

A scenic view of a mountain valley. In the foreground, a winding road curves through lush green hills. In the middle ground, a town with many white buildings is nestled in a valley. The background features majestic, hazy mountains under a clear blue sky. A single, tall, thin tree stands prominently in the center-right of the frame.

**Evaluación Económica de la
Concesión del Tramo 1
Corredor Vial Interoceánico
Sur Perú – Brasil**

2009

**Gerencia de
Regulación**



Evaluación Económica de
la Concesión del Tramo 1
Corredor Vial
Interoceánico Sur Perú –
Brasil

2009

**Gerencia de
Regulación**

CONTENIDO

I Resumen Ejecutivo

II Principales Características del Contrato de Concesión

II.1. Compromisos de Inversión

II.2. Modalidad de concesión y esquema de financiamiento

II.2.1. Pago Anual por Avance de Obras (PAO)

II.2.2. Pago Anual por Mantenimiento y Operaciones (PAMO)

II.2.3. El Pago por Servicio (PAS)

II.2.4. Contrato de venta de CRPAO's

II.3. Tarifas Reguladas

II.4. Contrato de Operación con Concar S.A. y otros

III Desempeño de la Concesión en el 2009

III.1. Zona de influencia

III.2. Tráfico vehicular

III.3. Indicadores Financieros

III.4. Avance en la ejecución de obras

IV Evolución de las Tarifas Reguladas

Anexos

I Resumen Ejecutivo

A través del presente informe se pretende evaluar el desempeño operativo y económico-financiero de la Concesión del Tramo N° 1 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil, también denominado IIRSA SUR – Tramo 1, durante el 2009.

La concesión fue otorgada a la empresa Survial S.A. en octubre del 2007 por un período de 25 años, con el fin de construir, rehabilitar, mejorar, conservar, mantener y explotar 757.6 Km. de la carretera que une San Juan de Marcona y Urcos.

IIRSA Sur Tramo I: Marcona – Urcos



Fuente: Survial

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. En la primera fase, se llevan a cabo todas las actividades preparatorias, fase que tiene una duración de 10 meses desde la fecha de cierre. La ejecución de las obras propiamente dichas se realizan en dos fases, 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, 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.

La fecha de inicio de la explotación de la concesión por parte del concesionario fue el 7 de diciembre del 2007, motivo por el cual los datos presentados para el 2007 corresponderán a los proporcionados por Provías Nacional. Cabe señalar que, esta entidad estatal cobraba peaje en un solo sentido (ascendente), por lo que las comparaciones de tráfico anuales se realizarán considerando sólo el tráfico ascendente.

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).

II Principales Características del Contrato de Concesión

El 23 de octubre de 2007 se suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 1 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil (denominado IIRSA SUR - Tramo 1), entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la empresa Survial S.A. Así fue que la concesión fue otorgada por un plazo de 25 años e involucra la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura de servicio público en los 757,6 kilómetros del tramo San Juan de Marcona - Urcos.

IIRSA Sur Tramo I: Marcona – Urcos

Subtramo N°	Subtramo N°	Ruta	Longitud (Km)	Departamento	Estaciones de Peaje
1	San Juan - Emp. Panamericana	26	39.69	Ica	Marcona
2	Emp. Panamericana - Nazca	01S	38.33	Ica	-
3	Nazca - Dv. Pampa Chiri	26A	245.79	Ayacucho	Pampa Galera
4	Dv. Pampa Chiri - Chalhuanca	26A	95.23	Ayacucho	-
5	Chalhuanca - Emp. R03S	26A	102.72	Apurímac	Pampamarca (ex Chalhuanca)
6	Emp. R03S - Abancay	03S	15.25	Apurímac	Pichirhua (ex 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: GRE – OSITRAN

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:

- Se haya aprobado el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID)¹,
- Se haya aprobado el Estudio de Impacto Ambiental (EIA)²,
- Se haya aprobado el Programa de Ejecución de Obras³,

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).

- 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,
- e) El Concesionario haya acreditado el Cierre Financiero.

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.

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.

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.

II.1. Compromisos de Inversión

En el Contrato de Concesión se ha establecido la realización de obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento por una inversión proyectada referencial de US\$ 98.9 millones (incluido IGV), monto que corresponde a la ejecución de las obras siguiendo las fases antes mencionadas.

