The background of the cover is a high-angle photograph of a mountain valley. A winding asphalt road curves through the lush green hillsides. In the distance, a town is visible in a valley, surrounded by more mountains under a clear blue sky. The overall scene is bright and scenic.

**Informe de Desempeño de la
Concesión del Tramo 1 del
Corredor Vial Interoceánico
Sur Perú - Brasil**

2010

**Gerencia de
Regulación**



Informe de Desempeño de la
Concesión del Tramo 1 del
Corredor Vial Interoceánico
Sur Perú – Brasil

2010

**Gerencia de
Regulación**

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	5
I.1 Zona de influencia	5
I.2 Compromisos de Inversión	6
I.3 Modalidad de concesión y esquema de financiamiento	9
I.3.1 Pago Anual por Obras (PAO).....	10
I.3.2 Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)	10
I.2.3 Pago Anual por Servicio (PAS)	11
I.3.4 Contrato de venta de CRPAO's	11
I.4 Tarifas Reguladas.....	12
I.5 Contrato de Operación con Concar S.A. y otros	13
II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2010.....	13
II.1 Tráfico vehicular	13
II.2 Desempeño Económico-Financiero	15
II.3 Avance en la ejecución de obras	17
III. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS REGULADAS.....	18

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Descripción de la infraestructura vial IIRSA Sur Tramo 1	5
Cuadro N° 2: Principales alcances de la ejecución de obras (Fases 2 y 3).....	8
Cuadro N° 3: Certificados de Avance de Obras (CAO) emitidos, 2009-2010	9
Cuadro N° 4: Estructura del tráfico (tipo de vehículo y estación de peaje), 2009-2010 ...	14
Cuadro N° 5: Tráfico vehicular por estación de peaje, 2010.....	15
Cuadro N° 6: Ingreso por tránsito de vehículos según estación de peaje, 2010.....	15
Cuadro N° 7: Resumen de presupuestos por sectores – IIRSA Sur Tramo 1.....	16
Cuadro N° 8: Estado de Ganancias y Pérdidas – Survial, 2009-2010	16
Cuadro N° 9: Balance General – Survial, al 31 de diciembre de 2009 y 2010.....	17
Cuadro N° 10: Tarifario de IIRSA Sur Tramo 1 por sentido de desplazamiento	18

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Mapa del Tramo N° 1 del Corredor Vial IIRSA Sur (Marcona – Urcos)	5
Gráfico N° 2: Estructura del tráfico por tipo de vehículo.....	13
Gráfico N° 3: Evolución mensual del tráfico por tipo de vehículo 2010	14

RESUMEN EJECUTIVO

El Tramo N° 1 es una de las carreteras concesionadas que forman parte del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil, también denominado IIRSA SUR. La carretera San Juan de Marcona – Abancay – Cusco – Urcos (757,6 km) fue entregada en concesión a la empresa Survial S.A. el 27 de octubre de 2007 por un período de 25 años, para su construcción, rehabilitación, mejoramiento, conservación, mantenimiento y explotación.

El Contrato de Concesión establece que la sociedad concesionaria debe ejecutar obras de construcción dentro de los primeros 24 meses de Concesión y deberán llevarse a cabo por fases. La primera fase, que tiene una duración de 10 meses desde la fecha de cierre, corresponde a todas las actividades preparatorias. La ejecución de las obras propiamente dichas se realizan en dos fases siguientes, cada una de ellas con una duración máxima de 12 meses. Entre las principales obras a realizar se encuentran las obras de señalización, de protección ambiental, reparación de bermas y obras de arte y drenaje, entre otras. Por su parte, las actividades de conservación y mantenimiento se realizarán desde la toma de posesión hasta la caducidad de la Concesión, y comprenden las tareas de puesta a punto, mantenimiento periódico y de emergencia. Todas las obras implican una inversión aproximada de US\$ 98,9 millones, incluido IGV.

Al ser una obra cofinanciada, el Contrato de Concesión establece compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Tesoro Público hasta cumplir con el monto garantizado, denominado Pago Anual por Servicio (PAS), el cual complementa los pagos realizados por los usuarios de la vía. El esquema de pagos está basado en dos tipos de aportes garantizados por parte del Estado:

- (i) El **Pago Anual por Obras (PAO)**, como contraprestación por la construcción de las obras comprometidas que consiste en una cuota anual, pagadera semestralmente, ascendente a US\$ 12 930 094, sin incluir IGV, por un plazo de 15 años; y,
- (ii) El **Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)**, como contraprestación por el mantenimiento y operación de la Concesión que consiste en una cuota anual, pagadera trimestralmente, ascendente a US\$ 11 679 164, sin incluir IGV.

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 23 de octubre de 2007, el Estado Peruano (representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones) y la empresa Survial S.A. suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 1 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil (IIRSA Sur - Tramo 1), por un plazo de 25 años.

I.1 Zona de influencia

2. El Perú, junto con once países de la región, es partícipe de la “Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sud Americana – IIRSA” que proyecta la construcción de nueve Ejes de Integración y Desarrollo a nivel sudamericano.
3. En territorio peruano, el Corredor Vial Interoceánico Sur (IIRSA Sur), consta de cinco tramos que conecta tres puertos sureños (Ilo, Matarani y Marcona) a la red vial que llega hasta Brasil. Es decir, esta autopista permite conectar el Océano Pacífico con el Océano Atlántico. Las principales áreas geográficas involucradas son las zonas de la Macro-Región Sur del Perú: Arequipa, Apurímac, Cusco, Ica y Ayacucho.

