



INFORME DE DESEMPEÑO 2016

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

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





Contenido

I. RESUMEN EJECUTIVO	4
II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	5
II.1. Composición de la empresa	5
II.2. Principales características del contrato de concesión.....	5
II.3. Área de influencia	7
II.4. Infraestructura y equipos	8
II.5. Hechos de importancia	9
III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	9
IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	11
IV.1. Evolución de tráfico	11
IV.2. Servicios complementarios.....	13
V. RÉGIMEN TARIFARIO	14
VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	15
VI.1. Evolución de las inversiones.....	15
VI.2. Pagos al Estado	16
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO	17
VII.1. Niveles de servicio	17
VII.2. Indicador de tráfico.....	18
VII.3. Accidentes.....	18
VIII. CONCLUSIONES	21
ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	22
ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	25

Cuadros

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 2: Aspectos Generales.....	6
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 2: Modificaciones Contractuales.....	7
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo 2: Ubicación de la unidad de peaje y pesaje.....	10



Gráficos

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur.....	8
Gráfico N° 2 IIRSA Sur Tramo 2: Participación de tráfico por tipo de vehículo,2016.....	11
Gráfico N° 3 IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico por tipo de vehículo,Ene-Dic 2016.....	12
Gráfico N° 4 IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico por tipo de vehículo,Ene-Dic 2016.....	12
Gráfico N° 5 IIRSA Sur Tramo 2: Llamadas de emergencia realizadas, 2015- 2016.....	13
Gráfico N° 6 IIRSA Sur Tramo 2: Asistencia mecánicas, 2015- 2016.....	14
Gráfico N° 7 IIRSA Sur Tramo 2: Inversión reconocida por OSITRAN, 2006-2015.....	16
Gráfico N° 8 IIRSA Sur Tramo 2: Aportes por regulación periodo 2013 – 2015.....	17
Gráfico N° 9 IIRSA Sur Tramo 2: Nivel de servicio global, 2016.....	17
Gráfico N° 10 IIRSA Sur Tramo 2: Intensidad Media Diaria, 2015-2016.....	18
Gráfico N° 11 IIRSA Sur Tramo 2: Número de accidentes, 2015-2016.....	19
Gráfico N° 12 IIRSA Sur Tramo 2: Accicdentes según tipo y causa probable, 2016.....	20
Gráfico N° 13 IIRSA Sur Tramo 2: Heridos y fallecidos en accidentes de tránsito, 2015-2016.....	20



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico de la Concesión del tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur (en adelante, IIRSA Sur): Urcos – Inambari durante el año 2016. Para ello se identificará los principales factores de operación y económicos que han influido en la concesión.

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).

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 2016, se han suscrito 8 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 2016, la estación de Quincemil es la única en construida, sin embargo no aún está autorizada para el cobro de peajes. Asimismo, el concesionario 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 2016, el tráfico total de vehículos se incrementó 13,8% respecto del año anterior, alcanzando un total de 203 mil vehículos. El 66,1% de este tráfico está formado por vehículos ligeros y el restante 33,9% por vehículos pesados.

En cuanto a inversiones ejecutadas por el Concesionario durante 2016, OSITRAN reconoció un monto ascendente a USD 1,5 millones, lo cual representó una caída de 80,3% en relación a la inversión reconocida en 2015 (USD 7,4 millones). Por su parte, la inversión acumulada al cierre de 2016 ascendió a USD 659 millones, lo cual significó un cumplimiento de 95,7% de la inversión comprometida. Cabe destacar que, las obras correspondientes a los kilómetros comprometidos para construcción (246,4 km) se encuentran culminadas.

En el 2016, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 2,14 millones a OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó un ligero incremento de 6,1% en relación a los aportes generados durante el 2015 (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 2016. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 98%. Se contabilizaron un total de 134 accidentes, lo cual significó una reducción de 6,3% respecto del año anterior (143 accidentes) y la intensidad media día se incrementó en 13,5%, pasando de 489 en el 2015 a 555 en el 2016. Finalmente, durante el 2016 los usuarios no presentaron ningún reclamo al concesionario.



INFORME DE DESEMPEÑO 2016

CONCESIÓN DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL TRAMO N° 2: URCOS - INAMBARI

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.), las empresas peruanas JJC Contratistas Generales S.A e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. El primero posee el 89% de las acciones representativas del capital social del Concesionario; mientras que las empresas peruanas JJC Contratistas Generales S.A 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 la fecha de suscripción del Contrato, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo¹.
3. La concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que SURVIAL construye, financia y se hace cargo del proyecto infraestructura por un periodo determinado, luego del cual entrega la infraestructura al Estado. Así, la infraestructura que forma parte del tramo de la concesión mantiene en todo momento su condición pública.
4. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, por lo cual el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago 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.



Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 2: Aspectos Generales	
DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 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.

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-OSITRAN

- 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%.
- 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".

Modificaciones Contractuales

- A diciembre del 2016, la Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 cuenta con 8 modificaciones contractuales. Durante el 2006, se suscribió la Adenda N°1, Adenda N°2 y Adenda N°3, durante el 2007 y 2009 se suscribió la Adenda N°4 y Adenda N°5, respectivamente. Finalmente durante el 2010 se suscribió la Adenda N° 6, Adenda N° 7 y Adenda N° 8.
- El Cuadro N° 2 muestra el detalle correspondiente a cada adenda suscrita



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 (1) Aceptación parcial de Obras, por no entregar saneado los terrenos de peajes Pichirhua y Pampamarca.
Principales temas:	(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 (1) Precisiones sobre el tipo de vehículo para la medición del nivel de servicio de la transitabilidad (inciso c) de la Cláusula 8.21)
Principales temas:	(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 (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 (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 Transporte y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

II.3. Área de influencia

9. 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.