1. 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.

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.

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.

- La instalación de plantas de producción de agregados, concreto y asfalto para la construcción de la infraestructura.
2. 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° 1: Principales alcances de la ejecución de obras (Fases 2 y 3)

Sub tramos	Alcances de los 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 - Chahuanca	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	
Chahuanca - Empalme R03S	Mantenimiento rutinario asfalto	6
	Obras de mantenimiento rutinario	
	Sellos de grietas (Fog Seal, Chip Seal)	
	Renovación de la superficie en 8.0 Km.	
	Obras de arte y drenaje	
Empalme R03S - Abancay	Obras de señalización	3
	Obras de protección ambiental	
	Mantenimiento rutinario asfalto	
	Sellos con polímeros en 11.2 Km.	
	Obras de mantenimiento rutinario	
Abancay - Puente Cunyac	Obras de arte y drenaje	12
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
	Mantenimiento rutinario asfalto	
	Obras de mantenimiento rutinario	
Puente. Cunyac - Cusco	Rehabilitación del Km. 780.0 al Km. 810.0	12
	Mejoramiento de zonas críticas	
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
	Obras de protección ambiental	
Cusco - Urcos	Refuerzo CAC 50mm del Km. 889.0 al 961.0	6
	Bacheos en toda la longitud de la sección	
	Slurry Seal con polímeros en 18.6 Km.	
	Obras de arte y drenaje	
	Obras de señalización	
Cusco - Urcos	Obras de protección ambiental	6
	Mantenimiento rutinario asfalto	
	Obras de puesta a punto	
	Micropavimento de 1/2" con polímeros	

* En la programación de obras de 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: GRE – OSITRAN.

II.2. Modalidad de concesión y esquema de financiamiento

La concesión del tramo San Juan de Marcona – Urcos responde a un esquema BOT (*build, operate and transfer*) y su modalidad es cofinanciada. Las concesiones cofinanciadas permiten la provisión de un Servicio Público a partir del esfuerzo compartido del sector público y privado. Así, éstas constituyen un esquema alternativo para la concesión de proyectos no sostenibles mediante el cobro de tarifas.

El Contrato de Concesión para la construcción, operación y mantenimiento de la vía firmado por el Concedente y el Concesionario 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

El esquema de cofinanciamiento se detalla en el Anexo XIII del Contrato de Concesión. El Concedente pagará al Concesionario el monto que no sea cubierto por la recaudación del peaje, hasta cumplir con el monto garantizado denominado Pago Anual por Servicio (PAS). Precisamente, el PAS tiene como objetivo reconocer al Concesionario sus costos de inversión en la construcción de obras, representados a través del Pago Anual por Obras (PAO), y sus costos de operación y mantenimiento (rutinario y periódico), representados a través del Pago Anual por Mantenimiento de Obras (PAMO).

Por otro lado, de existir fallas geológicas que impidan el cumplimiento de los niveles de servicio exigidos en el Contrato, y si las partes llegan a un acuerdo respecto de la existencia de la falla geológica, el Concesionario convendrá con el Concedente los términos de la ejecución y el pago de la solución acordada. El pago será con cargo a la cuenta de Eventos Catastróficos o con cargo al Concedente, de no ser suficiente.

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).

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.

**Cuadro N°2: Certificados de Avance de Obras (CAO) emitidos en el 2009 –
Survial**

CAO	ETAPA	MES	CAO	CAO % ACUMULADO	MONTO (US\$) CON IGV	ESTADO
1	1	Ene-09	11.354%	11.354%	11,228,808.74	Tramitado
2	1	Abr-09	12.034%	23.389%	11,901,295.13	Tramitado
3	1	Ago-09	15.092%	38.481%	14,924,582.84	Tramitado
4	1	Nov-09	13.223%	51.703%	13,076,274.50	Tramitado
TOTAL			51.703%		51,130,961.21	

Fuente: Gerencia de Supervisión
Elaboración: GRE – OSITRAN

II.2.1. Pago Anual por Avance de Obras (PAO)

El Pago Anual por Obras (PAO) asciende a US\$ 12'930 094 (no incluye 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 un interés igual a tasa de costo de deuda +1%.

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, según mencionan los Estados Financieros auditados de la Concesión.

