



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil Tramo N°2: Urcos – Inambari

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	4
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	6
	II.1. Composición de la empresa	6
	II.2. Principales características del contrato de concesión	6
	II.3. Área de influencia	9
	II.4. Infraestructura y equipos	9
	II.5. Hechos de importancia	10
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	10
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	12
	IV.1. Tráfico vehicular.....	12
	IV.2. Servicios complementarios.....	14
V.	ESQUEMA TARIFARIO	15
VI.	INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO	16
	VI.1. Evolución de las inversiones	16
	VI.2. Pagos al Estado.....	17
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	18
	VII.1. Niveles de servicio	18
	VII.2. Indicador de tráfico	19
	VII.3. Accidentes	20
	VII.4. Reclamos	22
VIII.	ANÁLISIS FINANCIERO	23
	VIII.1. Estados financieros.....	23
	VIII.2. Indicadores Financieros.....	24
IX.	CONCLUSIONES	26
X.	ANEXOS	29



CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 2: Aspectos Generales de la Concesión	6
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 2: Modificaciones Contractuales.....	8
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo 2: Modificaciones Contractuales.....	10
Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 2: Ubicación de la unidad de peaje y pesaje	11
Cuadro N° 5 IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2018	14
Cuadro N° 6 IIRSA Sur Tramo 2: Motivo de llamada de emergencia, 2018.....	15
Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2018.....	20
Cuadro N° 8 IIRSA Sur Tramo 2: Motivo de reclamos por meses, 2018.....	23
Cuadro N° 9 IIRSA Sur Tramo 2: Estado de Resultados Integrales, 2018-2017	24
Cuadro N° 10 IIRSA Sur Tramo 2: Estado de Situación Financiera, 2018-2017.....	24
Cuadro N° 11 IIRSA Sur Tramo 2: Ratios de Liquidez, 2018-2017.....	25
Cuadro N° 12 IIRSA Sur Tramo 2: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2018-2017	26
Cuadro N° 13 IIRSA Sur Tramo 2: Ratios de Rentabilidad, 2018 - 2017	26

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur.....	9
Gráfico N° 2 IIRSA Sur Tramo 2: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2013-2018.....	13
Gráfico N° 3 IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico por mes, 2017-2018.....	13
Gráfico N° 4 IIRSA Sur Tramo 2: Llamadas de emergencia realizadas, 2014- 2018.....	14
Gráfico N° 5 IIRSA Sur Tramo 2: Asistencia mecánicas, 2017- 2018	15
Gráfico N° 6 IIRSA Sur Tramo 2: Inversión reconocida por el OSITRAN, 2006-2018	17
Gráfico N° 7 IIRSA Sur Tramo 2: Aportes por regulación periodo 2013 – 2018.....	18
Gráfico N° 8 IIRSA Sur Tramo 2: Nivel de servicio global, 2016-2018.....	19
Gráfico N° 9 IIRSA Sur Tramo 2: Intensidad Media Diaria, mensual, 2017-2018	20
Gráfico N° 10 IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2015 – 2018.....	21
Gráfico N° 11 IIRSA Sur Tramo 2: Daños personales por accidentes 2015 – 2018	21
Gráfico N° 12 IIRSA Sur Tramo 2: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2018 ..	22
Gráfico N° 13 IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2018.....	22



INFORME SOBRE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE TRÁFICO, INDICADORES OPERATIVOS, INGRESOS PERCIBIDOS E INVERSIONES EJECUTADAS

CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR
PERÚ – BRASIL: TRAMO 2



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño para el año 2018 de la Concesión del Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, IIRSA Sur Tramo 2), que comprende el tramo Urcos – Inambari, entre Cusco y Madre de Dios.

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 de la Iniciativa para la “Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA” (en adelante, el Contrato de Concesión), por un periodo de 25 años. El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 300 kilómetros que van desde Urcos (Cusco) hasta el puente Inambari (Madre de Dios). La concesión fue otorgada bajo la modalidad de cofinanciada.

El Contrato de Concesión establece, entre otros, el compromiso de inversión proyectado referencial asumido 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 2018, se han suscrito 8 adendas al Contrato de Concesión.

Como parte de sus obligaciones, el Concesionario debe brindar los servicios de operación de las unidades de peaje y pesaje previstas; sin embargo, a diciembre de 2018, aunque la estación de peaje Quincemil está construida, no se ha logrado cumplir con las condiciones para el inicio del cobro de peaje. Asimismo, el concesionario debe prestar los servicios de central de emergencias, sistema de comunicación de emergencia en tiempo real (postes SOS ubicados cada 10 km a lo largo de la vía), servicio de grúa y auxilio mecánico, entre otros.

En el año 2018, circularon por la vía concesionada 242,4 mil unidades vehiculares, lo que representó un incremento de 7,7% con relación al año anterior. Del total de vehículos registrados ese año el 32,9% fueron vehículos pesados y 67,1% vehículos ligeros.

Durante 2018, el Ositrán reconoció inversiones al Concesionario por un monto ascendente a USD 9,8 millones (incluido IGV), con lo cual la inversión acumulada total ascendió a USD 669,4 millones, alcanzando así un nivel de cumplimiento de 95,5% de la inversión total comprometida, así como un avance físico de 100,0% en los kilómetros comprometidos para construcción (246,4 km).

En el 2018, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 1,9 millones al OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó un incremento del 15,4% en relación con el aporte por regulación pagados durante el año anterior (S/ 1,7 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2018. Al respecto, se observa un aumento en el uso de la vía, que se refleja en el incremento de 7,81% del indicador de Intensidad Media Diaria – IMD, que pasó de 616 a 664 vehículos por día entre 2017 y 2018. En ese contexto de mayor afluencia vehicular, el Concesionario superó los niveles de servicio global exigidos en el Contrato (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 97,0%. Por su parte, en 2018 se contabilizaron un total de 146 accidentes, cifra 12% inferior a la registrada el año anterior (166 accidentes). Cabe resaltar que, durante 2018 el concesionario solo recibió un reclamo por parte de los usuarios de la vía concesionada.



Al cierre del año 2018 la situación financiera de la empresa se mantuvo muy similar a la observada al cierre de 2017, así pues, registró un ligero incremento de 1,1%, al registrar un valor de sus activos (y su pasivo y patrimonio) de S/ 77,1 millones en 2017 y S/ 78 millones al finalizar 2018. Ello explica que la posición de la empresa frente a sus acreedores se haya mantenido en un nivel similar entre 2017 y 2018, contando en todo ese periodo con los recursos necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. De otro lado, los mayores ingresos por actividades de construcción que obtuvo el concesionario en 2018, sumado a los efectos positivos de la evolución cambiaria sobre la empresa contribuyeron a obtener mejores resultados en sus indicadores de rentabilidad.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. La Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 tiene como accionistas al grupo económico Odebrecht (a través de la subsidiaria Odebrecht Latinvest Perú Transport S.A.C.), y a las empresas peruanas, JJC Contratistas Generales S.A e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. El primero de ellos es el accionista mayoritario al poseer el 89% de las acciones representativas del capital social; mientras que, la empresa peruana JJC Contratistas Generales S.A posee el 7% e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. el 4%.

II.2. Principales características del contrato de concesión

2. 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 el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliación de dicho plazo¹.
3. La concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que el Concesionario 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. El Cuadro N° 1 resume las principales características del Contrato de Concesión.

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 2: Aspectos Generales de la Concesión	
Concesionario	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.
Modalidad de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Inversión comprometida al 2018	USD 701 millones (incluido IGV)
Inversión acumulada al 2018	USD 669,4 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión, IIRSA Sur Tramo 2.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

4. Cabe mencionar que, si bien a diciembre de 2018 el Concesionario cuenta con la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje (en adelante, UIPP) de Quincemil (Inambari), se tiene pendiente la construcción de la UIPP Yanacancha (Urcos), con la cual se daría inicio al periodo de explotación de la Concesión. Asimismo, según el Contrato de Concesión, se tiene previsto la construcción de la UIPP de Huayalloc para el quinto año a partir del inicio de la explotación.