- 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

II.4. Infraestructura y equipos

- La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 300 kilómetros desde Urcos hasta el puente
 - Urcos – Ocongate (73,5 Km)
 - Ocongate – Marcapata (97,0 Km)
 - Marcapata – Quincemil (72,45 Km)
 - Quincemil – Inambari (57,05 Km)
- 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)², así como otras estructuras (muros gavión, de suelo reforzado, de concreto, badenes, entre otros).

13. 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.5. Hechos de importancia

14. Mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0112-2016-GSF-OSITRAN se impuso una multa equivalente a 5,5 UIT al Concesionario IIRSA Sur – tramo 2 por el incumplimiento contractual de la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión. El incumplimiento corresponde al cobro de la tarifa de Peaje por parte del Concesionario en la UIPP de Inambari del 24 al 28 de Septiembre de 2012 sin que haya iniciado la etapa de explotación.
15. Las buenas prácticas ambientales del Concesionario lograron evitar la emisión de aproximadamente 11 toneladas de CO₂ en el 2016.
16. Se concluyeron 13 trabajos de mantenimientos de emergencia y se hizo la reposición de daños causados por derrumbes Noviembre 2011 – Abril 2012 y Mayo 2012 – Julio 2012, así como la señalización Horizontal Urcos – Inambari.

III. Oferta de servicios prestados en la infraestructura

17. 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.
18. 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.

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



Cuadro N° 3 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 T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

19. 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 (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.
20. 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 2016, 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.
21. 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.
22. 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

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.



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.

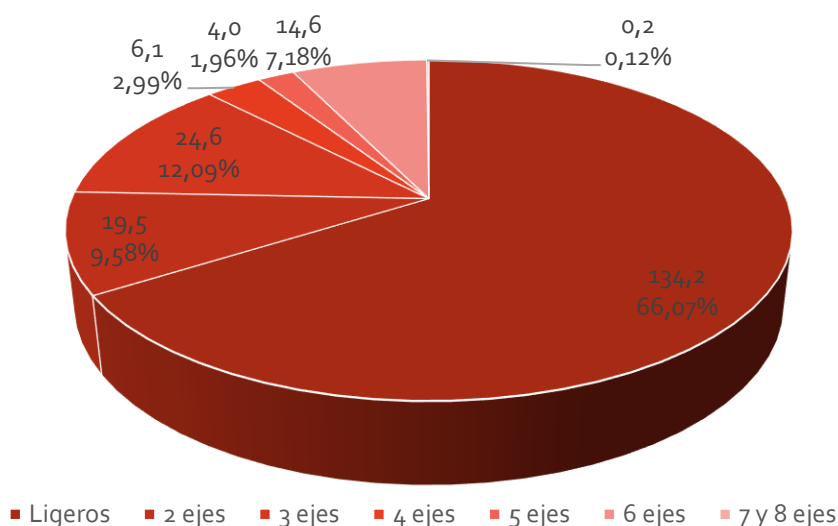
23. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.
24. 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. Evolución de tráfico

25. Durante el 2016, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la carretera IIRSA Sur Tramo 2 ascendió en 203,2 mil, cifra mayor en 13,8% que lo registrado en el 2015 (176, 4 mil). Del total de vehículos que transitaron en el 2016, un 66,1% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 33,9% a vehículos pesados. De estos últimos, los vehículos de 2, 3 y 6 ejes fueron los que tuvieron mayor tránsito (ver Gráfico N° 2)

Gráfico N° 2
IIRSA Sur Tramo 2: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2016
(miles de unidades/porcentaje)



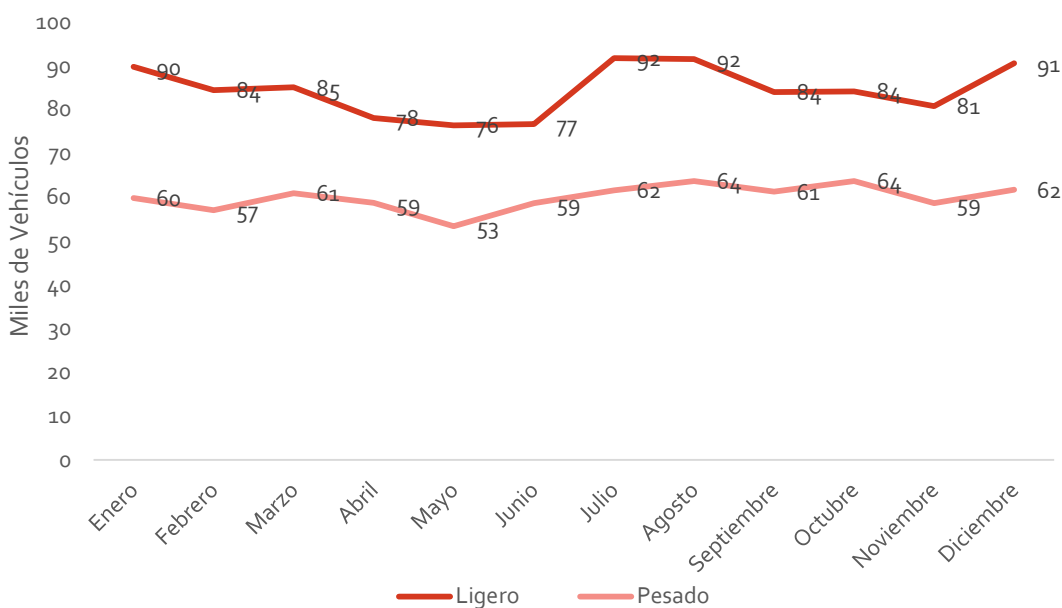
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