Cabe destacar el carácter de 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.⁷ El sustento del reajuste del PAO deberá ser presentado al Concedente.

II.2.2. Pago Anual por Mantenimiento y Operaciones (PAMO)

El Pago Anual por Mantenimiento de Obras (PAMO) asciende a US \$ 11 679 164,50 (no incluye IGV), cuyo pago se efectúa a través del Fideicomiso de Administración en cuotas trimestrales⁸ 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 éste a la tasa Libor +2%.

El pago del PAMO se realizará siempre y cuando el Concesionario hubiese efectuado la actividad de operación y mantenimiento para la prestación del servicio en el trimestre anterior, de acuerdo con los índices de serviciabilidad contenidos en el Contrato. El monto del PAMO también se encuentra sujeto a reajustes. Éste se reajustará bajo las

⁷ Para mayor detalle del cálculo del reajuste del PAO, ver el Numeral 1 del Apéndice 5 del Anexo XIII del Contrato de Concesión.

⁸ 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.

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.

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.

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.⁹

II.2.3. El Pago por Servicio (PAS)

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.

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:

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

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

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.

II.2.4. Contrato de venta de CRPAO's

Con fecha 10 de abril del 2009, el Concesionario suscribió un Contrato de venta de Cuentas por Cobrar con el Deutsche Bank, London Branch, para formalizarla 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.

⁹ 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.

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.

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.

II.3. Tarifas Reguladas

Como parte del derecho de explotación de la Concesión, el Concesionario está facultado para cobrar un peaje (por cada vehículo ligero o eje de vehículo pesado) por el uso del tramo de la Concesión. El peaje se encuentra regulado en el mismo Contrato de Concesión, y se cobra en ambos sentidos de desplazamiento.

Desde la fecha de inicio de explotación (7 de diciembre del año 2007) y hasta el mes en que se aprueben la totalidad de las obras de construcción, el Concesionario cobrará la tarifa (peaje más el 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, cobro al usuario de la tarifa antes mencionada será su equivalente en nuevos soles.

Asimismo, los peajes serán reajustados por el Concesionario, de forma ordinaria cada 12 meses a partir de la fecha de aprobación de la culminación de la totalidad de las obras de construcción. El reajuste ordinario se realiza ante cambios en la inflación y el tipo de cambio.¹⁰

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 aplica para las unidades de peaje de Pichirhua (ex Casinchihua), Pampamarca (ex Chalhuanca), Ccasacancha (ex Huillque) y Marcona.

Si bien el Concedente puede otorgar autorizaciones para el pago de una tarifa diferenciada en estas unidades de peaje, el número de ejes sujetos a este beneficio se encuentra restringido; toda vez que la reducción de la recaudación de peaje ocasionada por la aplicación de la tarifa diferenciada no afectará los pagos del PAO o PAMO a favor del Concesionario.

De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 9.6 de Contrato de Concesión y en el Informe N° 022-GRE-OSITRAN (aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 1069-274-08-CD-OSITRAN), el número de ejes que pueden estar sujetos al beneficio de la tarifa diferenciada dependerá de 2 restricciones o ratios tope:

- *Ratio Tope por Ejes*: el número de ejes beneficiados de la Tarifa Diferenciada sobre el tráfico total de ejes de la Concesión, cuyo valor es 0,0483.

¹⁰ La fórmula del reajuste ordinario del peaje puede apreciarse en el literal b) de la Cláusula 9.6 del Contrato.

- *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.

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 es realizada por el Regulador todos los años hasta la finalización de la Concesión.

II.4. Contrato de Operación con Concar S.A. y otros

El 4 de diciembre del 2007, el Concesionario y la empresa Concar S.A. (el Operador) suscribieron el “Contrato de Operación y Administración de Peajes” con el objetivo que el Operador administre los peajes, opere la Concesión, así como ejecute la conservación de los bienes en concesión.

El contrato antes mencionado implica el pago de una retribución anual, por parte del Concesionario al Operador, de US\$ 6,5 millones. Cabe señalar que este contrato establece ciertos reajustes en los valores de la retribución anual ante cambios en la inflación y el tipo de cambio.