Gráfico N° 1: Mapa del Tramo N° 1 del Corredor Vial IIRSA Sur (Marcona – Urcos)



Fuente: Survial

4. El tramo 1 de la IIRSA Sur tiene una longitud de 757,6 km y está conformado por 9 sub-tramos, los cuales se muestran en el cuadro a continuación.

Cuadro N° 1: Descripción de la infraestructura vial IIRSA Sur Tramo 1

Nº	Subtramo	Ruta	Longitud (Km)	Departamento	Estaciones de Peaje
1	San Juan - Emp. Panamericana	26	39,69	Ica	Marcona
2	Emp. Panamericana - Nazca	01S	38,33	Ica	-
3	Nazca - Dv. Pampa Chiri	26A	245,79	Ayacucho	Pampa Galera
4	Dv. Pampa Chiri - Chalhuanca	26A	95,23	Ayacucho	-
5	Chalhuanca - Emp. R03S	26A	102,72	Apurímac	Pampamarca (ex Chalhuanca)
6	Emp. R03S - Abancay	03S	15,25	Apurímac	Pichirhua (ex Casinichua)
7	Abancay - Pte. Cunyac	03S	96,73	Cusco	Ccasacancha (ex Huilque)
8	Pte. Cunyac - Cusco	03S	92,7	Cusco	-
9	Cusco - Urcos	03S	31,2	Cusco	-
Longitud total			757,64		

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

I.2 Compromisos de Inversión

5. A partir del Contrato de Concesión, la empresa concesionaria está obligada a ejecutar Obras de Construcción y Actividades de Conservación y Mantenimiento en el Tramo San Juan de Marcona - Urcos. La etapa de ejecución de Obras de Construcción se iniciará una vez que se haya cumplido con lo siguiente:
 - a) Se haya aprobado el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID)¹;
 - b) Se haya aprobado el Estudio de Impacto Ambiental (EIA)²;
 - c) Se haya aprobado el Programa de Ejecución de Obras³;
 - d) El Concesionario haya cumplido con entregar el (los) contrato(s) de ejecución de obras y la garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras; y,
 - e) El Concesionario haya acreditado el Cierre Financiero.
6. El total de las Obras de Construcción serán ejecutadas dentro de los primeros 24 meses contados desde el inicio de la etapa de ejecución de Obras de Construcción, siguiendo los lineamientos fijados en el Programa de Ejecución de Obras. Según el Anexo VIII del Contrato de Concesión, las Obras de Construcción deberán llevarse a cabo por fases:
 - **Primera Fase:** Actividades preparatorias - diez (10) meses desde la fecha de cierre.
 - **Segunda Fase:** Contados desde la fecha de inicio de la etapa de ejecución de obras, con una duración máxima de doce (12) meses.
 - **Tercera Fase:** Con una duración máxima de doce (12) meses a continuación de la fase anterior.
7. Por su parte, las actividades de conservación y mantenimiento se realizarán desde la Toma de Posesión hasta la fecha de Caducidad de la Concesión, de acuerdo con lo establecido en los Planes de Conservación⁴. Las actividades de conservación de la infraestructura vial comprenden las tareas de puesto a punto, mantenimiento periódico, rutinario y de emergencia. Cabe resaltar que, todas las obras de construcción, conservación y mantenimiento realizadas en la vía concesionada deberán permitir que se alcancen y mantengan los niveles de servicio (individuales y globales de la Concesión⁵) exigidos en el Anexo I del Contrato de Concesión.
8. Para verificar los niveles de servicio, el Regulador realizará evaluaciones continuas, semestrales y anuales. En las evaluaciones continuas, se verificará el cumplimiento de los niveles de servicios individuales, así como la conservación de los desvíos asfaltados o afirmados; mientras que en las evaluaciones semestrales y anuales se

¹ El PID deberá ser remitido al Concedente para su aprobación, previa opinión del Regulador, dentro de los 180 días contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión.

² El EIA es elaborado por el Concesionario en concordancia con el PID y remitido al Concedente para su evaluación y aprobación, previa opinión técnica favorable del Instituto Nacional de Recursos Naturales (INRENA).

³ El Programa de Ejecución de Obras será presentado por el Concesionario al Regulador, con una anticipación de 20 días al inicio de la construcción de las obras.

⁴ Los Planes de Conservación son remitidos anualmente al Concedente por parte del Concesionario dentro de los 30 días calendario previos al comienzo de cada año de la Concesión.

⁵ Para mayor detalle de los niveles de servicios individuales y globales, ver Apéndices 3 y 7 del Anexo I del Contrato de Concesión.

verificará el cumplimiento de los niveles de servicio global del Concesionario en el periodo respectivo.

9. En el Contrato de Concesión se ha establecido la realización de obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento por una inversión proyectada referencial de US\$ 98,9 millones (incluido IGV), monto que corresponde a la ejecución de las obras siguiendo las fases antes mencionadas.
10. En la primera fase, denominada Actividades Preparatorias, se realizan las siguientes actividades:
 - El Proyecto de Ingeniería de Detalle, necesario para la construcción de la segunda y tercera fase.
 - La movilización y desmovilización de equipos, material, personal y otros que sean necesarios en la zona donde se realizará la obra.
 - La topografía y georeferenciación de la zona.
 - La instalación de campamentos y obras provisionales que permitan albergar a trabajadores, insumos, máquinas, equipos, etc.
 - La instalación de plantas de producción de agregados, concreto y asfalto para la construcción de la infraestructura.
11. Las obras a ejecutar en la segunda y tercera fase, así como sus respectivos plazos de ejecución, se resumen en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 2: Principales alcances de la ejecución de obras (Fases 2 y 3)

