



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (Tramo N° 2)

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.....	9
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	11
IV. TARIFAS REGULADAS	13
V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO	14
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	18
VII. INDICADORES FINANCIEROS	20
VIII. CONCLUSIONES	25
ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	27
ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL	29

Cuadros

Cuadro N° 1 TRAMO N° 2: UBICACIÓN DE LA UNIDADE DE PEAJE Y PESAJE.....	9
Cuadro N° 2 TRAMO N° 2: TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO, 2014 - 2015	11
Cuadro N° 3 TRAMO N° 2: TRÁFICO TRIMESTRAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2014 - 2015.....	12
Cuadro N° 4 TRAMO N° 2: TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR EJES COBRABLES, 2015	13
Cuadro N° 5 TRAMO N° 2: TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2015	13
Cuadro N° 6 TRAMO N° 2: TARIFAS MÁXIMAS VIGENTES AL 2015.....	14
Cuadro N° 7 TRAMO N° 2: INGRESOS RECONOCIDOS POR ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO, 2013 - 2015.....	17
Cuadro N° 8 TRAMO N° 2: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2014-2015	21
Cuadro N° 9 TRAMO N° 2: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 - 2014	22

Gráficos

Gráfico N° 1 TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR.....	8
Gráfico N° 2 TRAMO N° 2: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO, 2013 - 2015.....	11
Gráfico N° 3 TRAMO N° 2: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR EJES COBRABLES, 2013 - 2015.....	12
Gráfico N° 4 TRAMO N° 2: INVERSIÓN RECONOCIDA POR OSITRAN, 2006-2015	14
Gráfico N° 5 TRAMO N° 2: APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2013 - 2015	18
Gráfico N° 6 TRAMO N° 2: NIVEL DE SERVICIO GLOBAL, 2013-2015.....	18
Gráfico N° 7 TRAMO N° 2: NÚMERO DE ACCIDENTES, 2011- 2015.....	19
Gráfico N° 6 TRAMO N° 2: ACCIDENTES Y HERIDOS, 2015	20
Gráfico N° 9 TRAMO N° 2: INDICADORES DE ACCIDENTES EN, 2012 - 2015.....	20
Gráfico N° 10 TRAMO N° 2: INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO 2010 - 2015.....	23
Gráfico N° 11 TRAMO N° 2: RATIOS DE LIQUIDEZ PERIODO 2010 - 2015.....	24
Gráfico N° 12 TRAMO N° 2: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO PERIODO 2011 - 2015	24

INFORME DE DESEMPEÑO 2015

CONCESIÓN DEL TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL

RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño de la empresa Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A. (en adelante, el Concesionario o Interoceánica Sur – Tramo 2), consorcio concesionario del tramo vial Urcos – Inambari del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil (en adelante, del tramo 2 del IIRSA Sur), a diciembre de 2015.

El 04 de agosto de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del tramo 2 del 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 300 kilómetros desde Urcos (Cusco) hasta el puente Inambari (Madre de Dios), siendo la inversión comprometida a diciembre de 2015 de USD 683 millones (incluido IGV).

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.
Accionistas de la Concesión	Odebrecht Latinvest Perú con 89% JJC Contratistas Generales S.A. con 7% Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. con 4%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Inversión comprometida al 2015 ¹	USD 683 millones (incluido IGV)
Inversión realizada al 2015	USD 657 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

^{1/} El compromiso de inversión corresponde al Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente. Se añadieron los montos correspondientes a obras accesorias, construcción de la Unidad Integral de Peaje y Pesaje (UIPP), pasando de USD 653,6 millones a USD 683,7 millones.

El Contrato de Concesión establece, entre otros, la inversión proyectada referencial asumida por el Concesionario, las tarifas y reajustes tarifarios de los servicios prestados, los niveles de servicio, así

como el monto del Cofinanciamiento. A diciembre de 2015, se han suscrito 2 adendas al Contrato de Concesión.

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se tiene la operación de las unidades de peaje y pesaje previstas (a diciembre de 2015, la estación de Quincemil es la única en operación). Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, sistema de comunicación de emergencia en tiempo real (ubicados aproximadamente en cada 10 km de la vía), servicio de grúa y auxilio mecánico, entre otros.

En el año 2015, el tráfico total de vehículos se incrementó 4,7% respecto del año anterior, alcanzando un total de 178 mil vehículos. El 64% de este tráfico está formado por vehículos ligeros y el restante 36% por vehículos pesados.

Durante el 2015, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión (ver el punto 6 del presente informe), las tarifas de peaje que aplica el Concesionario a los vehículos ligeros y pesados registraron un incremento de 3,7% en relación al año anterior, al pasar de S/. 5,40 a S/. 5,60 por eje.

En cuanto a inversiones ejecutadas por el Concesionario durante 2015, OSITRAN reconoció un monto ascendente a USD 7,4 millones, lo cual representó una caída de 21,1% en relación a la inversión reconocida en 2014 (USD 9,4 millones). Por su parte, la inversión acumulada al cierre de 2015 ascendió a USD 657,5 millones, lo cual significó un cumplimiento de 96,2% de la inversión comprometida. Cabe destacar que, las obras correspondientes a los kilómetros comprometidos para construcción (246,4 km) se encuentran culminadas.

En relación a los ingresos reconocidos por el Concedente por actividades de construcción de obras (PAO, obras adicionales, obras accesorias y complementarias) y mantenimiento (PAMO), durante el año 2015, se desembolsó a favor del Concesionario un monto total ascendente a S/. 82,6 millones. Al cierre de 2015, no se han recaudados ingresos por concepto de cobro de peaje, pues no han cumplido los requisitos establecidos en el Contrato de Concesión para el inicio de la explotación de la Concesión.

En el 2015, el Concesionario transfirió un monto total de S/. 2,02 millones a OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó un ligero incremento de 1% en relación a los aportes generados durante el 2014 (S/. 2,00 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio y accidentes durante 2015¹. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 97,5%. Se contabilizaron un total de 143 accidentes, lo cual significó un incremento de 13,5% respecto del año anterior (126 accidentes). De manera similar, el índice de accidentes por cada cien mil vehículos se incrementó de 75,98 a 80,08, aunque se observó una reducción del índice de mortalidad por accidente (de 0,056 a 0,049).

Los ingresos totales del Concesionario ascendieron a S/. 115,7 millones durante 2015, lo cual significó una caída de 28,6% respecto a los ingresos registrados el año anterior (S/. 82,5). Ello, pese a la reducción de 24,6% de los costos de los servicios de operación y mantenimiento, generó una importante reducción de 138% en la utilidad neta del Concesionario, la cual pasó de niveles de S/. 8 millones en 2014 a S/. 3,4 millones en 2015.

¹ Cabe señalar que, durante 2015, el Concesionario no recibió ningún reclamo relacionado con los servicios prestados. Tampoco se iniciaron Procedimientos Administrativos Sancionadores (PAS) contra el Concesionario, ni se pusieron penalidades por incumplimiento del Contrato de Concesión.

En vista de ello, la rentabilidad neta del patrimonio (ROE²) y la rentabilidad de la inversión (ROA³) se contrajeron durante en 2015, aunque alcanzaron niveles de 8,3% y 3,4%, respectivamente, lo cual refleja el Concesionario tuvo un 3,4% de utilidad por cada unidad monetaria invertida (sin importar su procedencia) y los accionistas tuvieron un 8,3% de utilidad por cada unidad monetaria invertida de su patrimonio. Por su parte, los ratios de liquidez analizados muestran que el Concesionario ha contado con la liquidez suficiente para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo, habiéndose registrado un ratio de prueba ácida por encima de 1 y de capital de trabajo positivo. Finalmente, en relación a los ratios de solvencia, se observa una reducción del endeudamiento y del apalancamiento financiero debido al incremento del Patrimonio.

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.

³ 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.