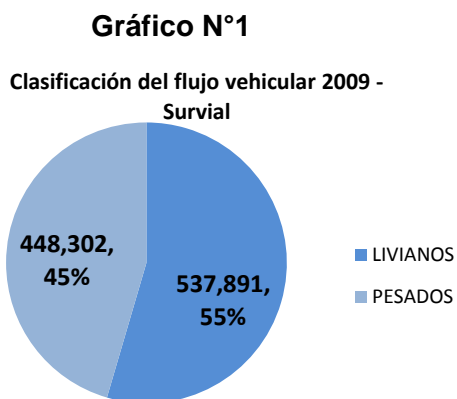
III Desempeño de la Concesión en el 2009

III.1. Zona de influencia

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.

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.

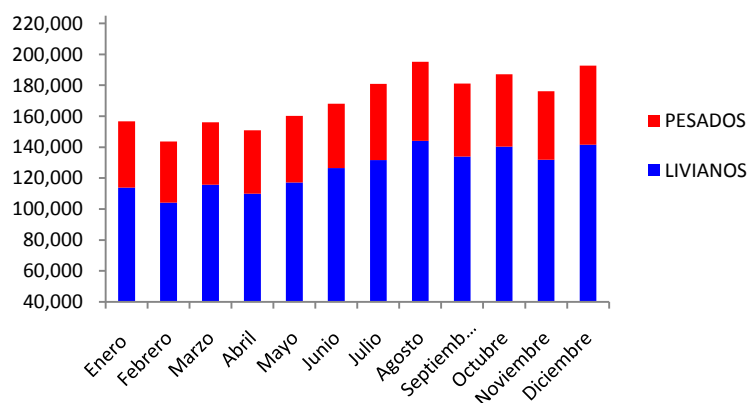
III.2. Tráfico vehicular



Fuente: Survial
Elaboración: GRE – OSITRAN

Siendo las IIRSA una nueva alternativa de interconexión, a la fecha, el Tramo 1 de la Interoceánica Sur se caracteriza por recibir, principalmente, un significativo flujo de vehículos livianos (un 55% o 537,891 unidades), tráfico que supera al total de vehículos pesados (448,302 unidades anuales). No obstante, las oportunidades comerciales entre las zonas comunicadas por la vía han permitido que el ritmo de crecimiento de ambos tipos de vehículos se incremente en un 13% en el 2009 con respecto al año anterior.

Gráfico N°2: Evolución mensual del tráfico por tipo de eje (2009) - SURVIAL



Fuente: Survial
Elaboración: GRE – OSITRAN

A pesar de los resultados de crecimiento, el número total de vehículos, entre ligeros y pesados, no supera el millón, llegando a 986,193 en el 2009, un 12% por encima del 2008. En cuanto a ejes, el total de éstos superó apenas los 2 millones; no obstante, el incremento alcanza un 16% anual.

Cuadro Nº 3: Comparativo de tráfico 2008-2009
(Miles de unidades)

Peaje	Tipo	Total 2008	Total 2009	Variación Anual
Marcona	Livianos	122,944	145,278	18%
	Pesados	56,026	56,978	2%
Pampa Galera	Livianos	48,954	59,393	21%
	Pesados	91,100	102,777	13%
Pampamarca (ex-Chalhuanca)	Livianos	58,728	54,835	-7%
	Pesados	69,059	78,643	14%
Pichirhua (Ex-Casinchihua)	Livianos	107,453	111,036	3%
	Pesados	76,336	87,285	14%
Ccasacancha (ex Huillque)	Livianos	144,607	166,327	15%
	Pesados	108,836	122,616	13%

Fuente: Survial
Elaboración: GRE – OSITRAN

La estación de Ccasacancha (ex Huillque) fue la que concentró el mayor tráfico de vehículos (29,3% o 288,943) –entre ligeros y pesados-, seguida de la estación de Marcona con un 20.5% (o 202,256 unidades anuales) del total de vehículos –entre ligeros y pesados-. En cuanto a los resultados respecto al año anterior, son los peajes de Pampa Galera y Marcona los de mayores incrementos en el flujo vehicular, destacando ambas en el caso de vehículos pesados con 21% y 18%, respectivamente.