Sub tramos	Principales trabajos	Meses
Puerto Marcona - Emp. Panamericana	Obras de señalización	6
	Obras de protección ambiental	
	Mantenimiento rutinario asfalto	
	Slurry Seal con polímeros entre Km. 20.0 y 38.5	
	Reparación de Bermas entre Km. 10.0 al 25.6	
Empalme Panamericana - Nazca	Fog Seal entre Km. 0 al 20.0	6
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
	Mantenimiento rutinario asfalto	
Nazca - Desvío. Pampa Chiri*	Micropavimento de 1/2" con polímeros	18
	Tratamiento de grietas	
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
Desvío Pampa Chiri - Chalhuanca	Rehabilitación Km. 20.0 al 231.0	6
	Sellos entre Km. 0 al 20	
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
Chalhuanca - Empalme R03S	Mantenimiento rutinario asfalto	6
	Sellos de grietas (Fog Seal, Chip Seal)	
	Renovación de la superficie en 8.0 Km.	
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
Empalme R03S - Abancay	Obras de protección ambiental	3
	Mantenimiento rutinario asfalto	
	Sellos con polímeros en 11.2 Km.	
	Obras de mantenimiento rutinario	
	Fog Seal en tramos puntuales	
Abancay - Puente Cunyac	Sellos con polímeros en 11.2 Km.	12
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
	Mantenimiento rutinario asfalto	
Puente. Cunyac - Cusco	Obras de mantenimiento rutinario	12
	Rehabilitación del Km. 780.0 al Km. 810.0	
	Mejoramiento de zonas críticas	
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
Cusco - Urcos	Obras de protección ambiental	6
	Mantenimiento rutinario asfalto	
	Obras de puesta a punto	
	Micropavimento de 1/2" con polímeros	

(*) En la programación de obras de la segunda fase se deberá considerar necesariamente desde el inicio de esta fase las intervenciones en los sectores y en el plazo máximo siguiente: Nazca - Dv. Pampachiri: 18 meses (12 meses en la segunda fase y 6 meses en la tercera fase).

Fuente: Anexo VIII del Contrato de Concesión.

Elaboración: GRE – OSITRAN.

I.3 Modalidad de concesión y esquema de financiamiento

12. La concesión del tramo San Juan de Marcona – Urcos responde a un esquema BOT (*build, operate and transfer*) y su modalidad es cofinanciada. Las concesiones cofinanciadas permiten la provisión de un Servicio Público a partir del esfuerzo compartido del sector público y privado. Así, éstas constituyen un esquema alternativo para la concesión de proyectos no sostenibles mediante el cobro de tarifas.
13. El Contrato de Concesión contiene compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Tesoro Público, que complementan los pagos por concepto de peaje realizados por los usuarios de la vía. Estos compromisos de pago por parte del Concedente deben ser suficientes para permitir el financiamiento de las obligaciones establecidas en el contrato (principalmente, construcción, operación y mantenimiento). Cabe mencionar que, al establecer contractualmente compromisos de pagos fijos por obras, operación y mantenimiento, se está aislando implícitamente al Concesionario del riesgo comercial, el cual está principalmente asociado con reducciones en niveles de tráfico.⁶
14. El esquema de cofinanciamiento se detalla en el Anexo XIII del Contrato de Concesión. El Concedente pagará al Concesionario el monto que no sea cubierto por la recaudación del peaje, hasta cumplir con el monto garantizado denominado Pago Anual por Servicio (PAS). Precisamente, el PAS tiene como objetivo reconocer al Concesionario sus costos de inversión en la construcción de obras, representados a través del Pago Anual por Obras (PAO), y sus costos de operación y mantenimiento (rutinario y periódico), representados a través del Pago Anual por Mantenimiento de Obras (PAMO).
15. Por otro lado, de existir fallas geológicas que impidan el cumplimiento de los niveles de servicio exigidos en el Contrato, y si las partes llegan a un acuerdo respecto de la existencia de la falla geológica, el Concesionario convendrá con el Concedente los términos de la ejecución y el pago de la solución acordada. El pago será con cargo a la cuenta de Eventos Catastróficos o con cargo al Concedente, de no ser suficiente.

Cuadro N° 3: Certificados de Avance de Obras (CAO) emitidos – IIRSA Sur Tramo 1, 2009-2010

CAO N°	ETAPA	MES	CAO	CAO % ACUMULADO	MONTO (US\$, inc. IGV)	ESTADO
1	1	Ene-09	11,35%	11,35%	11 228 809	Tramitado
2	1	Abr-09	12,03%	23,39%	11 901 295	Tramitado
3	1	Ago-09	15,09%	38,48%	14 924 583	Tramitado
4	1	Nov-09	13,22%	51,70%	13 076 275	Tramitado
5	1	Ene-10	10,62%	62,32%	10 502 347	Tramitado
6	2	Mar-10	11,88%	74,20%	11 749 250	Tramitado
7	2	May-10	13,76%	87,96%	13 608 689	Tramitado
8	2	Oct-10	10,80%	98,77%	10 680 866	Tramitado
TOTAL			98,77%		97 672 114	

Fuente: Gerencia de Supervisión

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

⁶ Estos tipos de esquemas de garantías de ingreso, también se encuentran en otros contratos de concesión de tipo oneroso, los cuales se activan en casos de reducciones significativas en los niveles de tráfico.

16. Durante el 2010 se emitieron cuatro Certificados de Avance de Obras (CAO), a través de los cuales OSITRAN ha reconocido una inversión total de US\$ 97,67 millones ejecutados en el año. Luego de ello, se procede a la emisión de Certificados de Reconocimiento de Derechos del Pago Anual por Obras (CRPAO). En el 2008, la empresa concesionaria suscribió un contrato con el Deutsche Bank AG, London Branch, para formalizar la venta de los Certificados de Reconocimiento de Pago Anual de Obras (CRPAO).

I.3.1 Pago Anual por Obras (PAO)

17. El Pago Anual por Obras (PAO) asciende a US\$ 12 930 094 (sin incluir IGV), y se realizará a través de un Fideicomiso de Administración en cuotas semestrales durante 15 años a partir del mes 36 contado desde la Fecha de Suscripción del Contrato (periodo de vigencia del PAO). Cabe mencionar que el retraso en el pago del PAO generará intereses a la tasa de costo de deuda +1%.
18. Para facilitar el financiamiento de la inversión y administración de pagos del Concesionario, Survial constituyó el Fideicomiso de Administración el 4 de diciembre de 2007 en el Citibank del Perú. Los fondos derivados al Fideicomiso provienen de la recaudación por peajes y el cofinanciamiento del Estado. Al 31 de diciembre de 2010, los fondos correspondientes al mantenimiento periódico en el fideicomiso ascienden a US\$ 15,47millones⁷.
19. Cabe destacar el carácter incondicional e irrevocable del PAO, lo cual garantiza al Concesionario la recuperación futura de sus costos de inversión. No obstante, esta garantía de recuperación de la inversión no soluciona el problema inmediato de liquidez de la empresa concesionaria, quien necesitará financiar los costos de la construcción de las obras desde el momento de los desembolsos hasta el momento del pago por parte del Estado. El monto del PAO podrá ser reajustado ante variaciones en la tasa de interés de la deuda; es decir, si la “tasa de costo de deuda a ser reconocida” fuese mayor o menor a 7% anual, el PAO será reajustado.⁸ El sustento del reajuste del PAO deberá ser presentado al Concedente.

I.3.2 Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)

20. El Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) asciende a US\$ 11 679 164,50 (sin incluir IGV), cuyo pago se efectúa a través del Fideicomiso de Administración en cuotas trimestrales⁹ desde el inicio de la explotación hasta el final de la Concesión. Al igual que el PAO, el retraso en el pago del PAMO generará intereses, aunque a la tasa Libor +2%.
21. El pago del PAMO se realizará siempre y cuando el Concesionario hubiese efectuado la actividad de operación y mantenimiento para la prestación del servicio en el trimestre anterior, de acuerdo con los índices de serviciabilidad contenidos en el Contrato. El monto del PAMO también se encuentra sujeto a reajustes, bajo las siguientes situaciones: (i) cuando se incorporen nuevos subtramos viales; (ii) cuando exista cambios en los costos de operación y mantenimiento; y, (iii) por efectos de la inflación.

⁷ Estados Financieros auditados de SURVIAL.

⁸ Para mayor detalle del cálculo del reajuste del PAO, ver el Numeral 1 del Apéndice 5 del Anexo XIII del Contrato de Concesión.

⁹ El Contrato de Concesión precisa que los pagos trimestrales se realizarán el último día hábil de los meses de enero, abril, julio y octubre de cada año.

22. En concreto, cuando se incorporen nuevos sub-tramos viales con obras terminadas, construidas por el Concedente y posteriores a la recepción de los bienes de la Concesión, el monto del PAMO se incrementará de acuerdo a la fórmula establecida en el numeral 2 del apéndice 5 del Anexo XIII del Contrato de Concesión.
23. Asimismo, el monto del PAMO podrá ser revisado cada 5 años a partir de la fecha de inicio de explotación ante cambios en los costos involucrados en la operación, mantenimiento rutinario y periódico. Los reajustes del PAMO pueden ser solicitados por cualquiera de las partes, para lo cual deberán presentar un informe, con copia al Regulador para su opinión, conteniendo los costos del periodo anterior y las proyecciones para el siguiente periodo de 5 años. Sin perjuicio de lo mencionado en el numeral anterior, el monto del PAMO será reajustado anualmente de acuerdo con la inflación.¹⁰

I.3.3 Pago Anual por Servicio (PAS)

24. El PAS está compuesto por la suma del PAO y el PAMO –montos que corresponden a la Propuesta Económica presentada por el Concesionario en la licitación– y su pago se regirá desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión. Cabe mencionar que debido a que el periodo de vigencia del PAO es de 15 años, el PAS podrá coincidir sólo con el PAMO, o con la suma del PAO y PAMO.
25. Las fuentes de financiamiento del PAS son: (i) la recaudación del peaje y, (ii) el cofinanciamiento por parte del Estado. Por tanto, considerando que los montos del PAO y PAMO corresponden a los montos ofertados por el Concesionario en el proceso de licitación, el cofinanciamiento queda definido de la siguiente forma:

$$\text{Cofinan} = \text{PAO} + \text{PAMO} - (\text{Recaudación peaje} - \text{Provisión eventos catastróficos})$$

26. El PAS, más el IGV correspondiente, será pagado a través del Fideicomiso de Administración, creado con el objetivo de administrar el adecuado y oportuno cumplimiento de los pagos por PAS. Cabe precisar que, el Concesionario está obligado a constituir y mantener, a su costo, en calidad de fideicomitente, el Fideicomiso de Administración, en el cual es depositado lo recaudado por peaje y el monto del cofinanciamiento.
27. Finalmente, el pago de la parte del PAS correspondiente al PAMO sólo procederá cuando el Regulador no haya emitido un informe desfavorable respecto de los índices de serviciabilidad.

I.3.4 Contrato de venta de CRPAO's

28. Con fecha 10 de abril de 2008, el Concesionario suscribió un Contrato de venta de Cuentas por Cobrar con el Deutsche Bank, London Branch, para formalizar la venta de los Certificados de Reconocimiento de Pago Anual de Obras (CRPAO), emitidos por el Estado y a través de los cuales se pagará al Concesionario por las obras de construcción. De acuerdo con los Estados Financieros 2010, se han emitido 8 series de CRPAO entre el 2010 y 2009, correspondientes a la emisión de un CAO por el Regulador. Así la venta de CRPAO fue por un monto total de US\$ 112,29

¹⁰ Para mayor detalle sobre la fórmula que se aplica para el respectivo reajuste del PAMO, ver el Numeral 3 del Apéndice 5 del Anexo XIII del Contrato de Concesión.

millones, los cuales se concretaron una vez emitidos los 8 CAO por parte de OSITRAN.

29. La suma total de los valores nominales de todas las series de CRPAO que serán entregados por el Concedente en un período de 15 años es de US\$ 193,94 millones. Al 31 de diciembre de 2010, la Concesionaria recibió 4 series de CRPAO por un total de US\$ 92,30 millones. Este mismo año, la utilidad financiera por la venta de CRPAO fue de S/. 18,44 millones.

I.4 Tarifas Reguladas

30. Como parte del derecho de explotación de la Concesión, el Concesionario está facultado a cobrar un peaje (por cada vehículo ligero o eje de vehículo pesado) por el uso del tramo de la Concesión. El peaje se encuentra regulado en el mismo Contrato de Concesión, y se cobra en ambos sentidos de desplazamiento.
31. Desde la fecha de inicio de explotación (7 de diciembre de 2007) y hasta el mes en que se aprueben la totalidad de las obras de construcción, el Concesionario cobrará la tarifa (peaje más IGV) que cobraba el MTC antes de la Concesión del Tramo 1. En adelante, el Concesionario cobrará una tarifa equivalente a US\$ 1,50 por concepto de peaje más el IGV correspondiente. Cabe precisar que, el cobro al usuario de la tarifa antes mencionada será su equivalente en nuevos soles. Asimismo, los peajes serán reajustados por el Concesionario, de forma ordinaria cada 12 meses a partir de la fecha de aprobación de la culminación de la totalidad de las obras de construcción. El reajuste ordinario se realiza ante cambios en la inflación y el tipo de cambio.¹¹
32. Por otro lado, el Concesionario se encuentra obligado a cobrar tarifas diferenciadas (implica el cobro de una menor tarifa) a vehículos que cuenten con la respectiva autorización del Concedente. Cabe resaltar que, las tarifas diferenciadas sólo aplican para las unidades de peaje de Pichirhua (ex Casinchiua), Pampamarca (ex Chaluanca), Ccasacancha (ex Huilque) y Marcona.
33. Si bien el Concedente puede otorgar autorizaciones para el pago de una tarifa diferenciada en estas unidades de peaje, el número de ejes sujetos a este beneficio se encuentra restringido; toda vez que la reducción de la recaudación de peaje ocasionada por la aplicación de la tarifa diferenciada no afectará los pagos del PAO o PAMO a favor del Concesionario. De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 9.6 de Contrato de Concesión y en el Informe N° 022-GRE-OSITRAN (aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 1069-274-08-CD-OSITRAN), el número de ejes que pueden estar sujetos al beneficio de la tarifa diferenciada dependerá de 2 restricciones o ratios tope:
- **Ratio Tope por Ejes:** es el número de ejes beneficiados con la tarifa diferenciada sobre el tráfico total de ejes de la Concesión, cuyo valor es 0,0483.
 - **Ratio Tope por Ingresos:** son los ingresos por tarifas diferenciadas sobre el total de ingresos por tarifas (peajes) de la Concesión, cuyo valor es 0,0267.
34. Cabe mencionar que de los 2 ratios tope antes mencionados, bastará que se valide el ratio tope por ingresos. La validación del cumplimiento de los ratios tope será realizada por el Regulador todos los años hasta la finalización de la Concesión.

¹¹ La fórmula del reajuste ordinario del peaje puede apreciarse en el literal b) de la Cláusula 9.6 del Contrato.

I.5 Contrato de Operación con CONCAR S.A. y otros

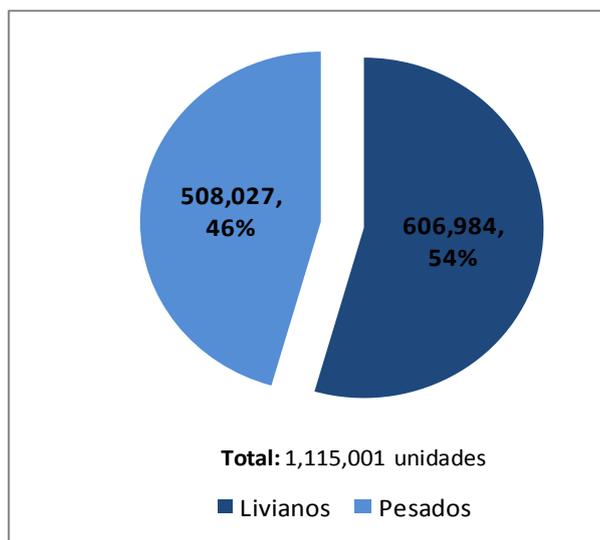
35. El 4 de diciembre de 2007, el Concesionario y la empresa CONCAR S.A. suscribieron el Contrato de Operación y Administración de Peajes, aún vigente, con el objetivo de que el último administre los peajes, opere la Concesión y ejecute la conservación de los bienes en concesión.
36. El contrato antes mencionado implica el pago de una retribución anual, por parte del Concesionario al operador, equivalente a US\$ 6,5 millones. Cabe señalar que, de acuerdo a los Estados Financieros auditados del Concesionario, este contrato establece ciertos reajustes en los valores de la retribución anual ante cambios en la inflación y el tipo de cambio.

II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2010

II.1 Tráfico vehicular

37. Siendo las carreteras IIRSA una nueva alternativa de interconexión, a la fecha, el Tramo 1 de la Interoceánica Sur se caracteriza por recibir, principalmente, un mayor flujo de vehículos livianos (606 984 unidades), tráfico que supera al total de vehículos pesados (508 027 unidades anuales), a pesar que, cada año, las diferencias se acortan entre ambos tipos de unidades. No obstante, las oportunidades comerciales entre las zonas comunicadas por la vía han permitido que el tránsito de ambos tipos de vehículos se incremente en 13,1% y 13,3% con relación al 2009, para unidades de vehículos livianos y pesados, respectivamente.

Gráfico N° 2: Estructura del tráfico por tipo de vehículo – IIRSA Sur tramo 1, 2010
(En unidades vehiculares)



Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

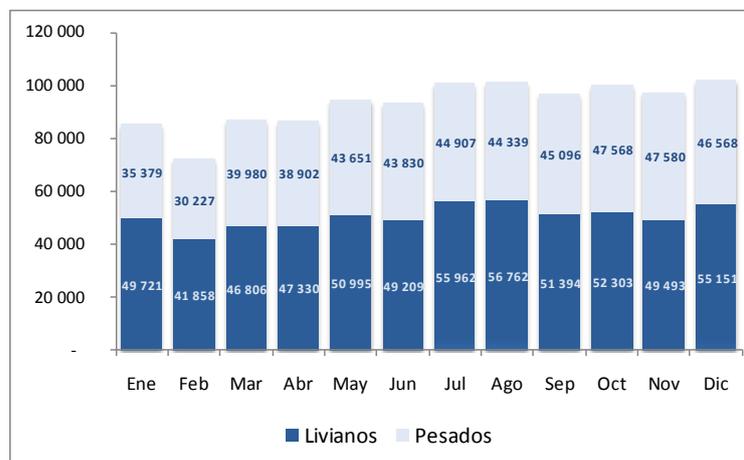
Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

38. A diferencia del 2009, el tráfico total de vehículos, entre ligeros y pesados, superó el millón de unidades, llegando a 1,12 millones en el 2010, un 13,1% por encima del 2009. En términos mensuales, se registró un promedio de 50 582 vehículos livianos

y 42 336 vehículos pesados. El mayor flujo de unidades se observa en el segundo semestre del año.

Gráfico N° 3: Evolución mensual del tráfico por tipo de vehículo – IIRSA Sur tramo 1, 2010
(En unidades vehiculares)



Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

39. En cuanto a los resultados por estación de peaje, los de Ccasacancha y Pichirhua fueron los de mayor crecimiento (por encima del 14%, tanto en vehículos ligeros como vehículos pesados), a diferencia de las estaciones del año pasado (Pampa Galera y Marcona). Asimismo, fueron las que registraron el mayor flujo vehicular.

Cuadro N° 4: Estructura del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2009-2010
(En unidades vehiculares)

Peaje	Tipo	2009	2010	Variación (2010/2009)
Marcona	Livianos	145 278	160 233	10,3%
	Pesados	56 978	61 756	8,4%
Pampa Galera	Livianos	59 393	66 357	11,7%
	Pesados	102 777	112 027	9,0%
Pampamarca	Livianos	54 835	59 131	7,8%
	Pesados	78 646	88 245	12,2%
Pichirhua	Livianos	111 036	126 842	14,2%
	Pesados	87 285	100 754	15,4%
Ccasacancha	Livianos	166 327	194 421	16,9%
	Pesados	122 616	145 245	18,5%
Total	Livianos	536 869	606 984	13,1%
	Pesados	448 302	508 027	13,3%

Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

40. Específicamente, en el caso de vehículos pesados, las estaciones de Ccasacancha y Pichirhua destacan con tasas de crecimiento anual de 18,5% y 15,4%, respectivamente. Ello refleja la estrecha relación comercial entre las regiones de Apurímac y Cusco, lo que se dinamizaría aún más con la entrada de proyectos mineros en Apurímac en manos de cuatro empresas, tal como señala el Banco Central de Reserva: Southern Perú, en Aymaraes (Los Chankas); Apurímac

Ferrum, en Andahuaylas (Opaban I, II, III); Buenaventura, en Antabamba (Trapiche y otros) y Xstrata, en Cotabambas (Las Bambas).

41. En cuanto al número de ejes cobrables, el total de éstos alcanzó los 2,32 millones; entre las estaciones de peaje destaca Ccasacancha (ex Huillque) con un 29% del tráfico total, seguida de la estación de Pichirhua (21% del total).

Cuadro Nº 5: Tráfico vehicular por estación de peaje y cantidad de ejes cobrables, 2010
(En número de ejes)

UNIDAD DE PEAJE	LIVIANOS	PESADOS							TOTAL
		2	3	4	5	6	7	8	
Huillque	194 421	126 090	135 750	12 708	41 050	151 248	2 464	24	663 755
Casinchigua - Pichirhua	126 842	74 488	84 603	11 704	37 620	146 274	3 360	-	484 891
Pampa Galera	66 357	69 656	105 468	13 256	43 645	176 646	3 892	24	478 944
Chalhuanca - Pampamarca	59 131	50 204	83 505	12 240	37 650	145 464	3 318	-	391 512
Marcona*	146 960	52 116	33 129	3 208	19 505	46 170	588	-	301 676

Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

(*) No incluye vehículos con tarifas diferenciadas.

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.2 Desempeño Económico-Financiero

42. En el 2010 se recaudaron S/. 9,08 millones por concepto de peaje. Las estaciones de peaje de Ccasacancha, Pichirhua y Pampa Galera –ubicadas en Cusco, Apurímac y Ayacucho, respectivamente–, son las que han demostrado mayores niveles de recaudación en el año.

Cuadro Nº 6: Ingreso por tránsito de vehículo por estación de peaje, 2010
(En Nuevos Soles)

UNIDAD DE PEAJE	TIPO DE VEHÍCULO		INGRESO ANUAL
	Liviano	Pesado	
Marcona	598 134	631 514	1 229 648
Pampa Galera	258 792	1 601 314	1 860 106
Pampamarca	230 611	1 289 924	1 520 535
Pichirhua	494 684	1 389 992	1 884 676
Ccasacancha	758 242	1 822 147	2 580 389
TOTAL	2 340 463	6 734 891	9 075 354

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

43. Considerando el carácter cofinanciado de la Concesión, la principal fuente de ingresos de Survial proviene de la retribución por servicios de operación y mantenimiento. Para el 2010, estos ingresos brutos fueron de S/. 20,8 millones, apenas 0,9% más que los ingresos brutos percibidos en el 2009. Cabe destacar que este aumento es menor con respecto al incremento de ingresos brutos 2009-2008 que fue de 2,8%.
44. Los costos por operación y mantenimiento vial realizado por CONCAR en el Tramo 1 alcanzaron en el 2010 los S/. 22,6 millones, mientras que el aporte mensual al Regulador, equivalente al 1% sobre la totalidad de los ingresos facturados (deducidos impuestos) sumó S/. 667 000 anuales (61% más que el resultado del 2009). Para mayor información, el siguiente cuadro establecido en el Contrato de Concesión, resume el presupuesto aproximado para cada uno de los subsectores del Tramo 1.

Cuadro N° 7: Resumen de presupuestos por sectores - IIRSA Sur tramo 1

SECTOR	SUBTRAMO	COSTO DIRECTO	
		(S/.)	(US\$)
1	Marcona - Emp. R01S	4 281 442	13 337 951
2	Emp. R01S - Nazca	8 647 929	2 702 478
3	Nazca - Dv. Pampachiri	81 244 312	25 388 847
4	Dv. Pampachiri - Chalhuanca	11 743 004	3 669 689
5	Chalhuanca - Emp. R03S	12 985 381	4 057 932
6	Emp. R03S - Abancay	1 920 744	600 233
7	Abancay - Pte. Cunyac	24 756 875	7 736 523
8	Pte. Cunyac - Cusco	32 094 777	10 029 618
9	Cusco - Urcos	4 639 023	1 449 695
TOTAL		182 313 488	68 972 965

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

45. En cuanto a otros rubros de gasto, aquél correspondiente a administración alcanzó los S/.4,94 millones, lo cual representó un incremento de 24,10% con relación al resultado del año anterior (S/. 3,98 millones). Dicho aumento responde al mayor gasto en servicios prestados por terceros y a las diversas cargas de gestión. No obstante, otros aspectos relacionados con los gastos administrativos no presentaron mayores variaciones.

Cuadro N° 8: Estado de Ganancias y Pérdidas – Survial, 2009-2010
(En miles de S/.)

	2010	2009
Ingresos		
Mantenimiento Rutinario	20 786	20 599
Resultado en la venta de derechos cedidos	18 438	8 772
Otros ingresos de la operación	106	0
	39 330	29 371
Costos de operación	-22 642	-22 028
Utilidad Bruta	16 688	7 343
Gastos de Administración	-4 943	-3 983
Otros ingresos y/o gastos	153	-30
	-4 790	-4 013
Utilidad operativa	11 898	3 330
Gastos financieros	-4 289	-7 623
Diferencia en cambio, neta	1 232	767
	-3 057	-6 856
Utilidad (pérdida) antes de Impuesto a la Renta	8 841	-3 526
Impuesto a la Renta	-2 699	1 048
Utilidad (pérdida) del año	6 142	-2 478

Fuente: SURVIAL, Estados Financieros 2010-2009

Elaboración: GRE – OSITRAN.

46. Con todo ello, la utilidad bruta alcanzó los S/.16,69 millones, lo cual significó un incremento de 127,3% en relación con los resultados del 2009. Esta cifra se debió, principalmente, a la venta de derechos cedidos por S/.18,4 millones, a diferencia de los S/.8,8 millones del 2009. La venta de derechos cedidos presenta la utilidad financiera por la venta de los CRPAO al Deutsche Bank menos los costos de obra y

operativos, y los costos de obtención del crédito, según indican las Notas de los Estados Financieros¹².

47. En lo que respecta a los gastos financieros de Survial, éstos alcanzaron los S/. 4,29 millones durante el 2010, destacando una reducción de 43,74% sobre el 2009. Esta disminución se debió, principalmente, a la reducción de intereses por préstamos a accionistas en un 61,4% en relación con el año anterior. Así, en el 2010 se obtuvo una utilidad neta de S/. 6,14 millones, lo cual representó una significativa mejora frente a la pérdida de S/. 2,48 millones producida el año anterior.
48. De acuerdo al Balance General del Concesionario, las cuentas por cobrar comerciales se redujeron en un 71,2%. Asimismo, respecto al pasivo, las cuentas por pagar a empresas vinculadas se redujeron en un 98,7%, en relación con el 2009.

Cuadro Nº 9: Balance General – Survial, al 31 de diciembre de 2009 y 2010
(En miles de S/.)

ACTIVO	2010	2009	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2010	2009
Activo Corriente			Pasivo Corriente		
Efectivo y Equivalente de efectivo	17 821	2 897	Obligaciones financieras	9 536	4 699
Cuentas por cobrar comerciales	8 863	30 760	Cuentas por pagar comerciales	14 985	30 938
Otras cuentas por cobrar	10 911	10 468	Cuentas por pagar a vinculadas	348	27 159
Gastos Contraídos pagados por anticipado	95	25	Otras cuentas por pagar	4 603	1 107
Total de activo corriente	37 690	44 150	Total de pasivo corriente	29 472	63 903
Activo no corriente			Pasivo no corriente		
Otras cuentas por cobrar	34 003	22 850	Obligaciones financieras	20 567	47
Activo por impuesto a la renta diferido	847	3 546	Total de pasivo no corriente	20 567	47
Mobiliario y equipo	1 006	1 131			
Activos intangibles	718	6 731			
Total de activo no corriente	36 574	34 258	Patrimonio neto		
			Capital	26 400	22 775
			Resultados acumulados	-2 175	-8 317
			Total de patrimonio neto	24 225	14 458
TOTAL ACTIVO	74 264	78 408	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	74 264	78 408

Fuente: Estados Financieros Auditados 2010 - Survial
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

49. Al 31 de diciembre del 2010, el saldo de préstamos bancarios del Concesionario corresponde al efectuado a través del BBVA Banco Continental por S/. 4,63 millones (o US\$ 1,6 millones) para financiar los pagos de mantenimiento y operación de peajes a Concar. Otras cuentas por pagar consideran préstamos destinados a capital de trabajo.

II.3 Avance en la ejecución de obras

50. Tal como indica el Contrato de Concesión, la obra dispone de nueve sectores en los cuales se realizan diferentes obras. A la fecha, las obras culminadas en el Tramo 1 han alcanzado el 98,765% de la obra a través de la emisión de CAO. Como indican los Reportes de Supervisión, el saldo no se pudo concluir por temas no imputables al Concesionario, ni a la Supervisión, específicamente por la no entrega de terreno de dos peajes: Pirchihua y Casinchiua.

¹² Los ingresos por la venta de derechos cedidos se originan al comprar el mayor valor pagado por la entidad adquirente por obtener la titularidad de los flujos cedidos con el valor pagado por la Concesionaria que corresponde a los costos de construcción.

51. A tal efecto, el Concedente y el Concesionario suscribieron una Adenda, con fecha 22 de octubre de 2010, en la cual se permite una Aceptación Parcial de las Obras y dejar la construcción de los peajes pendientes, hasta que sean sanados legalmente y entregados al Concesionario.
52. Por otro lado, a la fecha, se han implementado los siguientes servicios¹³ a lo largo del tramo de la Concesión:
- Central de Atención de Emergencias (CAE)
 - Servicios Higiénicos en las Unidades de Peaje
 - Servicio de Auxilio Mecánico y Remolque de Vehículos
 - Libro de Sugerencias y Reclamos en las Unidades de Peaje
 - Sistema de Comunicación de Emergencia (Postes SOS / Call Box)

III. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS REGULADAS

53. Con fecha 7 de diciembre del 2007, se fijó el inicio de las obligaciones y por tanto, el inicio de la explotación de la Concesión con el correspondiente cobro de las tarifas por parte del Concesionario.
54. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el concesionario inició el cobro de una tarifa de S/. 3.25 (sin incluir IGV) para cada vehículo liviano y para cada eje de vehículo pesado hasta la fecha de aprobación de la culminación y aprobación de las obras de la primera etapa. A partir del mes siguiente, el concesionario pudo cobrar una tarifa de US\$ 1.50 (sin incluir IGV), al tipo de cambio vigente. Actualmente, las tarifas se han mantenido con respecto al 2008 y 2009, considerando que el monto de S/.3.90, así como de cada uno de los niveles, ha sido redondeado y reajustado por inflación, tal como establece el Contrato.
55. Al igual que en el 2008, las tarifas diferenciadas que actualmente cobra la empresa concesionaria, son las que venía cobrando Provías Nacional antes de la concesión de la vía. Estas tarifas fueron fijadas en función al uso de la infraestructura vial de los vehículos ligeros y pesados; es decir, se aplica a los vehículos que transitan distancias menores a los 25 Km, 50 Km y 80 Km.

Cuadro N° 10: Tarifario de IIRSA Sur Tramo 1 por sentido de desplazamiento - Survial (En S/., incluido IGV)

Concepto	Unidad de Cobro	Importe	Referencia
Vehículos Ligeros	Por vehículo	3,90	Cláusula 9.6. del Contrato de Concesión
Vehículos Pesados	Por eje	3,90	Cláusula 9.6. del Contrato de Concesión
Vehículos Ligeros Diferenciado 1*	Por vehículo	2,40	Cláusula 9.6. del Contrato de Concesión
Vehículos Ligeros Diferenciado 2*	Por vehículo	1,20	Cláusula 9.6. del Contrato de Concesión
Vehículos Pesados Diferenciado 1*	Por vehículo	2,40	Cláusula 9.6. del Contrato de Concesión
Vehículos Pesados Diferenciado 2*	Por vehículo	4,80	Cláusula 9.6. del Contrato de Concesión

(*) Tarifas fijadas previamente por el MTC en función al uso de la infraestructura.

Fuente: Survial y MTC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

¹³ De acuerdo con el Plan de Negocios 2010.