Cofinanciamiento

5. 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.

¹ La cláusula 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.



6. Así, por concepto de PAMO, el Concedente debe efectuar un pago anual de USD 4,7 millones, pagadero en cuotas trimestrales desde la fecha de inicio de la explotación hasta el final de la concesión. Durante el periodo comprendido desde la culminación de la obra principal hasta el inicio de la explotación, se reconocerá 25% del PAMO. El monto es reajustado de acuerdo a la metodología establecida en la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión.
7. Cabe mencionar que, adicionalmente a los trabajos de mantenimiento contemplados en el presupuesto del PAMO, el Concesionario debe mantener la transitabilidad y adecuados niveles de servicios en todo el tramo de la vía, para lo cual se diferencian dos tipos de actividades: el mantenimiento de emergencia y el mantenimiento periódico. En el caso del mantenimiento de emergencia, la remuneración está en función de los precios establecidos en la Adenda N° 8 al Contrato de Concesión y la cantidad de material realmente excavado y transportado. Así, las actividades de mantenimiento periódico a ejecutar durante el año correspondiente son para dar cumplimiento a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I.

Inversiones

8. De acuerdo al compromiso de inversión, el costo referencial de las obras asciende a USD 701 millones. Este costo directo se distribuye en 4 tramos, de los cuales el tramo de Ocongate –Marcapata, el tramo más extenso de la Concesión y concentra el 32% del total de inversión, seguido del tramo Urcos - Ocongate con 25%, el tramo Marcapata – Quincemil con 24% y Quincemil – Inambari con 19%.

Pagos al Estado

9. 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 brutos, 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 los "Ingresos Asegurados por Supervisión" siempre que el aporte por regulación anual que le corresponda pagar al Concesionario, sin tener en consideración los montos por concepto de PAO, sea menor a USD 108 mil, el Concesionario estará obligado a pagar esta cantidad al regulador por concepto de Ingresos Asegurados por Supervisión.

Modificaciones Contractuales

10. A diciembre del 2018, el Contrato de Concesión ha sido objeto de modificaciones contractuales hasta en 8 oportunidades (ver Cuadro N° 2). Durante el 2006, se suscribieron las tres primeras adendas al Contrato de Concesión.
11. Durante el 2007 se suscribió la Adenda N°4, con el fin de precisar la base sobre la cual se determinarán las variaciones de metrados; mientras que en 2009 se suscribió la Adenda N° 5, la cual incorpora definiciones y cláusulas para el reconocimiento de los costos y gastos generados por encima de la inversión máxima.
12. Finalmente, durante el 2010 se suscribió Adenda N° 6, Adenda N° 7 y Adenda N° 8. Las dos primeras tuvieron como objetivo definir las condiciones y los procedimientos que debían regir el desarrollo y culminación de los saldos de obra para efectuar los pagos no abonados al concesionario; mientras que la octava tuvo como objetivo dar inicio anticipado a la explotación de las obras de la concesión.



Cuadro N° 2	
IIRSA Sur Tramo 2: Modificaciones Contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	24 de febrero de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 042-05-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Aceptación parcial de Obras, por no entregar saneado los terrenos de peajes Pichirhua y Pampamarca. (2) Modificación de procedimientos de ejecución del mantenimiento de la transitabilidad en los tramos donde no se ejecuten obras (cláusula 8.21). (3) Incluir nuevo literal (en la Cláusula 14.7) como resultado de la realización de las Actividades de manera anticipada a la fecha de vigencia de las obligaciones
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	16 de junio de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 020-06-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Precisiones sobre el tipo de vehículo para la medición del nivel de servicio de la transitabilidad (inciso c) de la Cláusula 8.21) (2) Modificación en el Régimen Económico: Procedimiento para el pago anual de obras PAO
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	26 de julio de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 032-06-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificaciones relacionadas con la Bancabilidad del Proyecto. Incluye modificación en 35 cláusulas y los Anexos IX (Procedimiento para evaluar el avance de obra) y Anexo XI (Ejecución de las obras de construcción)
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	16 de julio de 2007
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo N° 918-232-07-CD-OSITRAN Informe N° 004-07-GS-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Precisiones respecto a las disposiciones para las Soluciones Técnicas (Cláusulas. 6.4.A)
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	18 de febrero de 2009
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 005-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificaciones referida a la cierre de los avances de obra con el PAO Contractual y la continuidad de los trabajos por encima de dicho presupuesto (Periodo Transitorio)
Adenda 6	
Fecha de suscripción:	31 de julio de 2010
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo N° 1185-322-09-CD-OSITRAN Informe N° 021-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Acuerdo entre las partes sobre la continuidad de la ejecución de las obras que quedaron pendientes al término del periodo transitorio.
Adenda 7	
Fecha de suscripción:	08 de julio de 2010
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo N° 1265-351-10-CD-OSITRAN Informe N° 014-15-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificación de la cláusula 3.2.6 de la Adenda 6, en el sentido de incrementar el monto máximo del Periodo Final.
Adenda 8	



Fecha de suscripción: 27 de diciembre de 2010
Opinión de OSITRAN: Acuerdo N° 1321-371-10-CD-OSITRAN Informe N° 041-10-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas: (1) Dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de la Concesión del Tramo 2.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

II.3. Área de influencia

13. 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 Inambari (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 Quispicanchi, así como las ciudades de Quincemil e Inambari en la selva.
14. Este tramo se encuentra conectado con el Tramo 3 del IIRSA Sur: Puente Inambari-Ñapari, cuyo recorrido se extiende hasta la ciudad de Ñapari (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 N°1).



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

II.4. Infraestructura y equipos

15. 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, como se muestra en el Cuadro N° 3:



Cuadro N° 3
IIRSA Sur Tramo 2: Modificaciones Contractuales

Sub Tramo	Longitud (km)	Estaciones de peaje
Sub Tramo 1: Urcos – Ocongate	73,5	–
Sub Tramo 2: Ocongate – Marcapata	97,0	–
Sub Tramo 3: Marcapata – Quincemil	72,45	–
Sub Tramo 4: Quincemil – Inambari	57,05	Quincemil

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

16. La Concesión cuenta con una UIPP en Inambari (km 246), 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)², así como otras estructuras (muros gavión, de suelo reforzado, de concreto, badenes, entre otros).

Equipamiento

17. Como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 25 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por la Central de Atención de Emergencias, a través de los mismos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
18. Para atender situaciones en las que los usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito y se queden detenidos en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 02 grúas remolcadoras para el traslado de vehículos ubicados en la unidad integrada de peaje y pesaje Quincemil, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día.

II.5. Hechos de importancia

19. En 2018 se ha actualizado el compromiso de inversión por obras accesorias, los cuales pasaron de USD 659,6 millones a USD 701 millones.
20. En el 2018, se aprobaron las siguientes Obras Accesorias (OA): OA km 125+394 al km 125+495, OA km 240+995 al km 241+145 (P.H.) y OA km 245+300 al km 245+400, por un monto acumulado de USD 6,9 millones.
21. Al 31 diciembre 2018 los Informes Técnicos de Mantenimiento (ITM's) culminados incluyeron la reposición de los daños causados por derrumbes, periodo noviembre 2015 a abril de 2016, noviembre 2016 a abril 2017 y mayo 2017 a julio 2017 con un monto total de USD 147 mil.
22. A diciembre de 2018, el Concedente aún no realiza la entrega del terreno de la UIPP Urcos, por lo que la Concesionaria no inicia el periodo de explotación y el servicio de cobro de peajes. El inicio del periodo de explotación se producirá luego de transcurridos 30 días calendarios después de que la Concesionaria hubiera implementado las dos unidades de peaje.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

23. 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

² Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo N° 2. Inventario Anual de Bienes de la Concesión. 2017.



fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles de servicio, y otros aspectos asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.

