A scenic view of a mountain valley. In the foreground, a winding road curves through a lush green landscape with terraced fields and dense vegetation. In the middle ground, a town with many white buildings is nestled in a valley. The background features high, rugged mountains under a clear blue sky. The overall scene is bright and clear, suggesting a sunny day.

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

2009

**Gerencia de
Regulación**



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

2009

**Gerencia de
Regulación**

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	5
I.1 Zona de Influencia.....	5
I.2 Compromisos de Inversión	6
I.3 Modalidad de concesión y esquema de financiamiento	8
I.3.1 Pago Anual por Obras (PAO).....	9
I.3.2 Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)	10
I.3.3 Pago Anual por Servicio (PAS)	10
I.3.4 Contrato de venta de CRPAO's	11
I.4 Tarifas Reguladas	11
I.5 Contrato de Operación con Concar S.A.	12
II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2009.....	12
II.1 Tráfico vehicular	12
II.2 Desempeño Económico-Financiero	15
II.3 Avance en la ejecución de obras	17
III. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS REGULADAS.....	19

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Descripción de la infraestructura vial IIRSA Sur Tramo 1	5
Cuadro N° 2: Principales alcances de la ejecución de obras (Fases 2 y 3).....	7
Cuadro N° 3: Certificados de Avance de Obras (CAO) emitidos en el 2009 – Survial	9
Cuadro N° 4: Comparativo de tráfico de según tipo de vehículo y estación de peaje, 2008-2009	14
Cuadro N° 5: Tráfico vehicular por estación de peaje, 2009.....	14
Cuadro N° 6: Ingreso por tránsito de vehículos según estación de peaje, 2009.....	15
Cuadro N° 7: Resumen de presupuestos por sectores – IIRSA Sur Tramo 1.....	15
Cuadro N° 8: Estado de Ganancias y Pérdidas – Survial, 2009.....	16
Cuadro N° 9: Balance General – Survial, al 31 de diciembre de 2009	17
Cuadro N° 10: Tarifario de Survial por sentido de desplazamiento	19

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Mapa del Tramo 1 del Corredor Vial IIRSA Sur (Marcona – Urcos).....	5
Gráfico N° 2: Estructura del tráfico por tipo de vehículo – IIRSA Sur Tramo 1, 2009	13
Gráfico N° 3: Evolución mensual del tráfico por tipo de vehículo – IIRSA Sur Tramo 1...	13

RESUMEN EJECUTIVO

El Tramo N° 1 forma parte del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil, también denominado IIRSA Sur y está integrado por la carretera San Juan de Marcona-Abancay-Cusco-Urcos (757,6 km). La Concesión de este tramo fue otorgada a la empresa Survial S.A. el 27 de octubre de 2007 por un período de 25 años, para su construcción, rehabilitación, mejoramiento, conservación, mantenimiento y explotación.

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

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

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

Es importante señalar que la empresa concesionaria está facultada para cobrar tarifas diferenciadas en las estaciones de peaje de Marcona, Pampamarca (ex Chalhuanca), Ccasacancha (ex Huillque) y Pichirhua (ex Casinchihua).

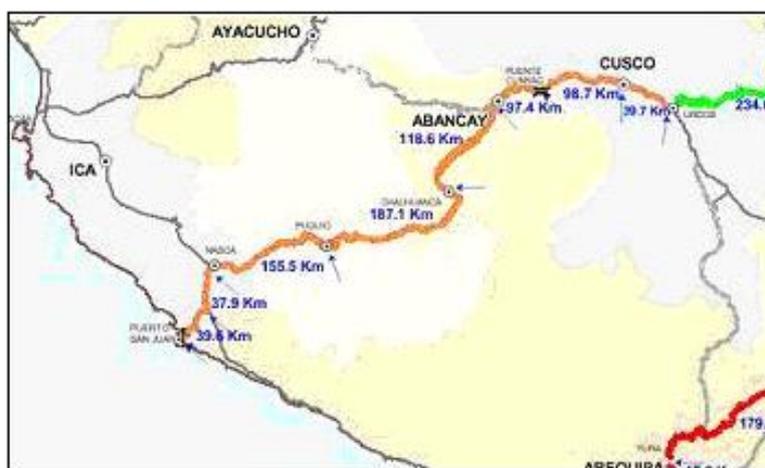
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN

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

I.1 Zona de influencia

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

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



Fuente: Survial

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

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

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

I.2 Compromisos de Inversión

5. A partir del Contrato de Concesión, la empresa concesionaria está obligada a ejecutar Obras de Construcción y Actividades de Conservación y Mantenimiento en el Tramo San Juan de Marcona - Urcos. La etapa de ejecución de Obras de Construcción se iniciará una vez que se haya cumplido con lo siguiente:
 - a) Se haya aprobado el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID)¹;
 - b) Se haya aprobado el Estudio de Impacto Ambiental (EIA)²;
 - c) Se haya aprobado el Programa de Ejecución de Obras³;
 - d) El Concesionario haya cumplido con entregar el (los) contrato(s) de ejecución de obras y la garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras; y,
 - e) El Concesionario haya acreditado el Cierre Financiero.