INFORME DE DESEMPEÑO 2015

CONCESIÓN DEL TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL

I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

a. Composición de la empresa

1. El 1 de julio de 2005 se constituyó en el Perú la empresa Interoceánica Sur – Tramo 2, consorcio conformado por las empresas brasileras Odebrecht Participacoes e Investimentos⁴ (45%) y Constructora Norberto Odebrecht S.A. (25%), así como por las empresas peruanas Graña y Montero S.A.A (19%), JJC Contratistas Generales S.A. (7%) e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. (4%). Como se aprecia, al momento de su conformación, la empresa Concesionaria pertenecía mayoritariamente al grupo económico Odebrecht (con el 70% de las acciones), cuya sede se ubica en Brasil y cuya controladora final es Odebrecht S.A.
2. Posteriormente, mediante contrato de transferencia de acciones de fecha 1 de diciembre de 2011, Graña y Montero transfirió a Odebrecht Participacoes e Investimentos el 19% de su participación, con lo cual esta última pasó a tener una participación mayoritaria (64%) en el capital social del Consorcio.
3. Al 31 de diciembre de 2015, el grupo económico Odebrecht (a través de la subsidiaria Odebrecht Latinvest Perú Transport S.A.C.) posee el 89% de las acciones representativas del capital social del Concesionario; mientras que las empresas peruanas JJC Contratistas Generales S.A. (7%) e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. (4%) poseen el 11% restante.

b. Principales características del contrato de concesión

4. El 04 de agosto de 2005 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y el consorcio Interoceánica Sur – Tramo 2, por un periodo de 25 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo⁵.
5. 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.
6. 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 Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO), de conformidad con lo establecido en la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión.

⁴ Antes denominada Odebrecht Investimentos em Infraestrutura S.A.

⁵ La cláusula 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.

7. De acuerdo al compromiso de inversión, el costo referencial de las obras asciende a USD 683 millones. Este costo directo se distribuye en 4 tramos, de los cuales el tramo de Ocongate – Marcapata, el tramo más extenso de la Concesión, concentra el 32% del total de inversión, seguido del tramo Urcos - Ocongate con 25% y el tramo Marcapata – Quincemil con 24%.
8. De conformidad con la cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el 1% de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran: i) ingresos percibidos directamente por el CONCESIONARIO por Peaje y cualquier otro servicio que brinde directamente o a través de terceros, ii) ingresos transferidos por el CONCEDENTE para completar los recursos necesarios para el PAMO. Sin perjuicio de lo señalado, el CONCESIONARIO se encuentra obligado a pagar al regulador "Ingresos Asegurados por Supervisión".
9. A partir del 10 de enero de cada año, 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 Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.

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

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

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

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

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

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

c. Área de influencia

11. El Tramo 2 del IIRSA Sur otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 300 kilómetros, y se extiende desde Urcos (Cusco) hasta el puente Inampari (Madre de Dios). Así, la vía comunica los departamentos de Cusco (a una altura aproximada entre 3250 a 4700 msnm) y Madre de Dios (en la selva), atravesando las ciudades de Ocongate y Marcapata en la provincia de Quispichanqui, así como las ciudades de Quincemil e Inambari en la selva.
12. Este tramo se encuentra conectado con el Tramo 3 del IIRSA Sur: Puente Inambari-Iñapari, cuyo recorrido se extiende hasta la ciudad de Iñapari (Madre de Dios), ubicada en la frontera con Brasil y Bolivia. Asimismo, el Tramo 2 se encuentra conectado con el Tramo 4 del IIRSA Sur:

Puente Inambari- Azángaro, el cual a su vez se conecta con el Subtramo Azángaro-Juliaca (Hacia Puno) del Tramo N° 5. (ver gráfico).



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

d. Infraestructura y equipos

13. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 300 kilómetros desde Urcos hasta el puente Inambari, dividido en cuatro (4) sub-tramos:
 - Urcos – Ocongate (73,5 Km)
 - Ocongate – Marcapata (97,0 Km)
 - Marcapata – Quincemil (72,45 Km)
 - Quincemil – Inambari (57,05 Km)

14. La Concesión cuenta con una unidad integrada de peaje y pesaje en Inambari (km 238), la cual incluye edificaciones habilitadas para la prestación de multiservicios, como servicios higiénicos de uso público. Asimismo, a lo largo de la vía se encuentran habilitados 32 puentes de entre 15 y 160 metros de longitud (3 existentes y 29 construidos por el Concesionario) y 85 pontones de entre 5 y 10 metros de longitud (todos construidos por el Concesionario)⁶, así como otras estructuras (muros gavión, de suelo reforzado, de concreto, badenes, entre otros).

⁶ Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo N° 2. Inventario Anual de Bienes de la Concesión. 2015

15. Por otra parte, el concesionario dispone de los siguientes equipos para asegurar un correcto y oportuno servicio de auxilio en caso de accidentes o emergencias:
- Dos grúas ubicadas en la unidad integrada de peaje y pesaje
 - Equipos de pesaje
 - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, conformado por 25 Postes SOS instalados cada 10 km aproximadamente a lo largo de toda la carretera, desde los cuales se pueden realizar llamadas gratuitas a la Central de Atención de Emergencias.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

16. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
17. Actualmente, la Concesión tiene a su cargo la administración de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje (en adelante, UIPP) en el sector de Quincemil en la Región Cusco en el kilómetro 185,5 de la vía, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 1			
TRAMO N°2: UBICACIÓN DE LA UNIDADE DE PEAJE Y PESAJE			
UNIDAD DE PEAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Quincemil	Km. 185+500	Cusco	Fija
UNIDAD DE PESAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Quincemil	Km. 185+500	Cusco	Fija

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cabe precisar que, conforme a lo establecido Cláusula Tercera de la Adenda N° 8 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 27 de diciembre de 2010, para el inicio de la explotación de la Concesión⁷, el Concesionario debe implementar las UIPP de Urcos (kms 38+000 y 39+500) e Inambari (km 238+000 y 239+300). No obstante, han existido retrasos en la ejecución de la obra de construcción de la UIPP de Urcos, no atribuibles al Concesionario, situación que no ha permitido el inicio oficial de la explotación de la Concesión.

18. En vista de ello, el 5 de agosto de 2011, el Concesionario firmó con el Concedente un documento denominado "Acta de Acuerdo para la Implementación de las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje (UIPPs) en el Tramo 2: Urcos – Inambari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur", en el que se acuerda construir las unidades de peaje Urcos (ubicadas entre los kms 38+000 y 39+500), Inambari (ubicadas entre los km 238+000 y 239+300), así como la unidad de peaje Huayaloc al año 5 del inicio de la explotación. El Concedente destinó un presupuesto referencial de USD16,3 millones para la ejecución de las unidades de peaje Urcos e Inambari. Para el caso

⁷ Se entiende por explotación, a la operación de la Infraestructura vial e instalaciones de la Concesión, y el cobro a los usuarios de la tarifa de peajes por la utilización de dicha infraestructura.

de la unidad de peaje Huayalloc, la Concesionaria y el Concedente deberán acordar un presupuesto referencial al momento que corresponda ejecutar la obra. No obstante, durante los años 2014 y 2015, no se reconocieron ingresos por la ejecución de construcción por estas obras, debido a los retrasos en la ejecución de la obra de construcción de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje Urcos.

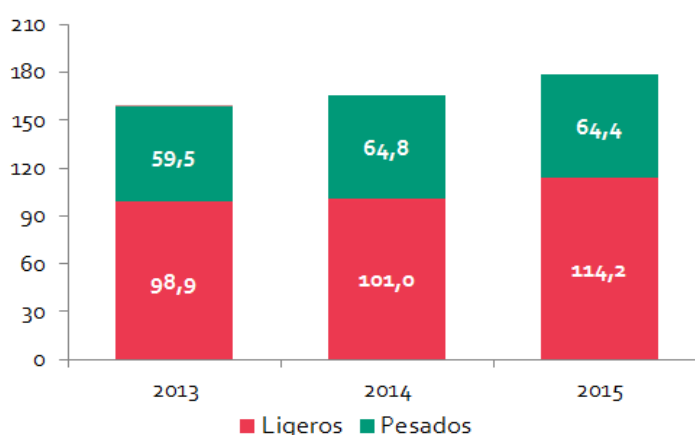
19. La cláusula 8.12 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá implementar y proporcionar, de manera gratuita, los siguientes servicios obligatorios:
 - Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, 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 1 000,00 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 aprobación previa 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 LOS SERVICIOS PRESTADOS

Trafico en unidades vehiculares

23. Durante el año 2015, se contabilizaron un total de 178 mil vehículos en el Tramo 2 del IIRSA Sur, lo que significó un incremento de 7,7% respecto del tráfico del año anterior (165,8 mil vehículos)⁸. Del total de vehículos, el 66% corresponde a vehículos ligeros y el 34% a vehículos pesados.