26. En lo que respecta al tráfico mensual de vehículos ligeros durante el 2016 en la carretera IIRSA Sur Tramo 2, se observa una mayor afluencia en los meses de julio, agosto y diciembre, meses asociados al descanso por vacaciones de Fiestas Patrias y Navidad; mientras que los meses con



menor afluencia fueron abril, mayo y noviembre. En el caso de los vehículos pesados, se registró un mayor tránsito durante los meses de agosto y octubre que transitaron cerca de 64 mil vehículos; mientras que el mes con menor afluencia vehicular fue mayo, con 53 mil vehículos.

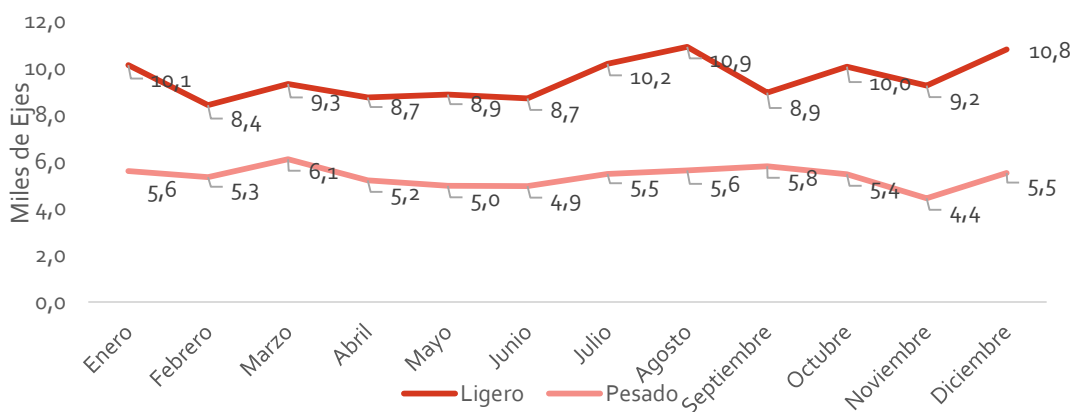
Gráfico N° 3
IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico por tipo de vehículo, Ene-Dic 2016
(miles de unidades)



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

27. El Gráfico N° 4 muestra el tráfico vehicular medido en ejes. Al respecto, como era de esperar, una mayor proporción de ejes corresponde al tránsito de vehículos pesados. Asimismo, se observa una mayor afluencia de tráfico de ejes durante el mes de Agosto (10,9 mil ejes de vehículos pesados y 5,6 mil ejes de vehículos ligeros).

Gráfico N° 4
IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico por tipo de vehículo, Ene-Dic 2016
(miles de ejes)



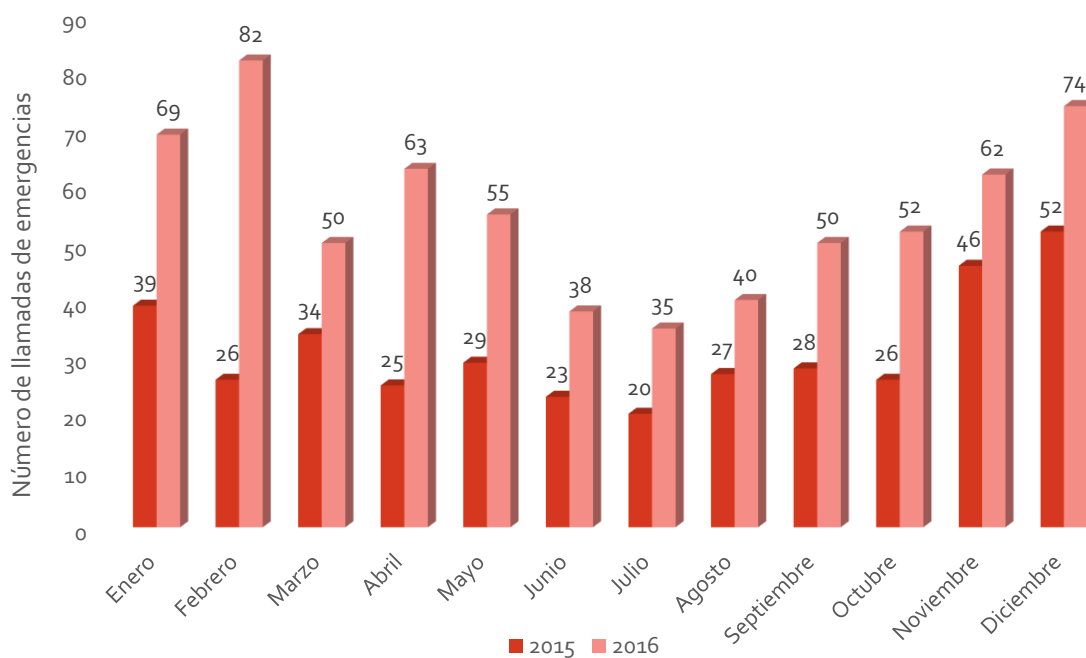
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