24. Actualmente, la Concesión tiene a su cargo la administración de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje en el sector de Quincemil en la Región Cusco en el kilómetro 185,5 de la vía, tal como se muestra en el Cuadro N° 4.

Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 2: Ubicación de la unidad 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

Nota: Se tiene por construir la segunda unidad de peaje, Yanacancha, en el Km 90.

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

25. 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 Concesión³, el Concesionario debe implementar las UIPP de Urcos (Entre km 38+000 y 39+500) e Inambari (Entre 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 impide el inicio oficial de la explotación de la Concesión.
26. 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 Huayalloc 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 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 2018, 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.
27. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 2, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
28. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.

³ 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.



- Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia (postes SOS), 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.

b) Servicios Obligatorios por los que se le permite cobrar:

- Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje. Cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.

29. 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.

30. 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.

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Tráfico vehicular

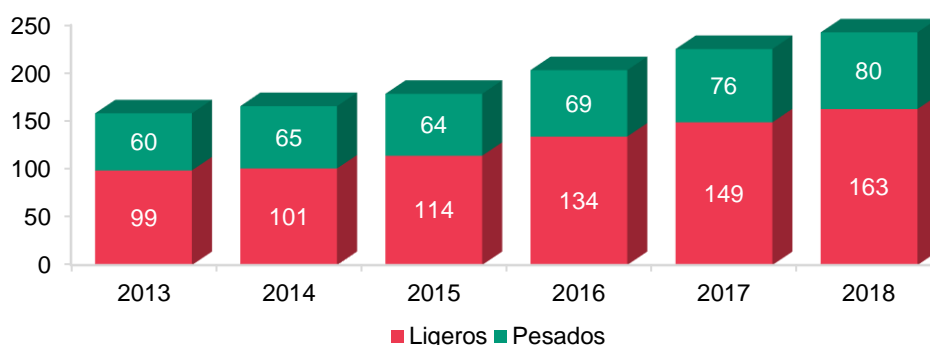
31. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como en número de ejes. Cabe mencionar que si bien en la UIPP Quincemil no se realiza el cobro de la tarifa (por no haberse iniciado la fase de explotación de la Concesión) en dicha unidad de peaje si se registra estadísticas sobre el tráfico vehicular, las cuales han sido utilizadas en esta sección.

Trafico en unidades vehiculares

32. Durante el 2018, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la carretera IIRSA Sur Tramo 2 ascendió a 242,4 mil, cifra mayor en 7,7% que lo registrado en el año anterior (225,1 mil). Del total de vehículos que transitaron por la red vial concesionada, el 67,1% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 32,9% a vehículos pesados. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados entre 2013 y 2018.



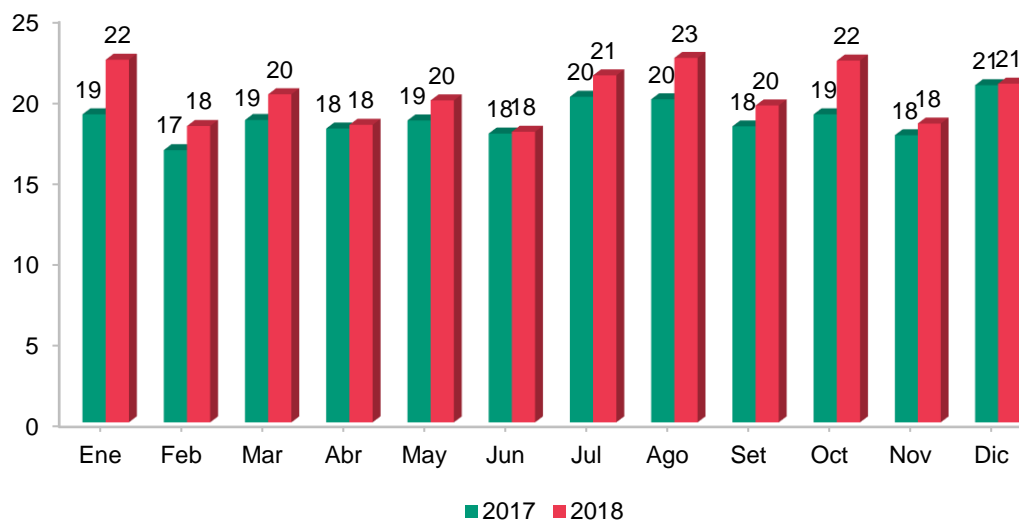
Gráfico N° 2
IIRSA Sur Tramo 2: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2013-2018
(miles de unidades)



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

33. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante el 2018 en la carretera IIRSA Sur Tramo 2, se observa una mayor afluencia en los meses de enero, agosto y octubre (en conjunto, 27,7% del tráfico anual), mientras que el mes con menor afluencia de vehículos fue junio (7,4%).
34. Cabe resaltar que en comparación con el año anterior, las mayores variaciones de tráfico se registraron en los meses de enero y octubre, incrementándose 17,7% y 17,4%, respectivamente.

Gráfico N° 3
IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico por mes, 2017-2018
(miles de vehículos)



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

35. En términos de ejes cobrables, circularon por la vía 453 mil ejes, de los cuales la mayor proporción (64,1%) correspondió a ejes cobrables de vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en el Cuadro N° 5, los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 111 mil ejes (24,5% del total de ejes).



Cuadro N° 5
IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2018
 (miles unidades y de ejes)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares								
Quincemil	163	22	28	7	5	19	0	242
Ejes Cobrables								
Quincemil	163	43	83	27	25	111	1	453

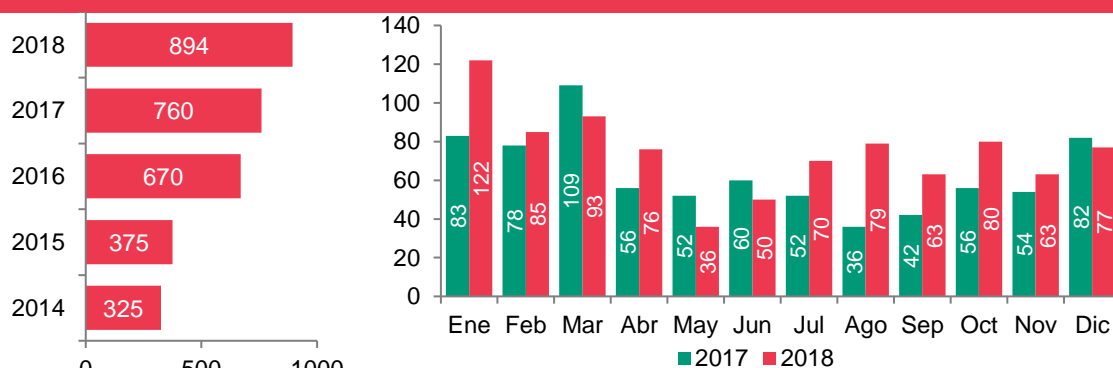
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

IV.2. Servicios complementarios

36. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios (gratuitos) a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
37. Durante 2018, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 894, cifra que representó un incremento de 17,6% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (760 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 4, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de enero y marzo.

Gráfico N° 4
IIRSA Sur Tramo 2: Llamadas de emergencia realizadas, 2014- 2018
 (Número de llamadas)



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

38. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio mecánico (40%); mientras que, las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 20% del total de llamadas recibidas y aquellas para reportar desastres ambientales fueron 22%.
39. Por su parte, entre los meses de enero a marzo de 2018 se registró el mayor número de llamadas de emergencia (33,6%), lo cual se explica por la temporada de intensas lluvias que usualmente se registra esos meses. En general, del total de llamadas de emergencia, el 49% de incidentes reportados implicó una interrupción de la vía.