Gráfico N° 2
TRAMO N° 2: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO, 2013 – 2015
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

24. En relación al tráfico por tipo de vehículo, se observa que el número de vehículos ligeros que pasaron por UIPP de Quincemil (km. 185 de la carretera Urcos- Puente Inambari) se incrementó 13,1% entre 2014 y 2015 (al pasar de 101 a 114 mil); mientras que el número de vehículos pesados se mantuvo estable, registrando una leve reducción de 0,7% en dicho periodo.

Cuadro N° 2
TRAMO N° 2: TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO, 2014 2015
(En unidades vehiculares)

PEAJE	2015	2014	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos ligeros			
Quincemil	114 200	101 000	13,1%
Vehículos pesados			
Quincemil	64 368	64 835	-0,7%

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁸ El número de vehículos que transita una vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por los peajes de la vía.

25. En el siguiente cuadro se muestra la evolución trimestral del tráfico vehicular. Como se aprecia, el tercer y cuarto trimestre del año es donde se aprecia la mayor cantidad de vehículos ligeros; mientras en el primer trimestre se presenta el mayor número de vehículos pesados. En ambos casos se puede observar que en el segundo trimestre la concesión tuvo la menor cantidad de vehículos transitando por la vía.

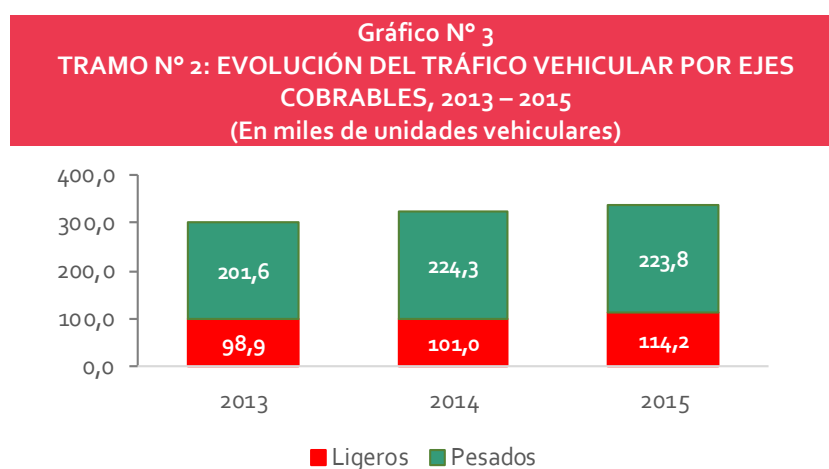
Cuadro N° 3 TRAMO N° 2: TRÁFICO TRIMESTRAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2014 - 2015 (En miles de unidades vehiculares)							
TIPO	2015				2015	2014	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
Unidades vehiculares	44 829	41 382	46 894	45 463	178 568	165 835	7,7%
Ligeros	27 823	26 290	30 014	30 073	114 200	101 000	13,1%
Pesados	17 006	15 092	16 880	15 390	64 368	64 835	-0,7%

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Trafico en ejes cobrables

26. Durante 2015, el tráfico vehicular en términos de ejes cobrables experimentó un crecimiento de 3,9% en relación al 2014, al pasar de 325 a 338 miles de ejes (ver gráfico N° 3). En relación al tráfico por tipo de vehículo, se aprecia que el número de ejes cobrables de vehículos ligeros se expandió 13,1%; mientras que en el caso de los vehículos pesados, el número de ejes cobrables se mantuvo estable (en niveles de 224 mil ejes), registrando una leve reducción de 0,2%.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. En relación al número de ejes cobrables de los vehículos pesados, como se aprecia en el siguiente cuadro, aquellos de tres y seis ejes representaron el 34,6% y 31,4% del total de vehículos pesados que transitaron por el Tramo 2 del IIRSA Sur.

Cuadro N° 4
TRAMO N° 2: TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR EJES COBRABLES, 2015
(En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES						TOTAL
	2	3	4	5	6	7 a más	
Unidades vehiculares	17 403	25 814	6 287	2 976	11 699	180	64 368
Quincemil	17 403	25 814	6 287	2 976	11 699	180	64 368
Ejes cobrables	34 806	77 442	25 148	14 880	70 194	1 260	223 805
Quincemil	34 806	77 442	25 148	14 880	70 194	1 260	223 805

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV. TARIFAS REGULADAS

28. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo⁹. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa básica; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa básica por cada eje.
29. Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2015, no se ha efectuado cobro alguno de las tarifas fijadas por el uso de la vía, pues no se han cumplido las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión para el inicio de la explotación, tal como ha sido explicado previamente. En efecto, conforme a lo establecido en las Cláusula 8.10 y 8.14 del Contrato de Concesión¹⁰, el inicio de la explotación deberá producirse a más tardar a los 30 días de haberse implementado las UIPP de Urcos (km 38) y Inambari (km 238). No obstante, los retrasos en la ejecución de la obra de construcción de la UIPP de Urcos no han permitido que el Concesionario inicie la explotación.
30. Al 31 de diciembre de 2015, las tarifas vigentes en la UIPP de Quincemil ascienden a S/. 5,60 por eje, lo cual significó un incremento de 3,7% en relación a la tarifa vigente en 2014 (S/. 5,40 por eje). El incremento tarifario se dio de acuerdo a lo estipulado en el contrato de concesión respecto al ajuste tarifario (ver el punto 6 del presente informe).

Cuadro N° 5
TRAMO N° 2: TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL
CONCESIONARIO VIGENTES EL 2015
(En Nuevos Soles)

Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por unidad	4,75	5,60
Vehículos Pesados	Por eje	4,75	5,60

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur - Tramo 2

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

31. Cabe destacar que, entre 2012 y 2015, las tarifas pasaron de S/. 5,00 a S/. 5,60, lo que representó un incremento acumulado de 12% en dicho periodo. En el siguiente gráfico se puede apreciar la evolución de las tarifas

⁹ 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.

¹⁰ Cláusula modificada en virtud de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 8, suscrita con fecha 27 de diciembre de 2010.

Cuadro N° 6
TRAMO N° 2: TARIFAS MÁXIMAS VIGENTES AL 2015
(En Nuevos Soles)

Concepto	Unidad de Cobro	2012	2013	2014	2015
Vehículos Ligeros	Por unidad	5,00	5,10	5,40	5,60
Vehículos Pesados	Por eje	5,00	5,10	5,40	5,60

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur - Tramo 2

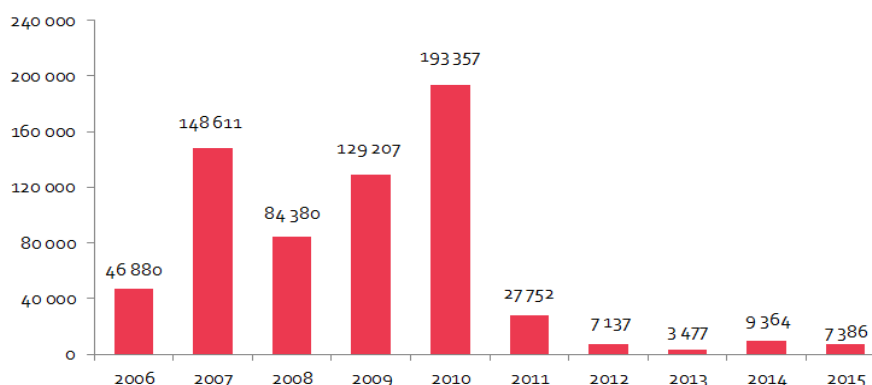
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

a. Evolución de las inversiones

32. Al 31 de diciembre de 2015, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 657,5 millones, lo cual significó un cumplimiento de 96,2% de la inversión comprometida establecida en el Programa de Ejecución de Obras (PEO)¹¹.
33. En el gráfico se muestra la evolución de las inversiones ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN durante el periodo 2006 – 2015. Durante 2015, el Concesionario ejecutó inversiones por un monto de USD 7,4 millones, lo cual representó una caída de 21,1% en relación a la inversión reconocida en 2014 (USD 9,4 millones). En general, la mayor parte de las inversiones se ejecutaron durante los años 2005 y 2011, en los cuales se culminó la obra principal relacionada con los kilómetros comprometidos para construcción (246,4 km).

Gráfico N° 4
TRAMO N° 2: INVERSIÓN RECONOCIDA POR OSITRAN, 2006-2015
(En USD con IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

34. Desde la culminación de la obra principal, las inversiones ejecutadas por el Concesionario han estado orientadas a obras adicionales y operaciones de mantenimiento de la vía, así como a la implementación de las UIIP previstas en el Contrato de Concesión. Así, durante 2015, se ejecutaron las siguientes obras:

¹¹ Conforme a lo establecido en las Clausulas 6.11 y 6.12 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.