En cuanto a vehículos pesados, las estaciones de Pampamarca (ex Chalhuanca, en Apurímac) y Pichirhua (Ex Casinchihua) las que destacan con un 14% de crecimiento del flujo anual, seguidas de cerca por la estación de Ccasacancha (ex – Huillque, en Cusco) con un 13% de incremento anual. Ello refleja la estrecha relación comercial entre las regiones de Apurímac y Cusco, lo que se dinamizaría aún más con la entrada de proyectos mineros en Apurímac en manos de cuatro empresas, tal como señala el Banco Central de Reserva: Southern Perú, en Aymaraes (Los Chankas); Apurímac Ferrum, en Andahuaylas (Opaban I, II, III); Buenaventura, en Antabamba (Trapiche y otros) y Xstrata, en Cotabambas (Las Bambas). Lo que se corrobora, en el cuadro siguiente, con el número de ejes por estación de peaje.

Cuadro N° 4 Tráfico de vehículos por estación de peaje, 2009
(En miles de ejes)

Ejes	Marcona	Pampa Galera	Pampamarca Pichirhua (Ex-Casinchihua)	Ccasacancha (ex Huillque)	
Ligeros	145,278	59,393	54,835	111,036	166,327
2 ejes	23,500	33,864	23,514	32,566	58,650
3 ejes	9,442	32,147	25,131	24,902	32,500
4 ejes	455	3,989	3,520	3,490	3,695
5 ejes	3,064	8,109	6,791	6,829	6,900
6 ejes	6,235	24,295	19,466	20,746	58,650
7 ejes	52	373	221	125	58,650
	188,026	162,170	133,478	199,694	385,372

Por otro lado, tal como muestra el cuadro siguiente, durante el año se observa un incremento hasta por encima del 30% para el caso del tráfico de unidades livianas y pesadas. Fue en caso de Pampa Galera (Ayacucho) donde se observa un crecimiento semestre a semestre de 34% y 22% para la recepción de vehículos livianos y pesados, respectivamente.

Cuadro N° 5: Tráfico total en unidades durante el 2009
(En miles de unidades)

Peaje	Tipo	Total 2009-I	Total 2009-II	Var. Semestral
Marcona	Livianos	69,988	75,290	8%
	Pesados	28,607	28,371	-1%
Pampa Galera	Livianos	25,387	34,006	34%
	Pesados	46,284	56,493	22%
Pampamarca (ex-Chalhuanca)	Livianos	26,408	28,427	8%
	Pesados	35,980	42,663	19%
Pichirhua (Ex-Casinchihua)	Livianos	51,984	59,052	14%
	Pesados	39,925	47,360	19%
Ccasacancha (ex Huillque)	Livianos	74,237	92,090	24%
	Pesados	56,004	66,612	19%

Fuente: Survial
Elaboración: GRE – OSITRAN

Un punto previsible sobre los resultados del Tramo 1 en el 2009 se relaciona con los ingresos por estaciones de peaje. En ese sentido, considerando que las estaciones de Pampamarca (ex Chalhuanca), Pichirhua (Ex Casinchihua) –ambas en Apurímac- y Ccasacancha (ex – Huillque) 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 el millón de soles anuales en cada caso.

Cuadro N° 6 Ingreso por tránsito de vehículo por estación de peaje, 2009
(En miles de Nuevos Soles)

	Tipo	Total 2009 (S./.)
Marcona	Livianos	566,584
	Pesados	506,006
Pampa Galera	Livianos	231,633
	Pesados	1,432,370
Pampamarca (ex-Chalhuan)	Livianos	213,857
	Pesados	1,120,781
Pichirhua (Ex-Casinchihua)	Livianos	433,040
	Pesados	1,216,225
Ccasacancha (ex Huillque)	Livianos	648,675
	Pesados	3,981,563

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación

III.3. Indicadores Financieros

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 de soles, apenas un 2.8% más de los ingresos brutos percibidos en el 2008.

Los costos por operación y mantenimiento vial realizado por el Operador 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 una mayor información, el siguiente cuadro establecido en el contrato de concesión, resume el presupuesto aproximado (en US\$ y S/.) para los subsectores del Tramo 1.

En cuanto a otros rubros de gasto, aquél correspondiente a administración alcanzó los S/.3.9 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.

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

Sector	Tramo	Costo Directo (S/.)	Costo Directo (US\$)
1	Marcona - EMP. R01S	4,281,442.06	13,337,950.64
2	EMP R01S - Nazca	8,647,929.27	2,702,477.90
3	Nazca - Dv. Pampachiri	81,244,311.59	25,388,847.37
4	Dv. Pampachiri - Chalhuanca	11,743,004.45	3,669,688.89
5	Chalhuanca - EMP. R03S	12,985,381.38	4,057,931.68
6	EMP. R03S - Abancay	1,920,744.12	600,232.54
7	Abancay - Pte. Cunyac	24,756,875.05	7,736,523.45
8	Pte. Cunyac - Cusco	32,094,777.40	10,029,617.94
9	Cusco - Urcos	4,639,022.57	1,449,694.55
TOTAL		182,313,487.89	68,972,964.96

Fuente: Survial

Elaboración: Gerencia de Regulación

De acuerdo con los Estados Financieros de Survial, al 31 de diciembre del 2009, el saldo de préstamos bancarios del Concesionario corresponde al efectuado a través del BBVA Banco Continental por S/.4.626 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.

En lo que respecta a gastos financieros establecidos en el Estado de Pérdidas y Ganancias de Survial, éstos alcanzaron los S/. 7.6 millones al 31 de diciembre de 2009, destacando un incremento de 77.8% sobre el 2008. En cuanto a transacciones financieras que explican este cambio, cabe destacar que la concesionaria 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.

Con todo ello, la utilidad bruta alcanzó los S/.7.3 millones; no obstante, el resultado final del período registra pérdidas por S/.2.4 millones, principalmente por el incremento de gastos financieros en el período.

Cuadro N° 8: Estado de Ganancias y Pérdidas de Survial S.A.
(En miles de nuevos soles)

ESTADO DE PERDIDAS Y GANANCIAS (Al 31 de diciembre del 2009)	
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	
Gastos de Administración	-3,983
Otros gastos	-30
Utilidad operativa	-4,013
Gastos Financieros, neto	-7,623
Diferencia en cambio, neto	767
Utilidad antes de IR	-3,526
IR	1,048
Pérdida del año	-2,478

IR: Impuesto a la Renta.

Fuente: SURVIAL, Estados Financieros 2009-2008.

Elaboración: GRE – OSITRAN.

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 de Survial S.A.
(En miles de S/. constantes)

BALANCE GENERAL (Al 31 de diciembre del 2009) En miles de S/.			
Activos Corrientes		Pasivos 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 afiliada	27,159
Gastos pagados por anticipado	25	Otras cuentas por pagar	1,107
Total Activos Corrientes	44,150	Parte Corriente de deuda a largo plazo	73
		Total de pasivo corriente	63,903
Otras cuentas por cobrar	22,850		
		Deuda a Largo Plazo	47
Impuesto a la Renta Diferido	3,546		
		Patrimonio Neto	
Mobiliario y Equipo	1,131	Capital	22,775
		Pérdidas acumuladas	-8,317
Activos intangibles	6,731		14,458
	78,408		78,408

Fuente: SURVIAL, Estados Financieros 2009-2008
Elaboración: GRE – OSITRAN.

III.4. Avance en la ejecución de obras

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: reconformación 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, Uchamarca, 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, re conformación 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, Huanccor 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, re conformación 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 Huillque 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 Huaró 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.

IV Evolución de las Tarifas Reguladas

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.

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.

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 Km, 50 Km y 80 Km.

Cuadro Nº 10: Tarifario de SurviaI por sentido de desplazamiento
(Nuevos Soles, incluido IGV)

Unidad	Tarifa (S/.)
Vehículos ligeros	3.90
Vehículos pesados	
2 ejes	7.80
3 ejes	11.60
4 ejes	15.50
5 ejes	19.40
6 ejes	23.30
7 ejes	27.10
8 ejes	31.00
Tarifas diferenciadas*	Tarifa (S/.)
Vehículos ligeros	
Vehículos ligeros, autos y camionetas	4.50
Tarifa I (menos de 25 Km)	0.60
Tarifa II (menos de 50 Km)	1.20
Tarifa III (menos de 80 Km)	2.40
Vehículos pesados	
Tarifa I (menos de 25 Km)	0.60
Tarifa II (menos de 50 Km)	1.20
Tarifa III (menos de 80 Km)	2.40

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

Fuente: SurviaI y MTC

Elaboración: Gerencia de Regulación

ANEXOS

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SUR - SURVIAL S.A.

CARRETERA: SAN JUAN DE MARCONA – URCOS

Fecha de actualización: 26 de mayo de 2009

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo San Juan de Marcona - Urcos (757,6 Km) que incluye los siguientes sub tramos: <ul style="list-style-type: none"> • San Juan - Emp. Panamericana (39,7 Km) • Emp. Panamericana-Nazca (38,3 Km) • Nazca – Dv. Pampa Chiri (245,8 Km) • Dv. Pampa Chiri-Chalhuanca (95,2 Km) • Chalhuanca-Emp. R03S (102,7 Km) • Emp. R03S-Abancay (15,3 Km) • Abancay-Pte. Cunyac (96,7 Km) • Pte. Cunyac-Cusco (92,7 Km) • Cusco-Urcos (31,2 Km) 	Anexo I, Apéndice I (p. 142)
2	Fecha de suscripción	23 de octubre de 2007	Contrato de Concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1 (p. 29) Cláusula 4.3 y 4.4 (p. 30)
4	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	Bases del Contrato, Cláusula 7.2 (p. 33)
5	Capital social mínimo	US\$ 8'000,000 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. 25-26)
6	Garantías a favor del Concedente	<u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras:</u> US \$ 8 millones, tendrá vigencia desde el inicio de obras hasta seis meses posteriores a la aceptación y culminación de la totalidad de obras de construcción.	Cláusula 11.2.(p. 65) Cláusula 11.3 (p. 66)

7	Garantías a favor del concesionario	El Concesionario puede solicitar una garantía del Estado, en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente. Debe resaltarse que no es una garantía financiera.	Cláusula 11.1 (p. 64)
8	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: US \$ 98'893,166.26 (incluido IGV).	Anexo V (p. 177)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SUR - SURVIAL S.A.

CARRETERA: SAN JUAN DE MARCONA – URCOS

Fecha de actualización: 26 de mayo de 2009

Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	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. 102-105)
10	Penalidades	Se refieren a: <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 de Anexo I. • Consideraciones socio-ambientales. 	Anexo X (p. 253)
11	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Terminación del Contrato • Vencimiento del plazo • Mutuo Acuerdo • Incumplimiento del Concesionario • Incumplimiento del Concedente • Facultad 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.91-97)

12	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. 	<p>Cláusula 9.12 (p.62)</p> <p>Cláusula 9.13 (p.62)</p>
13	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 presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro.</p>	<p>Cláusula 12.2 a) (p.67)</p> <p>Cláusula 12.2 b) (p.68)</p> <p>Cláusula 12.2 c) (p.68)</p> <p>Cláusula 12.2 d) (p.69)</p> <p>Cláusula 12.4 (p.70)</p>
14	Inicio de operaciones	<p>El inicio de la explotación deberá producirse a más tardar a los 45 días calendario, contados 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 tarifas.</p>	<p>Cláusula 8.10 (p. 54)</p> <p>Cláusula 8.11 (p. 55)</p>

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SUR - SURVIAL S.A.

CARRETERA: SAN JUAN DE MARCONA – URCOS

Fecha de actualización: 26 de mayo de 2009

Nº	Tema	Contenido	Ref.
15	Estándares de servicio	Niveles de servicio para calzada (tratamiento superficial y concreto asfáltico), berma (tratamiento bituminoso y concreto asfáltico), badenes (concreto), drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3 (p.130-138)
16	Tarifas	A partir de la fecha de inicio de la explotación hasta la finalización del mes calendario que se produzca la totalidad de Obras, se cobrará tarifa que el Concedente ha venido cobrando en ese Tramo.	Cláusula 9.6 (p. 57)
17	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 9.6 d) (p.58)
18	PAS	El Pago por Servicio (PAS) es la contraprestación percibida por el Concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato. El PAS reconoce los costos de inversión (representados por el PAO) y los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario (representados por el PAMO).	Cláusula 9.1 (p.56) Anexo XIII, (p. 273)
19	PAO	El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas con periodicidad semestral durante 15 años, a través del Fideicomiso de Administración. El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a Tasa Costo de Deuda +1%. El PAO asciende a US\$ 12'930,094.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 272-273)

20	PAMO	El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p.
21	Cofinanciamiento	El monto del Cofinanciamiento es igual a: PAO + PAMO – (Recaudación de Peaje –Prov. Eventos Catastróficos)	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 274)
22	Retribución al Estado	No existe	