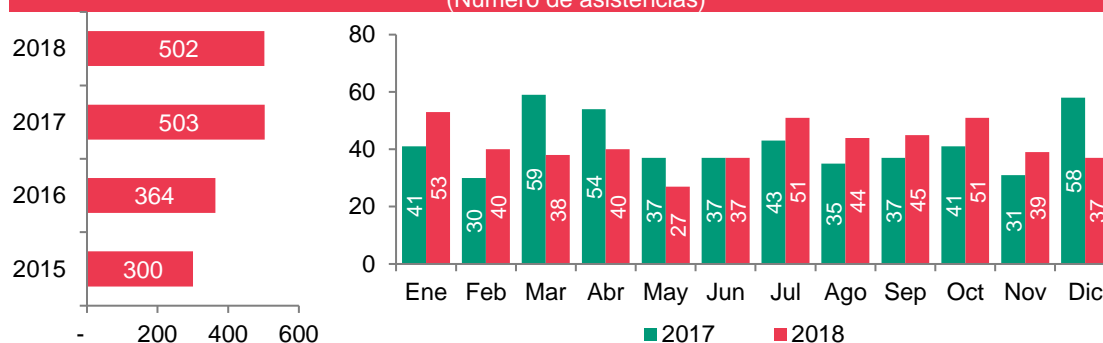
Cuadro N° 6
IIRSA Sur Tramo 2: Motivo de llamada de emergencia, 2018
 (Número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	215	146	247	81	33	361
Desastres ambientales	146	46	130	25	37	192
Accidente de Tránsito	72	102	115	36	23	174
Invasión de derecho de vía	0	161	0	0	161	161
Otros	1	5	4	0	2	6

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

40. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas prestadas por el concesionario durante 2018 fue de 502, cifra similar a las asistencias efectuadas el año anterior (503). Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se efectuó en los meses de enero y julio.

Gráfico N° 5
IIRSA Sur Tramo 2: Asistencia mecánicas, 2017- 2018
 (Número de asistencias)



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

V. ESQUEMA TARIFARIO

41. 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 tramo⁴. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa básica; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa básica por cada eje.
42. Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2017, 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 señalado previamente.
43. En efecto, conforme a lo establecido en las Cláusula 8.10 y 8.14 del Contrato de Concesión⁵, 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.

⁴ 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.

⁵ Cláusula modificada en virtud de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 8, suscrita con fecha 27 de diciembre de 2010.



44. El contrato además prevé que 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.

0: 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).

45. Si en el transcurso del año calendario posterior al ajuste ordinario se produjera 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.

VI. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

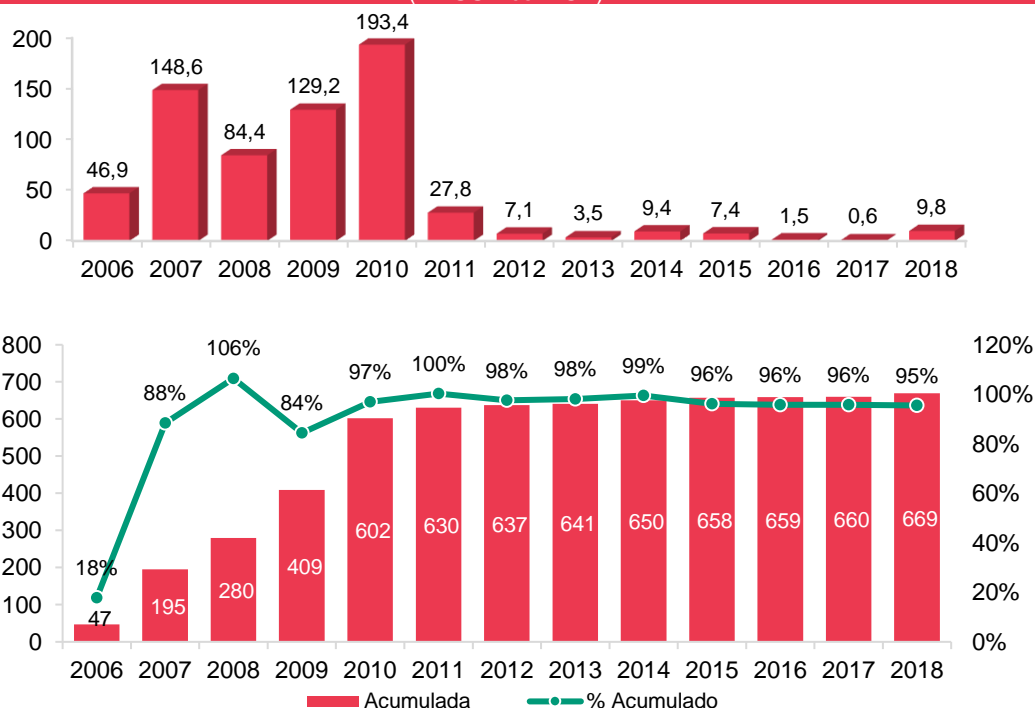
46. Al 31 de diciembre del año 2018, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 669,4 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 95,5% del total de la inversión comprometida (USD 701 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales⁶ y accesorias⁷ incluidas con posterioridad. El Gráfico N° 6 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2006 hasta el 2018.
47. Durante 2018, el Concesionario ejecutó inversiones por un monto de USD 9,8 millones, cifra 16 veces superior en relación con la inversión reconocida en 2017 (USD 0,6 millones), esto se debe al nuevo compromiso por obras accesorias. En general, la mayor parte de las inversiones se ejecutaron durante los años 2006 y 2011.

⁶ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.

⁷ Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.



Gráfico N° 6
IIRSA Sur Tramo 2: Inversión reconocida por el OSITRAN, 2006-2018
(En USD con IGV)



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

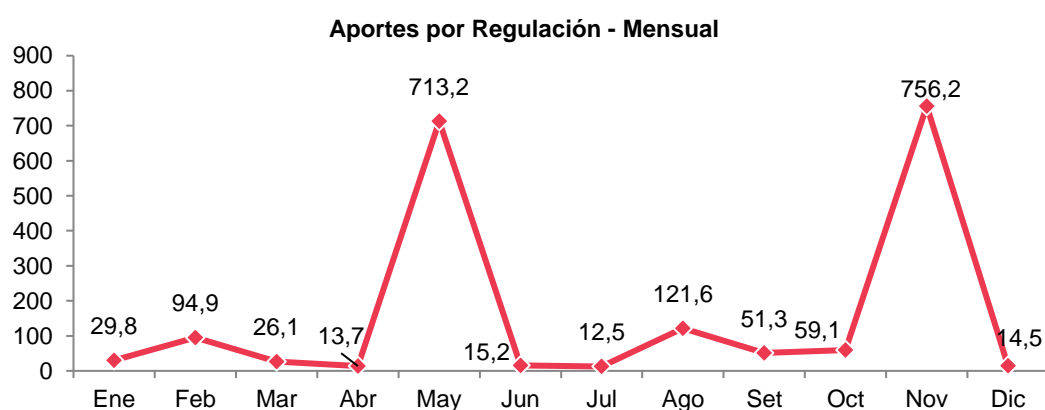
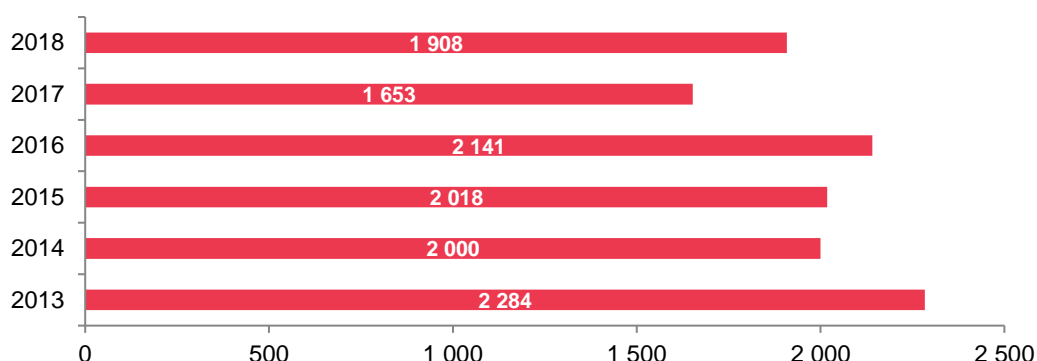
48. Las inversiones ejecutadas durante el 2018 comprenden obras accesorias por USD 6,9 millones, así también, Informes Técnicos de Mantenimiento (ITM) y Trabajos de Mantenimiento de Emergencia (TME) por un monto conjunto de USD 2,3 Millones.
49. En relación a la segunda Unidad Integrada de Peaje y Pesaje en Yanacancha - Km. 90 (Urcos), el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID) y el presupuesto para la ejecución de la obra se encuentra aprobado; no obstante, está pendiente que el Concedente culmine con la liberación y entrega del terreno y aprobación del Plan de Manejo Ambiental.

