

2012

Informe de Desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (Tramo N° 5)



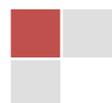
Gerencia de Regulación



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Contenido

| | |
|--|----|
| RESUMEN EJECUTIVO | 4 |
| I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN | 6 |
| II. SERVICIOS PRESTADOS | 12 |
| III. HECHOS DE IMPORTANCIA | 15 |
| IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS | 16 |
| V. DESEMPEÑO OPERATIVO | 21 |
| VI. TARIFAS REGULADAS | 24 |
| VII. INVERSIONES | 25 |
| VIII. RESULTADOS FINANCIEROS | 26 |
| IX. PAGOS AL ESTADO | 32 |
| ANEXO | 33 |



Cuadros

| | |
|---|----|
| Cuadro N° 1: Infraestructura vial por subtramo, Interoceánica Sur Tramo N° 5 | 7 |
| Cuadro N° 2: Obras comprometidas por el Concesionario | 9 |
| Cuadro N° 3: Evolución del valor del PAMO en la Interoceánica Sur, Tramo N° 5..... | 11 |
| Cuadro N° 4: Tráfico vehicular según diferencia tarifaria y por estación de peaje, 2012 | 17 |
| Cuadro N° 5: Variación anual del tráfico por estación de peaje, 2011-2012 | 18 |
| Cuadro N° 6: Tráfico trimestral y variación anual por tipo de vehículo, 2011 - 2012 | 19 |
| Cuadro N° 7: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables, 2012 20 | |
| Cuadro N° 8: Tarifas máximas aplicadas por el Concesionario vigentes el 2012 | 24 |
| Cuadro N° 9: Inversión reconocida en la Interoceánica Sur, Tramo N° 5, 2012 | 25 |
| Cuadro N° 10: Estado de ganancias y pérdidas de la Interoceánica Sur, Tramo N° 5, 2011-2012 | 27 |
| Cuadro N° 11: Balance general de la Interoceánica Sur, Tramo N° 5, al 31 de Diciembre de 2011 y 2012 | 28 |

Gráficos

| | |
|--|----|
| Gráfico N° 1 Tramo Concesionado de la Interoceánica Sur, Tramo N° 5..... | 8 |
| Gráfico N° 2 Ubicación de las unidades de peaje | 12 |
| Gráfico N° 3 Ubicación de las unidades de pesaje | 13 |
| Gráfico N° 4 Evolución del tráfico vehicular por tipo de vehículo | 16 |
| Gráfico N° 5 Estructura del tráfico por tipo de vehículo, 2012 | 19 |
| Gráfico N° 6 Accidentes y daños personales en la Interoceánica Sur, Tramo N° 5, 2012..... | 21 |
| Gráfico N° 7 Indicadores de accidentes, 2011- 2012 | 22 |
| Gráfico N° 8 Llamadas al servicio de central de emergencias, 2010 - 2012 | 22 |
| Gráfico N° 9 Servicio de atención de grúas, 2010 - 2012..... | 23 |
| Gráfico N° 10 Recaudación anual por estación de peaje..... | 26 |
| Gráfico N° 11 Indicadores de rentabilidad periodo 2009 – 2012 | 29 |
| Gráfico N° 12 Ratios de liquidez periodo 2009 – 2012 | 30 |
| Gráfico N° 13 Ratios de endeudamiento periodo 2009 - 2012 | 31 |
| Gráfico N° 14 Aportes por regulación periodo 2009 – 2012 | 32 |



INFORME DE DESEMPEÑO 2012

CONCESIÓN DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL (TRAMO N°5)



Resumen Ejecutivo

El Tramo N°5 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil se entregó en concesión el 24 de octubre de 2007 al Concesionario Vial del Sur S.A. de capitales ecuatorianos. El contrato de concesión se suscribió por un plazo de 25 años bajo la modalidad BOT (Build Operate and Transfer).

La Concesión se compone de 3 sub-tramos. El tramo Matarani – Juliaca posee una extensión de 369,24 km. El segundo sub-tramo, casi paralelo al primero, comunica Ilo con Juliaca y posee la mayor extensión de los 3 sub-tramos, 403,27 km. El tercer sub-tramo se encuentra en la región de Puno, comunica las ciudades de Juliaca y Azángaro y tiene una extensión de 82,17 km. De esta forma, la longitud total del Tramo N° 5 es de 854,68 km.

| DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN | |
|---------------------------------|---|
| Concesionario | COVISUR Concesionaria Vial del Sur S.A. |
| Accionistas de la Concesión | Hidalgo e Hidalgo: 65% Construcción y Administración: 25% Concesionaria Norte Co – Norte: 10% |
| Tipo de Concesión | Cofinanciada |
| Factor de competencia | Mejor Oferta Económica (MOE)* |
| Inversión comprometida | USD 183,37 ¹ millones (inc. IGV) |
| Inversión acumulada al 2012 | US\$ 178,05 millones (inc. IGV) |
| Inicio de la Concesión | 24 de octubre de 2007 |
| Vigencia de la Concesión | 25 años |
| Número de Adendas | 2 |

(*) Valor presente del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento de Obras (PAMO).

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de las mismas, el contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá operar los servicios de cobro de peaje, el servicio de pesaje y prestar los servicios obligatorios de servicio de central de emergencia, sistema de comunicación en

¹ Cifra extraída del Contrato de Concesión.



tiempo real, servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúas, y una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú.

El tráfico vehicular en el 2012 se incrementó en 10% sumando un total de 6,2 millones de vehículos. De estos, el 55,6% fueron vehículos ligeros y el 44,4% vehículos pesados. La Concesión cuenta con 7 estaciones de peaje, de ellas, la estación de Uchumayo, Caracoto y Patahuasi son las estaciones de mayor tráfico, concentrando el 31,7%, 26,8% y 14,3% del tráfico total, respectivamente. Las estaciones de menor tráfico son las estaciones de Ilo y Pampa Cuellar en la región Moquegua, con una concentración de 5,7% y 3,6% del tráfico total, respectivamente.

El número de ejes cobrables se incrementó en 8,8%, los ejes de los vehículos ligeros se incrementaron en 13,9% y los de vehículos pesados en 7,4%. En el caso de los vehículos pesados el mayor tráfico se registró en los vehículos de 6 ejes que concentró el 36% de vehículos pesados, seguidos de los vehículos de 2 ejes con 29%.

El número de accidentes de tránsito se redujo en 6,2% contabilizándose 427 accidentes. El número de heridos producto de estos accidentes se redujo en 35% y el número de víctimas fatales también se redujo en 4,5%. El índice de accidentes por cada 100 mil vehículos fue de 6,88, inferior en 15% al del 2011. El servicio de llamadas de emergencia registró un incremento de llamadas de 19% y el servicio de auxilio mecánico y remolque incrementó el número de atenciones en 19,7%.

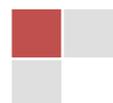
Las tarifas de peaje vigentes en el 2012 son las mismas tarifas que se encontraban vigentes al momento de inicio de la Concesión.

A diciembre de 2012, la inversión ejecutada acumulada asciende a USD 178 millones, lo que representa un avance de obra de 96,2%. Restan por ser invertidos USD 7,07 millones.

La recaudación por concepto de peajes ascendió a S/. 57 millones lo que significa un incremento de 9,4% respecto del 2011. La estación de peaje de mayor recaudación es la de Uchumayo con S/. 20,4 millones, seguida de la de Patahuasi con S/. 10,3 millones y la de Caracoto con S/. 8,2 millones. Las estaciones de menor recaudación fueron las de Ilo y Pampa Cuellar.

Los indicadores financieros del Concesionario muestran una utilidad bruta de 24%, una utilidad operativa de 9% y una utilidad neta de 4%. El retorno sobre el patrimonio (ROE) fue de 2% y el retorno sobre los activos (ROA) fue de 1,2%. Los indicadores de liquidez muestran una empresa con suficiente liquidez para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. Y los ratios de endeudamiento muestran un nivel de apalancamiento del 40%.

Respecto a los aportes por regulación estos alcanzaron un monto de S/. 1,12 millones lo cual significa una reducción de 5,5% respecto del año anterior.

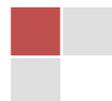


INFORME DE DESEMPEÑO 2012

CONCESIÓN DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL (TRAMO N°5)

I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El Contrato de Concesión del Tramo N° 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil se suscribió el 24 de octubre de 2007 en la ciudad de Juliaca entre el Consorcio Vial del Sur S.A. (COVISUR) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente en representación del Estado Peruano.
2. El Consorcio Vial del Sur S.A. está conformado por las empresas Hidalgo e Hidalgo Constructores S.A. (H&H) de capitales ecuatorianos, Construcción y Administración S.A. (CASA) de capitales peruanos y CONORTE, concesionaria de la Red Vial de la Provincia de Guayas, Ecuador, que pertenece al grupo de H&H.
3. El Contrato tiene como objeto la prestación del servicio público de infraestructura vial a favor de los usuarios, para lo cual se concede al Concesionario el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. El contrato de concesión se suscribió por un plazo de 25 años bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer).
4. El Tramo N° 5 de la Interoceánica se compone de 3 sub-tramos, el tramo Matarani – Juliaca posee una extensión de 369,24 km. El segundo sub-tramo, casi paralelo al primero, comunica Ilo con Juliaca y posee la mayor extensión de los 3 sub-tramos, 403,27 km. El tercer sub-tramo se encuentra en la región de Puno, comunica las ciudades de Juliaca y Azángaro y tiene una extensión de 82,17 km. De esta forma, la longitud total del Tramo N° 5 es de 854,68 km.



Cuadro N° 1
INFRAESTRUCTURA VIAL POR SUBTRAMO, INTEROCÉÁNICA SUR TRAMO N° 5

| Subtramo | Sectores | Ruta | Longitud (Km) | Departamento |
|--------------------------|-------------------------------|------|---------------|---------------|
| Matarani - Juliaca | Matarani - Emplame Panamerica | 30 | 58,0 | Arequipa |
| | Emplame Panamerica - Arequipa | 15 | 14,7 | Arequipa |
| | Arequipa - Yura | 30 | 58,8 | Arequipa |
| | Yura - Patahuasi | 30 | 52,9 | Arequipa |
| | Patahuasi - Imata | 30 | 52,7 | Arequipa |
| | Imata - Santa Lucía | O30 | 73,2 | Arequipa |
| | Santa Lucía - Juliaca | O30 | 59,0 | Arequipa/Puno |
| Ilo - Puno – Juliaca | Ilo - Repartición | 34 | 44,5 | Moquegua |
| | Repartición - Dv Moquegua | O1S | 37,9 | Moquegua |
| | Dv Moquegua - Torata | 34 | 28,2 | Moquegua |
| | Torata - Humajalzo | 32 | 71,2 | Moquegua |
| | Humajalzo - Pte. Gallatini | 32 | 76,3 | Moquegua |
| | Pte. Gallatini - Puno | 32 | 96,4 | Puno |
| | Puno - Juliaca | O3S | 48,8 | Puno |
| Juliaca - Azángaro | Juliaca - Calapuja | O3S | 24,0 | Puno |
| | Calapuja - Mataro | D106 | 18,5 | Puno |
| | Mataro - Azángaro | V531 | 32,1 | Puno |
| | Evitamiento de Azángaro | V531 | 7,6 | Puno |
| Total de Longitud | | | 854,7 | |

Fuente: Contrato de Concesión y Adendas.

5. Tal como se muestra en el Gráfico N° 1 la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan las regiones de Arequipa y Moquegua con la región de Puno. Se constituyen de esta forma, dos corredores viales que comunican la ciudad de Juliaca con los puertos de Ilo y Matarani. La ciudad de Arequipa se encuentra en el tramo Matarani – Juliaca y en el tramo Ilo – Juliaca se encuentran las ciudades de Moquegua y Puno.

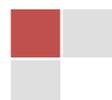




Fuente: COVISUR.

1.1. Compromisos de inversión

6. De acuerdo a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, las Obras de Construcción deben ser ejecutadas dentro de un plazo no mayor a 24 meses contados a partir del Inicio de la Etapa de Ejecución de Obras.
7. El total de las obras comprende una extensión de 854,68 km que incluyen las obras establecidas en el Contrato de Concesión y en la Adenda 1. Las obras comprenden la construcción del tramo Humajalco – Puente Gallatini y la vía de evitamiento de Azángaro que suman 84 km, la rehabilitación de los tramos Moquegua – Juliaca y Yura – Azángaro con una extensión conjunta de 557 km y la puesta a punto de los tramos Matarani – Yura e Ilo – Desv. Moquegua con una extensión en conjunto de 214 km.
8. El monto de estos compromisos de inversión se estima en USD 185 120 841. En septiembre de 2008 el Concesionario suscribió un contrato con la empresa vinculada Construcción y Administración S.A. para que se encargue de la construcción de las obras del Tramo N°5. El contrato de suma alzada fue por un monto de USD 175 281 000 incluido el IGV.



**Cuadro N° 2
OBRAS COMPROMETIDAS POR EL CONCESIONARIO**

| SECTOR | LONGITUD (km) |
|---------------------------|----------------------|
| Construcción | 83,86 |
| Humajalco - Pte Gallatini | 76,27 |
| Vía Evitamiento Azángaro | 7,59 |
| Rehabilitación | 557,01 |
| Moquegua - Juliaca | 244,58 |
| Yura - Azángaro | 312,43 |
| Puesta a Punto | 213,81 |
| Matarani - Yura | 131,39 |
| Ilo - Dv. Moquegua | 82,42 |

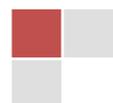
Fuente: Contrato de Concesión y Adendas.

I.2. Pagos al Estado

9. De otro lado, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 9.10 del Contrato de Concesión el Concesionario deberá pagar al Regulador hasta un monto equivalente al 4% de la inversión proyectada referencial por concepto de la supervisión de las obras.
10. 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 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. Este monto asciende al 1% de los ingresos del Concesionario.

I.3. Regulación tarifaria

11. De acuerdo al literal b) de la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de Explotación, y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción, el Concesionario deberá cobrar la tarifa de peaje vigente. En el caso de los peajes de Matarani y Uchumayo se cobrará la misma tarifa que a la fecha de suscripción del Contrato cobra el actual concesionario del tramo Arequipa – Matarani.
12. A partir de que se cumpla el periodo antes indicado, el Concesionario deberá cobrar una tarifa de USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable. Esta tarifa también será de aplicación en las estaciones de peaje de Matarani y Uchumayo.
13. El literal d) de la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión establece la forma en que los peajes serán reajustados por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de forma ordinaria. Los ajustes se realizarán a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al de la aprobación de la culminación de las obras.



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

Donde:

- Peaje: es el monto a cobrar en Soles sin incluir el Impuesto General a las Ventas ni otros aportes de ley para vehículos livianos –o por eje para vehículos pesados.
- i: es el mes anterior a aquel en el 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 para 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).
14. De producirse una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario en el cual el peaje será fijado incorporando a la fórmula de ajuste, en el primer componente, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
15. Con referencia a los vehículos con tarifa diferenciada, el Concedente se obliga a no incrementar la proporción, a la fecha de cierre, de ejes sujetos a este beneficio con respecto del tráfico total.

I.4. Revisión del PAMO

16. El monto del PAMO será ajustado de forma anual de acuerdo a la inflación, tal como lo establece el Apéndice 5 del Anexo XIII del Contrato de Concesión, de la siguiente forma:

$$PAMO_{Ajustado} = PAMO_0 \times \frac{TC_0}{TC_i} \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

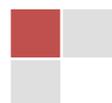
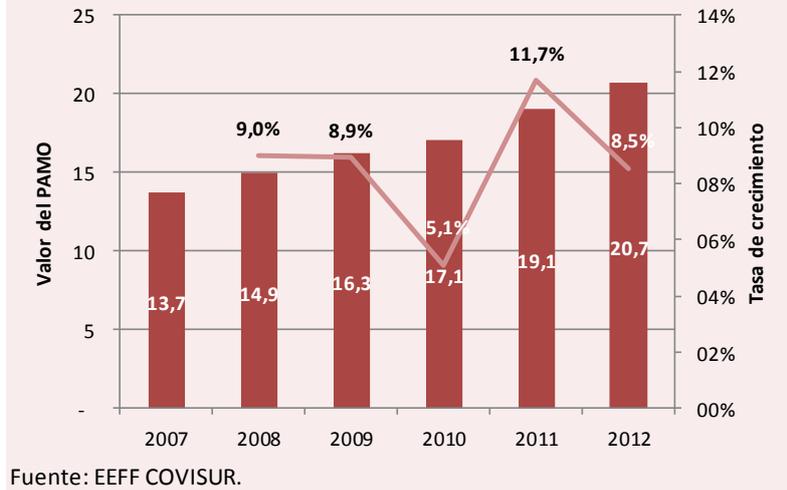
Donde:

$PAMO_{Ajustado}$: Monto en dólares resultante de la aplicación de la fórmula.

- 0 : Es la fecha de presentación de la oferta económica de los postores en el concurso la fecha de la última revisión del PAMO.
- i : Es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar al a cuota *i* del PAMO.
- IPC : Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- TC : Tipo de Cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato.



Cuadro N° 3
EVOLUCIÓN DEL VALOR DEL PAMO EN LA INTEROCEÁNICA
SUR, TRAMO N° 5
 (En millones USD)

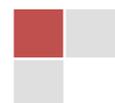


II. Servicios prestados

17. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere a COVISUR la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera, para lo cual le confiere el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. 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 de los tramos.
18. Como parte de las obligaciones del Concesionario se incluyó la administración de las unidades fijas de peaje existentes de Matarani, Uchumayo, Ilo y Caracoto, y las unidades de peajes móviles de Patahuasi, Santa Lucía y Pampa Cuellar. Se proyecta que estas unidades móviles tengan en el futuro una instalación fija. Además, se proyectó la construcción de 3 estaciones fijas de peaje: Titire, Puno y Azángaro. La estación de Titire, que se encuentra en la región de Moquegua a 4 300 msnm fue concluida en 2012. En el siguiente mapa se muestra la ubicación de dichas unidades.



19. También se entregaron como parte de la Concesión la estación de pesaje fijo de Uchumayo (Arequipa) y la estación móvil de Patahuasi (Yura), ambas en la región de Arequipa. Además se encuentra proyectada la implementación de las estaciones de pesaje fijo de Caracoto, Samegua y Matarani, y la estación móvil de Puno.





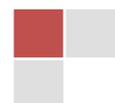
20. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:

- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
- Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, conformado por casetas debidamente señalizadas, 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 y traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, 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 mensuales por cada oficina.

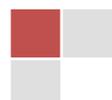
El servicio obligatorio por el que se le permitirá cobrar serán los servicios higiénicos ubicados en las unidades de peaje.

A diferencia de otros contratos de concesión, el de COVISUR no establece de forma explícita la capacidad del Concesionario para cobrar por el servicio de traslado por grúa si este excede los 100 km de traslado gratuito. Además, el Contrato no establece la obligación del servicio de ambulancia.

21. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a



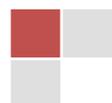
elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio; estos servicios podrán llevarse a cabo en las Áreas de Servicios Opcionales. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador. El Concesionario podrá proponer la implementación de estos servicios, previo reconocimiento del costo a favor del Concesionario, y opinión del Regulador.



III. Hechos de importancia

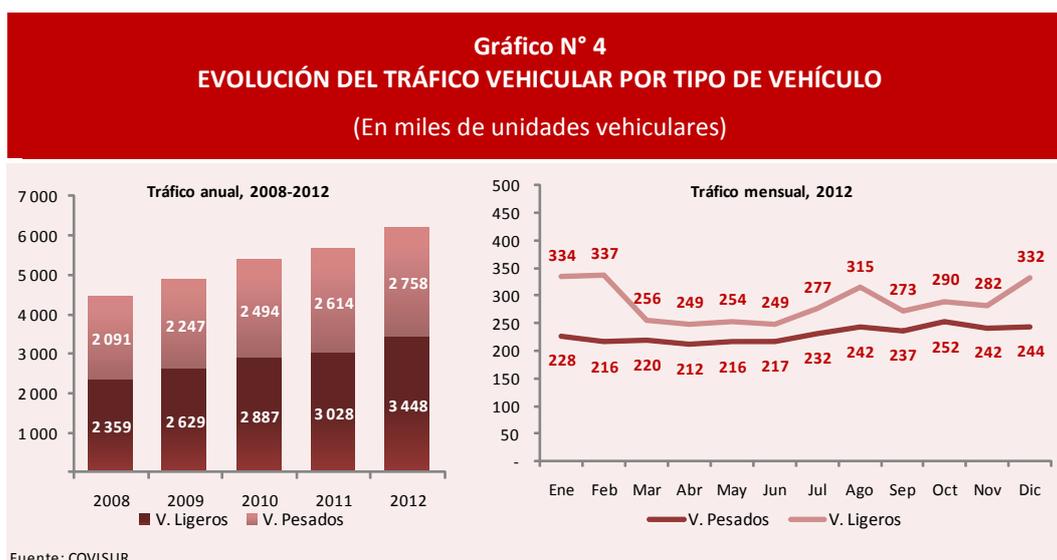
22. Si bien el concesionario tenía estimado concluir las obras establecidas en el Contrato de Concesión en octubre de 2010², los retrasos del concedente en la entrega de terrenos han impedido que el concesionario pueda concluir las obras de las estaciones de peaje y pesaje en el tiempo estimado. Por esta razón no se han podido construir las estaciones de peaje de Puno y Azángaro así como las estaciones fijas de pesaje de Matarani, Samegua y Caracoto y la estación móvil de pesaje de Puno.
23. Esto ha conllevado a un retraso en la finalización de las obras de construcción y como consecuencia de este retraso no se han podido actualizar las tarifas del peaje de acuerdo a la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión. De haberse concluido y aprobado las obras en octubre de 2010, como el Concesionario estimaba, la tarifa en los peajes en el 2010 habría sido de S/. 5 por eje incluido IGV, mientras que en el 2011 y 2012 de S/. 5.10 por eje incluido IGV. Las tarifas vigentes incluido el IGV para vehículos ligeros se encuentran en S/. 3,90 para las estaciones de Ilo, Pampa Cuellar, Caracoto, Santa Lucía y Patahuasi, mientras que en los peajes de Matarani y Uchumayo la tarifa para vehículos ligeros incluido el IGV es de S/. 5, la lista completa de tarifas se pueden apreciar en el Cuadro N° 7.
24. Si consideramos el tránsito histórico de los años 2010, 2011 y 2012 se pueden calcular unos ingresos anuales S/. 62 millones en el 2010, S/. 67,2 millones en el 2011 y S/. 73,3 millones. Esto significa que entre el 2010 y el 2012 se habría recaudado en los peajes existentes un monto adicional de S/. 43 millones solo por el efecto del ajuste tarifario en los peajes existentes. Pero si se considerase la recaudación de las estaciones de peaje de Titire, Puno y Azángaro, que aún no entran en funcionamiento, el impacto sería mucho mayor.
25. En el 2012 se completó la construcción de la estación de peaje de Titire, aunque aún no se encuentra en funcionamiento debido a que el Concedente no ha aprobado la entrega de las obras por considerar que el equipamiento de la estación se encuentra incompleto. Este retraso está impidiendo el inicio de la recaudación del peaje en esta estación. Si se asume que el flujo vehicular de esta estación podría ser similar al existente en la estación de Pampa Cuellar, ubicado en el mismo tramo, la Concesión estaría dejando de recaudar aproximadamente S/. 2 millones anuales.
26. El retraso en la culminación de las obras también ocasiona el retraso del inicio de la programación y ejecución del mantenimiento preventivo de las obras.

² Estados Financieros de COVISUR del 2009.



IV. Tráfico de vehículos

27. Durante el 2012 se contabilizaron³ 6,2 millones de vehículos en el Tramo 5 de la Interoceánica Sur, lo que significa un incremento anual del 10%, superior al crecimiento anual de 4,9% en el 2011. El crecimiento promedio del tráfico total desde el inicio de la Concesión es de 8,68%. El número de vehículos ligeros fue de 3,45 millones y el de vehículos pesados fue de 2,76 millones, con crecimientos anuales de 13,9% y 5,5% respectivamente, por lo que fue el tráfico ligero el que contribuyó en mayor magnitud al crecimiento del tráfico anual en el 2012. La tasa anual de crecimiento promedio de vehículos ligeros es de 9,96% y la de vehículos pesados de 7,17% lo que indica un mayor dinamismo en el tráfico ligero.
28. El tráfico mensual de los vehículos ligeros muestra cierta estacionalidad en los meses de enero, febrero, agosto y diciembre, meses ligados a festividades y a la época de verano. En el caso de los vehículos pesados, se pueden notar ligeros picos en los meses de agosto y octubre, el primero ligado a las festividades patrias y el segundo probablemente al incremento de stocks para las festividades de fin de año.



29. De las estaciones del Tramo 5 solo en 2 de las 7 estaciones existentes en el 2012 se cobra una tarifa diferenciada a los vehículos autorizados por el MTC. En la estación de Santa Lucía los vehículos con tarifa diferenciada representan el 1,2% y en la estación de Caracoto, cercana a la ciudad de Puno, representan el 26,9%. A nivel de la concesión los vehículos con tarifa diferenciada representaron en el 2012 el 7,32%.
30. La estación de peaje con mayor tráfico en el 2012 fue la estación de Uchumayo, cercana a la ciudad de Arequipa, con una participación de 31,7% del tráfico de la concesión. Le sigue en importancia la estación de Caracoto, cercana a la ciudad de Puno, con una participación de 26,8%. La estación de peaje de Patahuasi es la tercera estación en importancia, con menos de la mitad del tráfico de Uchumayo, 14,3%. Las estaciones de Matarani e Ilo, a pesar de su cercanía a los puertos son dos de las estaciones con menor tráfico de la concesión.

³ 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 | | TOTAL | % |
|-------------------|------------------------|---------------------|------------------|---------------|
| | Tarifa normal | Tarifa diferenciada | | |
| Matarani | 496 771 | 0 | 496 771 | 8,0% |
| Uchumayo | 1 968 091 | 0 | 1 968 091 | 31,7% |
| Patahuasi | 884 630 | 0 | 884 630 | 14,3% |
| Santa Lucía | 608 722 | 7 634 | 616 356 | 9,9% |
| Caracoto | 1 215 820 | 446 875 | 1 662 695 | 26,8% |
| Pampa Cuellar | 224 523 | 0 | 224 523 | 3,6% |
| Ilo | 353 603 | 0 | 353 603 | 5,7% |
| TOTAL | 5 752 160 | 454 509 | 6 206 669 | 100,0% |

Fuente: COVISUR.

31. El crecimiento del tráfico ligero por estación de peaje ha sido bastante importante con excepción de las estaciones de Caracoto, Pampa Cuellar e Ilo que tuvieron un incremento por debajo del promedio, en particular el tráfico de la estación de Ilo se redujo en 1,8%. Las estaciones de mayor crecimiento de tráfico ligero fueron las de Uchumayo y Patahuasi, las más cercanas a la ciudad de Arequipa, con un incremento de 20,6% y 18,9% respectivamente.
32. En cuanto al tráfico pesado, el comportamiento en el 2012 ha sido marcadamente distinto entre las estaciones de Matarani e Ilo, cercanas a los puertos, y la estación de Uchumayo en comparación con el resto de estaciones. Mientras las estaciones cercanas a los puertos disminuyeron su tráfico y la estación de Uchumayo solo creció 1%, las estaciones de Patahuasi, Santa Lucía, Caracoto, y Pampa Cuellar crecieron entre 10% y 14%. Las estaciones de Patahuasi y Santa Lucía se encuentran en la ruta Arequipa – Juliaca y la estación de Caracoto se encuentra entre Puno y Juliaca. Por tanto, este crecimiento puede deberse al comercio de las ciudades de Arequipa y Puno con la ciudad de Juliaca, además, estas ciudades se encuentran en la ruta de comercio con Bolivia. Por otro lado, la estación de Pampa Cuellar, la estación de mayor crecimiento, se encuentra cercana a la ciudad de Moquegua.
33. En el caso de la estación de Matarani, la reducción del tráfico puede estar asociada a una reducción del 3% en el número de naves atendidas y una reducción de 22% en contenedores en el puerto de Matarani en el 2012. De la misma forma, en el puerto de Ilo el número de naves se redujo en 20,6%, el número de TEUs en 77,5%, aunque el volumen total de carga se incrementó en 21%.



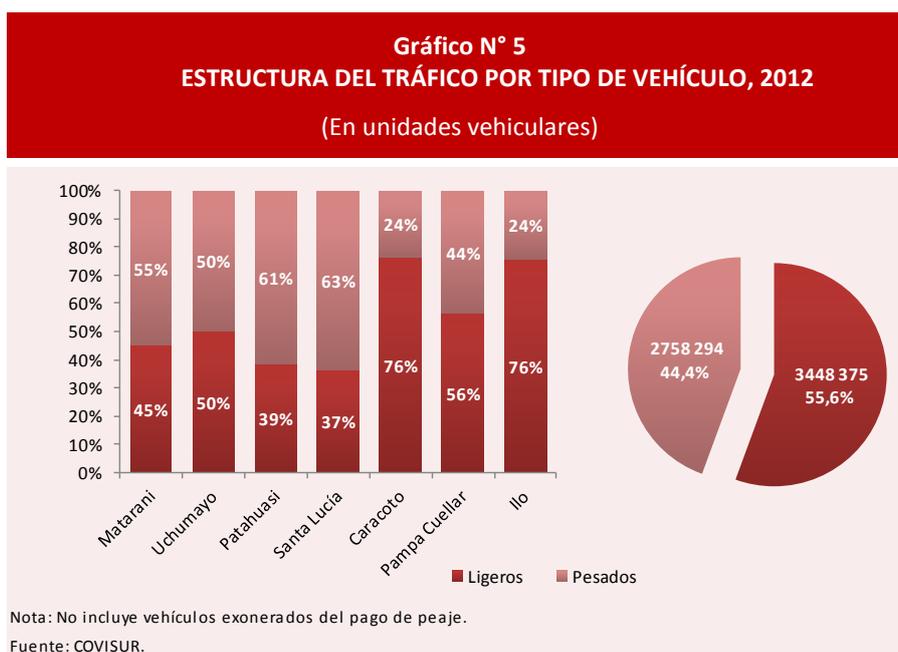
Cuadro N° 5
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2011-2012
 (En unidades vehiculares)

| PEAJE | 2011 | 2012 | VARIACIÓN ANUAL |
|--------------------------|------------------|------------------|-----------------|
| Vehículos ligeros | 3 028 184 | 3 448 375 | 13,88% |
| Matarani | 192 459 | 224 442 | 16,62% |
| Uchumayo | 822 053 | 991 198 | 20,58% |
| Patahuasi | 286 683 | 340 929 | 18,92% |
| Santa Lucía | 194 967 | 225 209 | 15,51% |
| Caracoto | 1 147 476 | 1 271 662 | 10,82% |
| Pampa Cuellar | 111 270 | 126 556 | 13,74% |
| Ilo | 273 276 | 268 379 | -1,79% |
| Vehículos pesados | 2 613 640 | 2 758 294 | 5,53% |
| Matarani | 278 663 | 272 329 | -2,27% |
| Uchumayo | 966 894 | 976 893 | 1,03% |
| Patahuasi | 494 301 | 543 701 | 9,99% |
| Santa Lucía | 351 711 | 391 147 | 11,21% |
| Caracoto | 349 168 | 391 033 | 11,99% |
| Pampa Cuellar | 85 893 | 97 967 | 14,06% |
| Ilo | 87 010 | 85 224 | -2,05% |

Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.
 Fuente: COVISUR.

34. El tráfico de la concesión se distribuye en 56% de vehículos ligeros y 44% de vehículos pesados. A nivel de las estaciones de peaje el tráfico de vehículos ligeros y pesados se distribuye de forma heterogénea. Las estaciones de Santa Lucía y Patahuasi poseen las menores proporciones de tráfico ligero con 37% y 39% respectivamente. Mientras que las estaciones de Caracoto e Ilo poseen una proporción de 76% de tráfico ligero.





35. El número de ejes cobrables ha tenido un crecimiento de 8,8% que se descompone en un incremento de 13,9% de vehículos ligeros y 7,4% de vehículos pesados. Cada trimestre el número de ejes cobrables ligeros se ha incrementado de forma creciente respecto de su respectivo periodo del 2011. El incremento de vehículos ligeros del IV trimestre fue de 19%. En el caso de los vehículos pesados el crecimiento anual no siempre ha sido creciente en el 2012 y se encontró entre 5% y 9% de crecimiento trimestral respecto de su similar periodo del 2011.

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

| TIPO | 2012 | | | | 2012 | 2011 | VARIACIÓN ANUAL |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|-----------------|
| | Trim I | Trim II | Trim III | Trim IV | | | |
| Unidades vehiculares | 1 591 | 1 397 | 1 574 | 1 644 | 6 207 | 5 642 | 10,0% |
| Ligeros | 927 | 752 | 864 | 905 | 3 448 | 3 028 | 13,9% |
| Pesados | 664 | 645 | 710 | 739 | 2 758 | 2 614 | 5,5% |
| Ejes cobrables | 3 562 | 3 366 | 3 766 | 3 965 | 14 658 | 13 469 | 8,8% |
| Ligeros | 927 | 752 | 864 | 905 | 3 448 | 3 028 | 13,9% |
| Pesados | 2 635 | 2 613 | 2 902 | 3 060 | 11 210 | 10 441 | 7,4% |

Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.
Fuente: COVISUR.

36. La clasificación por número de ejes del tráfico de vehículos pesados muestra que el 36% se concentra en vehículos de 6 ejes, el 29% en vehículos de 2 ejes, 16,6% en vehículos de 3 ejes y 12,2% en vehículos de 5 ejes, el restante se distribuye en vehículos de 5, 7 y más de 7 ejes. La



estación de peaje de Uchumayo concentra el 36,4% de los vehículos pesados y el 34,9% de ejes de vehículos pesados.

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 POR VEHÍCULO | | | | | | | TOTAL |
|-----------------------------|-----------------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|----------------|--------------|-------------------|
| | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | + de 7 | |
| Unidades vehiculares | 778 602 | 446 803 | 143 989 | 326 876 | 964 031 | 23 967 | 319 | 2 684 587 |
| Matarani | 54 042 | 17 707 | 10 868 | 38 856 | 144 150 | 6 649 | 57 | 272 329 |
| Uchumayo | 312 306 | 175 076 | 58 806 | 116 465 | 305 842 | 8 291 | 107 | 976 893 |
| Patahuasi | 142 295 | 85 579 | 28 764 | 50 381 | 228 696 | 7 889 | 97 | 543 701 |
| Santa Lucía | 68 979 | 74 540 | 23 106 | 40 447 | 183 406 | 655 | 14 | 391 147 |
| Caracoto | 158 171 | 60 654 | 15 028 | 22 631 | 60 672 | 166 | 4 | 317 326 |
| Pampa Cuellar | 19 286 | 17 843 | 4 565 | 34 273 | 21 929 | 65 | 6 | 97 967 |
| Ilo | 23 523 | 15 404 | 2 852 | 23 823 | 19 336 | 252 | 34 | 85 224 |
| Ejes cobrables | 1 557 204 | 1 340 409 | 575 956 | 1 634 380 | 5 784 186 | 167 769 | 2 552 | 11 062 456 |
| Matarani | 108 084 | 53 121 | 43 472 | 194 280 | 864 900 | 46 543 | 456 | 1 310 856 |
| Uchumayo | 624 612 | 525 228 | 235 224 | 582 325 | 1 835 052 | 58 037 | 856 | 3 861 334 |
| Patahuasi | 284 590 | 256 737 | 115 056 | 251 905 | 1 372 176 | 55 223 | 776 | 2 336 463 |
| Santa Lucía | 137 958 | 223 620 | 92 424 | 202 235 | 1 100 436 | 4 585 | 112 | 1 761 370 |
| Caracoto | 316 342 | 181 962 | 60 112 | 113 155 | 364 032 | 1 162 | 32 | 1 036 797 |
| Pampa Cuellar | 38 572 | 53 529 | 18 260 | 171 365 | 131 574 | 455 | 48 | 413 803 |
| Ilo | 47 046 | 46 212 | 11 408 | 119 115 | 116 016 | 1 764 | 272 | 341 833 |

Nota: No incluye vehículos exonerados ni con tarifa diferenciada.

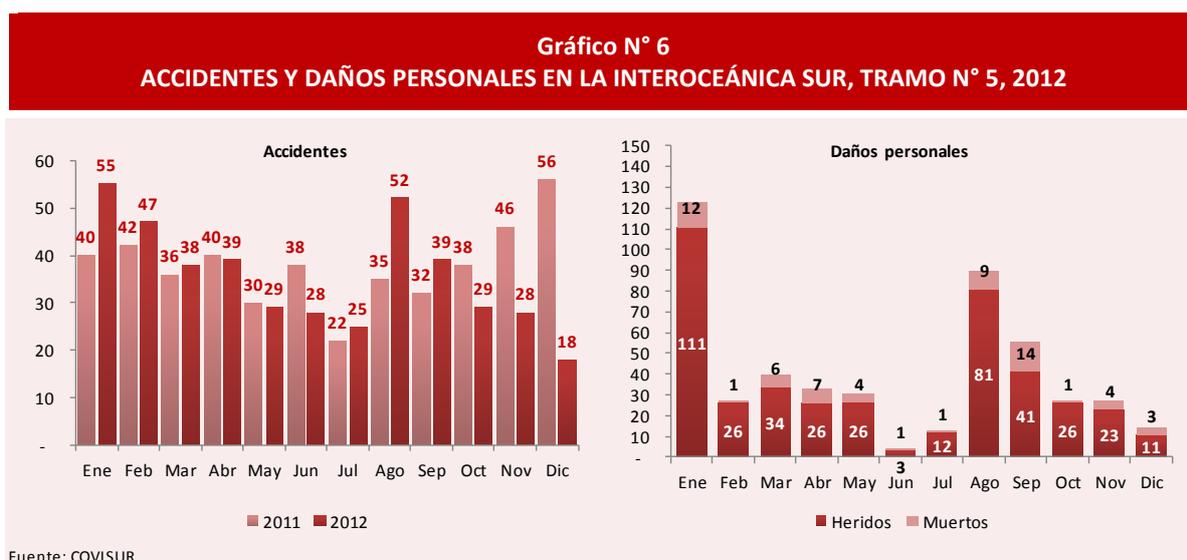
Fuente: COVISUR.

37. En la estación de peaje de Matarani el 53% del tráfico de vehículos pesados corresponde a vehículos de 6 ejes, el 19,8% a vehículos de 2 ejes y el 14,3% a vehículos de 5 ejes. Si se suman en Matarani los vehículos de 5 y 6 ejes se tiene una concentración de 67,2%, superior al promedio de 48,1% de la concesión, es probable que esto se deba a la presencia del puerto. En el caso de las estaciones de Patahuasi y Santa Lucía la concentración de vehículos de 6 ejes es de 42,1% y 46,9% respectivamente. En la estación de peaje de Caracoto casi el 50% de vehículos pesados corresponde a vehículos de 2 ejes. Debido a su ubicación entre Puno y Juliaca es muy probable que esto se deba en gran medida al transporte de pasajeros.



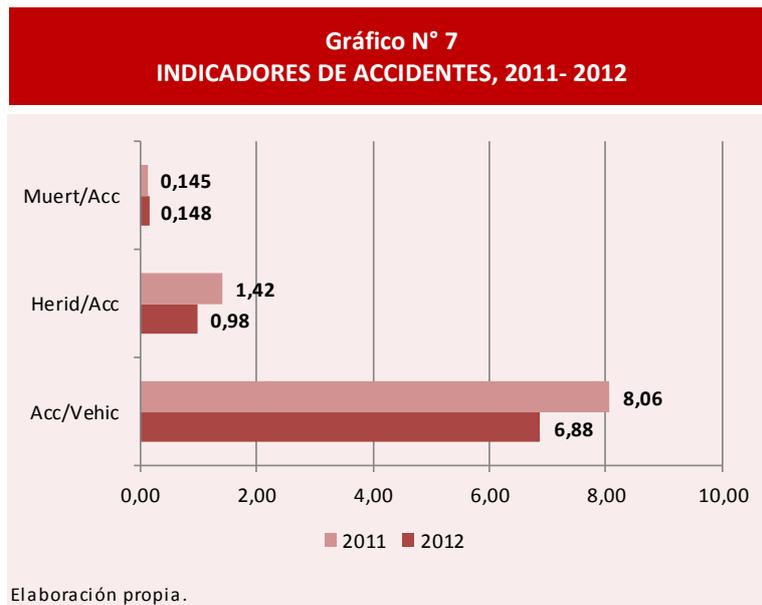
V. Desempeño operativo

38. El número de accidentes de tránsito en el 2012 fue de 427, lo que significa una reducción de 6,2% respecto del 2011. Durante el 2012 los meses con mayor número de accidentes fueron enero, febrero y agosto, los meses relacionados con la temporada de verano y las vacaciones de medio año. Esto podría llevarnos a pensar en la existencia de cierta estacionalidad en la ocurrencia de accidentes, sin embargo, en el 2011 los meses con mayor número de accidentes fueron febrero, noviembre y diciembre, mientras que el mes de agosto tuvo una ocurrencia de 35 accidentes ligeramente por debajo del promedio de 38 accidentes. De la misma forma, noviembre y diciembre de 2012 fueron dos de los meses con menor incidencia de accidentes. Por tanto, observando la serie mensual de estos dos años no parece existir un comportamiento estacional de los accidentes que pudiera estar relacionado a la estacionalidad del tráfico.
39. Respecto a las víctimas de los accidentes, el número de heridos en el 2012 se ha reducido en 34,8% y el número de víctimas fatales también se redujo en 4,5%. El mayor número de heridos se produjo en los meses de enero y agosto que concentraron casi el 46% de las víctimas (heridos) del año.

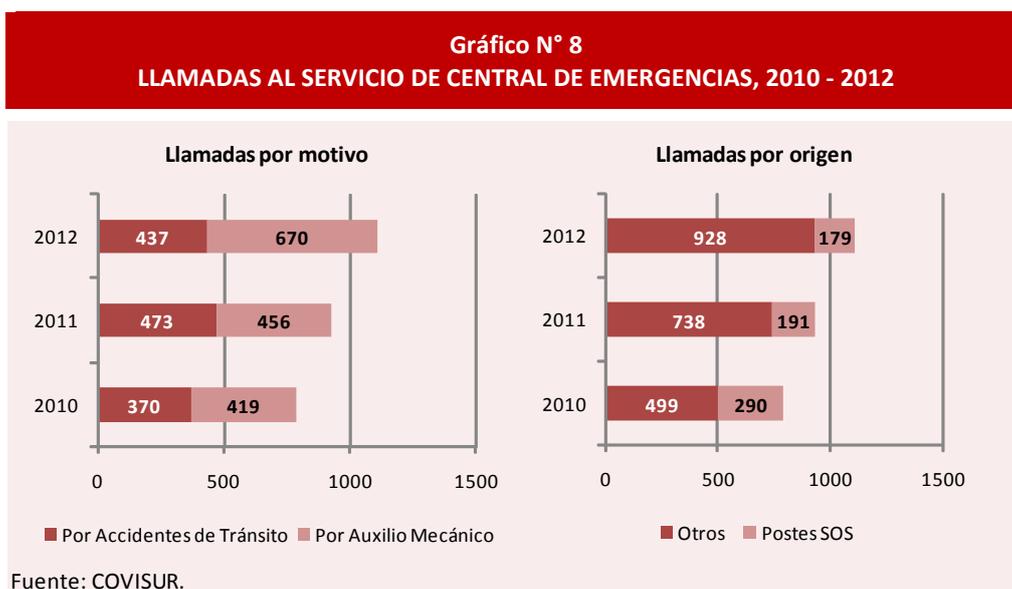


40. El indicador de accidentes por cada 100 mil vehículos fue de 6,88 en el 2012, lo que significa una reducción de 15% respecto del 2011. El número de heridos por accidente también se redujo 31% a un valor de 0,98, esto significa que la gravedad de los accidentes en el 2012 fue menor. Sin embargo, el ratio de fallecidos por accidente fue similar al del año anterior incrementándose en 2%.

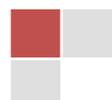
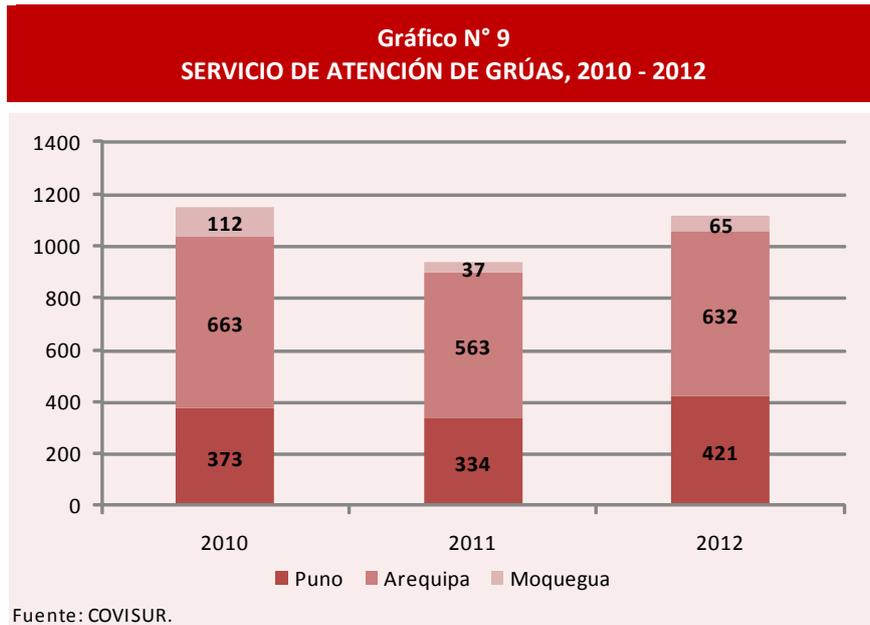




41. El servicio de llamadas a la central de emergencias ha reportado un incremento de llamadas desde el 2010. En el 2012 se registraron 1 107 llamadas, 19,2% más que el 2011. El 39% de las llamadas fueron motivadas por un accidente de tránsito y el 61% restante fueron realizadas para solicitar auxilio mecánico. En el último año las llamadas solicitando auxilio mecánico se han incrementado en 47%.
42. Las llamadas a la central de emergencias pueden realizarse desde cualquier teléfono o desde los postes SOS colocados a lo largo de la vía con una separación de 10 km. En el 2012 las llamadas realizadas desde un poste SOS representaron el 16% del total de llamadas. Cada año este porcentaje se viene reduciendo, inicialmente en el 2010, representaban el 37% de las llamadas. En el 2012 las llamadas realizadas desde un poste SOS se redujeron 6% y en el 2011 se redujeron 34%.



43. El servicio de atención de grúas, por el cuál se brindan los servicios de auxilio mecánico y remolque, es otro de los servicios que brinda la concesión. En el 2012 se realizaron 1 118 atenciones, lo que significa un incremento de 19,7% respecto del 2011. El mayor número de atenciones se realizaron en el departamento de Arequipa (56,5%), en Puno se realizó el 37,7% de atenciones y en Moquegua solo el 5,8%. La región de Moquegua ha sido la de mayor crecimiento anual con un 76% más de atenciones respecto del 2011. En Puno el incremento fue de 26% y en Arequipa de 12%.



VI. Tarifas reguladas

44. Las tarifas vigentes durante el 2012 en las siete estaciones de peaje en funcionamiento se muestran en el Cuadro N° 8. Estas tarifas se encuentran vigentes desde el 01 de marzo de 2011 y no sufrieron de modificación alguna durante el 2012. Las tarifas se actualizan de acuerdo a lo dispuesto en la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión. De esta forma, las tarifas que actualmente cobra el Concesionario son las mismas tarifas vigentes al momento de recibir la Concesión.

Cuadro N° 8
TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2012
 (En Nuevos Soles)

| CONCEPTO | UNIDAD DE COBRO | PEAJE | TARIFA (Peaje + IGV) |
|--|-----------------|-------|----------------------|
| 1. Estaciones de peaje: Ilo, Pampa Cuellar, Caracoto, Santa Lucía, Patahuasi. | | | |
| Vehículo 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 |
| 2. Estación de peaje: Matarani, Uchumayo. | | | |
| Vehículos ligeros | Por vehículo | 4,20 | 5,00 |
| Vehículos pesados | Por eje | 3,36 | 4,00 |
| 3. Estación de peaje: Caracoto (Tarifas diferenciadas) | | | |
| Vehículos ligeros diferenciado | Por vehículo | - | 1,20 |
| Vehículos pesados diferenciado | Por vehículo | - | 3,00 |
| 3. Estación de peaje: Santa Lucía (Tarifas diferenciadas) | | | |
| Vehículos ligeros diferenciado | Por vehículo | - | 0,60 |

Fuente: OSITRAN.

45. La tasa de IGV empleada, de acuerdo a la Ley N° 29666⁴, es de 18% teniendo en cuenta que la norma redujo el IGV del 17% al 16% y que se debe incluir el Impuesto de Promoción Municipal de 2%.

⁴ "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

46. De acuerdo al Anexo V del Contrato de Concesión, la inversión proyectada referencial de la obra es de USD 183 371 948. Este monto se divide en USD 154 millones de costo directo, 10% por contingencias y USD 14 millones de obras complementarias que incluyen la vía de evitamiento de Azángaro, las unidades de peaje y las estaciones de pesaje.
47. Para la realización de la obra, el Concesionario posee un contrato de prestación de servicios de ejecución de obras suscrito con la empresa vinculada Construcción y Administración S.A. desde septiembre de 2008, que tiene por finalidad que se encargue de la ejecución de las obras establecidas en el Contrato y Adendas. El contrato entre las partes es de suma alzada por un monto ascendente a USD 175 281 000 incluido el IGV. Se estimaba que las obras estarían concluidas en octubre de 2010 cumpliendo de esa forma con los 24 meses de plazo establecidos en el Contrato de Concesión⁵.
48. En el 2010, ante la imposibilidad de concluir las obras correspondientes a las unidades de peaje y estaciones de pesaje por parte del Concesionario se firmó la Adenda 1 al Contrato de Concesión para establecer un nuevo porcentaje mínimo de avance de obra que permita traducir los avances de obra en CRPAOS. El nuevo hito de construcción se estableció en 95%.
49. En el 2011, se modificó la inversión referencial a USD 185 120 841 mediante el Plan de Ejecución de Obra N° 6 (PEO N° 6). El siguiente cuadro muestra la inversión anual y el avance de obra teniendo en cuenta la nueva inversión referencial. En el 2012 se invirtieron USD 63 mil, logrando un avance de obra del 96,2%. A cierre del 2012 se tiene una inversión acumulada de USD 178 millones, restando por ser invertidos USD 7,07 millones.

| Cuadro N° 9 INVERSIÓN RECONOCIDA EN LA INTEROCEÁNICA SUR, TRAMO N° 5, 2012 (En USD sin IGV) | | | |
|--|--------------------|--------------|------------------|
| Año | MONTO | Avance anual | Avance acumulado |
| 2009 | 66 848 551 | 36,11% | 36,11% |
| 2010 | 72 960 137 | 39,41% | 75,52% |
| 2011 | 38 175 668 | 20,62% | 96,14% |
| 2012 | 63 104 | 0,03% | 96,18% |
| Total | 178 047 461 | | |

Fuente: Gerencia de Supervisión.

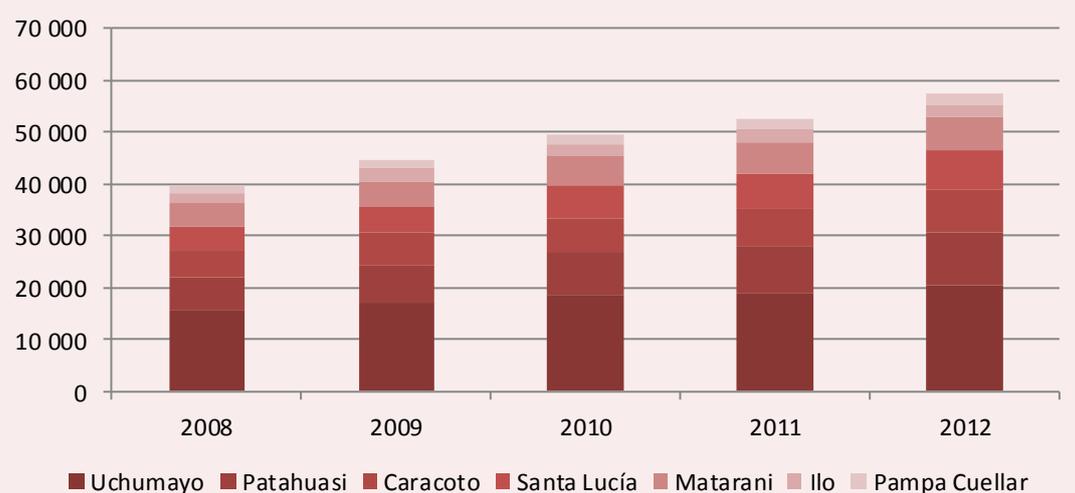
⁵ Estados Financieros del Concesionario del 2009.



VIII. Resultados financieros

50. La recaudación anual por concepto de peaje del Concesionario ascendió a S/. 57 millones en el 2012, lo que significa un incremento de 9,4% respecto del año anterior. El crecimiento promedio anual de la recaudación desde el inicio de la concesión ha sido de 9,5%.
51. La estación que más incrementó su recaudación en el 2012 fue la de Pampa Cuellar con un crecimiento de 15,8%, pero también fue la estación de menor recaudación, con una contribución de solo 3,6% del total recaudado. Entre las estaciones que más incrementaron su recaudación en el último año se encuentran las de Caracoto, Santa Lucía, y Patahuasi que crecieron 15,4%, 15% y 12,9% respectivamente. Las estaciones cercanas a los puertos de Matarani e Ilo fueron las de menor crecimiento con 1,2% y -1,2% respectivamente.
52. La recaudación de la estación de Uchumayo creció en 6,9% hasta sumar S/. 20,4 millones en el 2012 y representa el 35,6% del total, junto con la recaudación de la estación de Patahuasi de S/. 10,3 millones (18%) alcanzan el 53,6% de la recaudación de la concesión. Estas estaciones son las más cercanas a la ciudad de Arequipa. Las estaciones que se encuentran en la región de Moquegua (Ilo y Pampa Cuellar) son las de menor recaudación con solo S/ 4,4 millones en forma conjunta. Las estaciones de la región de Puno (Caracoto y Santa Lucía) recaudaron S/. 15,8 millones que representa una participación de 27,6%. Por su parte, las estaciones de la región Arequipa (Matarani, Uchumayo y Patahuasi) recaudaron S/. 37 millones, es decir, el 64,7% de la recaudación de la concesión.

Gráfico N° 10
RECAUDACIÓN ANUAL POR ESTACIÓN DE PEAJE
 (En Miles de Nuevos Soles)



Fuente: COVISUR.



Estado de Ganancias y Pérdidas

53. El Estado de Pérdidas y Ganancias del Concesionario registra como ingresos los pagos del PAMO, los resultados por realización de los Certificados de Reconocimiento de Derechos sobre el PAO (CRPAO), que son emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada Certificado de Avance de Obra (CAO), y los resultados del PAO. Los recursos para cubrir el PAMO y el PAO provienen de los ingresos por el peaje y el cofinanciamiento del Estado.
54. El valor del PAMO en el 2012 ascendió a USD 20 705 860 y en el 2011 a USD 19 079 714. Este PAMO está compuesto por un pago anual por operación y un pago anual por mantenimiento periódico. Debido a que las obras de construcción aún no se encuentran terminadas y aceptadas, aún no se ha programado el mantenimiento periódico⁶. Por ello, hasta la fecha el Concesionario solo ha recibido el pago anual de operación, el cual en el 2012 ascendió a USD 11 097 714 y en el 2011 a USD 10 087 500. Estos montos son los que figuran en el estado de ganancias y pérdidas como Ingresos PAMO.

| Cuadro N° 10 | | | |
|--|--------------|--------------|---------------|
| ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS DE LA INTEROCEÁNICA SUR, TRAMO N° 5, 2011-2012 | | | |
| (En Miles de Nuevos Soles) | | | |
| CONCEPTO | 2012 | 2011 | VARIACIÓN |
| Ingresos PAMO | 29 228 | 28 106 | 4,0% |
| Resultado por realización de los CRPAO* | 2 902 | 14 160 | -79,5% |
| Resultado PAO | -274 | -10 759 | -97,5% |
| Costo de operación PAMO | -24 331 | -22 655 | 7,4% |
| Utilidad Bruta | 7 525 | 8 852 | -15,0% |
| Gastos de Administración | -4 776 | -4 737 | 0,8% |
| Utilidad Operativa | 2 749 | 4 115 | -33,2% |
| Ingresos Financieros | 90 | 131 | -31,3% |
| Gastos Financieros | -6 | -585 | 99,0% |
| Diferencias de cambio, neto | -871 | -874 | 0,3% |
| Otros ingresos varios | 52 | 270 | 80,7% |
| Utilidad antes de Impuesto a la Renta | 2 014 | 3 057 | -34,1% |
| Impuesto a la Renta | -673 | -980 | -31,3% |
| UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO | 1 341 | 2 077 | -35,4% |

* Los CRPAO son certificados valorados que representan una obligación incondicional e irrevocable de pago por parte del gobierno del Perú, y a la vez acreditan el derecho del Concesionario de cobrar el PAO.

Fuente: EEFF auditados 2012 - COVISUR.

55. El resultado por realizaciones de los CRPAO correspondiente al 2012 proviene de la actualización del valor razonable del activo financiero. Mientras que en el 2011 corresponde a la ganancia por la venta de CRPAO.

⁶ Cláusula 9.11 del Contrato de Concesión.



56. El resultado en el PAO del 2012 provienen de un reconocimiento de pérdida y en el 2011 se compone de un reconocimiento de pérdida y costos adicionales no recuperables. Por su parte, el costo de operación del PAMO se compone de los costos de operación del cobro de peajes y pesaje y de los costos de mantenimiento rutinario. Los primeros se incrementaron en 15,2% y los costos de mantenimiento en 3,3%. Como consecuencia de los cambios mencionados, la utilidad bruta se redujo en 15%. Asimismo, la utilidad operativa y la utilidad neta se redujeron en 33% y 35% respectivamente.

Balance General

57. De acuerdo al Balance 2012 el activo total se redujo en 3,2%. El activo corriente se incrementó en 15% para tener una participación de 74% de los activos, mientras que el activo no corriente se redujo en 33%, pasando a tener una participación del 26% de los activos.
58. Dentro del activo corriente, la cuenta de Otras cuentas por cobrar, que representa el 76% del activo corriente, se incrementó en 8,4%. De acuerdo a las notas de los estados financieros los principales componentes de la cuenta de Otras cuentas son los CRPAOs recibidos y pendientes de negociación, el crédito fiscal por el IGV generado por la facturación de los servicios de ejecución de obra y gastos incurridos en estudios técnicos, servicios de supervisión y pólizas de seguros, entre otros costos.
59. La cuenta Otras cuentas por cobrar también poseen un componente no corriente que disminuyó en 35,6% y constituye el 93% del activo no corriente del concesionario.

Cuadro N° 11
BALANCE GENERAL DE LA INTEROCEÁNICA SUR, TRAMO N° 5, AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 Y 2012
 (En Miles de Nuevos Soles)

| ACTIVO | 2012 | 2011 | PASIVO Y PATRIMONIO NETO | 2012 | 2011 |
|---|----------------|----------------|---|----------------|----------------|
| Activo corriente | 83 626 | 72 514 | Pasivo corriente | 45 405 | 50 619 |
| Efectivo y equivalentes de efectivo | 12 775 | 6 752 | Obligaciones financieras a corto plazo | 103 | - |
| Cuentas por cobrar comerciales | 7 314 | 7 125 | Cuentas por pagar comerciales | 148 | 115 |
| Otras cuentas por cobrar | 63 476 | 58 583 | Cuentas por pagar a empresas vinculadas | 44 544 | 49 261 |
| Otros activos por costos de cierre financiero | - | - | Otras cuentas por pagar | 610 | 1 243 |
| Gastos contraídos por anticipado | 61 | 54 | Impuesto a la renta diferido | | |
| Activo no corriente | 29 588 | 44 388 | Pasivo no corriente | 185 | - |
| Otras cuentas por cobrar | 27 391 | 42 504 | Obligaciones financieras | 185 | |
| Impuesto a la renta diferido | 78 | 70 | Impuesto a la renta diferido | - | - |
| Instalaciones, vehículos y equipo, neto | 2 056 | 1 801 | | | |
| Intangibles | 63 | 13 | Patrimonio neto | 67 624 | 66 283 |
| | | | Capital Social | 45 270 | 45 270 |
| | | | Reserva legal | 3 439 | 3 232 |
| | | | Resultados acumulados | 18 915 | 17 781 |
| TOTAL ACTIVO | 113 214 | 116 902 | TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO | 113 214 | 116 902 |

Fuente: EEFF auditados 2012 COVISUR.

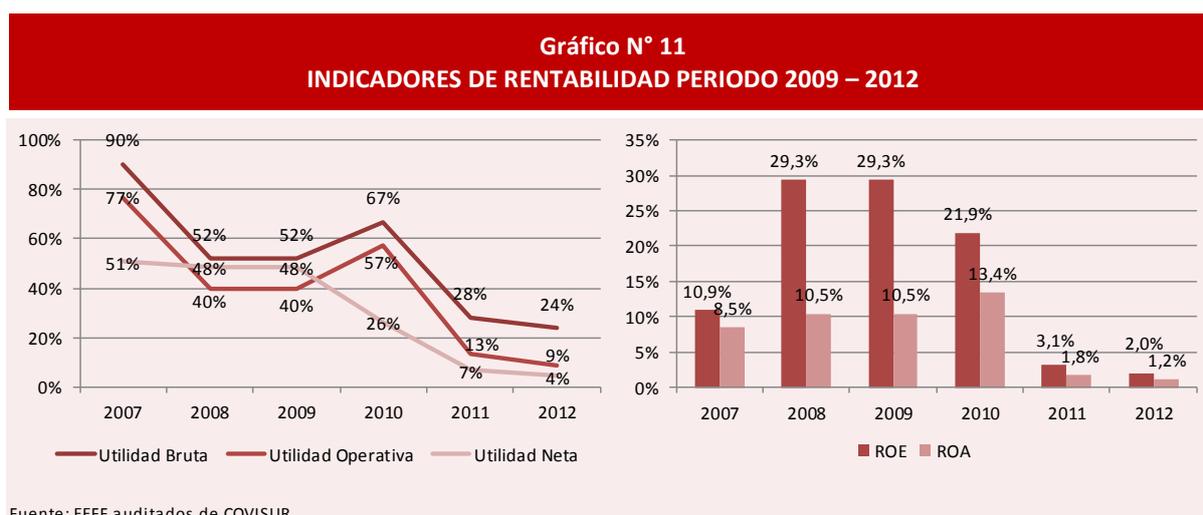
60. En el lado del pasivo corriente las cuentas por pagar a empresas vinculadas constituyen el 98% de este y se redujeron en 9,6% en el 2012. El principal componente de esta cuenta es el compromiso de pago con la empresa vinculada Construcción y Administración S.A.C. que se encuentra encargada de la construcción de la Obra.



61. El patrimonio neto está constituido en 67% por su capital social que desde el 2010 asciende a S/. 45,27 millones, 28% de resultados acumulados y 5,1% de la reserva legal. Los resultados acumulados y la reserva legal se incrementaron en 6,4% en el 2012.

Indicadores Financieros

62. Los ratios de rentabilidad del concesionario se han reducido desde el inicio de la concesión, aunque la información del primer año no debería ser considerada al ser un año atípico debido a que la concesión se otorgó el 24 de octubre de 2007. Por esta razón, los ingresos en proporción al PAMO fueron muy superiores a los costos de operación. Por tanto, deberíamos observar los indicadores desde el segundo año de operación, el 2008.
63. A partir del 2008 el concesionario inicia los trabajos de mantenimiento y reparación y el 27 de noviembre se inicia la ejecución de las obras de la Concesión para lo cual el Concesionario contrató a la empresa Construcción y Administración S.A. Desde el 2009 se cuentan en los ingresos los resultados del PAO y desde el 2010 los resultados de la realización de los CRPAO. Este último explica el incremento de los indicadores de rentabilidad en el 2010 y su posterior disminución.
64. Dado que en el 2012 las obras de la Concesión se encuentran concluidas en un 96% es de esperarse que el efecto del PAO y CRPAO ya no influya en posteriores años en los ingresos del Concesionario.
65. Una vez concluidas las obras, el Concesionario empezará a recibir el pago por mantenimiento periódico con lo cual sus ingresos aumentarán y al realizar las actividades tanto de operación de la Concesión como de mantenimiento periódico, los indicadores de rentabilidad reflejarán las eficiencias de ambas actividades.

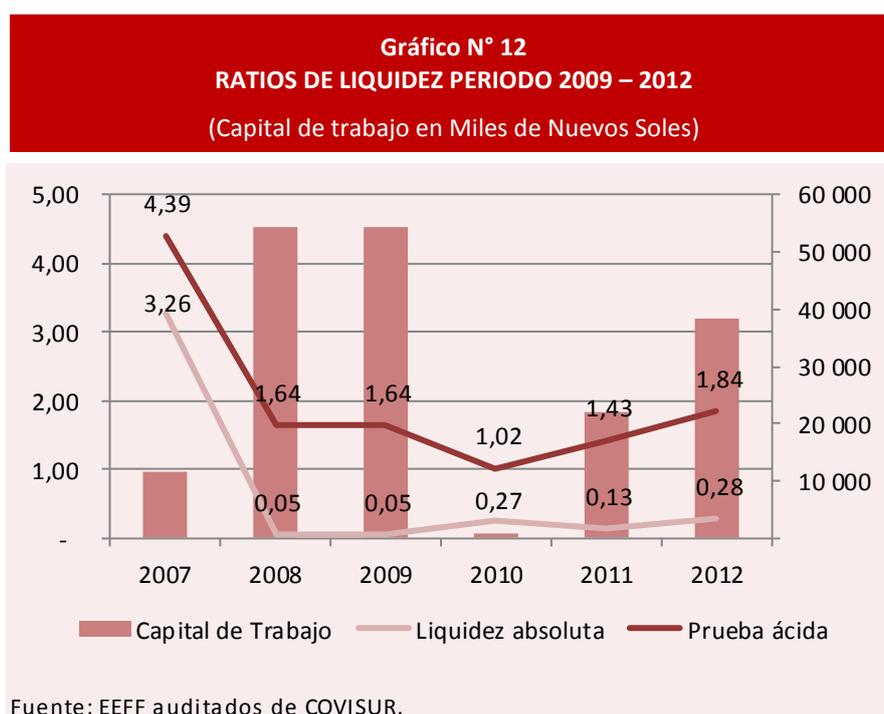


66. En cuanto a los indicadores del ROE y ROA, estos también han sido afectados durante el periodo de construcción por los efectos del PAO y CRPAOs en los ingresos. Por el lado de los activos también ha habido un efecto a través de las cuentas por cobrar y cuentas por pagar. En adelante, cuando estas cuentas se reduzcan, se debería esperar un mayor ROA. En el caso del



ROE, debido a que el patrimonio registra un comportamiento más estable al haberse fijado el capital social, se esperaría un comportamiento más estable de este ratio.

67. Respecto a los indicadores de liquidez, aunque el capital de trabajo ha tenido un comportamiento errático en el periodo, siempre ha tenido un valor positivo, indicando que los activos corrientes siempre han sido superiores a los pasivos corrientes. Por otro lado, la prueba ácida siempre ha tenido un valor superior a 1, indicando también que la empresa ha tenido la suficiente liquidez para afrontar sus obligaciones de corto plazo.
68. Sin embargo, si se emplea un indicador más restrictivo como la liquidez absoluta, que solo considera la cuenta de efectivo del activo corriente, es decir, la cuenta más líquida, entonces se obtienen valores menores a 1 que indican una situación menos líquida de la operación del Concesionario. Pero se debe recordar que el principal componente del pasivo corriente es la cuenta por pagar a empresas vinculadas, dónde se encuentran los pagos por la construcción de las obras, y esta cuenta tiene su contraparte en las Otras cuentas por cobrar del activo corriente, compuesta en parte por las cuentas a cobrar al Concedente que serán destinadas a la cancelación de las cuentas a vinculadas por la construcción de las obras. En este sentido, el indicador de liquidez absoluta no estaría recogiendo la dinámica de estas cuentas.



69. Con respecto a los ratios de endeudamiento⁷, estos muestran un comportamiento más estable a partir del año 2010 en que el capital social alcanza el valor que posee en la actualidad y el valor del patrimonio deja de crecer de manera significativa. Así, el ratio de endeudamiento, que es el pasivo sobre el activo total, se encuentra cerca de 0,4 desde el 2010.

⁷ Los ratios de endeudamiento se han calculado de la siguiente forma:

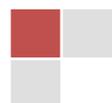
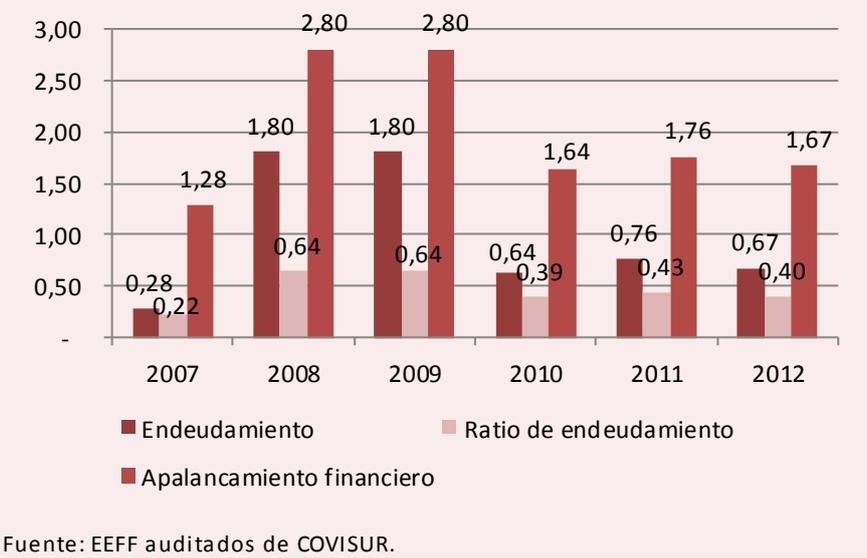
Endeudamiento = Pasivo / Patrimonio neto

Ratio de endeudamiento = Pasivo / Activo total

Apalancamiento financiero = Activo total / Patrimonio neto.



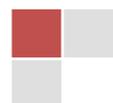
Gráfico N° 13
RATIOS DE ENDEUDAMIENTO PERIODO 2009 - 2012



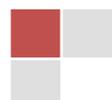
IX. Pagos al Estado

Aporte por Regulación

70. En el 2012 el pago por concepto de Aporte por Regulación disminuyó 5,5% respecto del año anterior, esto debido a la reducción de los ingresos del concesionario. Así, el aporte por regulación fue de S/. 1,12 millones.
71. Los aportes mensuales muestran incrementos importantes los meses de mayo y noviembre en que el concesionario recibe el pago por el PAMO.



ANEXO

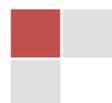


FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

**CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A.
CARRETERA: MATARANI – AZÁNGARO – ILO - JULIACA**

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
|----|-------------------------------------|---|---|
| 1 | Infraestructura | <p>Incluye los siguientes Subtramos (827,11Km en total):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Matarani-Juliaca (369,24 Km) - Matarani – Empalme Panamericana (57,96 Km) - Empalme Panamericana – Arequipa (14,65 Km) - Arequipa – Yura (58,78 Km) - Yura – Patahuasi (52,91 Km) - Patahuasi – Imata (52,74 Km) - Imata – Santa Lucía (73,18 Km) - Santa Lucía – Juliaca (59,02 Km) • Ilo – Puno – Juliaca (383,29 Km), - Ilo – Repartición (44,50 Km) - Repartición – Dv. Moquegua (37,92 Km) - Dv. Moquegua – Torata (28,17 Km) - Torata – Humajalso (71,17 Km) - Humajalso – Puente Gallatini (56,29 Km) - Puente Gallatini – Puno (96,41 Km) - Puno – Juliaca (48,83 Km) • Juliaca – Azángaro (74,58 Km) - Juliaca - Calapuja (24,05 Km) - Calapuja – Mataro (18,45 Km) - Mataro – Azángaro (32,08 Km) | Anexo I, Apéndice I (p. 142) |
| 2 | Fecha de suscripción | 24 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 | 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. 37) |
| 5 | Adendas | Adenda 1: 25 de noviembre de 2010. Adenda 2: 24 de junio de 2011. | Adenda 1. Adenda 2. |
| 6 | Capital social mínimo | US\$ 15'000,000 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. | Cláusula 3.3 (p. 26) |
| 7 | Garantías a favor del Concedente | <p><u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras:</u> US \$ 15 millones.</p> <p><u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> US \$ 4 millones, durante todo el período de vigencia de la Concesión. Dicho monto se reajustará en la misma proporción que se reajuste el PAMO.</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.65) |

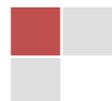


FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

**CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A.
CARRETERA: MATARANI – AZÁNGARO – ILO - JULIACA**

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
|----|---------------------------------|---|--|
| 9 | Compromiso de inversión | Inversión Proyectada Referencial: US \$ 183'371,948.05 (incluido IGV). | Anexo V (p.178) |
| 10 | Solución de controversias | <ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje de Conciencia: aplicable a las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes • Arbitraje de Derecho: aplicable a las Controversias No-Técnicas. | Cláusula 18.10 Cláusula 18.11 (p. 103-105) |
| 11 | Penalidades | <p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la fecha de suscripción del contrato • Régimen de bienes • Ejecución de obras • Conservación de otras obras y servicios (Anexo I) • Consideraciones socio-ambientales. | Anexo X (p. 268-270) |
| 12 | Causales de caducidad | <ul style="list-style-type: none"> • Terminación del Contrato • Vencimiento del plazo • Mutuo Acuerdo • Incumplimiento del Concesionario • Incumplimiento del Concedente • Decisión Unilateral del Concedente • Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario) | 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.92-97) |
| 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"> • Resultado neto de ingresos menos costos que incluyen las variaciones por efectos de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y, • Resultado neto de ingresos menos costos que se hubieren obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables. | Cláusula 9.12 (p.61) Cláusula 9.13 (p.62) |
| 14 | Pólizas de seguros | <ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil • Sobre los bienes en Construcción. • De riesgos laborales • Otras pólizas <p>Anualmente, el Concesionario deberá presentar al Regulador la relación de pólizas de seguro.</p> | Cláusula 12.2 a) (p.67) Cláusula 12.2 b) (p.68) Cláusula 12.2 c) (p.68) Cláusula 12.2 d) (p.68) Cláusula 12.4 (p.69) |
| 15 | Inicio de operaciones | <p>El inicio de la explotación se producirá a más tardar a los 45 días calendario, desde la suscripción del Contrato, siempre que:</p> <p>Las pólizas de seguro estén debidamente aprobadas y se encuentre operativo el Fideicomiso.</p> <p>El inicio de la explotación implica el cobro de taifas.</p> | Cláusula 8.10 (p. 54) Cláusula 8.11 (p. 54) |

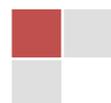


FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

**CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A.
CARRETERA: MATARANI – AZÁNGARO – ILO - JULIACA**

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
|----|------------------------|--|--|
| 16 | Estándares de servicio | Niveles de servicio para calzada (tratamiento superficial y concreto asfáltico), berma (tratamiento bituminoso y concreto asfáltico), badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes. | Anexo I, Apéndice 3 (p.127-139) |
| 17 | Tarifas | A partir de la fecha de inicio de la explotación, se cobrará la tarifa que el Concedente ha venido cobrando en ese Tramo. A partir de la aceptación de las Obras de Construcción, se cobrará US\$ 1,50 por eje (más impuestos). | Cláusula 9.9 (p. 59) |
| 18 | Reajustes de tarifas | 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. | Cláusula 9.9 d) (p.59) |
| 19 | 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, Apéndice 3 (p. 286) |
| 20 | PAO | El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas semestrales durante 20 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\$.20' 676, 463.00, durante 20 años. | Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 286-287) |
| 21 | 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\$ 13'691,681.00, durante 25 años. El retraso del pago genera interés de LIBOR + 2%. | Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 279) |
| 22 | Cofinanciamiento | El monto del Cofinanciamiento es igual a: PAO + PAMO –(Recaudación de Peaje-Prov. Eventos Catastróficos) | Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 288) |
| 23 | Retribución al Estado | No existe | |





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

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Jesús Tamayo
César Sánchez
Jorge Cárdenas
César Balbuena

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