IV.2. Servicios complementarios

28. Durante el 2016, el concesionario recibió 670 llamadas de emergencia, siendo el mes de febrero que registró mayor cantidad de llamadas (82). En comparación con el 2015, el número de llamadas de emergencia registradas fue mayor en 78,7%

Gráfico N° 5
IIRSA Sur Tramo 2: Llamadas de emergencia realizadas, 2015- 2016
(Número de llamadas)



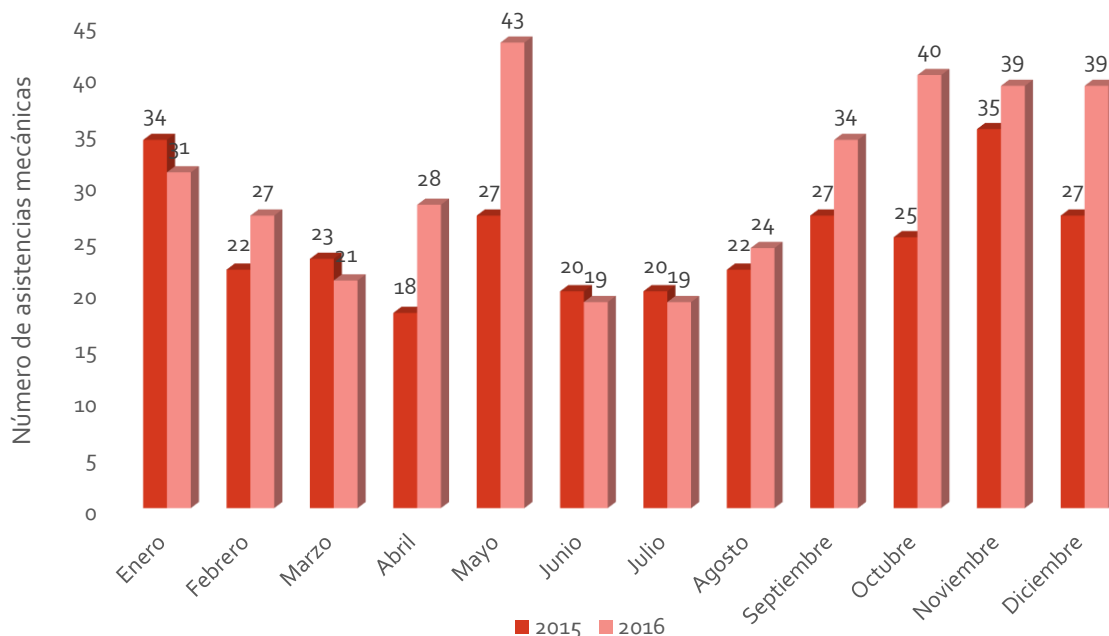
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

29. En cuanto al número de auxilios mecánicos, durante el 2016, el concesionario realizó 364 asistencias, siendo el mes de mayo que registraron mayor cantidad de asistencias mecánicas con 43 eventos. En comparación con el 2015, el número de asistencias mecánicas se incrementó en 21,3%.



Gráfico N° 6
IIRSA Sur Tramo 2: Asistencia mecánicas, 2015- 2016
(Número de asistencias)



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

V. Régimen tarifario

30. 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.
31. Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2016, 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 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.
32. 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.

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.



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

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).

33. 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.