VI.2. Pagos al Estado

50. De conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917 y recogido 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, el cual está conformado por 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.
51. Durante 2018, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 1,9 millones, monto que representa un incremento del 15,4% en relación con los aportes transferidos el año anterior (S/ 1,7 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 7, 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 son variables dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.



Gráfico N° 7
IIRSA Sur Tramo 2: Aportes por regulación periodo 2013 – 2018
(Miles de Soles)



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

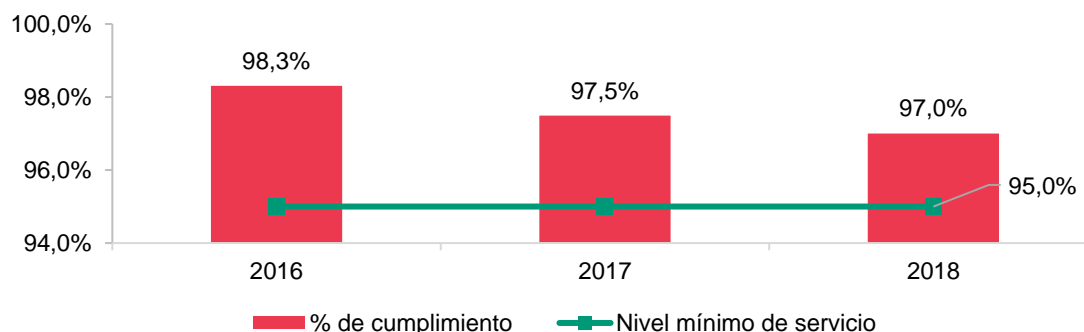
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

52. De acuerdo con lo establecido en el 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 es el encargado de supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
53. En el Gráfico N° 8 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.
54. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2018. En efecto, si bien entre 2016 y 2018, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario registró una ligera reducción (de 98,3% a 97,0%), cabe resaltar que durante los años el indicador de calidad en el servicio se mantuvo por encima del nivel mínimo exigido en el Contrato de Concesión (95%).



Gráfico N° 8
IIRSA Sur Tramo 2: Nivel de servicio global, 2016-2018



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

55. Por otra parte en 2018, el OSITRAN ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)⁸. El valor máximo de la rigurosidad media deslizando no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro.
56. Los resultados obtenidos de la evaluación muestran que la rugosidad de la vía registró un nivel de IRI de 1,75 metros por kilómetro, con lo cual se evidenció que el concesionario cumplió con mantener la vía concesionada bajo los niveles de servicio previstos en el Contrato (valor máximo admisible de 3,5).

VII.2. Indicador de tráfico

57. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)⁹ está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 9, el IMD promedio anual alcanzó los 664 vehículos por día, cifra que representa un incremento en el nivel de tráfico de 7,8% en relación con los 616 vehículos diarios registrados por día en el 2017. Asimismo, durante el 2018, todos los meses la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos que el respectivo mes del año anterior; sin embargo, en los meses de junio y diciembre dicha diferencia se acortó.

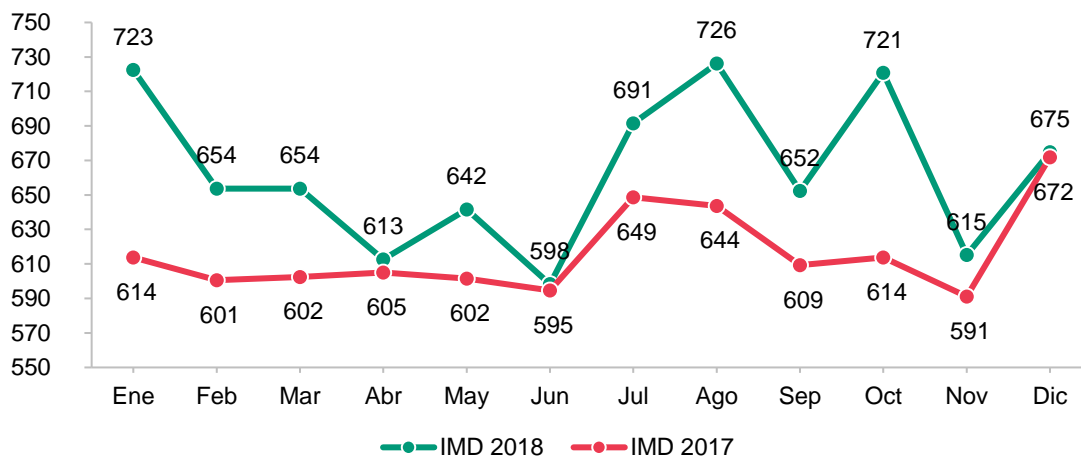
⁸ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.

⁹ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

$$IMD = \frac{\text{Total Vehículos que transitaron por la concesión en el mes } i}{\text{Número de Días del mes } i}$$



Gráfico N° 9
IIRSA Sur Tramo 2: Intensidad Media Diaria, mensual, 2017-2018



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII.3. Accidentes

58. Como se observa en el Cuadro N° 7, durante el 2018, el número de accidentes en la vía concesionada disminuyó en 12% con respecto al año anterior, pasando de 166 accidentes a 146 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos se incrementó en un 6% (de 84 a 89 heridos) y las víctimas mortales se incrementó en relación a lo registrado en 2017 (de 6 a 10 fallecidos).

Cuadro N° 7
IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2018

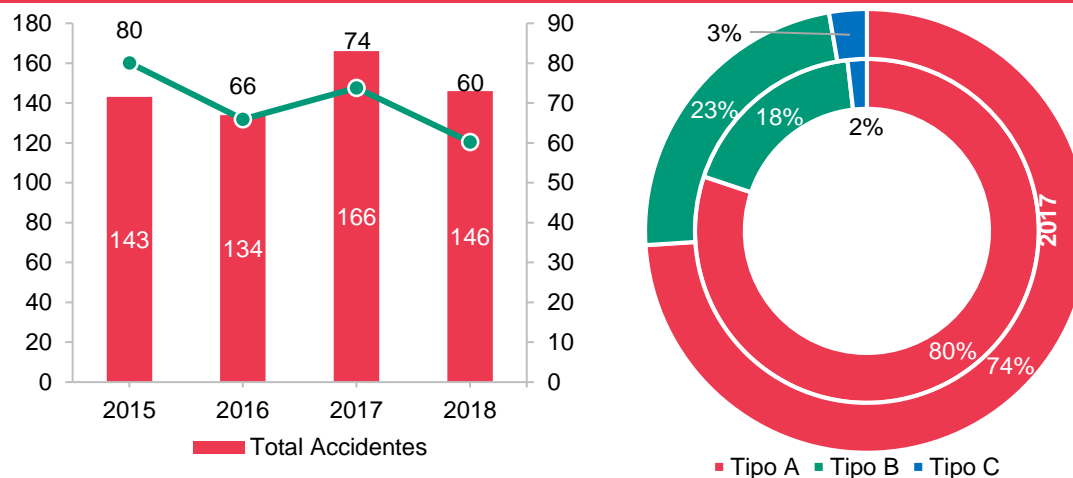
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2015	105	35	3	141	57	3
2016	81	43	10	134	157	34
2017	133	30	3	166	84	6
2018	108	34	4	146	89	10

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

59. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2018 es de 60,2, cifra 18,3% inferior en relación al 2017. Esto indica que el número de accidentes disminuyó en una proporción mayor a la del tráfico en la vía. Por otro lado, como se observa en el Gráfico N° 10 respecto a las consecuencias de los accidentes, 4 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 3%), mientras que 34 reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 23%). Cabe resaltar que en 2018 se tuvo un incremento de accidentes del Tipo B y C en términos relativos respecto al 2017, es decir, que hubo más accidentes que implicaron algún tipo de daño físico a las personas.



