puquio, Chalhuanca, Abancay, Anta, Cusco y Urcos.
13. El tramo 1 del corredor vial se encuentra conectado en la ciudad de Urcos al tramo 2 del IIRSA Sur (hasta el Puente Inambari en la región Madre de Dios), el cual a su vez está conectado con el tramo 3 que se dirige hacia la ciudad de Iñapari en la frontera con Brasil y con el tramo 4 (Puente Inambari – Azángaro) que culmina en el departamento de Puno.



Fuente: MTC.

c. Infraestructura y equipos de la Concesión

14. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 757,6 kilómetros desde San Juan de Marcona hasta Urcos, dividido en nueve (9) sub-tramos:
 - San Juan de Marcona – Empalme Panamericana (39,7 Km.)
 - Empalme Panamericana – Nazca (38,3 Km.)
 - Nazca – Dv. Pampa Chiri (245,8 Km.)
 - Dv. Pampa Chiri – Chalhuanca (95,2 Km.)
 - Chalhuanca – Empalme R03S (102,7 Km.)
 - Empalme R03S – Abancay (15,3 Km.)
 - Abancay – Puente Cunyac (96,7 Km.)
 - Puente Cunyac – Cusco (92,7 Km.)
 - Cusco – Urcos (31,2 Km.)
15. La Concesión también incluye 5 unidades de peaje y 3 estaciones de pesaje (una fija y dos móviles), cada una de las cuales cuenta con servicios higiénicos de uso público. Asimismo, se ha establecido una Central de Atención de Emergencias ubicada en Cusco, la cual funciona las 24 horas y los 365 días del año.
16. Por otra parte, el concesionario dispone de una serie de equipos y vehículos para asegurar un correcto y oportuno servicio de auxilio en caso de accidentes o emergencias. Así, al 31 de diciembre de 2015, la Concesión cuenta con los siguientes equipos:



- 3 grúas remolque para traslado de vehículos ubicadas en Nazca, Pampamarca (Apurímac) y Cassacancha (Cusco).
- Equipos de pesaje
- Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, conformado por 75 Postes SOS ubicados a una distancia máxima de 10 km uno de otro, desde los cuales se pueden realizar llamadas gratuitas a la Central de Atención de Emergencias.

b. Hechos de importancia

17. Durante el año 2015 se han producido los siguientes hechos de interés:

- Se aprobó el Expediente técnico de la Obra Adicional "Estudio Definitivo de Ingeniería para el Mejoramiento del Diseño Geométrico del Sector 3.1: San Juan de Marcona – Urcos".
- Se aprobó la propuesta técnica Económica para la elaboración de los estudios para la Construcción de Reductores de Velocidad y Señalización en la Provincia de Aymaraes, entre el km. 273 al km. 404 del tramo concesionado.
- Se firmó el acta de acuerdo para la elaboración del Estudio definitivo para la reconstrucción de tramos afectados por eventos catastróficos 2010-2011
- Se realizó la entrega de terrenos para la construcción del Nuevo Puente Descomulgado.
- Se iniciaron las obras de construcción del Puente sobre el río Suaray.
- Se iniciaron las obras obligatorias para la construcción de la Estación de peaje de Pampamarca.
- Se iniciaron las actividades correspondientes a la ejecución de las obras de mantenimiento periódico (Informe Técnico de Mantenimiento N° 3).

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

18. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A diciembre de 2015, se encuentran operando cinco unidades de peaje y tres unidades de pesaje (una fija y dos móviles) en el tramo concesionado La ubicación de dichas unidades se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 2 TRAMO N° 1: UBICACIÓN DE LAS UNIDADES DE PEAJE Y PESAJE			
UNIDAD DE PEAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Marcona	Km 8,2 Ruta 26	Ica	Fija
Pampa Galeras	Km 106 Ruta 26A	Ayacucho	Fija
Pampamarca (ex Chalhuanca)	Km 292 Ruta 26A	Apurímac	Fija
Pichirhua (ex Casinchihua)	Km 420 Ruta 26A	Apurímac	Fija
Ccasacancha (ex Huillque)	Km 607 Ruta 26A	Cusco	Fija
UNIDAD DE PESAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Cerro Blanco	Km 9 Ruta 26A	Ica	Fija
Iscahuaca	km 294 (móvil)	Ayacucho	Móvil
Anta	Km 930 (móvil)	Cusco	Móvil

Fuente: SURVIAL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



19. La cláusula 8.12 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá implementar y proporcionar, de manera gratuita, los siguientes servicios obligatorios:
- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder de 100 km.
 - Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
20. Por otra parte, el Concesionario también debe brindar, de manera obligatoria, servicios higiénicos en todas las estaciones de peaje y pesaje, por los cuales sí tiene permitido efectuar un cobro. Al respecto, cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
21. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.
22. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

Trafico en unidades vehiculares

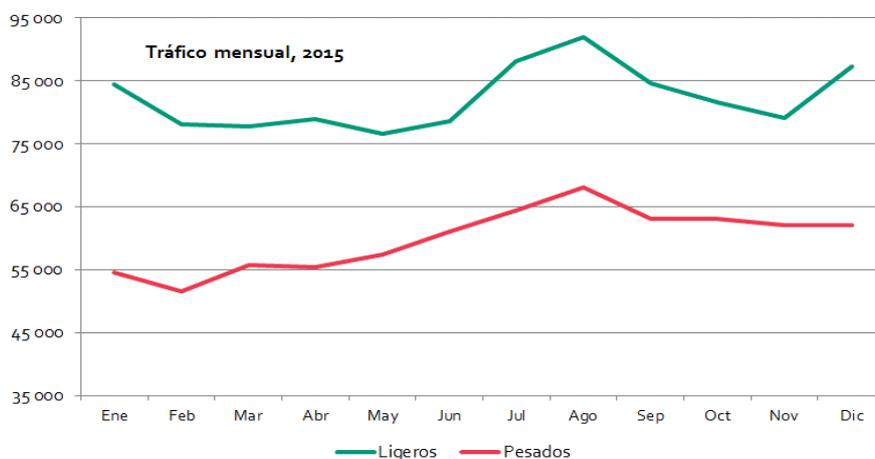
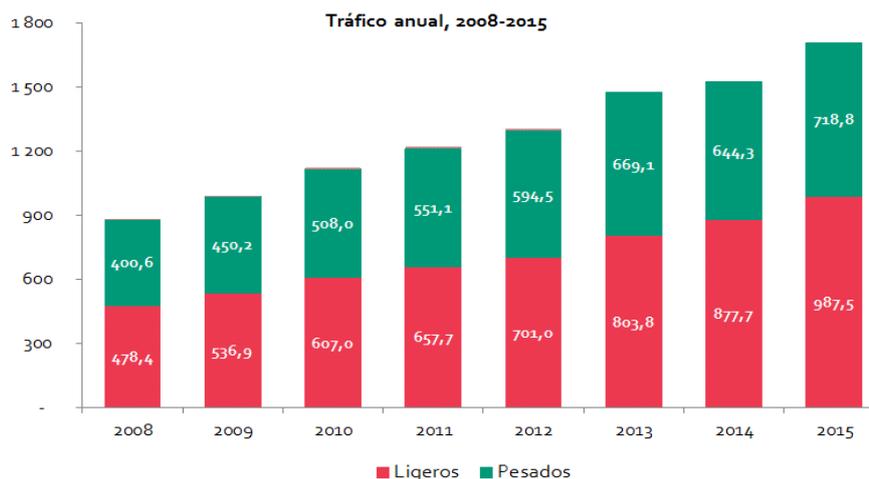
23. Durante el año 2015, se contabilizaron un total de 1,70 millones de vehículos en el Tramo N° 1 del Corredor Interoceánico Sur, lo que significó un incremento de 12,1% respecto del tráfico contabilizado el año anterior⁴. El tráfico de vehículos ligeros se incrementó en 12,5%, mientras que el de vehículos pesados se incrementó en 11,6%.
24. Desde el inicio de la Concesión, se ha podido observar un constante crecimiento en el flujo del tráfico de vehículos. Así, el crecimiento promedio anual del tráfico total durante el periodo 2008 – 2015 ha sido de 9,9 % (el de vehículos ligeros es de 10,9% y el de vehículos pesados de 8,7 %), con lo cual el crecimiento registrado en el 2015 ha sido mayor al promedio del periodo.
25. Analizando la evolución mensual del tráfico por tipo de vehículo (ver gráfico N° 2), se observa que los meses de julio, agosto, diciembre y enero se registra la mayor afluencia de vehículos

⁴ El número de vehículos que transita una vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por los peajes de la vía.



ligeros, siendo estos meses propios de las fechas festivas de fiestas patrias y año nuevo. Por otro lado, en el caso de los vehículos pesados, el mayor flujo se produce durante el segundo semestre del año (julio – diciembre).

Gráfico N° 2
TRAMO N° 1: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO, 2008-2015
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: SURVIAL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

26. En relación al tráfico vehicular por estaciones de peaje en operación, se aprecia que la estación de Ccasacancha (Km. 917), ubicada cerca de la ciudad de Cusco, registró el mayor flujo vehicular tanto de vehículos ligeros y pesados, siendo que el 31,8% del total de vehículos que transitaron por el tramo 1 del IIRSA Sur pasaron por dicha estación. Por su parte, las estaciones de Marcona (Km. 31.5), Pichirhua (Km. 411.8), Pampa Galera (Km. 106) y Pampamarca (Km. 311) registraron el 22,6%, 19,3%, 14,2% y 12% del tráfico vehicular total, respectivamente.



Cuadro N° 3
TRAMO N° 1: TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHICULO Y POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2015
(En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	Vehículos ligeros	Vehículos pesados
Ccasacancha	347 517	195 776
Marcona	283 103	103 039
Pampa Galera	87 533	155 255
Pampamarca	79 857	125 182
Pichirhua	189 512	139 534
TOTAL	987 522	718 786

Fuente: SURVIAL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. Como se observa en el siguiente cuadro, el tráfico de vehículos ligeros se incrementó en todas las estaciones de peaje durante 2015, siendo la estación de Ccasacancha la que registró el mayor dinamismo, registrando una tasa de crecimiento de 13%, seguida de la estación de Marcona con 11% y Pichirhua con 9%. Por otro lado, en relación al tráfico de vehículos pesados, la estación de peaje de Marcona registró el mayor crecimiento durante 2015 (18%), seguida por la estación de Ccasacancha (9%); mientras que el tráfico en la estación de Pampa Galera se contrajo 2%.

Cuadro N° 4
TRAMO N° 1: VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2014-2015
(En unidades vehiculares)⁵

Peaje	2014	2015	Var. %
Vehículos ligeros			
Ccasacancha	307 724	347 517	13%
Marcona	254 558	283 103	11%
Pampa Galera	81 098	87 533	8%
Pampamarca	56 132	79 857	-
Pichirhua	178 189	189 512	6%
Vehículos pesados			
Ccasacancha	179 965	195 776	9%
Marcona	86 985	103 039	18%
Pampa Galera	158 159	155 255	-2%
Pampamarca	81 412	125 182	-
Pichirhua	137 802	139 534	1%

Fuente: SURVIAL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

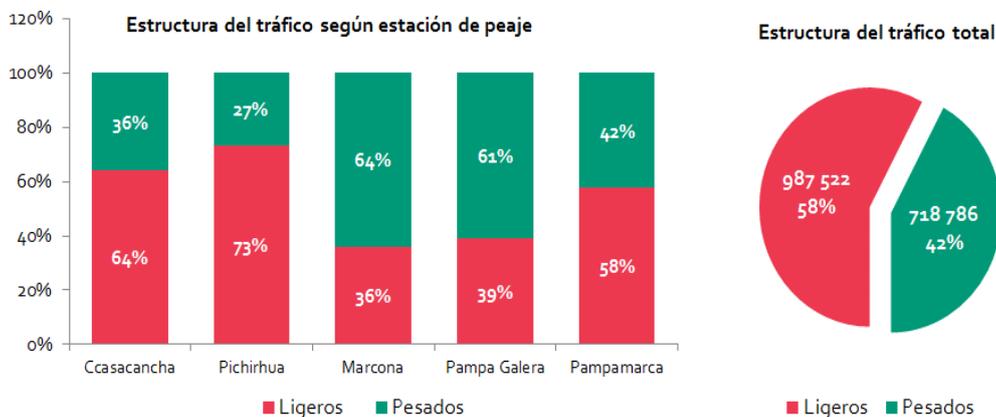
28. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2015, el 58% del total de vehículos que transitaron por el tramo 2 del IIRSA Sur fueron vehículos ligeros; mientras que el 42% restante

⁵ En el caso de la estación de Pampamarca, la empresa no presentó información para los meses de setiembre, octubre y noviembre del 2014.



fueron vehículos pesados. Cabe mencionar que, dicha distribución se ha mantenido casi sin variación desde el año 2008.

Gráfico N° 3
TRAMO N° 1: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2015
(En unidades vehiculares)



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

29. Analizando el tráfico por tipo de vehículo en cada estación de peaje, se aprecian patrones bastante diferenciados. En el caso de la estación de Marcona en Ica cerca de las tres cuartas partes del tráfico (73%) correspondió a vehículos ligeros, mientras que en las estaciones de Pampa Galera (Ayacucho) y Pampamarca (Apurímac) el 64% y 61% del tráfico corresponde a vehículos pesados, respectivamente, lo cual puede ser explicado por la ausencia de grandes poblaciones en estos tramos. De manera similar que en el caso de la estación de Marcona, las estaciones de Ccasacancha y Pichirhua registran un mayor flujo de vehículos ligeros, apreciándose que los mismos representaron el 64,0% y 57,6% del total de tráfico en 2015, respectivamente.

Trafico en ejes cobrables

30. Durante 2015, el tráfico vehicular en términos de ejes cobrables experimentó un crecimiento de 12,5% en relación al año anterior, al pasar de 3 244 miles a 3 633 miles de ejes (ver gráfico N° 4). En relación al tráfico por tipo de vehículo, se aprecia que el número de ejes cobrables de vehículos ligeros y vehículos pesados se expandió 12,5% y 11,8%, respectivamente. Cabe señalar que, entre 2008 y 2015, se registró una tasa de crecimiento promedio anual del número de ejes cobrables de vehículos ligeros y vehículos pesados de 10,9% y 10,3%, respectivamente.



Gráfico N° 4
TRAMO N° 1: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR EJE COBRABLE, 2008-2015
 (En miles de ejes)



Fuente: SURVIAL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

31. El 90,2% del tráfico de vehículos pesados correspondió a vehículos de 2 ejes (31,2%), 3 ejes (31,9%) y 6 ejes (27,1%). Dicho patrón es similar en todas las estaciones de peaje, con excepción de la estación de Marcona, en donde el tráfico de vehículos pesados de 2 ejes representó el 57,2%, seguido por los vehículos de 3 ejes con el 21,3%.
32. Considerando los ejes cobrables, el 44,1% del total de ejes cobrables en la Concesión fue aportado por vehículos de 6 ejes, el 26,6% en vehículos de 3 ejes y el 17% en vehículos de 2 ejes. De forma similar a la distribución de vehículos totales en cada estación de peaje este patrón de tráfico es similar excepto en Marcona, en donde el tráfico de vehículos de 2 ejes representó el 37,9%.

Cuadro N° 5
TRAMO N° 1: TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2015
 (En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES							TOTAL
	2	3	4	5	6	7	8	
Unidades vehiculares	225 115	229 261	20 803	43 615	194 612	4 710	670	718 786
Ccasacancha	72 578	60 607	5 117	10 238	46 270	761	205	195 776
Pampa Galera	33 659	52 802	4 555	10 855	52 009	1 120	255	155 255
Pichirhua	35 756	48 274	4 473	9 847	40 414	770	0	139 534
Pampamarca	24 155	45 591	4 499	9 920	40 225	789	3	125 182
Marcona	58 967	21 987	2 159	2 755	15 694	1 270	207	103 039
Ejes cobrables	450 230	687 783	83 212	218 075	1 167 672	32 970	5 360	2 645 302
Ccasacancha	145 156	181 821	20 468	51 190	277 620	5 327	1 640	683 222
Pampa Galera	67 318	158 406	18 220	54 275	312 054	7 840	2 040	620 153
Pichirhua	71 512	144 822	17 892	49 235	242 484	5 390	0	531 335
Pampamarca	48 310	136 773	17 996	49 600	241 350	5 523	24	499 576
Marcona	117 934	65 961	8 636	13 775	94 164	8 890	1 656	311 016

Nota: No incluye vehículos exonerados

Fuente: SURVIAL

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN



IV. TARIFAS REGULADAS

33. Conforme a lo establecido en la Cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación (diciembre de 2007), el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo, la misma que se cobrará en ambos sentidos del desplazamiento⁶. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa equivalente a un eje; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa diferenciada según el número de ejes.
34. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas cobradas en cada una de las cinco unidades de peaje (incluido el IGV) durante el año 2015. Cabe señalar que, las tarifas no han sufrido variaciones desde el inicio de la explotación, pues de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, los peajes recién podrán ser ajustados por el Concesionario cuando se apruebe la culminación de las obras obligatorias programadas.

Cuadro N° 6
TRAMO N°1: TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES AL 2015
(En Nuevos Soles, incluido IGV)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
1. Estaciones de peaje: Marcona, Pampa Galera, Pampamarca, Pichirhua y Ccasacancha.			
Vehículos Ligeros	Por vehículo	3,31	3,90
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por vehículo	6,53	7,70
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por vehículo	9,83	11,60
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por vehículo	13,05	15,40
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por vehículo	16,27	19,20
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por vehículo	19,58	23,10
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por vehículo	22,80	26,90
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por vehículo	26,02	30,70

Fuente: Tarifario de SURVIAL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.

a. Evolución de las inversiones

35. Al 31 de diciembre de 2015, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 140,5 millones, lo cual representa el 96,6% del valor referencial establecido en el Programa de Ejecución de Obras (PEO)⁷. Cabe señalar que, a diciembre de 2015, el avance físico del tramo 1 se encuentra a un nivel de 98,3%, habiéndose intervenido 737,5 kilómetros de los 750,4 kilómetros comprometidos.
36. Durante el año 2015, las inversiones reconocidas por OSITRAN ascendieron a USD 1,01 millones, lo cual representó una reducción de 80,7% en relación a la inversión reconocida en 2014 (USD 5,2 millones).

⁶ Cabe mencionar que, los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia, los vehículos militares y los vehículos de la Cruz Roja Peruana están exonerados del cobro de las tarifas.

⁷ Conforme a lo establecido en las Cláusulas 6.12, 6.13 y 6.14 del Contrato de Concesión, el planteamiento de la organización de las obras corresponde al Concesionario, para lo cual debe elaborar un Programa de Ejecución de Obras que incluya los tiempos de ejecución de las obras, así como los montos necesarios para la ejecución de las mismas.



Cuadro N° 7
TRAMO N° 1: INVERSIÓN RECONOCIDA POR OSITRAN, 2009-2015
(En USD con IGV)

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
51 126 526	82 677 702	393 296	-	79 347	5 242 510	1 012 497

Fuente: Gerencia de Supervisión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

37. En particular, durante 2015, se ejecutaron las siguientes obras:
- En abril se iniciaron trabajos en pavimentos en cerca de 14,7 Km en el Sector 3 y en cerca de 33 Km en el Sector 7, así como en zonas identificadas en los sectores 4 y 5, los cuales se relacionan con obras de mantenimiento periódico. Cabe señalar que, la culminación de dichos trabajos está proyectada para febrero de 2016.
 - El 17 de febrero del 2015, se firmó el acta de acuerdo para la ejecución de la obra de construcción del puente sobre el río Suaray, ubicado en el km 945 del Sector 8 del tramo 1 del IIRSA SUR, a ejecutarse conforme a los estudios definitivos de ingeniería en el sector de eventos catastróficos. En marzo de 2015 se firmó un contrato con el Consorcio Obras Viales para ejecutar la obra, por un importe de USD 801 mil (no incluye IGV).
 - El 06 de mayo de 2015, el Concesionario y el Concedente suscriben el Acta de Acuerdo sobre la Ejecución de Obras de Construcción no Culminadas de la Estación de Peaje Pampamarca que considera la construcción de la Estación de Peaje Pampamarca, ubicada en el km 273+100 – Sector 3. Cabe señalar que, el MTC reconoció a la compañía un monto por reubicación del peaje ascendente a USD 474 mil, con lo cual en mayo de 2015 se firmó un contrato con el Consorcio Obras Viales para ejecutar la obra.

b. Cofinanciamiento

38. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concedente está obligado a efectuar un Pago Anual por Servicio (PAS) al Concesionario, que tiene como objetivo reconocer los costos de inversión, operación, mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico, por lo que está compuesto por la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)⁸.
39. Conforme a la propuesta económica presentada por SURVIAL, el PAMO y el PAO ascienden a USD 11 679 164 y USD 12 930 094 00, respectivamente. La fuente de pago del PAMO y del PAO es el peaje recaudado por el Concesionario, así como el Cofinanciamiento por parte del Concedente en caso los recursos recaudados no sean suficientes⁹. Para ello, el Concedente

⁸ Cabe mencionar que, hasta el mes 36 contado desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, el PAS será equivalente al PAMO. A partir del mes 36, el PAS será equivalente a la suma del PAO y del PAMO, por un período de quince (15) años. Transcurrido ese período, culminará la vigencia del PAO, por lo cual el PAS será equivalente al PAMO.

⁹ Conforme a lo establecido en el Anexo XIII del Contrato de Concesión, el Cofinanciamiento está definido de acuerdo a la siguiente identidad:

$$\text{Cofin} = \text{PAMO} + \text{PAO} - (\text{Rec. peaje} - \text{Prov. Eventos Catastróficos})$$

Donde:

1. Cofin: Cofinanciamiento del Concedente

2. Rec. Peaje: Recaudación de Peaje

3. Prov. Eventos Catastróficos: Provisión por eventos catastróficos.



depositará trimestralmente en un Fideicomiso el cofinanciamiento necesario para el pago del PAS, deduciendo el monto recaudado por el Peaje.

40. En el siguiente gráfico se detalla los pagos realizados por concepto de PAMO a la empresa entre los años 2008-2015. Como se aprecia, en el año 2015 se reconocieron ingresos por este concepto por S/. 30,79 millones, monto que representó un incremento de 7,5% en relación al año anterior (S/. 29,58 millones).

Cuadro N° 8								
TRAMO N° 1: PAGO ANUAL POR MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN 2008-2015								
(En millones de soles)								
Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PAMO	31,50	30,46	31,67	45,47	27,56	28,35	29,58	30,53

Fuente: Survial
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

41. Por otra parte, durante 2015, se recaudó un monto total de S/. 14,04 millones por concepto de cobro de peaje, lo cual representó un incremento de 11,9% en relación al monto recaudado en 2014 (S/. 12,54 millones).

Cuadro N° 9								
TRAMO N° 1: RECAUDACIÓN ANUAL POR COBRO DE PEAJE 2008-2015								
(En millones de soles)								
Recaudación	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vehículos livianos	1,81	2,06	2,34	2,54	2,73	3,13	3,42	3,85
Vehículos Pesados	5,08	5,80	6,73	7,56	8,52	9,72	9,12	10,19
Total	6,89	7,86	9,08	10,10	11,25	12,85	12,54	14,04

Fuente: SURVIAL
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

c. Pagos al Estado

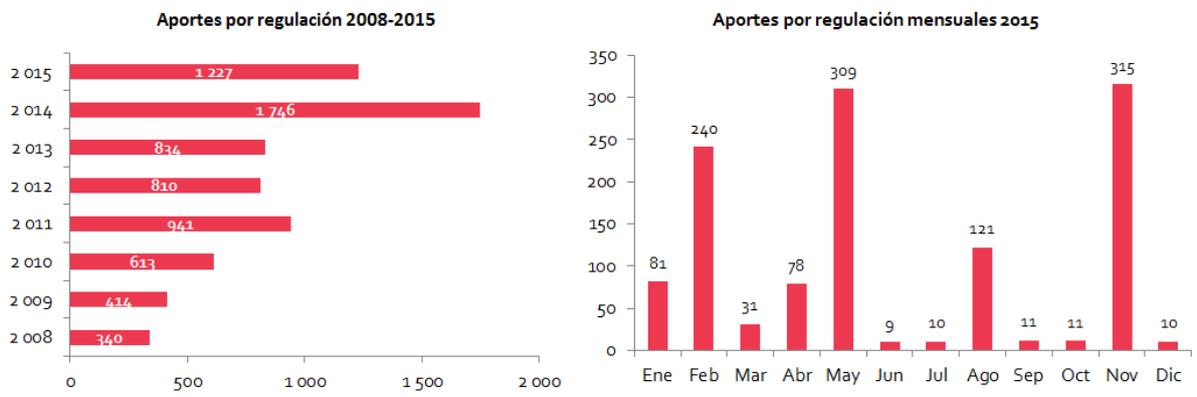
- **Aporte por Regulación**

42. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación a OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2015, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales por concepto de aportes de regulación a OSITRAN equivalentes al 1% del total de facturación (incluidos peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios).
43. Para el 2015, el pago efectuado por el Concesionario por concepto de aporte por regulación ascendió a 1,2 millones, monto que representa una reducción de 29,4% en relación al aporte de 2014 (S/. 1,7 millones).

Según la cláusula 12.6, se entiendo todo por evento catastrófico todo aquel hecho de la naturaleza que produzca un daño o destrucción parcial o total de la infraestructura de la Obra, que implique su inutilización o pérdida de funcionalidad, tales como: terremotos, inundaciones, lluvias.



Gráfico N° 5
TRAMO N° 1: APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2008 – 2015
(Miles de Nuevos Soles)



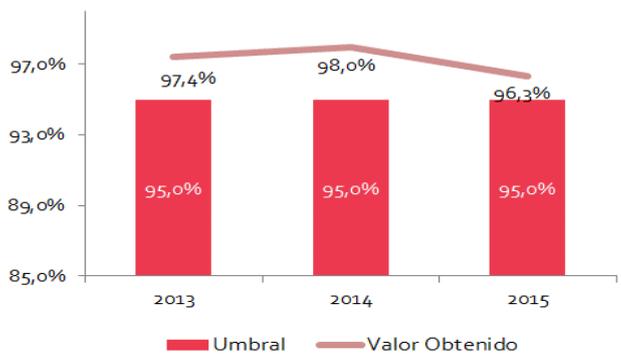
Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas, OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

a. Niveles de servicio

44. De acuerdo al Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
45. En el siguiente gráfico se muestran los resultados de la evaluación realizada por OSITRAN sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que, el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios, se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.

Gráfico N° 6
TRAMO N° 1: NIVEL DE SERVICIO GLOBAL, 2013-2015



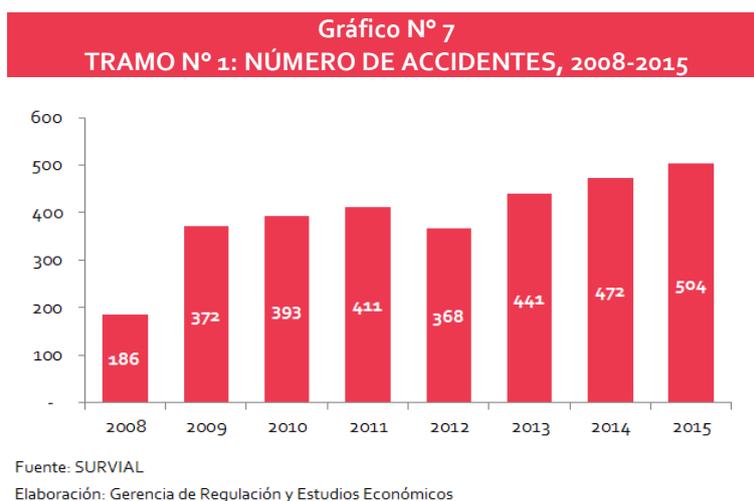
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



46. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2015. En efecto, si bien entre 2014 y 2015, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario registró una ligera reducción (de 98% a 96,3%), se mantuvo por encima del nivel mínimo exigido (95%).

b. Accidentes

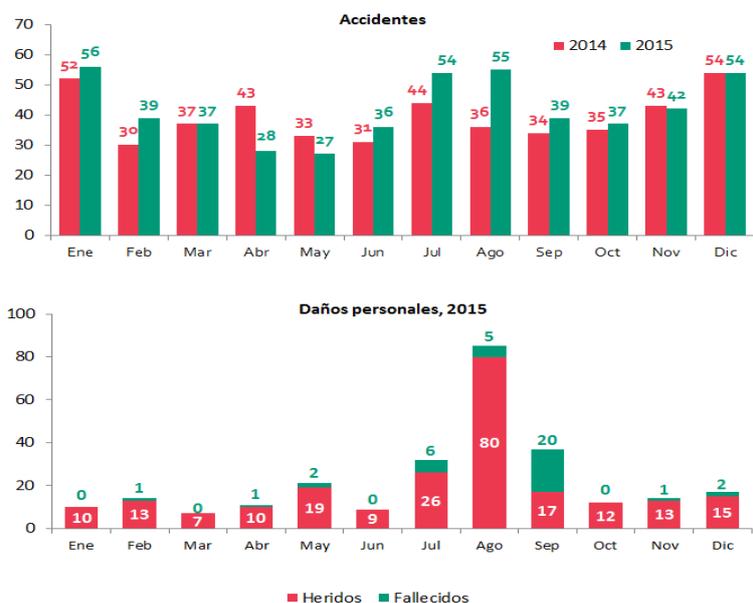
47. Durante el año 2015, se registró un total de 504 accidentes, lo que representó un incremento de 6,8% en el número de accidentes registrados durante el año anterior (472), en un contexto de incremento del tráfico vehicular.



48. El número de heridos como consecuencia de los accidentes fue de 220 durante 2015, lo que representó una disminución de 4,8% en relación al año anterior (231). No obstante, el número de fallecidos se incrementó 42%, al pasar de 38 en 2014 a 54 en 2015. Como se observa en el siguiente gráfico, los meses de mayor ocurrencia de accidentes con heridos fueron julio, agosto y setiembre, siendo que dichos meses se registró el 53,2% y 81,6% del total de heridos y víctimas mortales de 2015, respectivamente. Cabe señalar que, los meses de julio y agosto coinciden con los feriados de fiestas patrias, en los cuales se observan mayores flujos de turismo interno.



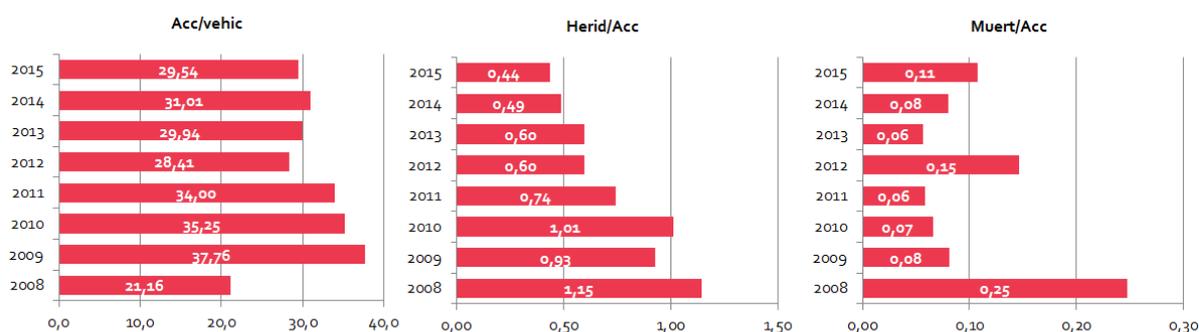
Gráfico N° 8
TRAMO N° 1: ACCIDENTES Y DAÑOS PERSONALES, 2004-2015



Fuente: Survial
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. Como se observa en el siguiente gráfico, pese al mayor número de accidentes en 2015, el índice de accidentes por cada 100 mil vehículos (Acc/vehic) registró una reducción de 1,47 puntos en relación al año anterior. Por su parte, el índice de heridos por accidente (Herid/Acc) se redujo 18% entre 2014 y 2015; mientras que el índice de fallecidos por accidente (Muert/Acc) se incrementó 42% en dicho periodo.

Gráfico N° 9
TRAMO N°1: INDICADORES DE ACCIDENTES, 2008 - 2015



Fuente: SURVIAL
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

c. Reclamos

50. En 2015, el Concesionario tramitó 17 reclamos, cifra 240% superior al número de reclamos tramitados durante el año anterior (5). Cabe notar que, durante 2015, ninguno de los reclamos tramitados fue declarado fundado, siendo que el 52,9% (9), 41,2% (7) y 5,8% (1) fueron declarados infundados, improcedentes e inadmisibles, respectivamente. Asimismo, se precia que del total de reclamos tramitados dicho año, la mayor parte estuvieron relacionados con el mantenimiento de la infraestructura (52,9%) y el auxilio mecánico (23,5%).



Cuadro N° 10
TRAMO N°1: RECLAMOS, 2013-2015

Estado/Materia	2013	2014	2015
1. Inadmisibles	0	0	1
Mantenimiento	0	0	1
2. Improcedentes	4	1	7
Atención al usuario	1	0	2
Auxilio mecánico	1	0	2
Perjuicio al usuario	1	0	1
Mantenimiento	1	1	2
3. Fundados	0	0	0
4. Infundados	8	4	9
Auxilio mecánico	1	1	2
Cobro peaje	0	0	1
Perjuicio al usuario	1	1	0
Mantenimiento	6	2	6
Total n° de reclamos (1+2+3+4)			
Atención al usuario	1	0	2
Auxilio mecánico	2	1	4
Cobro peaje	0	0	1
Perjuicio al usuario	2	1	1
Mantenimiento	7	3	9
Total :	12	5	17

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

d. **Infracciones y sanciones**

51. Como se aprecia en el Cuadro N° 10, durante el año 2015, se tramitó 1 Procedimientos Administrativos Sancionadores (PAS) al Concesionario, relacionados con el suministro de información y el pago del aporte por regulación. De conformidad con lo establecido en los artículos 31.2 y 50 del Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS), mediante resoluciones N° 008-2015-GG-OSITRAN, el Concesionario fue sancionado por un monto total equivalente a 2 Unidades Impositivas Tributarias (UIT) en primera instancia. Cabe precisar que, SURVIAL no presentó recursos de apelación contra tal Resolución.

Cuadro N° 11
TRAMO N°1: PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS SANCIONADORES – 2015

N°	N°PAS	Infracción	Incumplimiento	Tipificación	Primera Instancia	
					Resolución	Sanción (UIT)
1	06-2013-GSF	Demora en el suministro de Información (Relación de Pólizas 2012).	Cláusula 12.4 del Contrato de Concesión y Art. 13 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN	Art. 31.2 del RIS	008-2015-GG-OSITRAN	2

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII. INDICADORES FINANCIEROS

Estado de Resultados Integrales

52. Durante el 2015, el Concesionario registró ingresos por un monto de S/. 140 millones, lo cual representó una reducción de 9% en relación a los ingresos registrados el año anterior (S/. 127 millones). Esta caída se explica principalmente por la menor cantidad de actividades de



construcción y mantenimiento recepcionadas por el Concedente, que se traduce en menores transferencias.

53. En el 2015, si bien los ingresos por mantenimiento periódico se incrementaron de manera importante (de S/. 2,1 millones a S/. 90,2 millones en el 2015), los ingresos por operación (obras en curso) se redujeron de S/. 113,7 millones en 2014 a S/. 11,1 millones. Por su parte, los ingresos por mantenimiento rutinario experimentaron un crecimiento de 5% entre el 2014 y el 2015, al pasar de S/. 23,5 millones a S/. 25,7 millones.
54. Por su parte, los costos de la Concesión registraron una reducción de 5% entre 2014 y 2015, al pasar de S/. 123 millones a S/. 116 millones. Esta reducción se explica por los menores pagos de la Concesión a las empresas encargadas de las labores de construcción y mantenimiento.
55. La reducción de los ingresos (9%) en mayor magnitud que la reducción de los costos (5%), incidió en una importante caída de 50,1% en la utilidad operativa entre 2014 y 2015, la cual pasó de S/. 14 millones a S/. 6,9 millones en dicho periodo. De manera similar, la utilidad neta experimentó una reducción de 13% en dicho periodo, al pasar de S/. 9,5 millones a S/. 8,3 millones. Cabe destacar que el aumento de los ingresos financieros (de S/. 1,2 millones el 2014 a S/. 5,5 millones el 2015) y los menores gastos financieros (de S/. 1,7 millones el 2014 y S/. 639 mil el 2015) ayudaron a mejorar el valor de resultados financieros del presente año, aunque no compensaron el efecto de la caída de ingresos.

Cuadro N° 12
TRAMO N°1: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2014-2015
(En Miles de Nuevos Soles)

	2015	2014	VARIACIÓN %
Mantenimiento rutinario	25 704	24 473	5%
Ingresos por mantenimiento periodico	90 170	2 148	4098%
Otros ingresos de la operación	11 164	113 677	-90%
Total ingresos	127 038	140 298	-9%
Costos de operación	-116 737	-123 464	-5%
Utilidad Bruta	10 301	16 834	-39%
Gastos de Administración	-3 373	-2 703	25%
Otros ingresos y/o gastos	45	31	45%
Utilidad operativa	6 973	14 162	-51%
Ingresos financieros	5 534	1 224	352%
Gastos financieros	-639	-1 739	-63%
Resultado antes de Impuesto a la Renta	11 868	13 647	-13%
Impuesto a la Renta	-3537	-4093	-14%
Utilidad (pérdida) del año	8 331	9 554	-13%

Fuente: EEFF auditados SURVIAL 2015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Estado de Situación Financiera



56. De acuerdo al Estado de Situación Financiera, los activos totales de la Concesión se redujeron 43% entre 2014 y 2015, pasando de S/. 95 millones a S/. 54 millones. Esta reducción se explica principalmente por la caída de 63% en el saldo de la cuenta de Efectivo (de S/. 42 millones a S/. 15 millones), así como por la caída de 64% en el saldo de las Cuentas por Cobrar Comerciales (de S/. 44 millones a S/. 16 millones).
57. Cabe señalar que, la reducción de los saldos de la cuenta de efectivo durante 2015, se debe a las transferencias realizadas por la empresa como adelanto de obras a sus empresas relacionadas, lo que a su vez motivó un incremento en el saldo de las Cuentas por Cobrar a Partes Relacionadas.
58. Por su parte, la reducción de las Cuentas por cobrar comerciales, está asociado a las menores acreencias que las empresas encargadas de las actividades de construcción y mantenimiento tienen con la Concesión.
59. Durante el año 2015, el activo no corriente se incrementó 65% en relación al año anterior, pasando de S/. 7,5 millones a S/. 12,3 millones. Dicho activo representa el 18,4% del total de activos de SURVIAL.
60. Cabe resaltar que, el 77% del activo no corriente estuvo concentrado en Otras Cuentas por Cobrar, que incluye el crédito fiscal por impuesto general a las ventas que proviene de la adquisición de bienes y servicios efectuados por el Concesionario durante la ejecución de las obras. Este saldo es compensado con el IGV que se genera con las operaciones (peaje) gravadas con este impuesto.
61. Por su parte, el pasivo corriente se redujo 6% entre 2014 y 2015, lo cual se explica principalmente por la reducción de Otras Cuentas por Pagar a Vinculadas, la cual pasó de S/. 36 millones a S/. 21 millones (transferencias por obras). Asimismo, el valor de Otras Cuentas por Pagar registró una caída de 91% (de S/. 21 millones a S/. 1,7 millones). Esta cuenta incluye el anticipo recibido del Concedente para realizar obras de ejecución del mantenimiento periódico.

Cuadro N° 13
TRAMO N° 1: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 - 2015
(En Miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	2015	2014	Var%	PASIVO Y PATRIMONIO	2015	2014	Var%
Activo Corriente	54 466	95 098	-43%	Pasivo Corriente	23 401	67 641	-65%
Efectivo y equivalente de efectivo	15 122	41 933	-64%	Obligaciones financieras	-	6 287	-
Cuentas por cobrar comerciales	16 266	44 568	-64%	Cuentas por pagar comerciales	606	174	248%
Otras cuentas por cobrar	3 959	8 367	-53%	Cuentas por pagar a vinculadas	21 050	36 369	-42%
Gastos pagados por anticipado	299	230	30%	Otras cuentas por pagar	1 745	21 531	-
Cuentas por pagar a partes relacionadas	18 820	-	-	Impuestos por pagar	-	3 280	-
Activo no corriente	12 278	7 448	65%	Pasivo no corriente	107	0	-
Otras cuentas por cobrar	10 907	5 754	90%	Obligaciones financieras	-	-	-
Mobiliario y equipo	849	1 016	-16%	Pasivos por impuestos diferidos	107	0	-
Activos intangibles	522	587	-11%				
Impuesto a la renta diferido activo	-	91	-	Patrimonio neto	43 236	34 905	24%
				Capital	26 400	26 400	-
				Resultados acumulados	16 836	8 505	98%
TOTAL ACTIVO	66 744	102 546	-35%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	66 744	102 546	-35%

Fuente: EEFF auditados SURVIAL 2015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

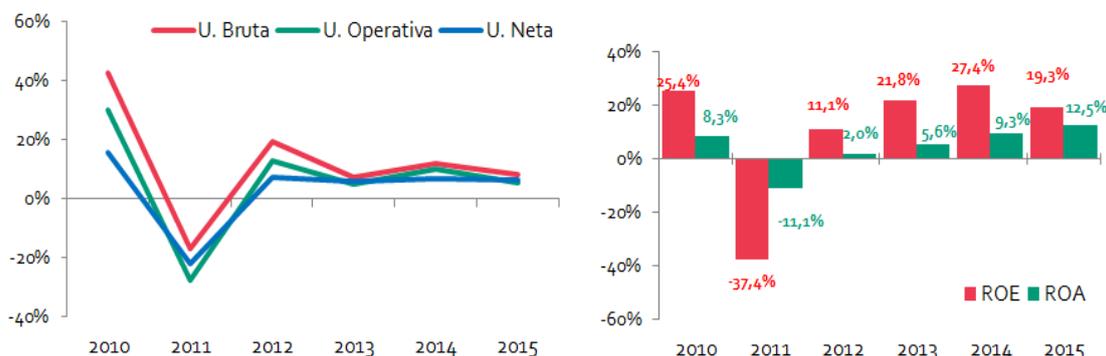


62. El patrimonio neto de la empresa se incrementó en 38% durante el año 2015, debido a la mejora en los resultados acumulados del periodo.

Indicadores Financieros

63. Durante el año 2015, los márgenes de utilidad bruta y operativa se redujeron 3,9 puntos porcentuales (al pasar de 12% a 8,1%) y 4,6 puntos porcentuales (al pasar de 10,1% a 5,5%) en relación al nivel de 2014, respectivamente, lo cual se explica por la caída de los ingresos de la Concesión en mayor proporción que la reducción de sus costos. Por su parte, el margen de utilidad neta del Concesionario se mantuvo relativamente estable, experimentando una ligera caída de 0,2 puntos porcentuales entre 2014 y 2015, al pasar de 6,8% a 6,6%.
64. Por su parte, los ratios de rentabilidad tuvieron resultados mixtos entre 2014 y 2015. Así, la rentabilidad de la inversión (ROA) se incrementó 3,2 puntos porcentuales (de 9,3% a 12,5%), debido al incremento del patrimonio de la empresa y caída de las utilidades netas del periodo; mientras que la rentabilidad neta del patrimonio (ROE) se redujo 8,2 puntos porcentuales (de 27,4% a 19,3%), lo cual indica que empresa ha mejorado los niveles de utilidad del negocio por cada unidad de activo invertido.

Gráfico N° 10
TRAMO N°1: INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO, 2010 - 2015



RATIO	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Rentabilidad						
U. Bruta	42,4%	-16,6%	19,4%	7,3%	12,0%	8,1%
U. Operativa	30,3%	-27,4%	12,9%	5,0%	10,1%	5,5%
U. Neta	15,6%	-22,1%	7,1%	6,1%	6,8%	6,6%
Rentabilidad neta del Patrimonio (ROI)	25,4%	-37,4%	11,1%	21,8%	27,4%	19,3%
Rentabilidad de la inversión (ROA)	8,3%	-11,1%	2,0%	5,6%	9,3%	12,5%

Fuente: EEFF auditados de SURVIAL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

65. En cuanto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo¹⁰ ha mostrado valores positivos en los últimos cinco años, lo cual refleja que el Concesionario posee liquidez suficiente para hacer frente a las obligaciones de corto plazo. Los ratios de prueba ácida¹¹ y liquidez absoluta¹²

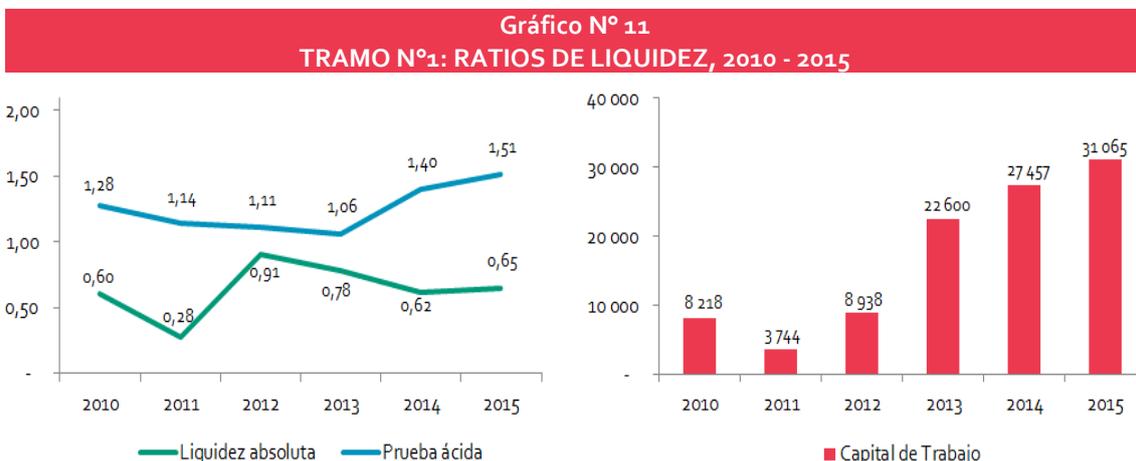
¹⁰ Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

¹¹ Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

¹² Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.



pueden dar mayor precisión respecto a la liquidez del Concesionario. La prueba ácida refleja en parte una imagen similar a la que presenta el comportamiento del capital de trabajo así como el ratio de liquidez absoluta muestra una mayor liquidez que el año anterior pero con valores menores a la prueba ácida. Esto se debe a que el ratio de liquidez absoluta solo considera la cuenta de efectivo del activo corriente y no toma en cuenta las cuentas por cobrar con las que hace frente a sus obligaciones, como es el caso de los ingresos por PAMO (cuentas por cobrar).



Fuente: EEEF auditados de SURVIAL 2010-2015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

66. En el siguiente gráfico, se muestran los ratios de endeudamiento¹³ sin realizar modificaciones en las cuentas del Estado de Situación Financiera. Como se aprecia, entre 2014 y 2015, tanto el endeudamiento (de 1,94 a 0,54) como el apalancamiento financiero (de 2,95 a 1,54) se redujeron debido al efecto del incremento del Patrimonio, que fue mayor al efecto del Anticipo del Concedente para el mantenimiento periódico del año 2015.
67. El ratio de endeudamiento también se redujo producto tanto de la reducción de los pasivos no corrientes como del aumento del patrimonio. Así, paso de 0,66 en el 2014 a 0,35 en el 2015. En el gráfico se muestra la evolución de dichos ratios.

¹³ Los ratios de endeudamiento se han calculado de la siguiente forma:

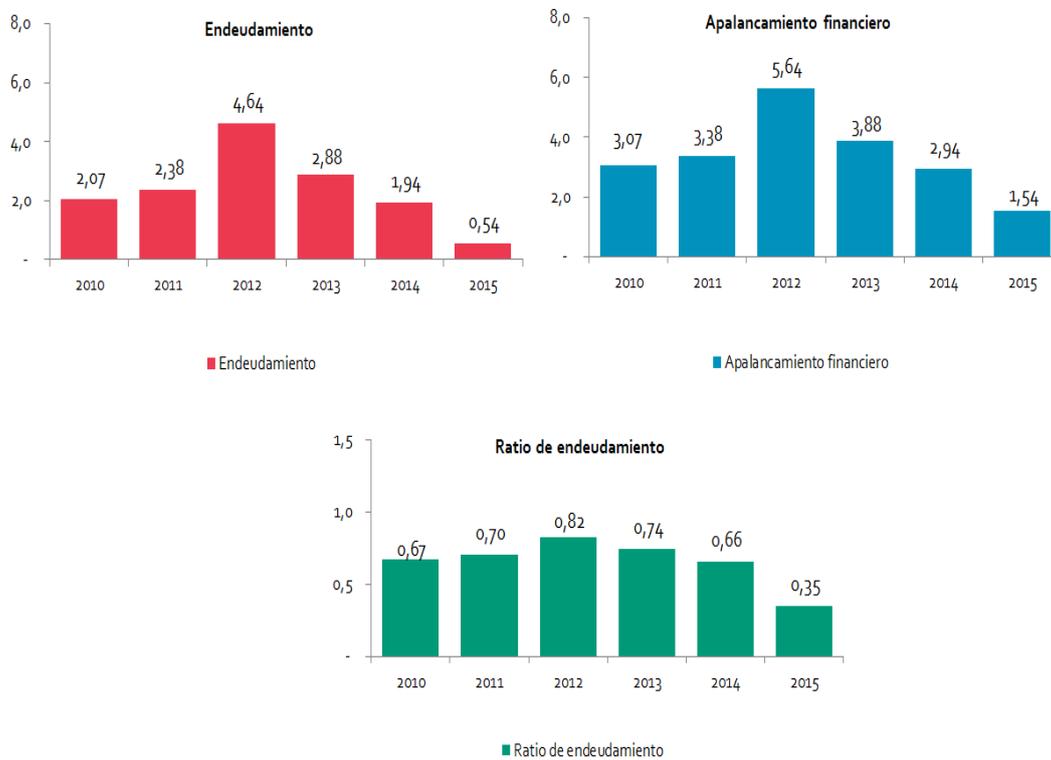
Endeudamiento = Pasivo / Patrimonio neto

Ratio de endeudamiento = Pasivo / Activo total

Apalancamiento financiero = Activo total / Patrimonio neto.



Gráfico N° 12
TRAMO N° 1: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO 2010 - 2015



Fuente: EEFF auditados de SURVIAL 2010-2015
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VIII. CONCLUSIONES

68. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo 1 del IIRSA Sur durante el año 2015, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante el 2015, el tráfico total de vehículos se incrementó 12,1% respecto del año anterior, alcanzando un total de 1,70 millones de vehículos, siendo que el 57,9% del tráfico corresponde a vehículos ligeros; mientras que los vehículos pesados representaron el 42,1% por vehículos pesados. En relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular experimentó un crecimiento de 12,5%, al pasar de 3 244 miles a 3 633 miles de ejes.
 - (ii) En relación a las tarifas cobradas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las cinco unidades de peaje, se han mantenido durante 2015 en el mismo nivel que las aplicadas al inicio de la Concesión (diciembre de 2007).
 - (iii) Al 31 de diciembre de 2015, el total de inversiones realizadas por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN ascendió a USD 140,5 millones, lo cual representa el 96,6% del valor referencial establecido en el Programa de Ejecución de Obras (PEO), con lo cual el avance físico del tramo 1 se encuentra a un nivel de 98,3%. En 2015, se reconocieron inversiones por un total de USD 1,01 millones, nivel 80,7% inferior al monto reconocido el año anterior.
 - (iv) En relación a los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO, durante el año 2015, se desembolsó a favor del Concesionario un monto total ascendente a S/. 30,53 millones, lo que representó un incremento de 7,5% en relación al año anterior. Por su parte, los ingresos recaudados por concepto de cobro de peaje ascendieron a S/. 14,04 millones, monto 11,9% mayor al recaudado en 2014.
 - (v) En el 2015, SURVIAL transfirió un monto total de S/.1,23 millones a OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), lo cual representó una reducción de 42,3% en relación a los aportes transferidos durante 2014 (S/. 1,75 millones).
 - (vi) En relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2015, se ha verificado lo siguiente:
 - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 96,3%.
 - Se contabilizaron un total de 504 accidentes, lo cual significó un incremento de 6,8% respecto del año anterior, apreciándose que el número de víctimas fatales se incrementó 41,2% (de 38 a 54 fallecidos); mientras el número de heridos se redujo 4,8% (de 231 a 220). El mayor número de accidentes se produjo en un contexto de aumento del tráfico vehicular, observándose que una reducción del índice de accidentes por cada 100 mil vehículos, el cual pasó de 31,01 en 2014 a 29,54 en 2015.
 - En 2015, el número de reclamos tramitado por el Concesionario se incrementó 240% en relación al año anterior (de 5 a 17 reclamos), apreciándose que ninguno de los



reclamos fue declarado fundado. Del total de reclamos presentados la mayoría estuvieron relacionados con el mantenimiento de la infraestructura (52,9%) y el auxilio mecánico (23,5%).

- En 2015, se realizó un Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS) al Concesionario, en el marco de los cual fue sancionado por un monto total equivalente a 2 UIT.
- (vii) Durante 2015, los ingresos totales de SURVIAL ascendieron a S/. 127 millones, lo cual significó una caída de 9% respecto a los ingresos registrados el año anterior. Por su parte, los costos de operación experimentaron una reducción de menor magnitud (5%) en dicho periodo. En vista de ello, la utilidad neta experimentó una reducción de 13%, al pasar de S/. 9,5 millones en 2014 a S/. 8,3 millones en 2015.
- (viii) En cuanto a los indicadores financieros de SURVIAL durante el año 2015, se observa que los ratios de rentabilidad tuvieron resultados mixtos. Así, los márgenes de utilidad bruta y operativa se redujeron; mientras que el margen de utilidad neto se mantuvo estable. Por su parte, la rentabilidad de la inversión (ROA) se incrementó (de 9,3% a 12,5%); mientras que rentabilidad neta del patrimonio (ROE) se redujo (de 27,4% a 19,2%), lo cual significa que si bien SURVIAL incrementó sus ganancias por cada dólar invertido, los accionistas vieron reducidas sus ganancias respecto al patrimonio aportado. Los ratios de liquidez general y prueba acida evolucionaron positivamente, lo cual refleja que la empresa cuenta con la liquidez suficiente para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. Finalmente, en relación a los ratios de solvencia, se observa una reducción del endeudamiento y del apalancamiento financiero debido al incremento del Patrimonio.



Anexo N° 1: Ficha de Contrato de Concesión

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

Fecha de actualización: 30 de junio de 2015

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



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



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



Anexo N° 2: Resumen Estadístico Anual

INDICADORES ANUALES: Tramo 1 del Corredor Vial Interoceánico Sur: Marcona – Urcos

Concesionario	SURVIAL S.A.
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2007 - 2015

a. Tráfico

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de vehículos	58 761	879 010	985 171	1 115 014	1 208 803	1 295 405	1 472 839	1 522 024	1 706 308
- Livianos	32 693	478 380	536 869	606 984	657 700	700 951	803 754	877 701	987 522
- Pesados	26 068	400 630	448 302	508 030	551 103	594 454	669 085	644 323	718 786
Número de ejes cobrables	117 457	1 807 405	2 047 936	2 358 397	2 634 816	2 912 269	3 325 860	3 244 070	3 632 824
- Livianos	32 693	478 380	536 869	606 984	657 700	700 951	803 754	877 701	987 522
- Pesados	84 764	1 329 025	1 511 067	1 751 413	1 977 116	2 211 318	2 522 106	2 366 369	2 645 302
Número de vehículos por unidad de peaje:									
Unidad Ccasacancha	18 616	253 443	288 943	339 666	350 046	381 655	439 268	487 689	543 293
- Livianos	10 250	144 607	166 327	194 421	202 267	223 337	263 824	307 724	347 517
- Pesados	8 366	108 836	122 616	145 245	147 779	158 318	175 444	179 965	195 776
Marcona	11 858	178 970	202 256	221 989	234 724	245 934	291 723	341 543	386 142
- Livianos	9 007	122 944	145 278	160 233	172 626	184 910	218 616	254 558	283 103
- Pesados	2 851	56 026	56 978	61 756	62 098	61 024	73 107	86 985	103 039
Unidad Pampa Galera	8 589	140 134	162 170	178 384	199 912	218 209	235 215	239 257	242 788
- Livianos	2 961	49 034	59 393	66 357	74 170	77 736	77 790	81 098	87 533
- Pesados	5 628	91 100	102 777	112 027	125 742	140 473	157 425	158 159	155 255
Unidad Pampamarca	7 229	122 669	133 481	147 376	174 417	184 653	208 546	137 544	205 039
- Livianos	3 085	54 337	54 835	59 131	70 904	71 380	80 265	56 132	79 857
- Pesados	4 144	68 332	78 646	88 245	103 513	113 273	128 281	81 412	125 182
Unidad Pichirhua	12 469	183 789	198 321	227 596	249 704	264 954	298 087	315 991	329 046
- Livianos	7 390	107 453	111 036	126 842	137 734	143 588	163 259	178 189	189 512
- Pesados	5 079	76 336	87 285	100 754	111 970	121 366	134 828	137 802	139 534
Número de Ejes cobrables									
Unidad Ccasacancha	35 488	484 035	555 758	663 755	703 940	787 595	895 981	946 509	1 030 739
- Livianos	10 250	144 607	166 327	194 421	202 267	223 337	263 824	307 724	347 517
- Pesados	25 238	339 428	389 431	469 334	501 673	564 258	632 157	638 785	683 222
Marcona	17 595	285 722	303 978	339 295	357 483	366 479	433 530	500 049	594 119
- Livianos	9 007	122 944	145 278	160 233	172 626	184 910	218 616	254 558	283 103
- Pesados	8 588	162 778	158 700	179 062	184 857	181 569	214 914	245 491	311 016
Unidad Pampa Galera	22 193	366 747	428 444	478 944	552 293	628 668	711 131	719 071	707 686
- Livianos	2 961	49 034	59 393	66 357	74 170	77 736	77 790	81 098	87 533
- Pesados	19 232	317 713	369 051	412 587	478 123	550 932	633 341	637 973	620 153
Unidad Pampamarca	18 003	301 102	343 655	391 512	468 882	520 723	596 753	376 489	579 433
- Livianos	3 085	54 337	54 835	59 131	70 904	71 380	80 265	56 132	79 857
- Pesados	14 918	246 765	288 820	332 381	397 978	449 343	516 488	320 357	499 576
Unidad Pichirhua	24 178	369 794	416 101	484 891	552 219	608 804	688 465	701 952	720 847
- Livianos	7 390	107 453	111 036	126 842	137 734	143 588	163 259	178 189	189 512
- Pesados	16 788	262 341	305 065	358 049	414 485	465 216	525 206	523 763	531 335

b. Recaudación por cobro de peaje (Miles de USD, incluido IGV)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Recaudación Livianos	123	1 812	2 059	2 340	2 540	2 733	3 135	3 423	3 851
Recaudación Pesados	330	5 083	5 799	6 735	7 565	8 518	9 718	9 118	10 193
Total	453	6 895	7 858	9 075	10 105	11 252	12 852	12 541	14 045

c. Accidentes

Indicador	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de Accidentes	7	186	372	393	411	368	441	472	504
Número de heridos	58	213	345	398	306	231	264	231	220
Número de fallecidos	2	46	30	26	24	38	25	38	54

Fuente: SURVIAL S.A.; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente Donayre
César Balbuena Vela
Jorge Cárdenas Bustíos

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo Barnuevo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré
Jefe de Estudios
Económicos

José Aguilar Reátegui
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Oscar Ubillús Ramírez
Analista de Estudios
Económicos