- El 15 de diciembre de 2015 se firmó el acta de acuerdo para la ejecución del Informe Técnico de Mantenimiento (ITM) para la Señalización Horizontal en la totalidad del Tramo 2 (Km. 0+000 al Km. 246+437.49 Progresiva Hito), con un presupuesto aprobado de USD 2,3 millones.
- El 20 de noviembre de 2015 se firmó el acta de acuerdo para la ejecución del ITM de reparaciones por causa de derrumbes del periodo noviembre de 2011 – abril de 2012, con un presupuesto aprobado de US\$ 568 miles.
- El 24 de junio de 2015 se firmó el acta de acuerdo para la ejecución del ITM de barandas y juntas de dilatación en puentes y pontones en la totalidad del Tramo 2, con un presupuesto aprobado de USD 477 miles. Los trabajos se iniciaron en agosto del 2015 y fueron finalizados en diciembre del mismo año.
- El 24 de junio de 2015 se firmó el acta de acuerdo para la ejecución del ITM de reparaciones por causa de derrumbes del periodo noviembre de 2012 – abril de 2013 en la totalidad del Tramo 2, con un presupuesto aprobado de USD 162 miles. Los trabajos se iniciaron en agosto del 2015.
- El 5 de marzo de 2015 se firmó el acta de acuerdo para la ejecución del ITM de reparaciones por causa de derrumbes del periodo de noviembre de 2013 – abril de 2014 en la totalidad del Tramo 2, con un presupuesto aprobado de USD 245 miles. Los trabajos se iniciaron en abril del 2015 y finalizados en agosto del 2015.
- Durante 2015, se autorizó al Concesionario la ejecución de dos obras accesorias¹². La primera corresponde a la obra accesoria del Km. 231+030 al Km. 231+240 Progresiva Hito, por el monto referencial de US\$577 miles; mientras que la segunda corresponde a la obra del Km. 233+050 al Km. 233+610 Progresiva Hito, por el monto referencial de US\$3,015 miles.
- Se ejecutaron trabajos de mantenimiento de emergencia en diversos sectores de la carretera que fueron perjudicados por las intensas precipitaciones, como son Km 00+500, Km 14+500, Km 19+700, Km 31+800, Km 33+010, Km 35+005, Km 39+985, Km 48+500, Km 55+980, Km 77+000, Km 123+700 y Km 209+420 (Progresivas Hito), que en algunos casos continuarán los trabajos en los primeros meses del año 2016.

b. Cofinanciamiento

35. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concedente se encuentra obligado a pagar al Concesionario los siguientes conceptos:
- a) Pago Anual por Obras (PAO): En retribución a las actividades de construcción establecidas en el Contrato de Concesión, el Concedente se obliga a efectuar un pago anual que asciende a USD 31,8 millones¹³, pagadero en cuotas semestrales por un plazo de quince

¹² Las Obras Accesorias corresponden a labores ejecutadas para estabilizar, proteger y recuperar la infraestructura vial, por efecto de la erosión fluvial o geotecnia, así como brindar las condiciones necesarias de seguridad a los usuarios que transitan la vía conforme a lo señalado en las Cláusulas 1.6 y 6.46 a 6.50 del Contrato de Concesión.

¹³ Este importe corresponde al precio base definido en setiembre de 2004, el cual se reajusta por una fórmula polinómica calculada de acuerdo a la Cláusula 8.23 m) del Contrato de Concesión.

(15) años desde la Concesión¹⁴. Cabe señalar que, los Ingresos por los servicios de construcción vinculados con obras no relacionadas al PAO contractual (obras adicionales, obras accesorias y complementarias), se reconocen conforme éstos son prestados de acuerdo a los presupuestos aprobados por el Concedente.

- b) Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO): Pago que efectúa el Concedente al Concesionario por las labores de conservación, mantenimiento (rutinario y periódico) y explotación de la vía. La cuota anual asciende a USD 4,8 millones¹⁵, aplicable desde el inicio de la explotación hasta el final de la Concesión. No obstante, con la finalidad de cubrir los gastos de mantenimiento desde la culminación de la obra principal hasta el inicio de la explotación (es decir, una vez que se encuentren operando las unidades integradas de peaje y pesaje), el Concedente reconocerá al Concesionario el 25% del PAMO. Cabe precisar que los pagos por mantenimiento periódico y mantenimiento de emergencia forman parte del PAMO.
- c) Costo Anual de Mantenimiento (CAM): El Concedente definirá un costo anual para el mantenimiento de las obras, el cual deberá ser pagado trimestralmente al Concesionario, en caso este último acepte dicho pago. El pago por CAM se sumará al pago trimestral por concepto de PAMO.
- d) Mantenimiento de Emergencia: El Concedente tiene la obligación de remunerar mensualmente al Concesionario, previa opinión de parte del Regulador, por las intervenciones iniciales de emergencia que realice con la finalidad remover los derrumbes por encima de los 50 m³ mensuales, así como por los trabajos ejecutados destinados a dar transitabilidad a la vía afectada por la pérdida de plataforma, colapso de puentes u otros bienes, entre otros, conforme a lo establecido en la Adenda N° 8, suscrita con fecha 27 de diciembre de 2010.
- e) Costo de Transitabilidad¹⁶: Se reconocerá un monto no mayor de USD 12,2 millones (no incluido IGV) por concepto de trabajos destinados a mantener la transitabilidad de los sectores del tramo en los cuales no se ejecuten obras durante el período de construcción.
- f) Acta de trato directo: La Concesionaria ha efectuado labores de operación y mantenimiento desde el inicio de la fase de implementación de la UIPP de Inambari, lo cual ha significado un mayor costo al contemplado en el literal b) de la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión (modificado en la Adenda N° 8). Así, para asegurar las condiciones de operatividad de la vía hasta que se dé inicio de la explotación, el 17 de diciembre de 2012, la Concesionaria y el Concedente firmaron un acta de Trato Directo donde se acordó que el Concedente reconocería al Concesionario un pago anual por concepto de labores de operación y mantenimiento, por un monto ascendente a USD 3,8 millones a precios de setiembre de 2004 (sin IGV), deduciendo de dicho importe el 25% del PAMO.

¹⁴ A efectos de realizar los pagos por el avance de las obras, el Concedente emite documentos valorados negociables denominados "Certificado de Reconocimiento del Pago Anual por Obras" (CRPAO) que certifican el avance de la obra y generan la obligación incondicional e irrevocable de pago por parte del Concedente y a la vez el derecho de la Concesionaria de cobrar el PAO por la construcción de la carretera. Así, el aporte por concepto de PAO se efectúa a los Titulares de los CRPAO, conforme a lo establecido en la cláusula 18.2.

¹⁵ Este importe es el precio base definido en setiembre de 2004 que se reajusta por una fórmula polinómica calculada de acuerdo con la cláusula 8.24, literal g) del Contrato de Concesión.

¹⁶ El monto se estableció en la Cláusula Tercera de la Adenda N° 2, suscrita con fecha 16 de junio de 2006.

36. Tal como lo establece el Contrato de Concesión, la Concesionaria debe constituir un Fideicomiso en administración de pagos para facilitar el financiamiento de la inversión, así como para la administración de los diferentes pagos a los que tiene derecho. Con fecha 8 de marzo de 2006, la Concesionaria constituyó el Fideicomiso de Administración y Garantía con Citibank Sucursal Perú. No obstante, al 31 de diciembre de 2015, las cuentas del Fideicomiso no presentan saldo debido a que no se ha dado inicio al cobro a los usuarios de la tarifa de peaje, como ha sido señalado previamente.
37. Durante el 2015, los ingresos reconocidos por el Concedente a favor del Concesionario por actividades de construcción y mantenimiento (periódico y de emergencia) ascendieron a S/. 82,6 millones, lo cual representó una reducción de 19,7% en relación a los ingresos reconocidos el año anterior (S/. 102,8 millones).