Gráfico N° 10
IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2015 – 2018



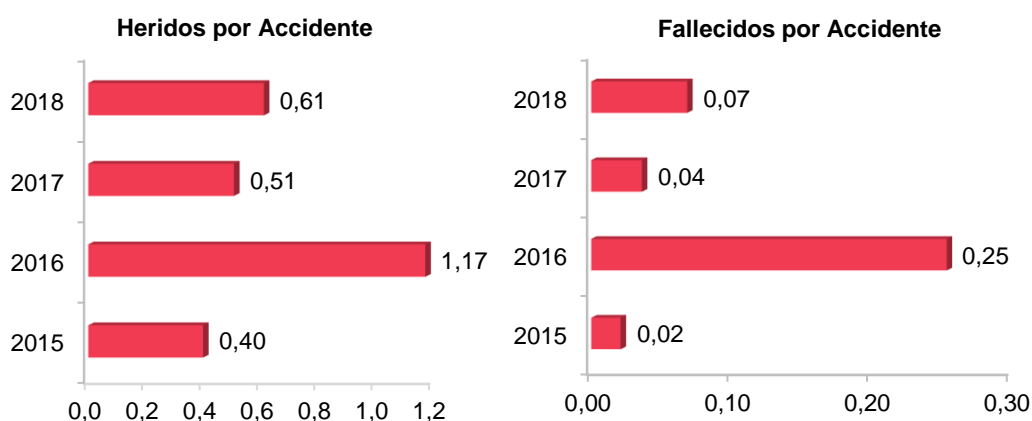
* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

60. En 2018 el número de heridos por accidente aumentó en un 20%, pasando de 0,51 a 0,61 heridos por accidente. Asimismo, en dicho año la cantidad de víctimas fatales por accidente, pasó de 0,04 a 0,07. En el Gráfico N° 11 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2017.

Gráfico N° 11
IIRSA Sur Tramo 2: Daños personales por accidentes 2015–2018



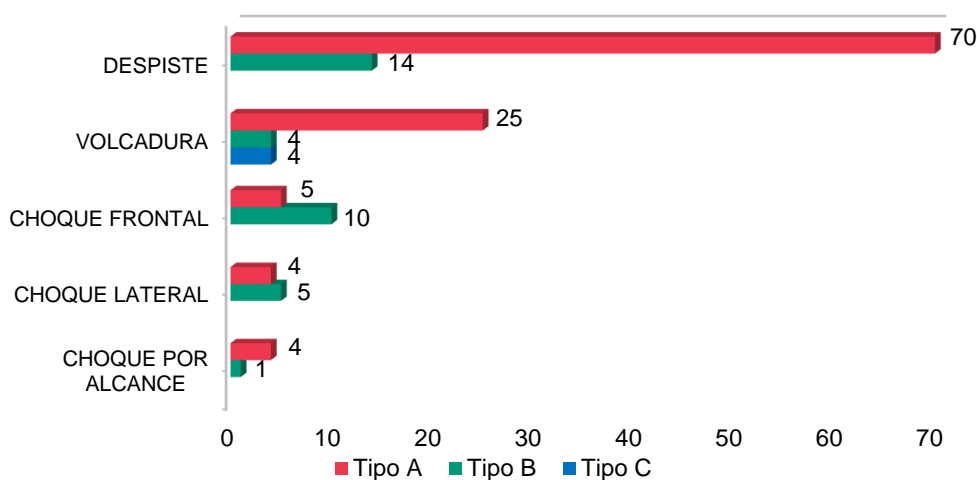
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

61. En el 2018, el 58% de los accidentes de tránsito estuvo asociado a despiste de vehículos, los cuales tuvieron como consecuencias principalmente daños materiales (83%) y en menor medida (17%) involucró personas heridas. El 23% de accidentes ocurrió por volcaduras y el 10% por choque frontal. El Gráfico N° 12 resume los tipos de accidentes ocurridos en 2018 según consecuencias acaecidas respecto a la vida humana.



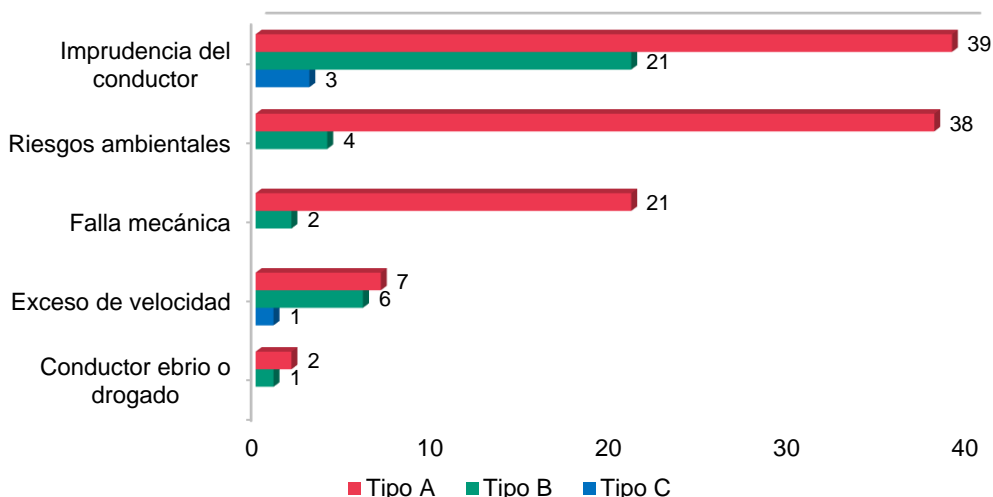
Gráfico N° 12
IIRSA Sur Tramo 2: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2018



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

62. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, la imprudencia de los conductores fue la causa más frecuente de los accidentes reportados en 2018, representando el 43% de ellos, el comportamiento imprudente incluyó a la realización de maniobras temeraria, la invasión de carril, deslumbramiento, adelanto de vehículo, etc. Por su parte, el 16% de los accidentes se atribuye a fallas mecánicas, principalmente relacionadas a los frenos y los neumáticos; asimismo, el 29% tuvo como causa a los riesgos ambientales, que comprenden los accidentes ocurridos debido a las condiciones climáticas adversas tales como lluvia o neblina. El Gráfico N° 13 muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.

Gráfico N° 13
IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2018



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII.4. Reclamos

63. En 2018, el concesionario solo tramitó un reclamo, este se presentó en noviembre (Ver Cuadro N° 8).



Cuadro N° 8
IIRSA Sur Tramo 2: Motivo de reclamos por meses, 2018

Mes	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total
Número de Reclamos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estados financieros

- **Estado de Resultados integrales**

64. Los ingresos que obtiene el Concesionario provienen de dos tipos de servicios: ingresos por actividades de construcción y los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, los cuales se encuentran conformados, principalmente, por el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO), los acuerdos del Acta de trato directo, el Costo Anual de Mantenimiento (CAM) y el mantenimiento de emergencia.
65. Como ha sido mencionado, al cierre del año 2018, la Concesión no ha iniciado la etapa de explotación, sin embargo, cabe resaltar que durante el periodo comprendido desde la culminación de la obra principal (la cual incluye las labores relacionadas al período transitorio, periodo final, obras adicionales y obras complementarias) hasta el inicio de explotación, el Concedente reconocerá a la Concesionaria el 25% del PAMO. En el año 2018 se reconocieron ingresos por este concepto por S/ 5,5 millones.
66. Durante el año 2018, el Concesionario registró ingresos por un monto de S/ 64,5 millones, lo cual representó un incremento de 43,5% en relación a los ingresos registrados el año anterior, cuya cifra ascendió a S/ 45 millones, lo cual se debió, principalmente, por los mayores transferencias por las actividades de construcción valorizadas en S/ 24 millones (en el año 2017 registraron el monto de S/ 10,7 millones).
67. De forma similar, los costos registrados por el Concesionario para el año 2018 crecieron en 52,7% en relación al año 2017. Este aumento en los costos está directamente relacionado con el incremento de los costos de servicios de construcción de obras accesorias en 124,1%.
68. Como resultado de los cambios sobre los ingresos y los costos antes explicados, en el año 2018 se obtuvo una utilidad bruta de S/ 15,1 millones, cifra mayor en 19,9% a la obtenida en el año 2017. Asimismo, la utilidad operativa de la empresa presentó un crecimiento de 61% en dicho periodo, debido a la reducción de 22,4% de los gastos de administración en relación al año 2017, a consecuencia de las menores cargas de gestión enfrentadas en dicho periodo.
69. Para el año 2018, la empresa también experimentó un impacto positivo por las mayores ganancias por diferencia cambiaria la cuales se incrementaron en 93,7%. Ello sumado a la mejoría en los resultados a nivel bruto y operativo, impulsaron la utilidad neta de la empresa, la cual creció en 195%, al pasar de S/ 3,4 millones en el año 2017 a S/ 10 millones en el año 2018.



Cuadro N° 9
Estado de Resultados Integrales, 2018-2017
(en miles de soles)

	2018	2017	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2018	2017	2018 / 2017
Ingresos	64 547	44 967	100,0%	100,0%	43,5%
Ingresos por actividades de construcción	23 981	10 688	37,2%	23,8%	124,4%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	40 566	34 279	62,8%	76,2%	18,3%
Costos	(49 428)	(32 362)	76,6%	72,0%	52,7%
Costos por actividades de construcción	(21 563)	(9 622)	33,4%	21,4%	124,1%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	(27 865)	(22 740)	43,2%	50,6%	22,5%
Utilidad Bruta	15 119	12 605	23,4%	28,0%	19,9%
Gastos de administración	(3 206)	(4 133)	5,0%	9,2%	-22,4%
Otros ingresos	1 727	-	2,7%	0,0%	
Utilidad de operación	13 640	8 472	21,1%	18,8%	61,0%
Ingresos financieros	41	587	0,1%	1,3%	-93,0%
Gastos financieros	(1 654)	(1 705)	2,6%	3,8%	-3,0%
Ganancia por diferencia de cambio	6 406	3 307	9,9%	7,4%	93,7%
Pérdida por diferencia de cambio	(4 384)	(4 806)	6,8%	10,7%	-8,8%
Utilidad neta antes de impuesto a la renta	14 049	5 855	21,8%	13,0%	139,9%
Impuesto a la renta	(3 991)	(2 446)	6,2%	5,4%	63,2%
Utilidad (pérdida) neta del año	10 058	3 409	15,6%	7,6%	195,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

• **Estado de Situación Financiera**

70. Al cierre del año 2018, la empresa registraba una situación financiera similar a la del año anterior, lo que se evidencia en que los activos, así como el pasivo y patrimonio de la Concesión aumentaron apenas 1,1%, al pasar de S/ 77,1 millones a S/ 78 millones.
71. Por el lado del activo, en el año 2018, se observa un incremento del activo no corriente (+27,8%) que tuvo como contraparte una reducción del pasivo corriente (-25,5%), en particular de las *Cuentas por pagar a partes relacionadas* por el lado del financiamiento de la empresa. El incremento del saldo por cobrar por concepto de Retención del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) en el año 2018 aumentó la cuenta del activo de largo plazo lo cual se compensó con el aumento del Patrimonio por los resultados del ejercicio obtenidos en 2017.

Cuadro N° 10
Estado de Situación Financiera, 2018-2017
(en miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2018	2017		2018	2017
ACTIVO CORRIENTE	27 647	37 734	PASIVO CORRIENTE	26 592	35 687
Efectivo	7 853	3 105	Cuentas por pagar comerciales	198	284
Cuentas por cobrar comerciales	11 231	12 716	Cuentas por pagar a partes relacionadas	10 266	20 126
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1 237	3 133	Anticipos del concedente	14 791	15 108
Cuentas por cobrar diversas	7 326	18 780	Otras cuentas por pagar	1 337	169
ACTIVO NO CORRIENTE	50 376	39 407	TOTAL PASIVO	26 592	35 687
Cuentas por cobrar comerciales	50 356	39 387	PATRIMONIO NETO	51 431	41 454
Impuesto a la renta diferido	14	11	Capital social	37 683	37 683
Mobiliario y equipo, neto	6	9	Resultados acumulados	13 748	3 771
TOTAL ACTIVO	78 023	77 141	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	78 023	77 141

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

VIII.2. Indicadores Financieros



- **Ratios de Liquidez**

72. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En general, en los años 2017 y 2018, la empresa registró ratios de liquidez mayores a 1, revelando que tiene los recursos necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.
73. En particular, la disminución de la cuenta del activo *Cuentas por cobrar diversas*, en el año 2018, provocaron una reducción de los indicadores de Liquidez clásica¹⁰ y Prueba ácida¹¹, aminorando la cobertura del Concesionario frente a sus acreedores.
74. El ratio de Liquidez absoluta¹² o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de los ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre del año 2018, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,30 por cada sol de deuda, ratio superior al del año 2017 que alcanzó los S/ 0,09.

Cuadro N° 11 Ratios de Liquidez, 2018-2017		
Ratios	2018	2017
Liquidez clásica	1,04	1,06
Prueba ácida	1,04	1,06
Liquidez absoluta	0,30	0,09

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

75. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2018 reflejan la menor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior al experimentar una disminución en los distintos indicadores, como se aprecia en el cuadro que se presenta líneas abajo, lo cual también se explica por la reducción de las obligaciones pendientes de pago de parte de la empresa durante el año 2018, en particular de las obligaciones que mantenía con sus empresas relacionadas.
76. El ratio Deuda - Patrimonio¹³ indica que los recursos ajenos de la entidad suponen que prácticamente la mitad de la deuda (51,7%) corresponde a los recursos propios (en el año 2017, este valor era de 86,1%).
77. Así también, el ratio Endeudamiento del Activo¹⁴ en el año 2018 indica que de todas las inversiones del Concesionario (activo total), un 34,1% se financia a través de terceros; mientras que en el año 2017 dicha dependencia fue de 46,3%.
78. Respecto al ratio Calidad de la deuda¹⁵, indica que no existen obligaciones de largo plazo ya que el pasivo corriente representa el 100% del pasivo total en los años 2017 y 2018.
79. Finalmente, el Índice de solvencia¹⁶ que mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones, presenta un valor mayor al año 2017, pasando de una situación de mantener en activos 2,16 por unidad de deuda a 2,93 veces en el año 2018.

¹⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹¹ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

¹² El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

¹³ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



Cuadro N° 12
Ratios de Endeudamiento Financiero, 2018-2017

Ratios	2018	2017
Deuda - Patrimonio	51,7%	86,1%
Endeudamiento del Activo	34,1%	46,3%
Calidad de la Deuda	100,0%	100,0%
Índice de Solvencia	2,93	2,16

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

• **Ratios de rentabilidad**

80. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. En general, en 2018 se generaron mejores márgenes de rentabilidad debido a los mayores ingresos por actividades de construcción y las ganancias por diferencia cambiaria que obtuvo el Concesionario.
81. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto¹⁷ disminuyó al pasar de 28% a 23,4% entre los años 2017 y 2018. Por otro lado, se observa un crecimiento del Margen operativo¹⁸ al pasar de 18,8% a 21,1%.
82. A su vez, en el año 2018, el Margen EBITDA¹⁹, que refleja la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, experimento una mejoría ligera de su capacidad de cobertura, al pasar de 18,9% a 21,1%. Sin embargo, en el año 2018, el Margen neto²⁰ presentó crecimiento, pues pasó de 7,6% a 15,6%.
83. Por otra parte, se observa un aumento para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE²¹, es decir los socios tuvieron mayor rentabilidad sobre su capital invertido con respecto al año 2017. Situación similar ocurre con el valor del ROA²² (rendimiento sobre los activos), que fue de 12,9% (4,4% en el año 2017), así la empresa tuvo mayores ganancias para el año 2018 sobre el capital total invertido.

Cuadro N° 13
Ratios de Rentabilidad, 2018 - 2017

Ratios	2018	2017
Margen Bruto	23,4%	28,0%
Margen Operativo	21,1%	18,8%
Margen EBITDA	21,1%	18,9%
Margen Neto	15,6%	7,6%
ROE	19,6%	8,2%
ROA	12,9%	4,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

IX. CONCLUSIONES

84. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 2: Urcos – Inambari durante 2018, se desprenden las siguientes conclusiones:

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

²⁰ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

²¹ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

²² *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



- (i) El tráfico total de vehículos registró un importante incremento del 7,7% respecto al año anterior, al pasar de 225 mil a 242 mil vehículos, de los cuales el 67,1% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 32,9% restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 453 mil ejes, lo cual representó un incremento de 7,9% respecto al año anterior.
- (ii) En relación con la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2018, el número de llamadas de emergencia fue de 502, cifra similar en relación con el año anterior (503).
- (iii) Al cierre de 2018, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 669,4 millones, lo cual representó un avance de 95,5% en relación con la inversión total comprometida que ascendió a 701 millones.
- (iv) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de OSITRAN bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 1,9 millones de soles, monto que representa un incremento del 15,4% en relación con el aporte de 2017 (S/ 1,7 millones).
- (v) En relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2018, 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%.
 - El total de accidentes registrados durante 2018 (146), disminuyeron 12% con relación al año anterior. Sin embargo, a pesar de dicha reducción en número total de accidentes, ese año se registraron 89 heridos y 10 fallecidos, cifras superiores al número de víctimas registradas el año anterior que ascendieron a 84 heridos y 6 fallecidos. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes están asociados a despistes y volcaduras (81%, en conjunto). Entre las causas más frecuentes de los accidentes tenemos la imprudencia de los conductores, las fallas mecánicas y los riesgos ambientales, por lo que sería recomendable que las instituciones competentes realicen campañas de concientización.
 - El concesionario solo recibió un reclamo en el 2018, lo cual podría ser un indicador de la satisfacción general de los usuarios de la vía.
- (vi) Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2018, no se ha efectuado cobro alguno de las tarifas fijadas por el uso de la vía (peaje), pues no se han cumplido las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión para el inicio de la explotación, por lo cual los ingresos totales percibidos por concepto de PAMO fueron cubiertos por el cofinanciamiento del Estado.
- (vii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de PAMO y PAO se incrementaron 2,5% entre 2017 y 2018, al pasar de S/ 182,5 millones a S/ 185 millones. El PAMO fue de S/ 30,8 millones, 2,3% mayor al año anterior; mientras que el PAO experimentó un incremento de 1,1%.
- (viii) Al cierre del año 2018 la empresa mantuvo un valor muy similar al observado al cierre de 2017, así pues sus activos (así como el pasivo y patrimonio) registraron un ligero incremento de 1,1%, al registrar S/ 77,1 millones en 2017 y S/ 78 millones al finalizar 2018. Ello explica que la posición de la empresa frente a sus acreedores se haya mantenido en un nivel similar entre 2017 y 2018, manteniendo los indicadores de liquidez de 2018 en un nivel similar al de 2017, revelando que entre 2017 y 2018, la empresa contaba con los recursos



necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. Asimismo, los mayores ingresos por actividades de construcción y los efectos positivos de la evolución cambiaria sobre la empresa tuvieron un impacto positivo sobre los indicadores de rentabilidad de la empresa.



X. ANEXOS

ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A. Carretera: Urcos – Inambari

Fecha de actualización: 20 de marzo de 2017

Nº	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 del a 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
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada: USD 221 millones (sin incluir IGV).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS.



**Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Carretera: Urcos – Inambari**

Fecha de actualización: 20 de marzo de 2017

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	Construcción a nivel de asfaltado del tramo Urcos – Puente Inambari (300 km.) incluyendo, obras de drenaje, puentes, señalización, etc. <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%	Cláusula 6.1. (p. 37) Anexo VIII, numeral 2.2.1. (p. 207)
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.	Cláusula 16.10. Cláusula 16.11.b (p. 133-136)
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.	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)
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).	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
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.	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 73) Adenda 3
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>	Cláusula 10.1.a (p. 81) Cláusula 10.1.b (p. 82) Cláusula 10.2.c (p. 82)



**Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Carretera: Urcos – Inambari**

Fecha de actualización: 20 de marzo de 2017

Nº	Tema	Contenido	Ref.
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)
20	Tarifas	Peaje inicial de USD 1,50 (más impuestos) por vehículo ligero o por cada eje a partir del inicio de explotación de las obras.	Cláusulas 8.14., 8.15., 8.16., 8.17. (p. 56-59)
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none">▪ Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción.▪ El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 8.17.c (p. 58)
22	PAO	<ul style="list-style-type: none">▪ USD 31 858 000 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV).▪ Estos son:<ul style="list-style-type: none">- Pagos primera etapa: 30 pagos semestrales de 14,5% del PAO.- Pagos segunda etapa: 30 pagos semestrales de 19% del PAO.- Pagos tercera etapa: 30 pagos semestrales de 16,5% del PAO.▪ Por lo tanto, la proporción del PAO pagado, en la primera, segunda y tercera etapa será de 29%, 38% y 33% del PAO.▪ La parte proporcional de los PAO será pagada los días 30 de abril y 30 de octubre.▪ El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero).	Cláusula 8.21. (p. 60) Cláusula 8.23. (p. 61-65) Cláusula 18.2. Adenda 3
23	CRPAO	Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.	Cláusula 1.6. (p. 11) Adenda 3
24	PAMO y Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none">▪ PAMO (Trimestral): USD 4,76 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de USD 564 mil para mantenimiento periódico.▪ 25% del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario por un año entre culminación de obras e inicio de explotación.▪ Transitabilidad: Siete (7) pagos trimestrales por un monto no mayor a los USD 12 220 400.	Cláusula 8.21. (p. 60-61)
25	Retribución al Estado	No existe	



ANEXO N° 2
RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: IIRSA SUR TRAMO1: Urcos - Inambari

Concesionario:	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Periodo:	2012-2018

a) Tráfico

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Número de Unidades Vehiculares								
Quincemil	Vehículos	42 451	158 388	165 835	178 568	203 164	225 089	242 425
Total Ligeros	Vehículos	26 269	98 881	101 000	114 200	134 240	149 043	162 779
Total Pesados	Vehículos	16 182	59 507	64 835	64 368	68 924	76 046	79 646
Número de Ejes Cobrables								
Quincemil	Ejes	81 088	300 434	325 328	338 005	380 339	419 983	452 812
Ligeros	Ejes	26 269	98 881	101 000	114 200	134 240	149 043	162 779
Pesados	Ejes	54 819	201 553	224 328	223 805	246 099	270 940	290 033

b) Accidentes

Accidentes	Accidentes	593	126	126	143	134	166	146
Heridos	Personas	563	110	109	57	157	84	89
Fallecidos	Personas	75	8	7	3	34	6	10



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 500 9330
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sota
Jefe de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista
Wilmer Zela Moraya - Especialista
Oscar Ubillús Ramírez - Analista
Andrea Raza Herrera – Practicante
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante