

2012

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



**Gerencia de Regulación**



# Contenido

RESUMEN EJECUTIVO .....	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	6
II. SERVICIOS PRESTADOS .....	10
III. HECHOS DE IMPORTANCIA .....	12
IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS .....	13
V. DESEMPEÑO OPERATIVO .....	17
VI. TARIFAS REGULADAS .....	19
VII. INVERSIONES .....	20
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS .....	21
IX. PAGOS AL ESTADO .....	26
ANEXO .....	27



## Cuadros

<b>Cuadro N° 1</b> Inversión referencial en el Tramo N°1 IIRSA SUR .....	7
<b>Cuadro N° 2</b> Presupuesto de obra en el Tramo N°1 IIRSA SUR .....	8
<b>Cuadro N° 3</b> Ubicación de las unidades de peaje y pesaje .....	10
<b>Cuadro N° 4</b> Tráfico vehicular según diferencia tarifaria y por estación de peaje, 2012 .....	14
<b>Cuadro N° 5</b> Variación anual del tráfico por estación de peaje, 2011-2012 .....	14
<b>Cuadro N° 6</b> Tráfico trimestral y variación anual por tipo de vehículo, 2011 - 2012.....	16
<b>Cuadro N° 7</b> Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables, 2012 16	
<b>Cuadro N° 8</b> Tarifas máximas aplicadas por el concesionario vigentes el 2012.....	19
<b>Cuadro N° 9</b> Inversión reconocida en el Tramo 1 de IIRSA SUR, 2012.....	20
<b>Cuadro N° 10</b> Estado de ganancias y pérdidas de SURVIAL, 2011-2012 .....	22
<b>Cuadro N° 11</b> Balance general de survial, al 31 de diciembre de 2011 Y 2012.....	23

## Gráficos

<b>Gráfico N° 1</b> Tramo n° 1 del Corredor Vial Interoceánico Sur.....	6
<b>Gráfico N° 2</b> Evolución del tráfico vehicular por tipo de vehículo.....	13
<b>Gráfico N° 3</b> Estructura del tráfico por tipo de vehículo, 2012 .....	15
<b>Gráfico N° 4</b> Número de accidentes de Survial por tipo, 2012 .....	17
<b>Gráfico N° 5</b> Accidentes y daños personales en Survial, 2012 .....	18
<b>Gráfico N° 6</b> Indicadores de accidentes en Survial, 2008 - 2012 .....	18
<b>Gráfico N° 7</b> Ingreso anual por estación de peaje .....	21
<b>Gráfico N° 8</b> Indicadores de rentabilidad periodo 2008 - 2012.....	24
<b>Gráfico N° 9</b> Ratios de liquidez periodo 2008 - 2012.....	25
<b>Gráfico N° 10</b> Ratios de endeudamiento periodo 2009 - 2012 .....	25
<b>Gráfico N° 11</b> Aportes por regulación periodo 2008 – 2012 .....	26



# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

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



### Resumen Ejecutivo

La Concesión inicia el 23 de octubre de 2007 con la firma de contrato entre el Concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) y la empresa Survial S.A., subsidiaria de Graña y Montero S.A.A. quien posee el 99,99% del capital social de la empresa. La Concesión, de diseño *Build Operate and Transfer* (BOT), se otorgó por un plazo de 25 años.

El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 751 km y se inicia en el puerto de San Juan de Marcona en la Región Ica, terminando en la ciudad de Urcos en la Región Cusco. La inversión comprometida en dicho tramo asciende a USD 138,43 millones incluido IGV.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	SURVIAL S.A.
Accionistas de la Concesión	G&M 99,99%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Mejor Oferta Económica (MOE)*
Inversión comprometida <sup>1</sup>	USD 138,43 millones (incluido IGV)
Inversión realizada al 2012	USD 134,20 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	23 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de 5 unidades de peaje fija y 3 unidades de pesaje, 1 fija y 2 móviles. Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, sistema de comunicación de emergencia en tiempo real cada 10 km de la vía, servicio de grúa y auxilio mecánico, entre otros.

En el 2012 el tráfico total de vehículos se incrementó en 6,7% respecto del año anterior, alcanzando un total de 1,3 millones de vehículos. El 54% de este tráfico está formado por vehículos ligeros y el

<sup>1</sup> De acuerdo al Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente.



restante 46% por vehículos pesados. La estación de peaje de Marcona es la estación que posee una mayor concentración de vehículos ligeros y la estación de Pampa Galera es la estación con una mayor proporción de tráfico pesado. En cuanto al crecimiento por estación de peaje, el mayor crecimiento de vehículos ligeros lo registró la estación de Ccsacancha, cercana a la ciudad de Cusco, mientras que el mayor crecimiento de vehículos pesados lo registró la estación de Pampa Galera, ubicada en la Región de Ayacucho.

Durante el 2012 se contabilizaron 368 accidentes, lo cual significa una disminución de 10,5% respecto del año anterior. Sin embargo, el número de accidentes que involucran víctimas fatales se incrementó en 86%, concentrando el 7,1% del total de accidentes. En este sentido, el índice de accidentes por cada 100 mil vehículos disminuyó a 28,22 y el índice de muertes por accidente se incrementó a 0,15.

Durante el 2012 se mantuvieron las mismas tarifas de peaje que el Concesionario viene aplicando desde el inicio de la Concesión.

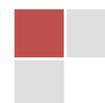
En el 2012 no se realizaron inversiones en obras obligatorias, de esta forma se mantiene la misma Inversión acumulada del 2011, USD 134,2 millones con la cual el avance de obra acumulado es de 98,8%.

La recaudación por concepto de peaje en el 2012 fue de S/. 11,25 millones, lo cual significa un incremento de 11,35%. La estación de peaje de mayor recaudación es la de Ccsacancha, cercana a la ciudad de Cusco, con un monto recaudado de S/. 3,05 millones.

En el 2012 la utilidad neta de Survial fue de S/. 2,2 millones, lo cual significa un margen neto de 7,1%, lo que representa una recuperación del margen negativo obtenido el año anterior. Asimismo, el ROE obtenido fue de 11,1% y el ROA de 2%.

El análisis de los ratios de liquidez muestra que la empresa ha contado con la liquidez suficiente en los últimos 3 años para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. El capital de trabajo fue positivo durante los últimos 3 años y el ratio de la prueba ácida estuvo por encima de 1 en el mismo periodo. Respecto a los ratios de endeudamiento, el Concesionario ha cumplido con la exigencia establecida por el préstamo de USD 10 millones del BBVA.