6. El total de las Obras de Construcción serán ejecutadas dentro de los primeros 24 meses contados desde el inicio de la etapa de ejecución de Obras de Construcción, siguiendo los lineamientos fijados en el Programa de Ejecución de Obras. Según el Anexo VIII del Contrato de Concesión, las Obras de Construcción deberán llevarse a cabo por fases:
 - **Primera Fase:** Actividades preparatorias - diez (10) meses desde la fecha de cierre.
 - **Segunda Fase:** Contados desde la fecha de inicio de la etapa de ejecución de obras, con una duración máxima de doce (12) meses.
 - **Tercera Fase:** Con una duración máxima de doce (12) meses a continuación de la fase anterior.

7. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la inversión proyectada referencial para la realización de obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento es de US\$ 98,9 millones (incluido IGV), monto que corresponde a la ejecución de las obras siguiendo las fases antes mencionadas.

8. En la primera fase, denominada Actividades Preparatorias, se realizan las siguientes actividades:
 - El Proyecto de Ingeniería de Detalle, necesario para la construcción de la segunda y tercera fase.
 - La movilización y desmovilización de equipos, material, personal y otros que sean necesarios en la zona donde se realizará la obra.
 - La topografía y georeferenciación de la zona.
 - La instalación de campamentos y obras provisionales que permitan albergar a trabajadores, insumos, máquinas, equipos, etc.
 - La instalación de plantas de producción de agregados, concreto y asfalto para la construcción de la infraestructura.

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

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

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

9. Las obras a ejecutar en la segunda y tercera fase, así como sus respectivos plazos de ejecución, se resumen en el siguiente cuadro.

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

Sub tramos	Principales trabajos	Meses
Puerto Marcona - Emp. Panamericana	Obras de señalización	6
	Obras de protección ambiental	
	Mantenimiento rutinario asfalto	
	Slurry Seal con polímeros entre Km. 20.0 y 38.5	
	Reparación de Bermas entre Km. 10.0 al 25.6	
Empalme Panamericana - Nazca	Fog Seal entre Km. 0 al 20.0	6
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
	Mantenimiento rutinario asfalto	
Nazca - Desvío. Pampa Chiri*	Micropavimento de 1/2" con polímeros	18
	Tratamiento de grietas	
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
Desvío Pampa Chiri - Chalhuanca	Rehabilitación Km. 20.0 al 231.0	6
	Sellos entre Km. 0 al 20	
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
Chalhuanca - Empalme R03S	Mantenimiento rutinario asfalto	6
	Obras de mantenimiento rutinario	
	Fog Seal en tramos puntuales	
	Sellos con polímeros en 11.2 Km.	
	Renovación de la superficie en 8.0 Km.	
Empalme R03S - Abancay	Obras de arte y drenaje	3
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
	Mantenimiento rutinario asfalto	
	Sellos con polímeros en 11.2 Km.	
Abancay - Puente Cunyac	Obras de mantenimiento rutinario	12
	Rehabilitación del Km. 780.0 al Km. 810.0	
	Mejoramiento de zonas críticas	
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
Puente. Cunyac - Cusco	Obras de protección ambiental	12
	Refuerzo CAC 50mm del Km. 889.0 al 961.0	
	Bacheos en toda la longitud de la sección	
	Slurry Seal con polímeros en 18.6 Km.	
	Obras de arte y drenaje	
Cusco - Urcos	Obras de señalización	6
	Obras de protección ambiental	
	Mantenimiento rutinario asfalto	
	Obras de puesta a punto	
	Micropavimento de 1/2" con polímeros	

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

Fuente: Anexo VIII del Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

10. Por su parte, las actividades de conservación y mantenimiento se realizarán desde la Toma de Posesión hasta la fecha de Caducidad de la Concesión, de acuerdo con lo establecido en los Planes de Conservación⁴. Las actividades de conservación de la infraestructura vial comprenden las tareas de puesto a punto, mantenimiento periódico, rutinario y de emergencia. Cabe resaltar que, todas las obras de construcción, conservación y mantenimiento realizadas en la vía concesionada deberán permitir que se alcancen y mantengan los niveles de servicio (individuales y globales de la Concesión⁵) exigidos en el Anexo I del Contrato de Concesión.
11. Para verificar los niveles de servicio, el Regulador realizará evaluaciones continuas, semestrales y anuales. En las evaluaciones continuas, se verificará el cumplimiento de los niveles de servicios individuales, así como la conservación de los desvíos asfaltados o afirmados; mientras que en las evaluaciones semestrales y anuales se verificará el cumplimiento de los niveles de servicio global del Concesionario en el periodo respectivo.

I.3 Modalidad de concesión y esquema de financiamiento

12. La Concesión del tramo San Juan de Marcona – Urcos responde a un esquema BOT (*build, operate and transfer*) y su modalidad es cofinanciada. Las concesiones cofinanciadas permiten la provisión de un servicio público a partir del esfuerzo compartido del sector público y privado. Así, estas constituyen un esquema alternativo para la concesión de proyectos no sostenibles mediante el cobro de tarifas.
13. El Contrato de Concesión contiene compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Tesoro Público, que complementan los pagos por concepto de peaje realizados por los usuarios de la vía. Estos compromisos de pago por parte del Concedente deben ser suficientes para permitir el financiamiento de las obligaciones establecidas en el contrato (principalmente, construcción, operación y mantenimiento). Cabe mencionar, que al establecer contractualmente compromisos de pagos fijos por obras, operación y mantenimiento, se está aislando implícitamente al Concesionario del riesgo comercial, el cual está principalmente asociado con reducciones en niveles de tráfico.⁶
14. El esquema de cofinanciamiento se detalla en el Anexo XIII del Contrato de Concesión.⁷ El Concedente pagará al Concesionario el monto que no sea cubierto por la recaudación del peaje, hasta cumplir con el monto garantizado denominado Pago Anual por Servicio (PAS). Precisamente, el PAS tiene como objetivo reconocer al Concesionario sus costos de inversión en la construcción de obras, representados a través del Pago Anual por Obras (PAO), y sus costos de operación y mantenimiento (rutinario y periódico), representados a través del Pago Anual por Mantenimiento de Obras (PAMO).
15. Por otro lado, de existir fallas geológicas que impidan el cumplimiento de los niveles de servicio exigidos en el Contrato, y si las partes llegan a un acuerdo respecto de