Cuadro N° 7
TRAMO N° 2: INGRESOS RECONOCIDOS POR ACTIVIDADES DE
CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO, 2013 – 2015
(En millones de soles)

	2013	2014	2015
Pagos por actividades de construcción	12 165	46 315	25 368
- Obras accesorias	12 165	46 315	25 368
Pagos por servicios de manteamiento	33 623	56 472	57 195
- Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	4 516	4 751	5 143
- Acta de trato directo	10 673	10 156	11 072
- Costo anual de mantenimiento (CAM)	11 709	12 232	13 27
- Mantenimiento de emergencia	6 725	18 468	22 341
- Informe Técnico de Mantenimiento (ITM)	-	10 865	5 369
Total	45 788	102 787	82 563

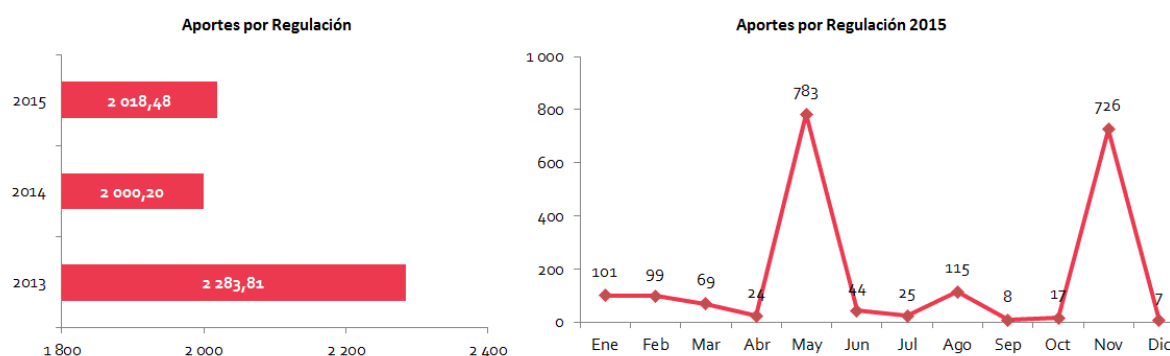
Fuente: EEFF auditados Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

c. Pagos al Estado

38. Conforme a lo establecido en la Cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el 1% de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos directamente por el Concesionario por peaje y cualquier otro servicio que brinde directamente o a través de terceros, así como los ingresos transferidos por el Concedente para completar los recursos necesarios para el PAMO.
39. Durante 2015, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/. 2,02 millones, monto que representa un ligero aumento de 1% en relación a los aportes pagados en 2014 (S/. 2 millones). Conforme se aprecia en el siguiente gráfico, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 5
TRAMO N° 2: APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2013 – 2015
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Gerencia de Administración, OSITRAN.

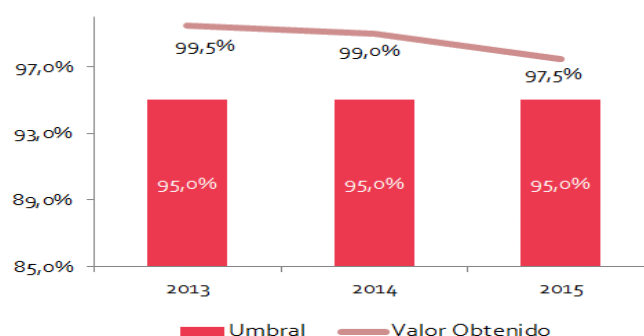
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

a. Niveles de servicio

40. De acuerdo al Contrato Concesión, la empresa debe mantener valores mínimos de calidad de servicio referidos, entre otros, a la calidad de calzadas, bermas, drenajes, seguridad vial, etc. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
41. De acuerdo a las evaluaciones realizadas por OSITRAN, el Concesionario cumplió con los Niveles de Servicio Global exigidos durante el año 2015. Como se observa en el siguiente gráfico, si bien entre 2014 y 2015, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario registró una ligera reducción (de 99% a 97,5%), se mantuvo por encima del nivel mínimo exigido (95%).

Gráfico N° 6
TRAMO N° 2: NIVEL DE SERVICIO GLOBAL, 2013-2015

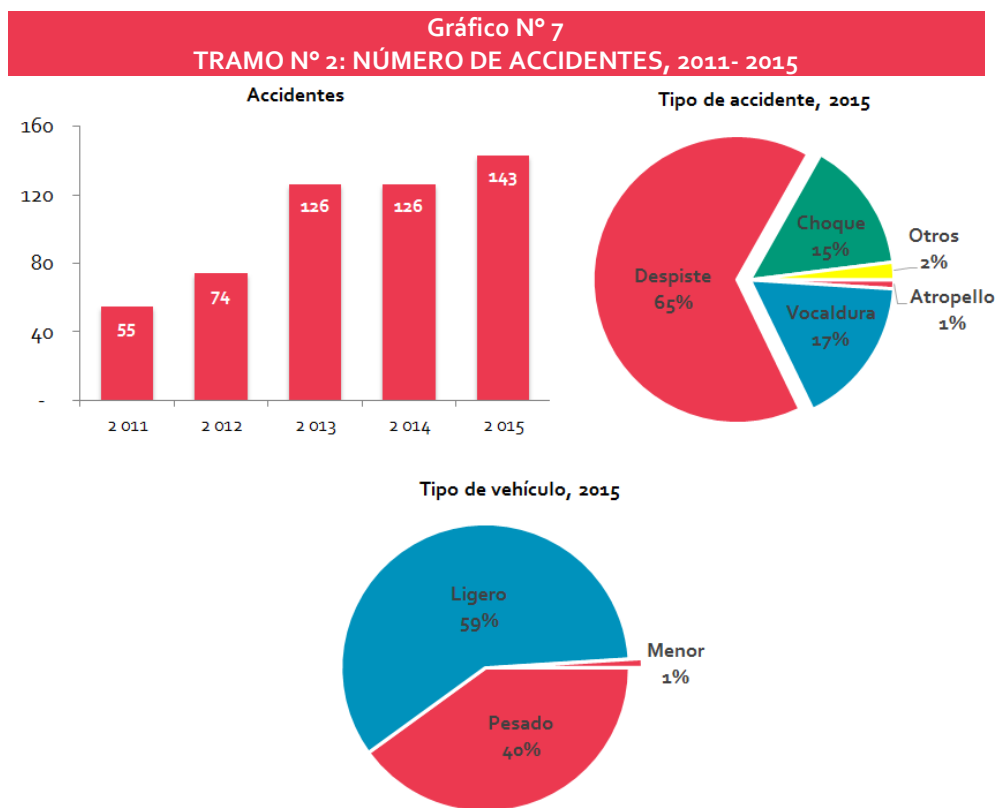


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

b. Accidentes

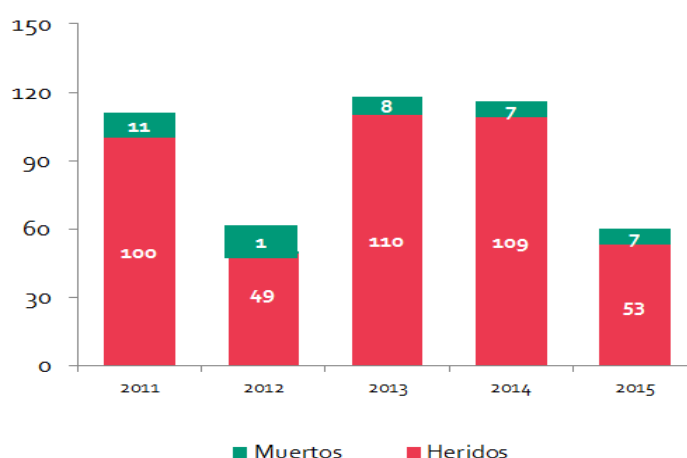
42. Durante el año 2015, se registró un total de 143 accidentes, lo que representó un incremento de 13,5% en el número de accidentes registrados durante el año anterior (126 accidentes), en un contexto de incremento del tráfico vehicular, particularmente de vehículos ligeros. Como se observa en el gráfico N° 7, entre 2011 y 2015, el número de accidentes se ha incrementado en 160%.
43. Cabe destacar que, del total de accidentes producidos en 2015, el 65% fue producto del despiste de los vehículos, el 17% por volcadura y 15% por choque. Asimismo, se aprecia que el 59% del total de accidentes se produjo en vehículos ligeros; mientras que los vehículos pesados estuvieron involucrados en el 40% de los accidentes.



Fuente: IIRSA SUR Tramo 2
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

44. El número de heridos como consecuencia de los accidentes fue de 53 durante 2015, lo que representó una disminución de 51% en relación al año anterior (109 heridos). Por su parte, el número de personas fallecidas se mantuvo estable, en un nivel de 7 fallecidos. De este modo, se aprecia que aun cuando el número de accidentes se incrementó, la severidad de los mismos se redujo, pues las personas heridas y fallecidas como consecuencia de los accidentes fue menor durante 2015.

Gráfico N° 8
TRAMO N° 2: ACCIDENTES Y HERIDOS, 2015

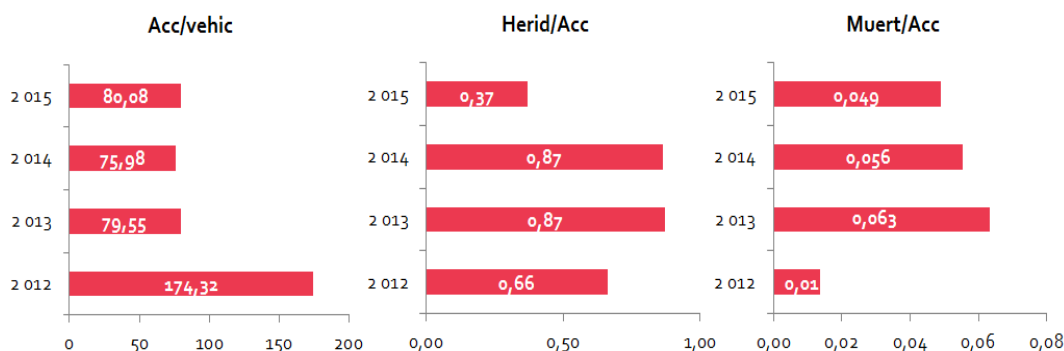


Fuente: IIRSA SUR Tramo 2

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

45. Durante 2015, el índice de accidentes por cada cien mil vehículos se incrementó 5% en relación al año anterior, pasando de 75,98 accidentes a 80 accidentes por cada cien mil vehículos. Por su parte, el número de heridos por accidente se redujo 57%, pasándose de 0,87 heridos en el 2014 a 0,37 heridos por accidente en 2015. De igual manera, el índice de personas fallecidas por accidente se redujo 12%, al pasar de 0,056 muertes por accidente en 2014 a 0,049 fallecidos por accidente en 2015.

Gráfico N° 9
TRAMO N° 2: INDICADORES DE ACCIDENTES EN, 2012 - 2015



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

VII. INDICADORES FINANCIEROS

Estado de Resultados Integrales

46. Para el año 2015 los ingresos de la Concesión se redujeron en un 28,6% (S/. 33 millones), pasando de S/. 115,7 millones a S/. 82,5 millones. Esta reducción se explica principalmente por la menor cantidad de actividades de construcción desarrolladas, lo que se tradujo en menores

transferencias realizadas por el Concedente, las cuales pasaron de S/. 46,3 millones a S/. 25,3 millones. Asimismo, debe tenerse en consideración que durante 2014, el Concesionario recibió ingresos extraordinarios producto de un laudo arbitral (S/. 12 millones).

47. Por su parte, los costos de los servicios de operación y mantenimiento se redujeron 24,6% (S/. 23,3 millones) entre el 2014 y 2015, al pasar de S/. 95,9 millones a S/. 72,6 millones. Dichos costos están asociados a las transferencias que la Concesionaria hace a las empresas encargadas de realizar las obras de construcción, operación y mantenimiento.
48. Durante 2015, la reducción de los ingresos (S/. 33 millones) en mayor magnitud que la reducción de los costos de operación y mantenimiento (S/. 23,3 millones), incidió en una importante caída de 91,8% en la utilidad operativa, la cual paso de S/. 9,3 millones en 2014 a S/. 766 mil en 2015.
49. La empresa no ha tenido mayores ingresos y egresos financieros en el 2015, sin embargo las diferencias por tipo cambio producto de las distintas transacciones que realiza le generaron ingresos por S/. 5,5 millones (En el 2014 estos fueron de S/. 3,3 millones). Adicionalmente, los pagos realizados por impuesto a la renta fueron menores entre el 2014 y 2015. Mientras en el 2014 se transfirieron S/. 3,7 millones, en el 2015 se transfirieron S/ 2,5 millones.
50. Así, el Estado de Resultados Integrales muestra una utilidad neta para el 2015 de S/. 3,4 millones, lo que representa una reducción del 58% respecto al 2014, donde la utilidad neta alcanzó los S/. 8,1 millones de soles. En el siguiente gráfico se puede observar las principales variaciones en el Estado de Resultados Integrales.

Cuadro N° 8
TRAMO N° 2: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2014-2015
(En Miles de Nuevos Soles)

	2015	2014
Ingresos por construcción y mantenimiento	82 563	115 709
Costos de los servicios de construcción y mantenimiento	-72 573	-95 925
Utilidad Bruta	9 990	19 784
Gastos administrativos	-9 224	-10 474
Utilidad operativa	766	9 310
Ingresos financieros		10
Gastos financieros	-437	-815
Diferencia en cambio, neta	5 562	3 334
Resultado antes de Impuesto a la Renta	5 891	11 829
Impuesto a la Renta	-2 497	-3 762
Utilidad (pérdida) del año	3 394	8 067

Fuente: EEFF auditados Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Estado de Situación Financiera

51. De acuerdo al Estado de Situación Financiera, durante 2015, los activos totales se redujeron 39% respecto del año anterior, pasando de S/. 116,8 millones a S/. 71,2 millones. Esta reducción se explica principalmente por la reducción de 64% del activo corriente, el cual representó el 71,7% del total de activos.
52. Cabe mencionar que, la reducción de los activos corrientes, estuvo explicada principalmente por la caída de 92% en el saldo de la cuenta de efectivo y equivalente en efectivo (de S/. 26 millones a

- S/. 2,1 millones). Esta reducción corresponde a los anticipos otorgados por la empresa para obras de la concesión y adelantos por operaciones y mantenimiento a empresas relacionadas.
53. Asimismo, la caída de 23% en el saldo de las Cuentas por cobrar comerciales (de S/. 45 millones a S/. 36,6 millones) y la caída de 96,6% en el saldo de las Cuentas por cobrar a partes relacionadas (de S/. 29 millones a S/. 15 millones), también influyó en la contracción de los activos corrientes. La reducción de las cuentas por cobrar tanto comerciales como a partes vinculadas están asociadas a las menores acreencias que las empresas que se encargan de las actividades de Construcción y mantenimiento, mantienen con la Concesión (adelantos por obra ya cancelados).
 54. Por su parte, el activo no corriente ascendió a S/. 28 millones durante 2015, monto superior a los S/. 19,8 millones del año 2014. Esta cuenta incluye los adelantos que realiza la empresa como préstamo a las empresas relacionadas y que serán pagadas por estas en un plazo mayor a un año.
 55. Por otro lado, en relación al pasivo y patrimonio, el pasivo corriente para el 2014 se redujo en un 40% pasando de S/. 97,2 millones a S/. 58,2 millones. Cabe resaltar que la empresa no presenta pasivos de largo plazo.
 56. La principal cuenta del pasivo corriente fueron las cuentas por pagar a partes relacionadas, con el 44% de los pasivos corrientes de la empresa. Dentro de esta cuenta, se incluyen las deudas con Odebrecht Perú Operaciones y Servicios SAC y Odebrecht Latinvest Operaciones y mantenimiento SAC por S/. 32,7 millones.
 57. La cuenta de Anticipos del Concedente, que representó el 41% del total de pasivos con S/. 24 millones de soles, tuvo una reducción de S/. 13 millones de soles con respecto al año anterior. Esta cuenta está relacionada con los anticipos recibidos del Concedente en relación a la implementación de las UIPP de Urcos e Inambari, así como el ITM y realización de obras accesorias. La reducción del valor de la cuenta está asociada con la realización de actividades de construcción de obras accesorias.

Cuadro N° 9
TRAMO N° 2: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 - 2014
(En Miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	2015	2014	PASIVO Y PATRIMONIO	2015	2014
Activo Corriente	71 218	116 876	Pasivo Corriente	58 194	97 278
Efectivo y equivalente de efectivo	2 126	26 006	Cuentas por pagar comerciales	392	565
Cuentas por cobrar comerciales	36 619	45 063	Cuentas por pagar a partes relacionadas	32 778	58 770
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	15 009	29 494	Anticipos del Concedente	24 050	37 209
Impuestos por recuperar	16 256	15 754	Otras cuentas por pagar	974	734
Otras cuentas por cobrar	1 208	559			
Activo no corriente	28 053	19 852	Patrimonio neto	41 077	39 450
Cuentas por cobrar comerciales	27 798	19 578	Capital	37 683	31 402
Impuesto a la renta diferido	235	234	Reserva legal	-	6 281
Mobiliario y equipo	20	40	Resultados acumulados	3 394	1 767
TOTAL ACTIVO	99 271	136 728	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	99 271	136 728

Fuente: EEFF auditados Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

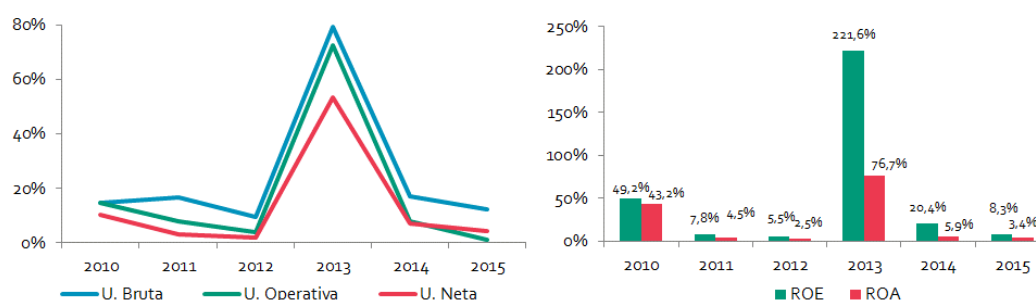
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

58. A diferencia de lo ocurrido con el pasivo, el patrimonio neto de la empresa se incrementó en 4% durante el año 2014, debido al incremento de los resultados acumulados, que pasaron de S/. 1,7 millones a S/. 3,4 millones.

Indicadores Financieros

59. En relación a los indicadores de rentabilidad, entre 2014 y 2015, los márgenes de utilidad bruta y operativa se redujeron 5 puntos porcentuales (de 17,1% a 12,1%) y 7,1 puntos porcentuales (de 8% a 0,9%), 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 redujo cerca de 3 puntos porcentuales, al pasar de 7% a 4,1%.
60. Con referencia al ratio de rentabilidad neta del patrimonio (ROE) y ratio de rentabilidad de la inversión (ROA), se observa que los mismos se redujeron 12,1 puntos porcentuales y 2,5 puntos porcentuales entre 2014 y 2015, respectivamente. En general, se observa que entre 2010 y 2015, dichos ratios han fluctuado de manera importante, lo cual se explica por el hecho de que los ingresos de la Concesión dependen del avance de obras realizadas (obras nuevas y mantenimiento), así como de los desembolsos que haga el Concedente para el pago de éstos, y no de la demanda de los servicios brindados.

Gráfico N° 10
TRAMO N° 2: INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO 2010 - 2015



RATIO	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Margen de utilidad bruta	14,8%	16,6%	9,5%	79,2%	17,1%	12,1%
Margen de utilidad operativa	14,8%	7,7%	3,8%	72,6%	8,0%	0,9%
Margen neto de utilidad	10,1%	3,0%	1,8%	53,2%	7,0%	4,1%
Rentabilidad neta del Patrimonio (ROE)	49,2%	7,8%	5,5%	221,6%	20,4%	8,3%
Rentabilidad de la inversión (ROA)	43,2%	4,5%	2,5%	76,7%	5,9%	3,4%

Fuente: EEFF auditados Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

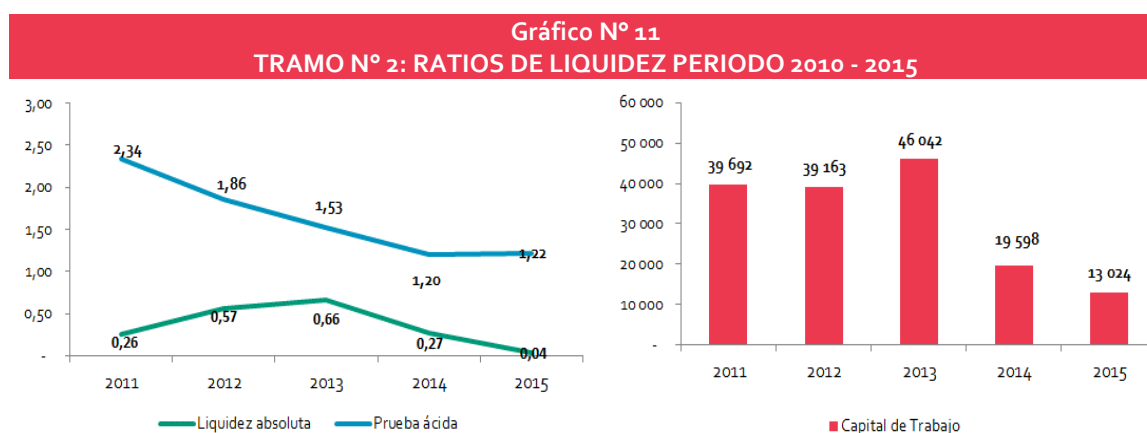
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

61. En cuanto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo¹⁷ ha mostrado valores positivos desde el año 2010, lo cual refleja que el Concesionario posee liquidez suficiente para hacer frente a las obligaciones de corto plazo. De manera similar, el ratio de prueba ácida¹⁸ se incrementó en 2015, alcanzado niveles por encima de la unidad, lo cual refleja que la empresa posee activos corrientes suficientes para hacer frente a los pasivos corrientes en el periodo.
62. No obstante, se observa una reducción del ratio de liquidez absoluta, el cual registró un nivel de 0,04 en 2015, lo cual refleja que el Concesionario tiene una escasa liquidez. Esto se debe a que el ratio de liquidez absoluta solo considera la cuenta de efectivo del activo corriente y no toma

¹⁷ Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

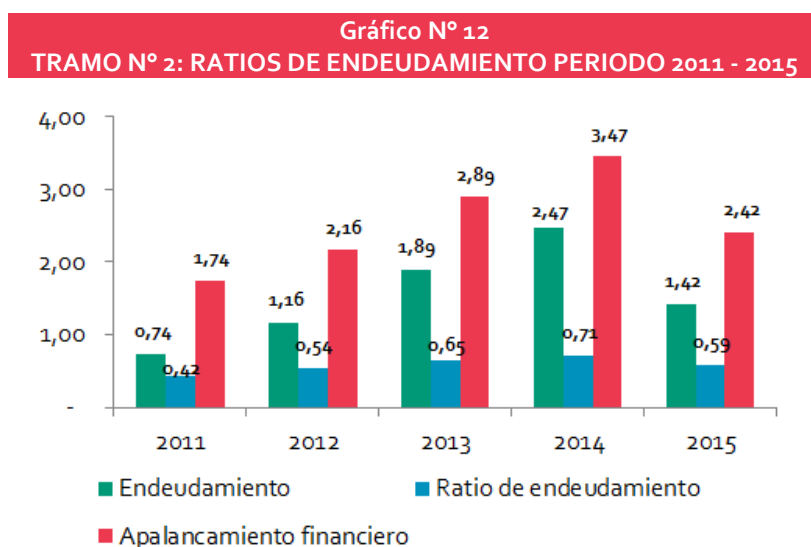
¹⁸ Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

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: EEFF auditados Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A..
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

63. En el siguiente gráfico, se muestran los ratios de endeudamiento¹⁹. Es necesario notar que en el año 2015, tanto el endeudamiento como el apalancamiento financiero, se redujeron debido al efecto del incremento del patrimonio de la Concesionaria.



Fuente: EEFF Auditados Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A..
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

¹⁹ 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.

VIII. CONCLUSIONES

64. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo 2 del IIRSA Sur durante el año 2015, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante el 2015, el tráfico total de vehículos se incrementó 4,7% respecto del año anterior, alcanzando un total de 178 mil vehículos, siendo que el 64% del tráfico corresponde a vehículos ligeros; mientras que los vehículos pesados representaron el 36%. En relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular experimentó un crecimiento de 3,9%, al pasar de 325 a 338 miles de ejes.
 - (ii) En relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las UIPP previstas, se observó que las mismas se incrementaron 3,7% entre 2014 y 2015, al pasar de S/. 5,40 a S/. 5,60 por eje. Cabe señalar que dichas tarifas son referenciales, pues a diciembre de 2015 no se han efectuado pagos de peaje por el uso de la Concesión, pues no se han cumplido los requisitos establecidos para el inicio de la explotación.
 - (iii) Al 31 de diciembre de 2015, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN ascendieron a USD 657,5 millones, lo cual significó un cumplimiento de 96,2% de la inversión referencial establecido en el Programa de Ejecución de Obras (PEO). Durante 2015, el Concesionario ejecutó inversiones por USD 7,4 millones, lo cual representó una caída de 21,1% en relación a la inversión ejecutada en 2014 (USD 9,4 millones). Cabe mencionar que, la mayor parte de las inversiones se ejecutaron entre 2015 y 2011, periodo en el cual se culminó la obra principal.
 - (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 relación al cofinanciamiento por parte del Concedente, se aprecia que durante el 2015 se reconocieron ingresos por actividades de construcción de obras (PAO, obras adicionales, obras accesorias y complementarias) y mantenimiento (PAMO) por un monto de S/. 82,6 millones, lo cual representó una reducción de 19,7% en relación a los ingresos reconocidos el año anterior (S/. 102,8 millones). Dichos ingresos provienen básicamente del cofinanciamiento del Estado, pues a diciembre de 2015 no se han recaudado ingresos por cobro de peaje.
 - (vi) El Concesionario transfirió un monto total de S/. 2,02 millones a OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), lo cual representó un ligero incremento de 1% en relación a los aportes generados durante el 2014 (S/. 2,00 millones).
 - (vii) 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 97,5%.
 - El número de accidentes se incrementó 13,5% entre 2014 y 2015, al pasar de 126 a 143 accidentes. No obstante, el número de heridos experimentó una importante reducción de 51%; mientras que el número de fallecidos se mantuvo en el mismo nivel, lo cual refleja que si bien aumentaron los accidentes, la severidad de los mismos fue menor. De manera similar, si bien el índice de accidentes por cada cien mil vehículos se incrementó de 75,98 a 80,08, el índice de mortalidad por accidente se redujo (de 0,056 a 0,049).
- (viii) Los ingresos totales del Concesionario ascendieron se redujeron 28,6%, lo cual pese a la reducción de 24,6% de los costos de los servicios de operación y mantenimiento, generó una importante reducción de 138% en la utilidad neta del Concesionario.
- (ix) En cuanto a los indicadores financieros del Concesionario durante el año 2015, se observa que si bien el ROE y el ROA se contrajeron, alcanzaron niveles de 8,3% y 3,4%, respectivamente, lo cual refleja el Concesionario tuvo un 3,4% de utilidad por cada unidad monetaria invertida y los accionistas tuvieron un 8,3% de utilidad por cada unidad monetaria invertida de su patrimonio. Por su parte, en relación a la liquidez, los ratios de capital de trabajo y prueba ácida muestran que el Concesionario ha contado con la liquidez suficiente para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo; no obstante, el ratio de liquidez absoluta refleja una reducida liquidez, pues sólo considera el activo corriente y no toma en cuenta las cuentas por cobrar (incluido el PAMO) con las que el Concesionario hace frente a sus obligaciones. 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: Interoceánica Sur – Tramo N° 2 S.A.
Carretera: Urcos – Inambari

Fecha de actualización: 30 de junio de 2015

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo Urcos – Inambari (300 Km.) que incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Urcos – Ocongate (73,5 Km.) ▪ Ocongate – Marcapata (97,0 Km.) ▪ Marcapata – Quincemil (72,45 Km.) ▪ Quincemil – Inambari (57,05 Km.) 	Cláusula 2.4. (p. 19) Anexo I, Apéndice I (p. 158) Anexo XI (p. 231)
2	Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 30) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30-31)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 24 de febrero de 2006. ▪ Adenda 2: 16 de junio de 2006. ▪ Adenda 3: 26 de julio de 2006. ▪ Adenda 4: 16 de julio de 2007. ▪ Adenda 5: 18 de febrero 2009. ☐ Adenda 6: 31 de julio de 2009. ▪ Adenda 7: 08 de julio de 2010. ▪ Adenda 8: 27 de diciembre de 2010. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8
5	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
6	Modalidad	Cofinanciado.	Cláusula 2.6. (p. 20)
7	Capital mínimo	USD 10 233 258. Al finalizar el tercer año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4. (p. 23)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> por USD 15 millones. ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Por USD 3 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión. - Por USD 5 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del contrato. - Por USD 10 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 06 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato. 	Cláusula 9.2. (p. 77) Cláusula 9.3. (p. 78)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Garantía de Crédito Parcial</u>, está destinada a garantizar la el servicio de la deuda a los Acreedores Permitidos. ▪ <u>Línea de Crédito de Enlace</u>, para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 59 080 000,00. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula. 	Cláusula 3.12. (p. 30) Cláusula 18.1. (p. 138) Adenda 3

Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada: USD 221 millones (sin incluir IGV).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS.
11	Obras	<p>Construcción a nivel de asfaltado del tramo Urcos – Puente Inambari (300 km.) incluyendo, obras de drenaje, puentes, señalización, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Primera Etapa</u> (12 meses desde el Inicio de la Construcción): 29% ▪ <u>Segunda Etapa</u> (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa): 38% ▪ <u>Tercera Etapa</u> (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa): 33% 	<p>Cláusula 6.1. (p. 37)</p> <p>Anexo VIII, numeral 2.2.1. (p. 207)</p>
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia. ▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete a arbitraje Internacional. ▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima. 	<p>Cláusula 16.10. Cláusula 16.11.b (p. 133-136)</p>
13	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se refieren a: eventos a la fecha de suscripción del contrato, régimen de bienes, obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales, así como consideraciones socioambientales. ▪ Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas. 	<p>Cláusula 3.6. (p. 26) Cláusula 5.40. (p. 36) Cláusula 6.23. (p. 45) Cláusula 11.47. (p. 111) Anexo X (p. 228) Cláusula 13.10. (p. 119)</p>
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminación del Contrato. ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos). ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor (Salida unilateral del Concesionario). 	<p>Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. (p. 120-129) Adenda 3</p>
15	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente, con opinión previa del regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando: <ul style="list-style-type: none"> - Existe en variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa (IPE), segunda etapa (ISE) y tercera etapa (ITE), con respecto a los valores iniciales de IPE, ISE e ITE. - Existe variaciones en términos reales en costos de operación y administración (COA) y los costos de mantenimiento (CM), con respecto a los valores iniciales de COA y CM. ▪ El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO. 	<p>Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 73) Adenda 3</p>
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) así como las acciones y participaciones del Concesionario.	Cláusula 9.6.b Adenda 3
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil contra terceros. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ De riesgos laborales <p>Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro, para su aprobación.</p>	<p>Cláusula 10.1.a (p. 81) Cláusula 10.1.b (p. 82) Cláusula 10.2.c (p. 82)</p>
18	Inicio de operaciones	El inicio de la explotación de las obras de la Primer, Segunda y Tercera etapa, se computará luego de transcurrido (12) meses, de culminadas la totalidad de las Obras de Construcción.	Cláusula 8.10. (p. 54)
19	Estándares del servicio	Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 160)

ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL

INDICADORES ANUALES: Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur: Urcos – Inambari

Concesionario	INTEROCEÁNICA TRAMO 2
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2012 - 2015

a. Tráfico¹

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015
Número de Vehículos	Vehículo	42 451	158 385	165 835	178 568
- Livianos	Vehículo	26 269	98 881	101 000	114 200
- Pesados	Vehículo	16 182	59 504	64 835	64 368
Número de Ejes cobrables	Eje	81 088	300 434	325 328	338 005
- Livianos	Eje	26 269	98 881	101 000	114 200
- Pesados	Eje	54 819	201 553	224 328	223 805

b. Recaudación*

Recaudación	UNIDAD	2012	2013	2014	2015
Recaudación Livianos	Soles				
Recaudación Pesados	Soles				
Tarjetas Prepago	Soles				
Otros Ingresos ²	Soles				
Total	Soles				

c. Accidentes

Indicador	UNIDAD	2012	2013	2014	2015
Número de Accidentes	Persona	74	126	126	143
Número de heridos	Persona	49	110	109	57
Número de fallecidos	Persona	1	8	7	3

Fuente: INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

1/ Todo el tráfico vehicular corresponde a la unidad integrada de peaje y pesaje de Quincemil

2/ Al 31 de diciembre de 2015, no se ha iniciado el periodo de explotación, por lo cual no se han cobrado tarifas de peaje

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

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Cesar Balbuena
Jorge Cárdenas

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada
Jefe de Estudios Económicos

José Aguilar
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Oscar Ubillús

DISEÑO Y EDICIÓN

Oscar Ubillús