VI. Inversiones y pagos al Estado

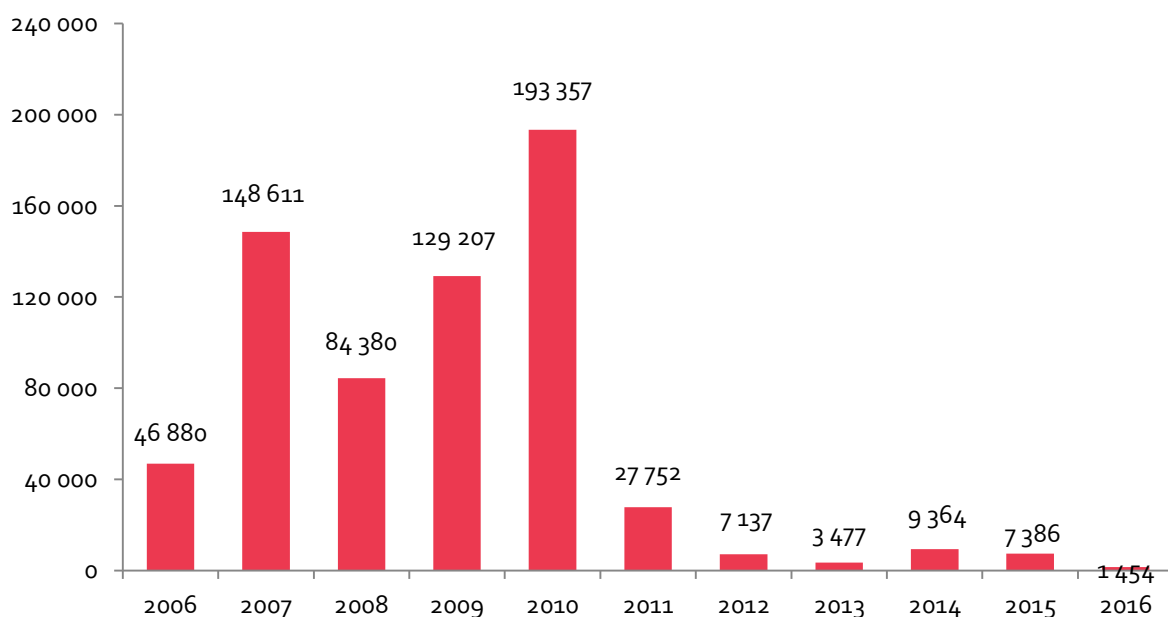
VI.1. Evolución de las inversiones

34. Al 31 de diciembre de 2016, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 659 millones, lo cual significó un cumplimiento de 95,7% de la inversión comprometida establecida en el Programa de Ejecución de Obras (PEO)⁶.
35. En el gráfico se muestra la evolución de las inversiones ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN durante el periodo 2006 – 2016. Durante 2016, el Concesionario ejecutó inversiones por un monto de USD 1,5 millones, lo cual representó una caída de 80,3% en relación a la inversión reconocida en 2015 (USD 7,4 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).

⁶ Conforme a lo establecido en las Cláusulas 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.



Gráfico N° 7
IIRSA Sur Tramo 2: Inversión reconocida por OSITRAN, 2006-2015
(En USD con IGV)



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

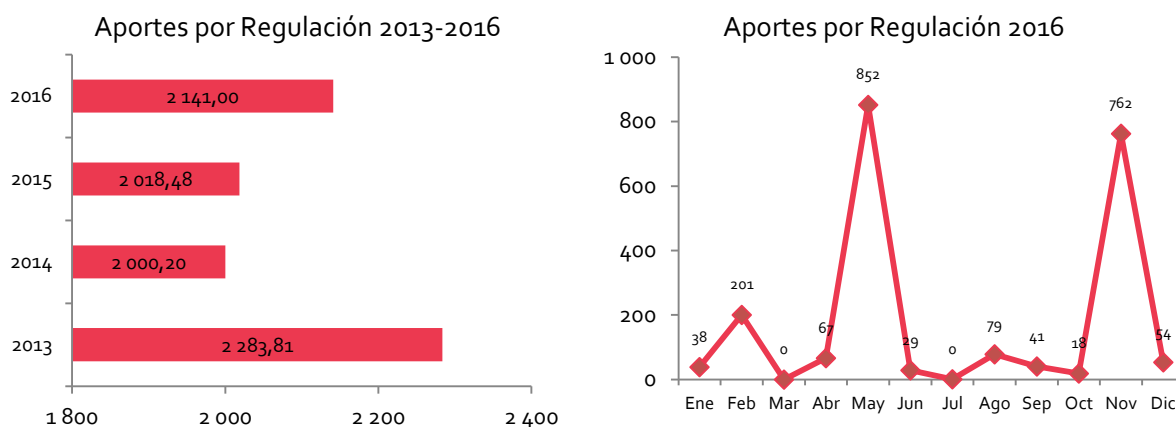
36. Desde la culminación de la obra principal, las inversiones ejecutadas por el Concesionario han estado orientadas a obras adicionales y operaciones de mantenimiento de la vía, así como a la implementación de las UIIP previstas en el Contrato de Concesión.

VI.2. Pagos al Estado

37. 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.
38. Durante 2016, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/. 2,14 millones, monto que representa un aumento de 6,1% en relación a los aportes pagados en 2015(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° 8
IIRSA Sur Tramo 2: Aportes por regulación periodo 2013 – 2015
(Miles de Nuevos Soles)



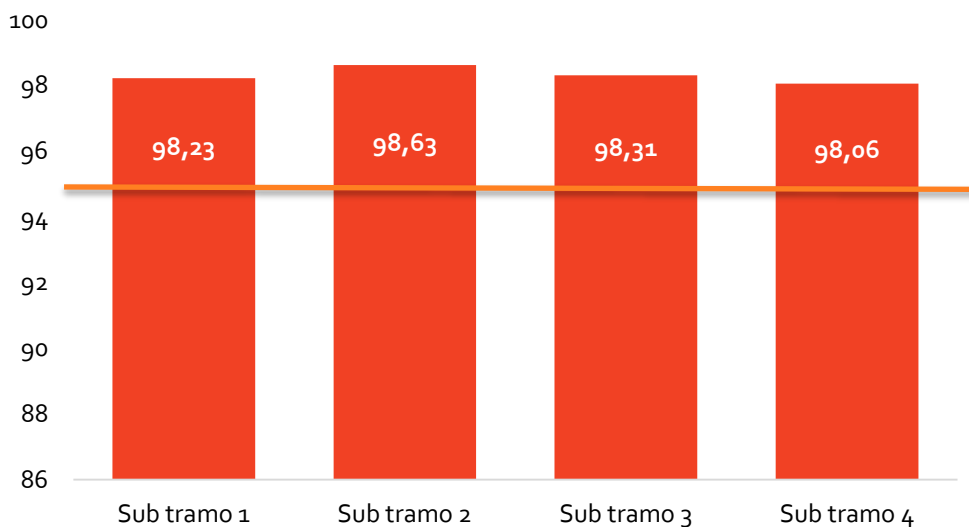
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII. Desempeño operativo

VII.1. Niveles de servicio

39. 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.
40. De acuerdo a las evaluaciones realizadas por OSITRAN, el Concesionario cumplió con los Niveles de Servicio Global exigidos durante el año 2016. Como se observa en el siguiente gráfico se mantuvo por encima del nivel mínimo exigido (95%) en todos los subtramos.

Gráfico N° 9
IIRSA Sur Tramo 2: Nivel de servicio global, 2016

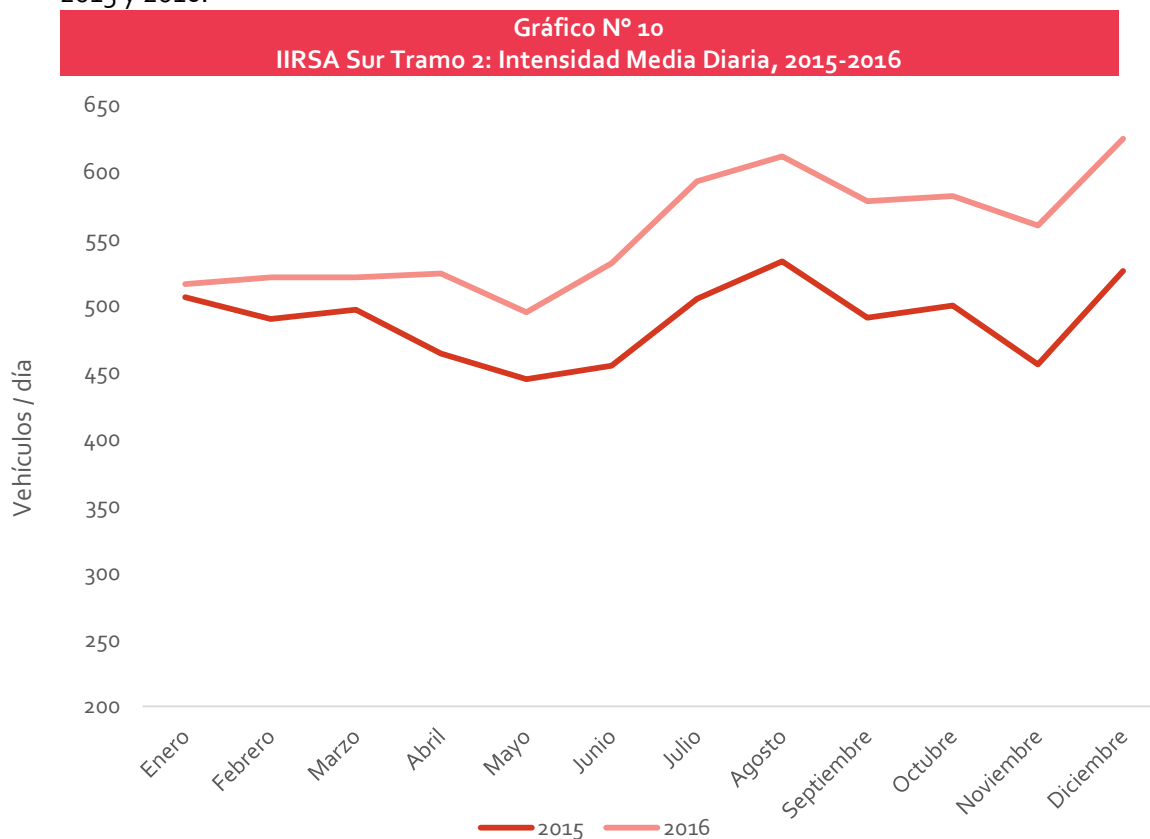


Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VII.2. Indicador de tráfico

41. Respecto al indicador de tráfico, se ha calculado la intensidad Media Diaria (IMD), información que provee el concesionario. La Intensidad Media Diaria (IMD)⁷ está referido al tránsito diario promedio por las vías. Como se observa en el siguiente gráfico, este ha tenido una tendencia positiva y mayor respecto al año 2015 debido a la estabilidad al incremento del tráfico entre el 2015 y 2016.



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

42. En promedio, durante el 2016 el número de vehículos por día fue de 555, cifra mayor en 13,5% respecto a al año 2015 (489). Esto quiere decir que durante el 2016 transitaron 555 vehículos por día en promedio.

VII.3. Accidentes

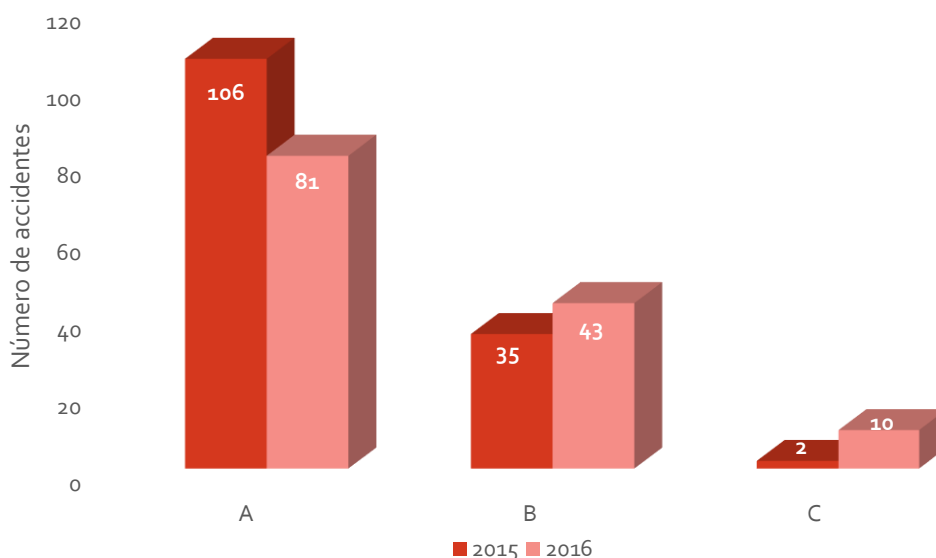
43. El número de accidentes reportados en el 2016 ascendió en 134, cifra menor en 6,3% de lo registrado en el año 2015 (143). El siguiente gráfico muestra el número de accidentes según el tipo incidencias ocurridas en el mismo. Se puede apreciar que, de los 134 accidentes acontecidos en el 2016, 10 de ellos tuvieron pérdidas humanas, 43 accidentes tuvieron como consecuencia personas heridas y 81 pérdidas materiales.

⁷ 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° 11
IIRSA Sur Tramo 2: Número de accidentes, 2015-2016



A: Accidentes con daños materiales

B: Accidentes con heridos

C: Accidentes con fallecidos

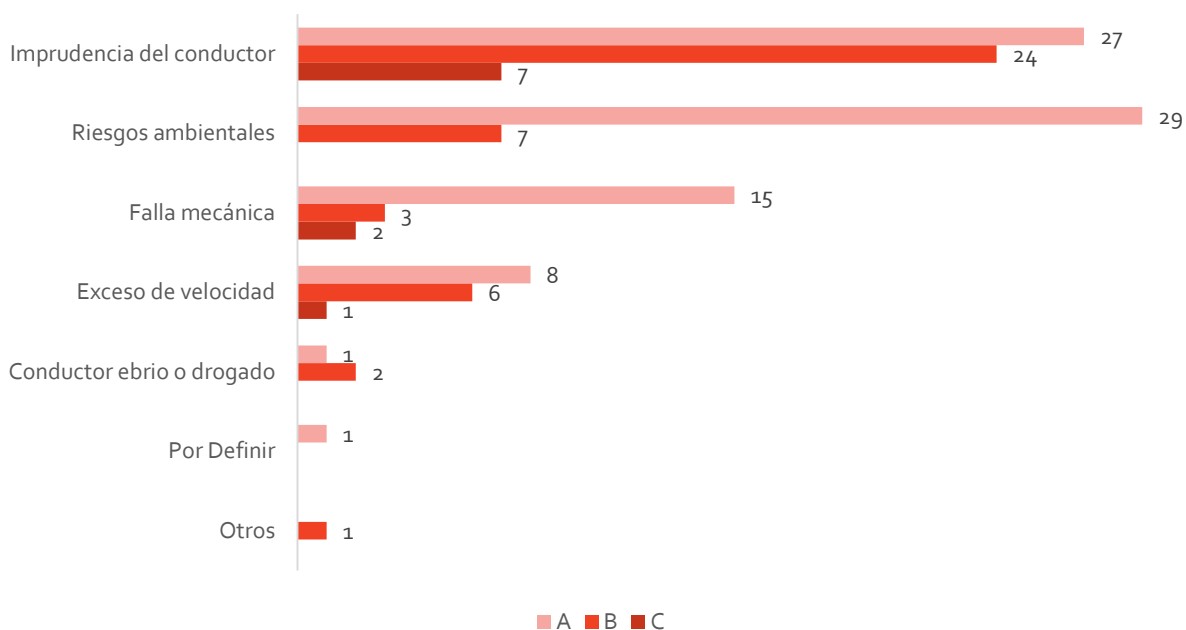
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

44. El número de accidentes que trajeron como consecuencia pérdidas humanas en el 2016 fue mayor en respecto al 2015 (2). Por su parte, el número de accidentes con heridos se incrementó en 22,9% con relación a su similar del año anterior, pasando de 35 a 43. Por el contrario, en lo que se refiere a los accidentes con pérdidas materiales, este experimentó una disminución de 23,6%, pasando de 106 a 81 accidentes.
45. Por lo tanto, a pesar del mayor tráfico vehicular entre el 2015 y 2016, el número de accidentes en el año 2016 ha sido inferior a lo registrado en el año 2015. Este resultado podría explicarse por la mejor prestación de servicio que brinda el concesionario en cuanto a los niveles de servicio mínimos exigidos en el Contrato de Concesión.
46. El Gráfico siguiente muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo del mismo, es decir A (con daños materiales), B (Con Heridos) y C (Con pérdidas Humanas). La principal causa de los accidentes corresponde a la imprudencia del conductor con 58 eventos, seguido por los riesgos ambientales, 36 accidentes, falla mecánica con 20 accidentes y exceso de velocidad con 15 eventos registrados.



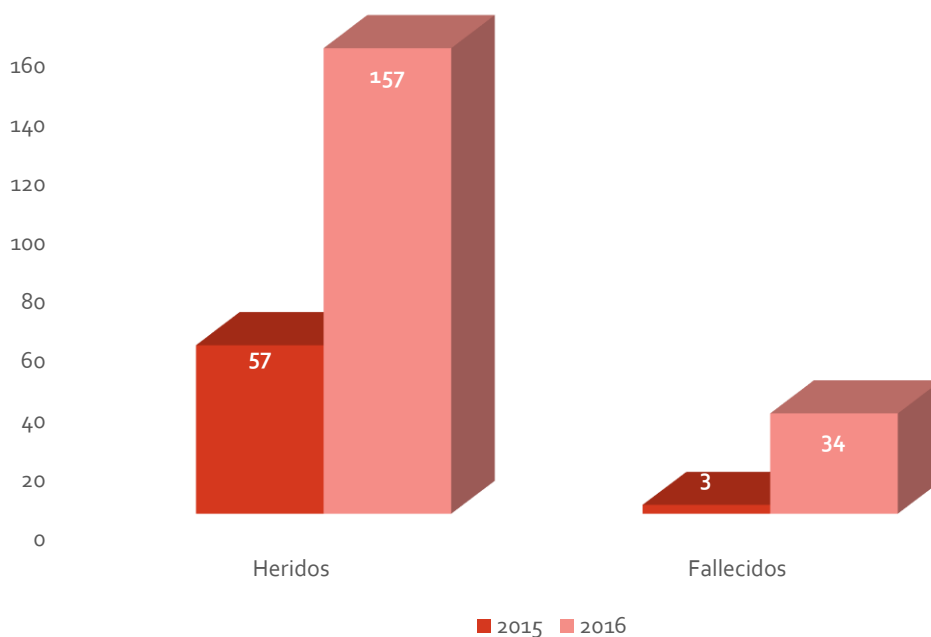
Gráfico N° 12
IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes según tipo y causa probable, 2016



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

47. El cuanto a las personas heridas y fallecidas en los accidentes de tránsito reportados durante el 2016, se tiene estos registraron un importante aumento 175,4% y 1 033%, respectivamente, tal como se aprecia en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 13
IIRSA Sur Tramo 2: Personas heridas y fallecidas en accidentes de tránsito, 2015-2016



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



VIII. Conclusiones

48. El desempeño de la concesionaria durante el 2016 ha sido relativamente mejor a lo acontecido en el 2015. Por un lado, el tráfico vehicular presentó un incremento de 13,8% y pasó de 176 a 203 mil vehículos, mientras que el número de accidentes se redujo en 6,3%. Asimismo, durante el 2016 el Concesionario estuvo por encima del nivel de servicio global que establece el contrato de concesión en todos los subtramos y no hubieron reclamos por parte de los usuarios.
49. Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2016, 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.
50. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 2: Urcos – Inambari durante 2016, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico vehicular presentó un importante incremento de 13,8% entre 2015 y 2016, al pasar de 176 mil a 203 mil vehículos, de los cuales el 66,1% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 33,9% restante a vehículos pesados.
 - (ii) En relación a la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2016, el número de llamadas de emergencia aumentó en 78,7%; mientras que las asistencias mecánicas se incrementaron en 21,3%.
 - (iii) Al cierre de 2016, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 659 millones, lo cual representó un avance de 95,7% en relación a la inversión total comprometida.
 - (iv) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de OSITRAN bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/. 2,14 millones de soles, monto que representa un aumento de 6,1% en relación al aporte de 2015 (S/ 2 millones).
 - (v) En relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2016, 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 98,06%.
 - Se registraron 134 accidentes durante 2016, lo que representó una reducción de 6,3% en relación al año anterior. Como resultado de dichos accidentes se registraron 157 heridos y 34 fallecidos, lo que representó un importante aumento en relación al año anterior en que se registraron 57 heridos y 3 fallecidos.
 - No se registraron reclamos en relación a los servicios prestados en la infraestructura concesionada durante 2016.



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 de 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 Primera, 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 Tramo 2: Tramo Vial Urcos — Inampari.

Concesionario:	Interoceánica Sur - Tramo 2 S.A.
Modalidad:	Confinanciada
Periodo:	2013 - 2016

a) Tráfico

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016
Número de Vehículos por unidad de peaje:						
Quincemil	Vehículo	42,451	158,388	165,835	178,568	203,164
Livianos	Vehículo	26,269	98,881	101,000	114,200	134,240
Pesados	Vehículo	16,182	59,507	64,835	64,368	68,924
Número de Ejes cobrables						
Quincemil	Eje	81,088	300,434	325,328	338,005	380,339
Livianos	Eje	26,269	98,881	101,000	114,200	134,240
Pesados	Eje	54,819	201,553	224,328	223,805	246,099

b) Recaudación (Incluido IGV) ^{1/}

Ingresos (Incluye IGV)	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016
Livianos	Soles					
Pesados	Soles					
Otros	Soles					
Total de Recaudación	Soles	-	-	-	-	-

^{1/} Hasta el 31 de Diciembre de 2016 no se ha iniciado el periodo de explotación por lo que no se han cobrado tarifas de peaje.

Fuente: Interoceánica Sur - Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.



Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 440 5115
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e)

Luis Ricardo Quesada Oré
Jefe de Estudios
Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación (e)

ELABORACIÓN

Víctor Alejandro Chang Rojas