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

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

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

⁷ El Contrato de Concesión y sus Anexos se encuentran publicados en la página web de OSITRAN: www.ositran.gob.pe

la existencia de la falla geológica, el Concesionario convendrá con el Concedente los términos de la ejecución y el pago de la solución acordada. El pago será con cargo a la cuenta de Eventos Catastróficos o con cargo al Concedente, de no ser suficiente.

16. Al 31 de diciembre de 2009, se han emitido cuatro Certificados de Avance de Obras (CAO), a través de los cuales OSITRAN ha reconocido un total de inversión de US\$ 51,12 millones ejecutados en el año. Luego de ello, se procede a la emisión de Certificados de Reconocimiento de Derechos del Pago Anual por Obras (CRPAO). En el 2008, la empresa concesionaria suscribió un contrato con el Deutsche Bank AG, London Branch, para formalizar la venta de los Certificados de Reconocimiento de Pago Anual de Obras (CRPAO).

Cuadro N° 3: Certificados de Avance de Obras (CAO) emitidos en el 2009 – Survial

CAO N°	ETAPA	MES	CAO	CAO ACUMULADO	MONTO (US\$, inc. IGV)	ESTADO
1	1	Ene-09	11,35%	11,35%	11 228 809	Tramitado
2	1	Abr-09	12,03%	23,39%	11 901 295	Tramitado
3	1	Ago-09	15,09%	38,48%	14 924 583	Tramitado
4	1	Nov-09	13,22%	51,70%	13 076 275	Tramitado
TOTAL			51,703%		51 130 961	

Fuente: Gerencia de Supervisión

Elaboración: GRE – OSITRAN

I.3.1 Pago Anual por Obras (PAO)

17. El Pago Anual por Obras (PAO) asciende a US\$ 12 930 094 (sin incluir IGV), y se realizará a través de un Fideicomiso de Administración en cuotas semestrales durante 15 años, a partir del mes 36 contado desde la Fecha de Suscripción del Contrato (periodo de vigencia del PAO). Cabe mencionar que el retraso en el pago del PAO generará intereses a la tasa de costo de deuda +1%.
18. Para facilitar el financiamiento de la inversión y administración de pagos del Concesionario, Survial constituyó el Fideicomiso de Administración el 4 de diciembre de 2007 en el Citibank del Perú. Los fondos derivados al Fideicomiso provienen de la recaudación por peajes y el cofinanciamiento del Estado. Al 31 de diciembre de 2009, los fondos correspondientes al mencionado fideicomiso ascienden a US\$ 10,35 millones.⁸
19. Cabe destacar el carácter incondicional e irrevocable del PAO, lo cual garantiza al Concesionario la recuperación futura de sus costos de inversión. No obstante, esta garantía de recuperación de la inversión no soluciona el problema inmediato de liquidez de la empresa concesionaria, quien necesitará financiar los costos de la construcción de las obras desde el momento de los desembolsos hasta el momento del pago por parte del Estado. El monto del PAO podrá ser reajustado ante variaciones en la tasa de interés de la deuda; es decir, si la “tasa de costo de deuda a ser reconocida” fuese mayor o menor a 7% anual, el PAO será reajustado.⁹ El sustento del reajuste del PAO deberá ser presentado al Concedente.

⁸ Estados Financieros auditados de Survial.

⁹ Para mayor detalle del cálculo del reajuste del PAO, ver el Numeral 1 del Apéndice 5 del Anexo XIII del Contrato de Concesión.

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

20. El Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) asciende a US\$ 11 679 164,50 (sin incluir IGV), cuyo pago se efectúa a través del Fideicomiso de Administración en cuotas trimestrales¹⁰ desde el inicio de la explotación hasta el final de la Concesión. Al igual que el PAO, el retraso en el pago del PAMO generará intereses, aunque a la tasa Libor +2%.
21. El pago del PAMO se realizará siempre y cuando el Concesionario haya efectuado la actividad de operación y mantenimiento para la prestación del servicio en el trimestre anterior, de acuerdo con los índices de serviciabilidad contenidos en el Contrato. El monto del PAMO también se encuentra sujeto a reajustes, bajo las siguientes situaciones: (i) cuando se incorporen nuevos subtramos viales, (ii) cuando exista cambios en los costos de operación y mantenimiento; y, (iii) por efectos de la inflación.
22. En concreto, cuando se incorporen nuevos sub-tramos viales con obras terminadas, construidas por el Concedente y posteriores a la recepción de los bienes de la Concesión, el monto del PAMO se incrementará de acuerdo a la fórmula establecida en el numeral 2 del apéndice 5 del Anexo XIII del Contrato de Concesión.
23. Asimismo, el monto del PAMO podrá ser revisado cada 5 años a partir de la fecha de inicio de explotación ante cambios en los costos involucrados en la operación, mantenimiento rutinario y periódico. Los reajustes del PAMO pueden ser solicitados por cualquiera de las partes, para lo cual deberán presentar un informe, con copia al Regulador para su opinión, conteniendo los costos del periodo anterior y las proyecciones para el siguiente periodo de 5 años. Sin perjuicio de lo mencionado en el numeral anterior, el monto del PAMO será reajustado anualmente de acuerdo con la inflación.¹¹