Finalmente, respecto al aporte por regulación, éste fue de S/. 810 miles durante el 2012, dicho monto significa una reducción de 14% respecto de los aportes realizados el año anterior.



# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

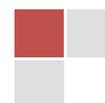
## CONCESIÓN DEL TRAMO N° 1 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL

### I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 23 de octubre de 2007, la compañía SURVIAL S.A., subsidiaria de Graña y Montero S.A.A. quien posee el 99,99% del capital social de la empresa, suscribió un Contrato de Concesión con el Estado para la construcción, conservación y explotación del Tramo N° 1 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil. La Concesión se otorgó por un plazo de 25 años.
2. Dicho tramo otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 751 km y se extiende desde el puerto de San Juan de Marcona hasta la ciudad de Urcos en Cusco. La vía comunica las regiones de Ica, Ayacucho, Apurímac y Cusco atravesando las ciudades de Nazca, Puquío, Chalhuanca, Abancay, Anta, Cusco y Urcos.



Fuente: SURVIAL.



3. El modelo de concesión es Build, Operate and Transfer (BOT) y cofinanciada por el Estado. Por ello, el Contrato de Concesión obliga al Estado Peruano a financiar la ejecución de las obras entregando en cuotas semestrales por un plazo de 15 años un Pago Anual por Obras (PAO) que asciende a USD 13 075 556.

#### 1.1. Compromisos de inversión

4. De acuerdo al Anexo V del Contrato de Concesión del Tramo N° 1 de IIRSA, Sur el costo directo referencial de las obras asciende a USD 56,97 millones. Este costo directo se distribuye en 9 tramos, de los cuales el tramo de Nazca –Desv. Pampachiri, el tramo más extenso de la Concesión, concentra el 45%, seguido del tramo 8, Puente Cunyac – Cuzco, con 18% y el tramo Abancay - Puente Cunyac con 14%.

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

Fuente: Contrato de Concesión.

5. Al costo directo de las obras, debe añadirse el costo del estudio definitivo de ingeniería, el estudio de impacto ambiental, los gastos generales y una utilidad de 10%. A la sumatoria de este monto se incorpora el IGV para obtener un subtotal de USD 87 millones.
6. Sobre el monto anterior se prevé un 10% para contingencias más el costo de las obras complementarias. Las obras presupuestadas en el Contrato fueron la construcción de las unidades de peaje y las unidades de pesaje. De esta forma, el presupuesto referencial total de la obra asciende a USD 98,9 millones. Posteriormente, este monto referencial se modifica en los Planes de Ejecución de Obra (PEO). Actualmente, asciende a USD 138,4 millones incluido IGV.



<b>Cuadro N° 2</b>		
<b>PRESUPUESTO DE OBRA EN EL TRAMO N°1 IIRSA SUR</b>		
(En USD, incluido IGV)		
<b>A</b>	<b>Presupuesto de Obras</b>	
1	Costo directo Obras	56 972 965
2	Estudio definitivo de ingeniería (3%)	1 709 189
3	Estudio de impacto ambiental (1,3%)	740 649
4	Costo directo total	59 422 802
5	Gastos generales	7 652 997
6	Utilidad (10%)	5 942 280
7	Parcial	73 018 080
8	IGV	13 873 435
9	Sub total	86 891 515
<b>B</b>	<b>Presupuesto de contingencias</b>	
10	Contingencias (10%)	8 689 151
11	Sub total contingencias	8 689 151
<b>C</b>	<b>Presupuesto de obras complementarias</b>	
12	Vía Evitamiento Azángaro	
13	Construcción de unidades de peaje	1 406 250
14	Construcción de estaciones de pesaje	1 906 250
15	Sub total presupuesto adicional	3 312 500
16	<b>Total general</b>	<b>98 893 166</b>

Fuente: Contrato de Concesión.

## I.2. Pagos al Estado

7. De conformidad con la cláusula 9.10 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá realizar pagos al Concedente por concepto de supervisión de obras. Para este afecto, el Concesionario deberá abonar al Regulador hasta un monto equivalente al 4% de la inversión proyectada referencial.
8. Asimismo, de acuerdo a la cláusula 15.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al regulador el aporte por regulación establecido en el Artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión.

## I.3. Regulación tarifaria

9. De acuerdo a lo establecido en la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de inicio de la explotación y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por el Concedente, el Concesionario debe cobrar el peaje vigente más el IGV. Finalizado el mes calendario, el Concesionario deberá cobrar una tarifa equivalente a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro importe aplicable. El cobro se realizará en Nuevos soles, para lo que se empleará el tipo de cambio de la fecha de la aceptación de la totalidad de las Obras de Construcción.



10. A partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aprobación de la culminación de las Obras, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo a la siguiente fórmula.

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

Donde:

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

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

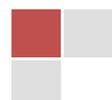
o: es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.

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

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

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

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



## II. Servicios prestados

12. 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.
13. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las cinco unidades de peaje y las tres unidades de pesaje. La ubicación y tipo de dichas unidades se muestra en el siguiente cuadro. Todas las estaciones de peaje deberán estar en funcionamiento desde el Inicio de Explotación de la concesión. Con la finalidad de cumplir con esta obligación, el Concesionario podrá instalar de forma temporal unidades de peaje móviles, pero las estaciones definitivas deberán estar construidas antes de los 10 años de la concesión.

Cuadro N° 3 UBICACIÓN DE LAS UNIDADES DE PEAJE Y PESAJE			
UNIDAD DE PEAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Marcona	Km 8,2 Ruta 26	Ica	Fija
Pampa Galeras	Km 106 Ruta 26A	Ayacucho	Fija
Pampamarca (ex Chalhuanca)	Km 292 Ruta 26A	Apurímac	Fija
Pichirhua (ex Casinchihua)	Km 420 Ruta 26A	Apurímac	Fija
Ccasacancha (ex Huillque)	Km 607 Ruta 26A	Cusco	Fija
UNIDAD DE PESAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Cerro Blanco	Km 9 Ruta 26A	Ica	Fija
Iscahuaca	km 294 (móvil)	Ayacucho	Móvil
Anta	Km 930 (móvil)	Cusco	Móvil

Fuente: SURVIAL.

14. Además de las estaciones de peaje listadas, el Concesionario evaluará la instalación de una estación de peaje en Huaracoña (Apurímac) una vez concluida la etapa de ejecución de obras, para lo cual deberá comunicar al Concedente el resultado de su evaluación.
15. 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.



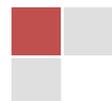
El servicio obligatorio por el que se le permitirá cobrar serán los servicios higiénicos ubicados en las unidades de peaje y estaciones de pesaje.

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



### **III. Hechos de importancia**

17. En noviembre y diciembre del 2012, el Concedente liberó del fideicomiso el anticipo correspondiente al mantenimiento periódico de la Concesión a llevarse a cabo en 2013. La suma liberada del fideicomiso asciende a USD 26,4 millones.



## IV. Tráfico de vehículos

18. Durante el año 2012, se contabilizaron un total de 1,3 millones de vehículos en el Tramo N° 1 del Corredor Interoceánico Sur, lo que significó un incremento de 6,7% respecto del tráfico del año anterior<sup>2</sup>. En el mismo periodo, el tráfico de vehículos ligeros se incrementó en 6,6% y el de vehículos pesados en 7,9%, mientras que el tráfico de vehículos exonerados del cobro del peaje se redujo en 37,2%.
19. El crecimiento promedio del tráfico total durante el periodo 2008 – 2012 ha sido de 10,3 % (el de vehículos ligeros es de 10% y el de vehículos pesados de 10,4 %), Con lo cual el crecimiento registrado en el 2012 ha sido menor al promedio del periodo. Con respecto a la información mensual del tráfico de vehículos ligeros, esta muestra la existencia de estacionalidad en su comportamiento. Los meses de enero, julio, agosto y diciembre son meses de mayor afluencia de vehículos debido a las fiestas y a la estación de verano. A diferencia del tráfico de vehículos ligeros, el de vehículos pesados no muestra un comportamiento estacional definido.



20. La Concesión cuenta con cinco estaciones de peaje en operación de las cuales Ccasacancha, ubicada cerca de la ciudad de Cusco, es la estación con mayor tráfico, con una participación de 29%, le sigue la estación de Pichirhua, cercana a la ciudad de Abancay, con 20% y la estación de Marcona, cercana al Terminal Portuario San Juan de Marcona, con 19%. Las estaciones de Pampa Galera y Pampamarca concentran el 17% y el 14% del tráfico de la Concesión.
21. Solo la estación de Marcona brinda una tarifa diferenciada a los vehículos autorizados por el MTC. En el 2012 transitaron 451 vehículos con tarifa diferenciada por la estación de Marcona, lo que representa el 0,2% del tráfico de esta estación. Por otro lado, los vehículos exonerados (8 552) representaron el 0,7% del total de vehículos contabilizados el 2012.

<sup>2</sup> El número de vehículos que transita una vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por los peajes de la vía.



**Cuadro N° 4**  
**TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN DIFERENCIA TARIFARIA Y POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2012**  
 (En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	SUJETO A PAGO DE PEAJE		VEHÍCULOS EXONERADOS	TOTAL
	Tarifa normal	Tarifa diferenciada		
Ccasacancha	381 655	-	2 707	<b>384 362</b>
Pichirhua	264 954	-	2 336	<b>267 290</b>
Marcona	245 483	451	1 070	<b>247 004</b>
Pampa Galera	218 209	-	1 317	<b>219 526</b>
Pampamarca	184 653	-	1 122	<b>185 775</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 294 954</b>	<b>451</b>	<b>8 552</b>	<b>1 303 957</b>

Fuente: SURVIAL.

22. El tráfico de vehículos ligeros de la estación de peaje de Ccasacancha registró la mayor tasa de crecimiento anual, 10,4%, seguida de la estación de Marcona con 7,1%. Las estaciones de peaje restantes crecieron por debajo del 5%.
23. Respecto al tráfico de vehículos pesados, la estación de peaje de Ayacucho, Pampa Galera, tuvo el mayor crecimiento anual, 11,7%. Las estaciones de peaje de Apurímac, Pampamarca y Pichirhua, crecieron 9% y 8%, respectivamente; mientras que la estación de Ccasacancha creció 7%. Cabe resaltar que la estación de Marcona tuvo una reducción en el tráfico pesado de casi 2%, además, a pesar de su cercanía con el puerto del mismo nombre, es la estación con menor tránsito pesado de la Concesión. Como puede apreciarse en el Cuadro N° 5, las tasas de crecimiento de los vehículos pesados fueron superiores a las tasa de crecimiento de los vehículos ligeros.

**Cuadro N° 5**  
**VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2011-2012**  
 (En unidades vehiculares)

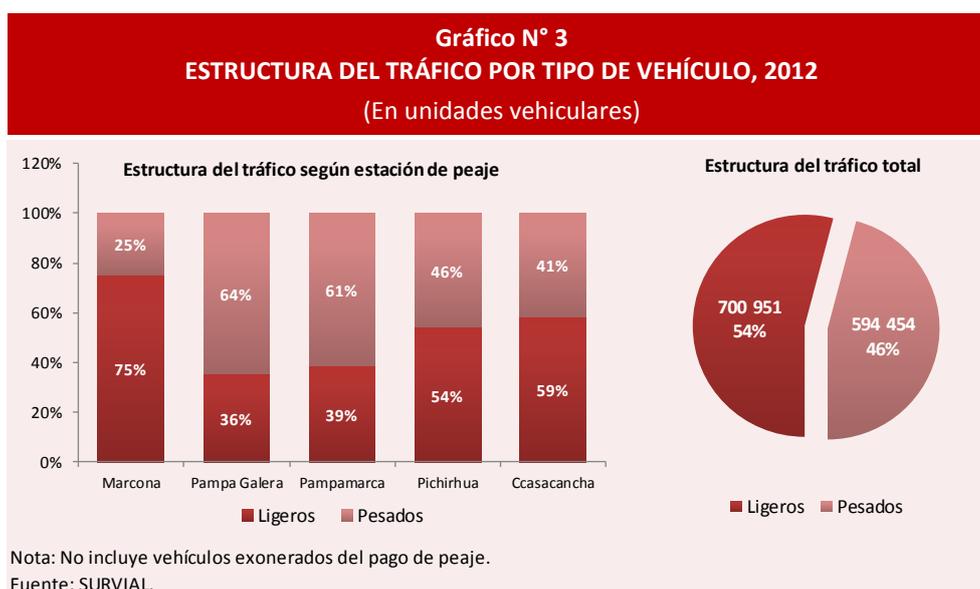
PEAJE	2011	2012	VARIACIÓN ANUAL
<b>Vehículos ligeros</b>			
Marcona	172 626	184 910	7,12%
Pampa Galera	74 170	77 736	4,81%
Pampamarca	70 904	71 380	0,67%
Pichirhua	137 734	143 588	4,25%
Ccasacancha	202 267	223 337	10,42%
<b>Vehículos pesados</b>			
Marcona	62 098	61 024	-1,73%
Pampa Galera	125 742	140 473	11,72%
Pampamarca	103 513	113 273	9,43%
Pichirhua	111 970	121 366	8,39%
Ccasacancha	147 779	158 318	7,13%

Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

Fuente: SURVIAL.



24. Respecto a la distribución del tráfico en el año 2012, el 54% corresponde al tránsito de vehículos ligeros y el restante 46% a vehículos pesados. Dicha distribución se ha mantenido casi sin variación desde el año 2008. Si se observan las estaciones de peaje de forma independiente, se aprecian patrones bastante diferenciados. La estación de Marcona, por su cercanía a la costa, posee 75% de tráfico ligero, mientras que las estaciones de Pampa Galera y Pampamarca, ubicadas en Ayacucho y Apurímac, respectivamente, muestran un mayoritario tráfico pesado, lo cual puede ser explicado por la ausencia de grandes poblaciones en estos tramos. Las estaciones de Pichirhua y Ccasacancha se encuentran en la situación contraria al estar situadas en las cercanías de las ciudades de Abancay y Cusco, por lo que más del 50% de su tráfico pertenece a vehículos ligeros.



25. En el siguiente cuadro se observa la información trimestral y anual de tráfico por vehículos y ejes cobrables, excluyendo los vehículos exonerados del pago de peaje. El crecimiento anual del tráfico en términos de vehículos fue de 7,2%, mientras que en términos de ejes cobrables el crecimiento fue de 10,5%. El mayor crecimiento del tráfico en términos de ejes cobrables se debe a un mayor crecimiento en el número de vehículos pesados, en particular los vehículos de 4, 6, 7 y 8 ejes. Por otro lado, la información trimestral muestra que el segundo trimestre es el de menor tráfico debido a un menor tráfico de vehículos ligeros y a vehículos pesados con menor número de ejes, en este trimestre.



**Cuadro N° 6**  
**TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2011 - 2012**  
 (En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

TIPO	2012				2012	2011	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
<b>Unidades vehiculares</b>	<b>301</b>	<b>299</b>	<b>347</b>	<b>348</b>	<b>1 295</b>	<b>1 209</b>	<b>7,2%</b>
Ligeros	166	162	190	183	701	658	6,6%
Pesados	135	137	157	165	594	551	7,9%
<b>Ejes cobrables</b>	<b>669</b>	<b>663</b>	<b>777</b>	<b>803</b>	<b>2 912</b>	<b>2 635</b>	<b>10,5%</b>
Ligeros	166	162	190	183	701	658	6,6%
Pesados	503	501	588	620	2 211	1 977	11,8%

Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

Fuente: SURVIAL.

26. Respecto al tránsito de vehículos pesados, la mayor parte de vehículos que transitan por este tramo son de 2, 3 y 6 ejes, y representaron el 32%, 30% y 28% del total del tráfico de vehículos pesados, respectivamente. Este patrón es bastante similar en todas las estaciones de peaje con excepción de Marcona, en dónde el tráfico de vehículos pesados de 2 ejes representa el 58%. En términos de ejes cobrables, el 45% de estos se concentra en vehículos de 6 ejes, el 24% en vehículos de 3 ejes y el 17% en vehículos de 2 ejes. Una vez más, en cada estación de peaje este patrón de tráfico es similar excepto en Marcona, en donde el tráfico de vehículos de 2 ejes representa el 39%.

**Cuadro N° 7**  
**TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2012**  
 (En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES							TOTAL
	2	3	4	5	6	7	8	
<b>Unidades vehiculares</b>	<b>187 979</b>	<b>175 694</b>	<b>18 340</b>	<b>42 443</b>	<b>165 958</b>	<b>3 577</b>	<b>165</b>	<b>594 156</b>
Ccasacancha	59 804	42 884	4 455	9 875	40 368	861	71	158 318
Pampa Galera	33 525	46 315	4 611	10 836	44 081	1 013	92	140 473
Pichirhua	33 932	36 928	4 064	9 143	36 496	803	0	121 366
Pampamarca	25 551	37 187	4 110	9 124	36 487	814	0	113 273
Marcona	35 167	12 380	1 100	3 465	8 526	86	2	60 726
<b>Ejes cobrables</b>	<b>375 958</b>	<b>527 082</b>	<b>73 360</b>	<b>212 215</b>	<b>995 748</b>	<b>25 039</b>	<b>1 320</b>	<b>2 210 722</b>
Ccasacancha	119 608	128 652	17 820	49 375	242 208	6 027	568	564 258
Pampa Galera	67 050	138 945	18 444	54 180	264 486	7 091	736	550 932
Pichirhua	67 864	110 784	16 256	45 715	218 976	5 621	0	465 216
Pampamarca	51 102	111 561	16 440	45 620	218 922	5 698	0	449 343
Marcona	70 334	37 140	4 400	17 325	51 156	602	16	180 973

Nota: No incluye vehículos exonerados ni con tarifa diferenciada.

Fuente: SURVIAL.



## V. Desempeño operativo

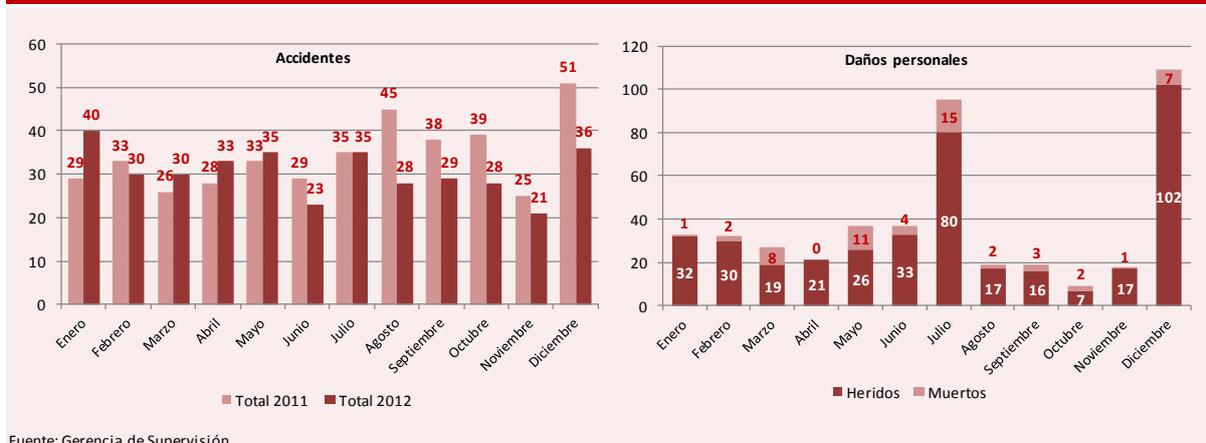
27. El total de accidentes en el año 2012 se ha reducido en 10,5% respecto del año anterior, sumando 368 eventos. De este total, el 66,6% corresponde a accidentes clase A, con daños materiales; los accidentes clase B, con daños materiales y heridos, representan el 26,4% y los accidentes clase C, con daños materiales, heridos y/o fallecidos, concentran el 7,1%.
28. Tanto los accidentes de clase A como los de clase B se redujeron en 17% y 6% respectivamente, pero los accidentes clase C, que involucran fallecimientos, se incrementaron en 86%. Por otro lado, el número de accidentes total es el más bajo registrado desde el año 2009, al igual que los accidentes de clase A, pero el número de accidentes de clase C es el más alto desde ese mismo periodo.



29. El análisis de accidentes mensuales muestra que a partir del segundo semestre del año 2012, el número de accidentes fue consistentemente menor al registrado el año anterior. A pesar de esta reducción en el número de accidentes, en el año 2012 el número de heridos se incrementó en 30,7%, alcanzando la cifra de 400; mientras que el número de muertes se incrementó en 133,3% sumando 56 muertes. Los meses de mayor ocurrencia de heridos y muertes fueron julio y diciembre, meses asociados con festividades. En estos meses ocurrió el 46% de heridos y el 39% de muertes.

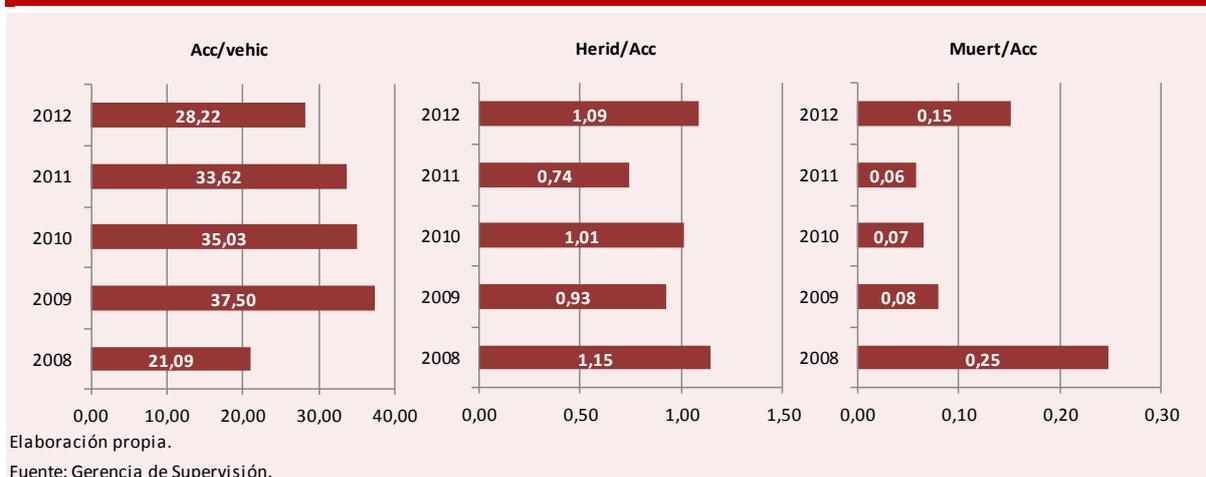


**Gráfico N° 5  
ACCIDENTES Y DAÑOS PERSONALES EN SURVIAL, 2012**



30. El índice de accidentes por cada 100 mil vehículos muestra una reducción consistente desde el año 2009. En el año 2012, este índice se redujo en 16%, sin embargo, el índice de heridos por accidente se incrementó en 46%, lo que significa que la gravedad de los accidentes ocurridos fue mayor en el año 2012 que en el año anterior. De igual forma, el índice de muerte por accidente empeoró en 161%.

**Gráfico N° 6  
INDICADORES DE ACCIDENTES EN SURVIAL, 2008 - 2012**



## VI. Tarifas reguladas

31. Las tarifas vigentes durante el 2012 en las cinco estaciones de peaje de la concesión del Tramo N° 1 del Corredor Vial Interoceánico del Sur se muestran en el Cuadro N° 8.

<b>Cuadro N° 8</b>			
<b>TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2012</b>			
(En Nuevos Soles)			
CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
<b>1. Estaciones de peaje: Marcona, Pampa Galera, Pampamarca, Pichirhua y Ccasacancha.</b>			
Vehículos Ligeros	Por vehículo	3,25	3,90
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por vehículo	6,50	7,70
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por vehículo	9,75	11,60
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por vehículo	13,00	15,40
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por vehículo	16,25	19,20
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por vehículo	19,50	23,10
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por vehículo	22,75	26,90
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por vehículo	26,00	30,70
<b>2. Estación de peaje: Marcona (tarifa diferenciada)</b>			
Vehículos Ligeros Diferenciado 1	Por vehículo	-	2,40
Vehículos Ligeros Diferenciado 2	Por vehículo	-	1,20
Vehículos Pesados Diferenciado 1	Por vehículo	-	2,40
Vehículos Pesados Diferenciado 2	Por vehículo	-	4,80
Fuente: Tarifario de SURVIAL			

32. La tasa de IGV empleada, de acuerdo a la Ley N° 29666<sup>3</sup>, es de 18% teniendo en cuenta que esta norma redujo el IGV del 17% al 16% y que se debe incluir el Impuesto de Promoción Municipal de 2%.

<sup>3</sup> "Ley que restituye la tasa del impuesto establecida por el artículo 17 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo", dada el 16 de febrero de 2011 y publicada en el diario oficial El Peruano el 20 de febrero del mismo año.



## VII. Inversiones

### VI.1 EJECUCIÓN DE OBRAS

33. Durante el año 2012 no se realizaron inversiones, manteniéndose el avance de obra de 98,8% alcanzado en 2011. El valor referencial de las obras es de USD 135,9 millones y la inversión reconocida a la fecha asciende a USD 134,2 millones.



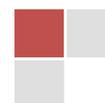
## VIII. Resultados financieros

34. Los ingresos por peaje se incrementaron en 11,3% alcanzando un monto de S/. 11,3 millones, este crecimiento ha sido sostenido desde el inicio de la Concesión, aunque a tasas de crecimiento decrecientes. La estación de Ccasacancha es la más importante en términos de recaudación, contribuyendo con el 27% de los ingresos por recaudación de peaje durante el año 2012, le siguen la estación de Pampa Galera con 22% y la de Pichirhua con 21%. La estación de mayor crecimiento durante el año 2012 fue la de Pampa Galera con 14%, seguida de Ccasacancha con 12%. La estación de menor crecimiento fue la de Marcona con 8%.



### *Estado de Ganancias y Pérdidas*

35. Durante el año 2012, el Estado de Ganancias y Pérdidas muestra una utilidad neta de S/. 2,2 millones, luego de haber tenido un año de pérdidas (2011) por S/. 6,6 millones. Este cambio se explica, en primer lugar, por un incremento de los ingresos del Concesionario en 3,4%. Los ingresos por mantenimiento rutinario, que representan el 88% de sus ingresos, se incrementaron en 10%, mientras el rubro de otros ingresos de la operación, que representa el 12% de los ingresos, disminuyó en 30%.
36. En segundo lugar, los costos de operación se redujeron en 28,6%. Estos costos se componen en su mayor parte por servicios prestados por terceros, de los cuales el principal costo es el servicio de recaudación, operación y mantenimiento rutinario vial que realiza Concar S.A. En el año 2012, el costo del servicio realizado por Concar S.A. ascendió a S/. 19,18 millones, cuando en el año 2011 alcanzaron S/. 26,27 millones.



37. Por último, los gastos de administración se redujeron en 38% , mientras que los gastos financieros netos se redujeron en 61%, debido a un incremento sustancial de los ingresos financieros.

<b>Cuadro N° 10</b>			
<b>ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS DE SURVIAL, 2011-2012</b>			
(En Miles de Nuevos Soles)			
	2012	2011	VARIACIÓN
Mantenimiento Rutinario	27 156	24 595	10,4%
Resultado en la venta de derechos cedidos	0	0	
Otros ingresos de la operación	3 643	5 202	-30,0%
<b>Total ingresos</b>	<b>30 799</b>	<b>29 797</b>	<b>3,4%</b>
Costos de operación	-24 813	-34 758	-28,6%
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>5 986</b>	<b>-4 961</b>	<b>220,7%</b>
Gastos de Administración	-2 006	-3 213	-37,6%
Otros ingresos y/o gastos	-11	0	
<b>Utilidad operativa</b>	<b>3 969</b>	<b>-8 174</b>	<b>148,6%</b>
Ingresos financieros	4 295	41	10375,6%
Gastos financieros	-5 117	-2 157	137,2%
Diferencia en cambio, neta	0	1 177	-100,0%
<b>Resultado antes de Impuesto a la Renta</b>	<b>3 147</b>	<b>-9 113</b>	<b>134,5%</b>
Impuesto a la Renta	-948	2 514	-137,7%
<b>Utilidad (pérdida) del año</b>	<b>2 199</b>	<b>-6 599</b>	<b>133,3%</b>

Fuente: EEFF auditados SURVIAL 2012.

### **Balance General**

38. De acuerdo al Balance General del año 2012, los activos se incrementaron en 88% respecto del año anterior, este incremento se debió al incremento de la cuenta de efectivo del activo corriente. La cuenta de efectivo multiplicó su valor en más de 10 veces respecto del 2011, como consecuencia del incremento de los depósitos a plazo en un banco local por USD 26,4 millones, por los fondos provenientes del Concedente para el mantenimiento periódico del tramo en concesión.
39. Aislado el efecto de este depósito a plazo, el resto de cuentas del activo corriente se redujeron respecto del año 2011. Por ejemplo, las cuentas por cobrar comerciales se redujeron 35%, las otras cuentas por cobrar en 19% y las cuentas corrientes bancarias en 8%. En términos generales, al retirar el depósito a plazo se observa una reducción del activo corriente en 22% respecto del año 2011.
40. Por otro lado, durante el año 2012 el activo no corriente se redujo en 29%. Cabe resaltar que el 82% del activo no corriente estuvo concentrado en otras cuentas por cobrar, la que se redujo en 30% respecto al año anterior. Esta cuenta corresponde a la porción no corriente del crédito fiscal por IGV, que proviene de la adquisición de bienes y servicios efectuados por el Concesionario durante la ejecución de las obras. Este saldo es compensado con el IGV que se genera con las operaciones (peaje) gravadas con este impuesto.



41. Por otro lado, durante el año 2012 el pasivo corriente se incrementó en 212% respecto al año anterior, como consecuencia del incremento de otras cuentas por pagar. Esta cuenta incluye el anticipo recibido del Concedente como parte de la liberación del fideicomiso para la ejecución del mantenimiento periódico.
42. Es necesario señalar que las obligaciones financieras corrientes del Concesionario se redujeron en 54% durante el año 2012, al cancelarse un préstamo corriente de S/5,4 millones. El monto actual de la cuenta corresponde al componente corriente de un préstamo de largo plazo por USD 10 millones otorgado por el BBVA en el año 2010. El cronograma de pagos de este préstamo concluye en el año 2015. El pasivo no corriente, que se redujo en 35% durante el año 2012, está formado por el remanente no corriente por pagar de este préstamo.

<b>Cuadro N° 11</b>					
<b>BALANCE GENERAL DE SURVIAL, AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 Y 2012</b>					
(En Miles de Nuevos Soles)					
ACTIVO	2012	2011	PASIVO Y PATRIMONIO	2012	2011
<b>Activo Corriente</b>	<b>90 620</b>	<b>29 941</b>	<b>Pasivo Corriente</b>	<b>81 682</b>	<b>26 197</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	74 010	7 245	Obligaciones financieras	4 617	9 970
Cuentas por cobrar comerciales	7 502	11 520	Cuentas por pagar comerciales	139	852
Otras cuentas por cobrar	9 005	11 053	Cuentas por pagar a vinculadas	9 371	14 518
Gastos pagados por anticipado	103	123	Otras cuentas por pagar	67 555	857
<b>Activo no corriente</b>	<b>21 149</b>	<b>29 613</b>	<b>Pasivo no corriente</b>	<b>10 262</b>	<b>15 731</b>
Otras cuentas por cobrar	17 285	24 675	Obligaciones financieras	10 262	15 731
Mobiliario y equipo	798	892			
Activos intangibles	653	685	<b>Patrimonio neto</b>	<b>19 825</b>	<b>17 626</b>
Impuesto a la renta diferido activo	2 413	3 361	Capital	26 400	26 400
			Resultados acumulados	-6 575	-8 774
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>111 769</b>	<b>59 554</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>111 769</b>	<b>59 554</b>

Fuente: EEFF auditados SURVIAL 2012.

43. En concordancia con lo anterior, el patrimonio neto de la empresa se incrementó en 12,5% durante el año 2012, debido a la reducción de las pérdidas acumuladas gracias a las ganancias del presente periodo.

### **Indicadores Financieros**

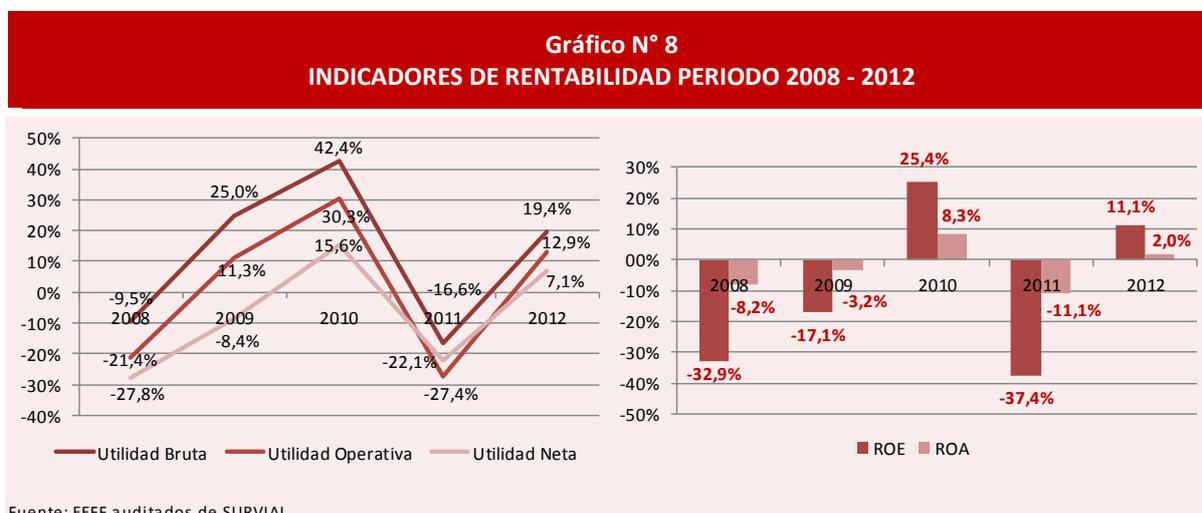
44. La rentabilidad neta del Concesionario en el año 2012 ascendió a 7,1%, recuperándose de la rentabilidad negativa registrada el año anterior (-22,1%). Desde el inicio de la Concesión los ingresos por mantenimiento rutinario fueron inferiores a los costos de operación, excepto para el último año. A pesar de ello, el Concesionario tuvo una utilidad bruta positiva en 2009 y 2010 debido a los ingresos por la venta de derechos cedidos respecto de los CRPAO y a otros ingresos de la operación.
45. Con referencia al ROE<sup>4</sup>, durante el año 2012 se registró una rentabilidad de 11% mostrando una recuperación respecto del año anterior. En el caso del ROA<sup>5</sup> la rentabilidad fue de 2%, sin

<sup>4</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>5</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.



embargo, es necesario tener en cuenta el inusual incremento de los activos debido al anticipo por mantenimiento periódico antes explicado.



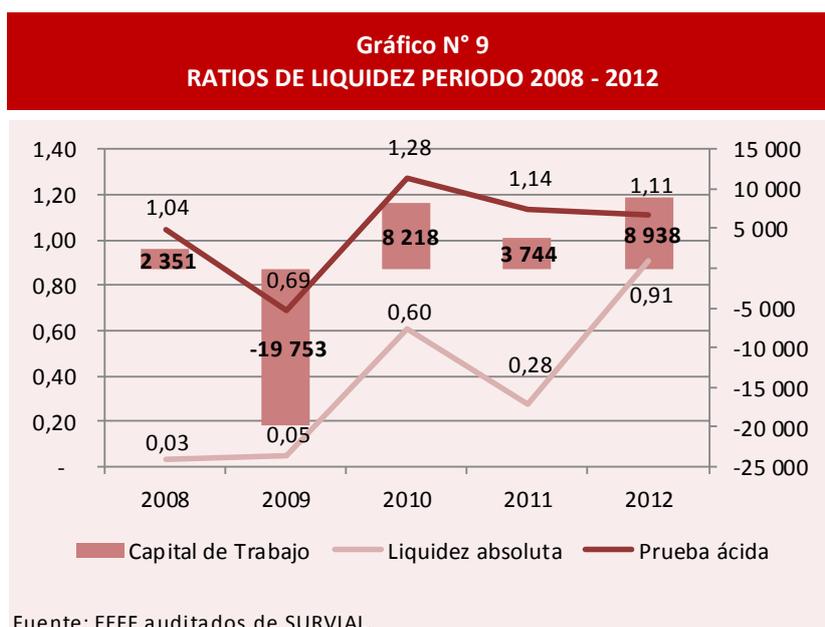
46. En cuanto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo<sup>6</sup> ha mostrado valores positivos desde el año 2010, demostrando la existencia de liquidez suficiente para hacer frente a las obligaciones de corto plazo. Los ratios de prueba ácida<sup>7</sup> y liquidez absoluta<sup>8</sup> pueden dar mayor precisión respecto a la liquidez del Concesionario. La prueba ácida refleja en parte una imagen similar a la que presenta el comportamiento del capital de trabajo; sin embargo, el ratio de liquidez absoluta muestra una escasa liquidez. Esto se debe a que el ratio de liquidez absoluta solo considera la cuenta de efectivo del activo corriente y no toma en cuenta las cuentas por cobrar con las que hace frente a sus obligaciones, como es el caso de los ingresos por PAMO (cuentas por cobrar).
47. Por otro lado, al haber contraído con el BBVA en el año 2010 un préstamo por USD 10 millones, el Concesionario se comprometió a mantener, durante la vigencia del mismo un ratio de liquidez corriente mayor o igual a 1 y un ratio de endeudamiento menor o igual a 3 veces. En ambos casos, el Concesionario ha cumplido con no superar los valores establecidos para el ratio de liquidez y de endeudamiento.

<sup>6</sup> Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

<sup>7</sup> Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

<sup>8</sup> Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.





48. En el siguiente gráfico, se muestran los ratios de endeudamiento<sup>9</sup> sin realizar modificaciones en las cuentas del balance. Es necesario notar que en el año 2012 tanto el endeudamiento como el apalancamiento financiero, se incrementaron debido al efecto del anticipo del Concedente para el mantenimiento periódico del año 2013. Al eliminar el efecto de esta cuenta, el ratio de endeudamiento del año 2012 es de 1,24 en lugar de 4,64 veces el patrimonio, y en el caso del apalancamiento financiero, éste es de 2,24 en lugar de 5,64 veces. Con ello se puede apreciar que el nivel de endeudamiento en realidad ha disminuido en lugar de incrementarse como lo muestra el gráfico sin correcciones.

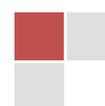


<sup>9</sup> Los ratios de endeudamiento se han calculado de la siguiente forma:

Endeudamiento = Pasivo / Patrimonio neto

Ratio de endeudamiento = Pasivo / Activo total

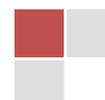
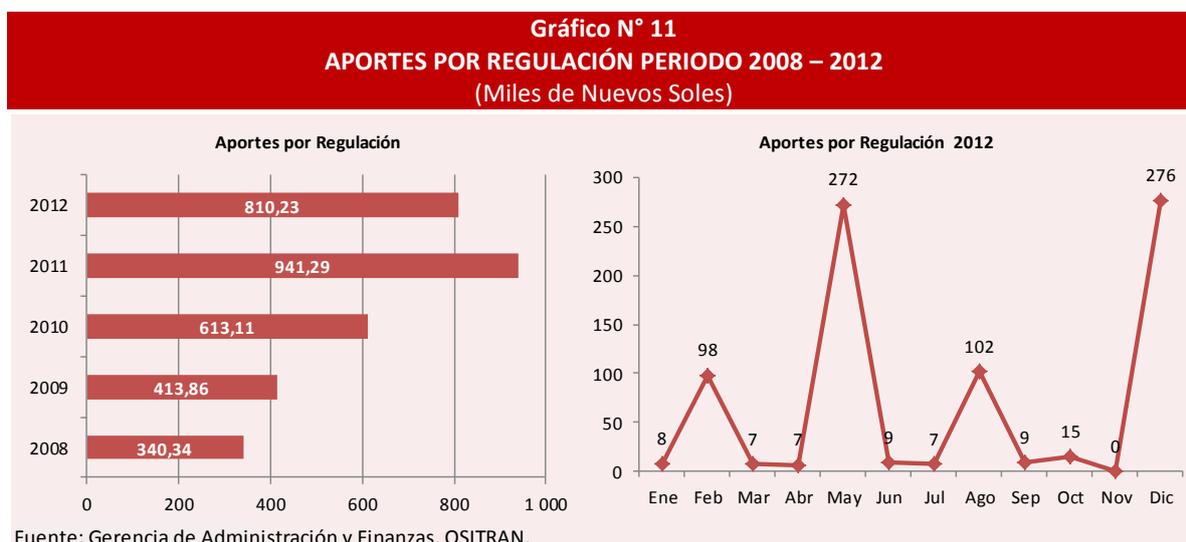
Apalancamiento financiero = Activo total / Patrimonio neto.



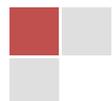
## IX. Pagos al Estado

### *Aporte por Regulación*

49. El pago por concepto de Aporte por Regulación en el año 2012 se redujo a S/. 810 miles, disminuyendo en 14% respecto de 2011. Dicha reducción se debe a que en julio del año 2011 el Concesionario recibió un PAMO por un monto que ascendió a S/. 16,7 millones, mayor a lo observado regularmente, lo que dio como resultado un pago por aporte de regulación también mayor a lo normalmente observado.
50. Por otro lado, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos trimestrales por PAMO y los pagos semestrales por PAO. En noviembre del año 2012, se muestra un valor de cero en los ingresos por aporte por regulación, debido a un retraso en el pago del aporte del Concesionario.



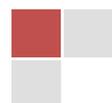
## **ANEXO**



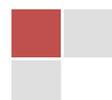
**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SUR - SURVIAL S.A.**  
**CARRETERA: SAN JUAN DE MARCONA – URCOS**

**Fecha de actualización: 27 de junio de 2012**

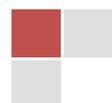
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Tramo San Juan de Marcota - Urcos (757,6 Km) que incluye los siguientes sub tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• San Juan - Emp. Panamericana (39,7 Km)</li> <li>• Emp. Panamericana-Nazca (38,3 Km)</li> <li>• Nazca – Dv. Pampa Chiri (245,8 Km)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



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



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





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro  
Teléfono: (511) 440 5115  
[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

#### **CONSEJO DIRECTIVO**

---

Patricia Benavente  
Jesús Pacheco  
César Sánchez  
Juan Carlos Paz

#### **GERENCIA DE REGULACIÓN**

---

Manuel Carrillo  
Gerente de Regulación

Renzo Rojas  
Jefe de Estudios  
Económicos

Benjamín De la Torre  
Jefe de Regulación

#### **ELABORACIÓN**

---

Daniel Mauricio Galarza Puente

#### **DISEÑO Y EDICIÓN**

---

Arlé Quispe