I.3.3 Pago Anual por Servicio (PAS)

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

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

26. El PAS, más el IGV correspondiente, será pagado a través del Fideicomiso de Administración, creado con el objetivo de administrar el adecuado y oportuno cumplimiento de los pagos por PAS. Cabe precisar que, el Concesionario está obligado a constituir y mantener, a su costo, en calidad de fideicomitente, el

¹⁰ El Contrato de Concesión precisa que los pagos trimestrales se realizarán el último día hábil de los meses de enero, abril, julio y octubre de cada año.

¹¹ Para mayor detalle sobre la fórmula que se aplica para el respectivo reajuste del PAMO, ver el Numeral 3 del Apéndice 5 del Anexo XIII del Contrato de Concesión.

Fideicomiso de Administración, en el cual es depositado lo recaudado por peaje y el monto del cofinanciamiento.

27. Finalmente, el pago de la parte del PAS correspondiente al PAMO sólo procederá cuando el Regulador no haya emitido un informe desfavorable respecto de los índices de serviciabilidad.

I.3.4 Contrato de venta de CRPAO's

28. Con fecha 10 de abril del 2008, el Concesionario suscribió un Contrato de venta de Cuentas por Cobrar con el Deutsche Bank, London Branch, para formalizar la venta de los Certificados de Reconocimiento de Pago Anual de Obras (CRPAO), emitidos por el Estado y a través de los cuales se pagará al Concesionario por las obras de construcción.
29. Cabe señalar que, la venta futura de CRPAO's será hasta por un monto máximo de US\$ 117,4 millones, los cuales se concretarán una vez que los Certificados de Avance de Obra (CAO) emitidos por el Regulador hayan sido canjeados por sus correspondientes CRPAO. Por su parte, el Concesionario pagará una tasa de compromiso de 0,75% anual, aplicado al saldo pendiente del monto comprometido estimado de venta futura de CRPAO.
30. Este contrato tiene como fecha de culminación la venta de la última serie de los CRPAO previstos, la cual se estima para octubre del 2010.

I.4 Tarifas Reguladas

31. Como parte del derecho de explotación de la Concesión, el Concesionario está facultado para cobrar una tarifa de peaje (por cada vehículo ligero o eje de vehículo pesado) por el uso del tramo de la Concesión. El peaje se encuentra regulado en el mismo Contrato de Concesión, y se cobra en ambos sentidos de desplazamiento.
32. Desde la fecha de inicio de explotación (7 de diciembre de 2007) y hasta el mes en que se aprueben la totalidad de las obras de construcción, el Concesionario cobrará la tarifa (peaje más IGV) que cobraba el MTC antes de la Concesión del Tramo 1. En adelante, el Concesionario cobrará una tarifa equivalente a US\$ 1,50 por concepto de peaje más el IGV correspondiente. Cabe precisar que, el cobro al usuario de la tarifa antes mencionada será su equivalente en nuevos soles.
33. Asimismo, los peajes serán reajustados por el Concesionario, de forma ordinaria cada 12 meses a partir de la fecha de aprobación de la culminación de la totalidad de las obras de construcción. El reajuste ordinario se realiza ante cambios en la inflación y el tipo de cambio.¹²
34. Por otro lado, el Concesionario se encuentra obligado a cobrar tarifas diferenciadas (implica el cobro de una menor tarifa) a vehículos que cuenten con la respectiva autorización del Concedente. Cabe resaltar que, las tarifas diferenciadas sólo aplican para las unidades de peaje de Pichirhua (ex Casinchihua), Pampamarca (ex Chalhuanca), Ccasacancha (ex Huillque) y Marcona.
35. Si bien el Concedente puede otorgar autorizaciones para el pago de una tarifa diferenciada en estas unidades de peaje, el número de ejes sujetos a este beneficio

¹² La fórmula del reajuste ordinario del peaje puede apreciarse en el literal b) de la Cláusula 9.6 del Contrato.

se encuentra restringido; toda vez que la reducción de la recaudación de peaje ocasionada por la aplicación de la tarifa diferenciada no afectará los pagos del PAO o PAMO a favor del Concesionario.

36. De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 9.6 de Contrato de Concesión y en el Informe N° 022-GRE-OSITRAN (aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 1069-274-08-CD-OSITRAN), el número de ejes que pueden estar sujetos al beneficio de la tarifa diferenciada dependerá de 2 restricciones o ratios tope:
- **Ratio Tope por Ejes:** el número de ejes beneficiados de la tarifa diferenciada sobre el tráfico total de ejes de la Concesión, cuyo valor es 0,0483.
 - **Ratio Tope por Ingresos:** los ingresos por tarifas diferenciadas sobre el total de ingresos por tarifas (peajes) de la Concesión, cuyo valor es 0,0267.
37. Cabe mencionar que de los 2 ratios tope antes mencionados, bastará que se valide el ratio tope por ingresos. La validación del cumplimiento de los ratios tope será realizada por el Regulador todos los años hasta la finalización de la Concesión.

I.5 Contrato de Operación con Concar S.A.

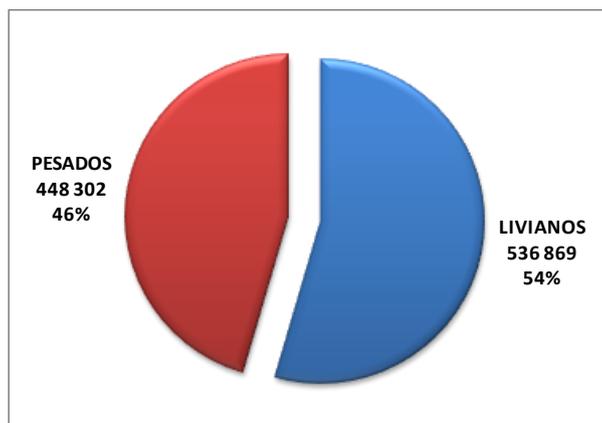
38. El 4 de diciembre de 2007, el Concesionario y la empresa Concar S.A. suscribieron el “Contrato de Operación y Administración de Peajes” con el objetivo de que el último administre los peajes, opere la Concesión y ejecute la conservación de los bienes en concesión.
39. El contrato antes mencionado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

II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2009

II.1 Tráfico vehicular

40. Siendo el proyecto IIRSA una nueva alternativa de interconexión, a la fecha, el Tramo 1 de la Interoceánica Sur se caracteriza por recibir, principalmente, un mayor flujo de vehículos livianos (54% del total ó 536 869 unidades en 2009), tráfico que supera al número de vehículos pesados (448 302 unidades). Más aun, las oportunidades comerciales entre las zonas comunicadas por la vía han permitido que el incremento de los vehículos livianos en 2009 con relación al año anterior (+12,2%) sea superior al demostrado por los vehículos pesados (+11,9%).

Gráfico N° 2: Estructura del tráfico por tipo de vehículo – IIRSA Sur Tramo 1, 2009
(En unidades vehiculares)



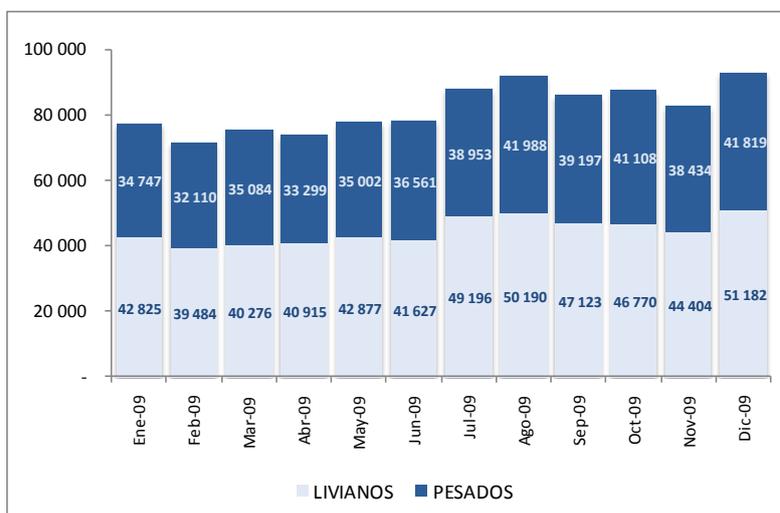
Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

41. Como resultado del incremento en el tráfico, el número total de vehículos, entre ligeros y pesados, alcanzó las 985 171 unidades en 2009, 12,1% por encima del tráfico registrado en 2008. El promedio mensual ascendió a 44 739 vehículos livianos y 37 359 vehículos pesados. El mayor flujo vehicular correspondió al segundo semestre del año.

Gráfico N° 3: Evolución mensual del tráfico por tipo de vehículo – IIRSA Sur Tramo 1, 2009
(En unidades vehiculares)



Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

42. En cuanto a los resultados por unidad de peaje, la estación de Ccasacancha fue la que concentró el mayor tráfico de vehículos (29,3%) –entre ligeros y pesados-, seguida de la estación de Marcona, con un 20,5% del total de vehículos. No obstante, las estaciones de Pampa Galera y Marcona mostraron las mayores tasas de crecimiento en el tránsito de vehículos livianos con respecto al año anterior (21,3% y 18,2%, respectivamente).

Cuadro N° 4: Comparativo de tráfico según tipo de vehículo y estación de peaje, 2008-2009
(En unidades vehiculares)

Peaje	Tipo	2008	2009	Variación Anual
Marcona	Livianos	122 944	145 278	18,2%
	Pesados	56 026	56 978	1,7%
Pampa Galera	Livianos	48 954	59 393	21,3%
	Pesados	91 100	102 777	12,8%
Pampamarca (ex-Chalhuanca)	Livianos	58 728	54 835	-6,6%
	Pesados	69 059	78 646	13,9%
Pichirhua (Ex-Casinchihua)	Livianos	107 453	111 036	3,3%
	Pesados	76 336	87 285	14,3%
Ccasacancha (ex Huillque)	Livianos	144 607	166 327	15,0%
	Pesados	108 836	122 616	12,7%

Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

43. En cuanto al tránsito de vehículos pesados, las estaciones de Pichirhua y Pampamarca registraron las mayores tasas de crecimiento anual (14,3% y 13,9%, respectivamente), seguidas de cerca por la estación de Ccasacancha con un 12,7% de incremento entre el 2008 y el 2009. Ello refleja la estrecha relación comercial entre las regiones de Apurímac y Cusco, lo que se dinamizaría aún más con la entrada de proyectos mineros en Apurímac en manos de cuatro empresas: Southern Perú, en Aymaraes (Los Chankas); Apurímac Ferrum, en Andahuaylas (Opaban I, II, III); Buenaventura, en Antabamba (Trapiche y otros) y Xstrata, en Cotabambas (Las Bambas).¹³
44. En términos de ejes cobrables, el tráfico alcanzó cerca de los 2 millones, destacando la unidad de peaje de Ccasacancha con el 28% del tráfico; le siguen en importancia las estaciones de Pampa Galera y Pichirhua, cada una con 21% del tráfico. Asimismo, en el 2009 se registró una mayor cantidad de ejes cobrables en los vehículos pesados de 6 ejes, los cuales representaron el 27% del total de ejes cobrables que circularon por la vía.

Cuadro N° 5: Tráfico vehicular por estación de peaje y cantidad de ejes cobrables, 2009
(En número de ejes)

UNIDAD DE PEAJE	LIGEROS	PESADOS					TOTAL	
		2 ejes	3 ejes	4 ejes	5 ejes	6 ejes		7 ejes
Marcona*	125 735	47 000	28 326	1 820	15 320	37 410	364	255 975
Pampa Galera	59 393	67 728	96 441	15 956	40 545	145 770	2 611	428 444
Pampamarca	54 835	47 028	75 393	14 080	33 955	116 796	1 568	343 655
Pichirhua	111 036	65 132	74 706	13 960	34 145	116 184	938	416 101
Ccasacancha	166 327	117 300	97 500	14 780	34 500	124 476	875	555 758
TOTAL	517 326	344 188	372 366	60 596	158 465	540 636	6 356	1 999 933

Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

(*) No incluye vehículos con tarifas diferenciadas.

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

¹³ Caracterización del departamento de Apurímac. Banco Central de Reserva del Perú, Sucursal Cusco.

II.2 Desempeño Económico-Financiero

45. Un punto previsible sobre los resultados del Tramo 1 en el 2009 se relaciona con los ingresos por estaciones de peaje. En efecto, considerando que las estaciones de Pampamarca y Pichirhua (ambas en Apurímac), y Ccasacancha en Cusco, son las que han demostrado mayores incrementos en cuanto al tránsito de vehículos pesados y recibiendo un alto número de este tipo de unidades, son también quienes mayores ingresos han recibido por este rubro, superando los S/. 4 millones anuales en cada caso.

Cuadro N° 6: Ingreso por tránsito de vehículos según estación de peaje, 2009
(En Nuevos Soles)

UNIDAD DE PEAJE	TIPO DE VEHÍCULO		INGRESO ANUAL
	Liviano	Pesado	
Marcona *	490 367	1 902 117	2 392 484
Pampa Galera	231 633	6 148 084	6 379 717
Pampamarca	213 857	4 882 184	5 096 040
Pichirhua	433 040	4 985 919	5 418 960
Ccasacancha	648 675	5 868 333	6 517 009

(*) No incluye ingresos por vehículos con tarifas diferenciadas.

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación

46. Considerando el carácter cofinanciado de la Concesión, la principal fuente de ingresos de Survial proviene de la retribución por servicios de operación y mantenimiento. Para el 2009, estos ingresos brutos fueron de S/. 20,6 millones, apenas un 2,8% más de los ingresos brutos percibidos en el 2008.
47. Los costos por operación y mantenimiento vial realizado por Concar en el Tramo 1 alcanzaron en el 2009 los S/. 21,6 millones, mientras que el aporte mensual al regulador, equivalente al 1% sobre la totalidad de los ingresos facturados (deducidos impuestos) sumó S/. 415 000 anuales. Para mayor información, el siguiente cuadro establecido en el contrato de concesión, resume el presupuesto aproximado para cada uno de los subsectores del Tramo 1.

Cuadro N° 7: Resumen de Presupuestos por sectores - IIRSA Sur Tramo 1

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

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

48. En cuanto a otros rubros de gasto, aquél correspondiente a administración alcanzó los S/. 3,98 millones, incrementándose un 67,6% en relación con el resultado del año anterior (S/. 2,3 millones). De acuerdo con las notas a los Estados Financieros auditados, el mencionado cambio responde al aumento en 75% en servicios prestados por terceros. No obstante, otros aspectos relacionados con los gastos administrativos no presentaron mayores variaciones.
49. En lo que respecta a gastos financieros, éstos alcanzaron los S/. 7,62 millones al 31 de diciembre de 2009, lo que representó un incremento de 77,8% sobre el 2008. En cuanto a transacciones financieras que explican este cambio, cabe destacar que el Concesionario vendió CRPAO negociados en el contrato por US\$ 57 089 000. No obstante, Survial estima la venta futura de CRPAO adicionales por un monto de US\$ 57 millones.
50. Con todo ello, la utilidad operativa alcanzó los S/. 3,33 millones; no obstante, el resultado final del período registra pérdidas por S/. 2,48 millones, principalmente por el incremento de gastos financieros en el período.

Cuadro Nº 8: Estado de Ganancias y Pérdidas – Survial, 2009
(En miles de S/.)

	S/. 000
INGRESOS	
Servicios de Operación y Mantenimiento Rutinario	20 599
Resultado en la venta de cuentas por cobrar	8 772
	29 371
Costos de operación	-22 028
Utilidad (pérdida bruta)	7 343
Gastos de Administración	-3 983
Otros ingresos (gastos)	-30
	-4 013
Utilidad operativa	3 330
Gastos Financieros, neto	-7 623
Diferencia en cambio, neto	767
	-6 856
Utilidad antes de Impuesto a la Renta	-3 526
Impuesto a la Renta	1 048
Pérdida del año	-2 478

Fuente: SURVIAL, Estados Financieros 2009-2008.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

51. De acuerdo a lo reportado por el Balance General del Concesionario, uno de los mayores cambios es el incremento de 171% de las cuentas por pagar comerciales, las cuales pasaron de S/. 11,4 millones en el 2008 a S/. 30,9 millones en el 2009. Por otro lado, cabe destacar que a diferencia del último año, cuando se realizaron incrementos en el capital social, éste no mostró variaciones para el 2009.

Cuadro N° 9: Balance General – Survial, al 31 de diciembre de 2009
(En miles de S/.)

ACTIVO		PASIVO Y PATRIMONIO	
Activo Corriente		Pasivo Corriente	
Efectivo y equivalentes en efectivo	2 897	Préstamo bancario	4 626
Cuentas por cobrar comerciales	30 760	Cuentas por pagar comerciales	30 938
Otras cuentas por cobrar	10 468	Cuentas por pagar a empresas afiliadas	27 159
Gastos pagados por anticipado	25	Otras cuentas por pagar	1 107
Total Activo Corriente	44 150	Parte Corriente de deuda a largo plazo	73
		Total Pasivo corriente	63 903
Activo No Corriente		Deuda a Largo Plazo	
Otras cuentas por cobrar	22 850		47
Impuesto a la Renta Diferido	3 546	Total Pasivo no corriente	47
Mobiliario y Equipo	1 131	Patrimonio Neto	
Activos intangibles	6 731	Capital	22 775
Total Activo No Corriente	34 258	Pérdidas acumuladas	-8 317
		Total Patrimonio Neto	14 458
TOTAL ACTIVO	78 408	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	78 408

Fuente: SURVIAL, Estados Financieros 2009-2008

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

52. De acuerdo con los Estados Financieros de Survial, al 31 de diciembre de 2009, el saldo de préstamos bancarios del Concesionario corresponde al efectuado a través del BBVA Banco Continental por S/.4,63 millones (o US\$ 1,6 millones) para financiar los pagos de mantenimiento y operación de peajes a Concar. Otras cuentas por pagar consideran préstamos destinados a capital de trabajo.

II.3 Avance en la ejecución de obras

53. Tal como indica el Contrato de Concesión, la obra dispone de nueve sectores en los cuales se realizan diferentes obras. A la fecha, las obras culminadas en el Tramo 1 y características principales de los tramos ejecutados son las siguientes:

Sector 1: San Juan de Marcona – Empalme Ruta 01S

Tramo ubicado desde el Km 0+000 (Empalme Panamericana Sur) al Km 39+688 (San Juan de Marcona). Este sector se inicia en la intersección con la carretera Panamericana Sur y continúa en sentido ascendente este-oeste, cruzando el desvío a la mina de Marcona hacia la localidad de San Juan de Marcona en la progresiva Km 39+688. Las obras principales ejecutadas en estos 39,69 km son las siguientes: reconfiguración de base, imprimación, tratamiento de fisuras, tratamiento superficial monocapa, colocación de *slurry seal* y señalización horizontal y vertical.

Sector 2: Empalme Ruta PE-1S – Nazca

El segundo sector se inicia en el Km 488+220 de la carretera Panamericana Sur y se desarrolla en sentido descendente sur-norte, finalizando en el Km 450+000. En sus 38,22 km atraviesa los poblados de Poroma y San Luis Pajonal. Las obras principales ejecutadas en este sector incluyen la base reciclada en frío, tratamiento de fisuras, tratamiento superficial monocapa, colocación *slurry seal*, señalización horizontal y vertical y obras de arte y drenaje.

Sector 3: Nazca (Km 0+000) – Desvío Pampachiri (Km 245+100)

Este sector de 245,10 km se desarrolla en sentido ascendente oeste-este (Ruta PE-30A), atravesando los poblados Sol de Oro, Huallhua, Villa Tambo, Polvorín, Jalachupa, Pampa Galeras, Canto Cassa, Condorcencca, Santiago de Vado, Hacienda Pachan, Lucanas, San Juan de Lucanas, Sañao, Uchcamarca, Puquio, Quisuarniyo, Yanama, Pacucha, Negromayo, con dirección a desvío Pampachiri. Las obras principales ejecutadas en este sector incluyen, al igual que otros tramos, la base reciclada en frío, riego de liga, *slurry seal* con polímeros, reconformación de bermas, señalización horizontal y vertical, alcantarillas TMC, cunetas de concreto de diferentes secciones y muros de contención.

Sector 4: Desvío Pampachiri (Km 245+100) – Chalhuanca (Km 342+150)

Los 97,05 km del cuarto sector se desarrollan en sentido ascendente oeste-este (Ruta PE-30A), atravesando los poblados Pampamarca, Huashuaccasa, Rocruza, Quilcacasa, Abra Chicurune, Promesa, Cotaruse, Colca y Sichi finalizando en Chalhuanca. A la fecha, las obras principales han incluido tratamiento de fisuras, tratamiento superficial monocapa, parchado superficial, *slurry seal* con polímeros, sellado de juntas de cunetas existentes, cunetas de concreto y señalización horizontal y vertical.

Sector 5: Chalhuanca (Km 342+150) – Empalme Ruta PE-3S (Km 443+700)

Desde Chalhuanca, continúa el kilometraje de la Ruta PE-30A hasta el Km 443+700 lugar donde hace el empalme con el Km 757+300 de la ruta PE-3S, con lo que recorre un total de 101.55 Km. Las obras principales ejecutadas incluyen el sellado de juntas de cunetas existentes, enrocado, concreto $f'c=210\text{kg/cm}^2$, parchado superficial, parchado monocapa, entre otros.

Sector 6: Empalme Ruta PE-3S (Km 757+300) – Abancay (Km 771+100)

Este sector se desarrolla en sentido ascendente oeste-este (Ruta PE-3S), atravesando los poblados de Huilcarnioc, Huancor y Boyaga, con una longitud de 13,80 Km. Las obras principales ejecutadas en este sector son las mismas que las correspondientes en el sector 5.

Sector 7: Abancay (Km 779+200) – Puente Cunyac (Km 869+250)

Desde el sector 7 de 90,054 Km se continúa con el kilometraje de la Ruta PE-3S finalizando en el puente Cunyac en el Km 869+250. Este sector se desarrolla en sentido descendente oeste-este (Ruta PE-3S), atravesando los poblados de Aclla Cancha, Chapa, Incapercca, Hacienda San Luis, Hacienda Miraflores, Fundo Cheje Mayo, Tienda Huasi, Lucmo y Curahuasi. A la fecha, se ha realizado riego de liga, reconformación de bermas, base reciclada en frío, *slurry seal* con polímeros y señalización.

Sector 8: Puente Cunyac (Km 869+250) – Cusco (Km 960+700)

El sector Puente Cunyac – Cusco de 91,45 km continúa con el kilometraje de la Ruta PE-3S y finaliza en el Cusco Km 960+700. Este sector se desarrolla en sentido descendente oeste-este (Ruta PE-3S), atravesando los poblados de Moyoc, Mollepata, Chichaybamba, Limatambo, Huerta Huayjo, Abra Huilque Grande, Ancahuasi y Anta finalizando en el Cusco, con una longitud total de 91,45 km. Las obras principales ejecutadas en este sector son incluyen riego de liga, tratamiento de fisuras, parchado superficial, *slurry seal* con polímeros, concreto asfáltico en caliente y señalización.

Sector 9: Cusco (Km 984+000) – Urcos (Km 1019+450)

Este sector se desarrolla en sentido descendente oeste-este (Ruta PE-3S), atravesando los poblados de Oropesa, Huarcapay y Huaro finalizando en Urcos, con una longitud total de 35,45 km. Las obras principales ejecutadas en este sector son las siguientes: sellado de juntas de cunetas existentes, construcción de cunetas de concreto en diferentes lados, muros de gaviones, colocación de *slurry seal*, señalización.

III. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS REGULADAS

54. Con fecha 7 de diciembre del 2007, se fijó el inicio de las obligaciones y por tanto, el inicio de la explotación de la Concesión con el correspondiente cobro de las tarifas por parte del Concesionario.
55. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el concesionario inició el cobro de una tarifa de S/. 3,25 (sin incluir IGV) para cada vehículo liviano y para cada eje de vehículo pesado hasta la fecha de aprobación de la culminación y aprobación de las obras de la primera etapa. A partir del mes siguiente, el concesionario pudo cobrar una tarifa de US\$ 1,50 (sin incluir IGV), al tipo de cambio vigente. Actualmente, las tarifas se han mantenido con respecto al 2008, considerando que el monto de S/.3,90, así como de cada uno de los niveles, ha sido redondeado y reajustado por inflación, tal como establece el contrato.
56. Al igual que en el 2008, las tarifas diferenciadas que actualmente cobra la empresa concesionaria, son las que venía cobrando Provías Nacional antes de la concesión de la vía. Estas tarifas fueron fijadas en función al uso de la infraestructura vial de los vehículos ligeros y pesados; es decir, se aplica en para vehículos que transitan distancias menores a los 25, 50 y 80 km.

Cuadro Nº 10: Tarifario de Survial por sentido de desplazamiento
(En S/., incluido IGV)

Tipo de Vehículo	Unidad de Cobro	Tarifa (S/.)
Ligero	Por vehículo	3,90
Pesado	Por eje	3,90
Tarifas diferenciadas*		
Vehículos ligeros		
Vehículos ligeros, autos y camionetas	Por vehículo	4,5
Tarifa I (menos de 25 km)	Por vehículo	0,6
Tarifa II (menos de 50 km)	Por vehículo	1,2
Tarifa III (menos de 80 km)	Por vehículo	2,4
Vehículos pesados		
Tarifa I (menos de 25 km)	Por eje	0,6
Tarifa II (menos de 50 km)	Por eje	1,2
Tarifa III (menos de 80 km)	Por eje	2,4

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

Fuente: Survial y MTC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN