



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil Tramo N°2: Urcos – Inambari



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2019: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil Tramo N°2: Urcos – Inambari

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2020

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioseconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	7
	II.1. Composición de la empresa	7
	II.2. Principales características del contrato de concesión.....	7
	II.3. Área de influencia	10
	II.4. Infraestructura y equipos	10
	II.5. Hechos de importancia	11
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	12
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	14
	IV.1. Tráfico vehicular.....	14
	IV.2. Servicios complementarios.....	15
V.	ESQUEMA TARIFARIO	18
VI.	INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.....	19
	VI.1. Evolución de las inversiones	19
	VI.2. Pagos al Estado.....	20
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	21
	VII.1. Niveles de servicio.....	21
	VII.2. Indicador de tráfico	22
	VII.3. Accidentes	22
	VII.4. Reclamos	25
VIII.	INDICADORES COMERCIALES.....	26
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	27
	IX.1. ESTADOS FINANCIEROS	27
	IX.2. ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES.....	27
	IX.3. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA.....	30
	IX.4. INDICADORES FINANCIEROS	31
X.	CONCLUSIONES.....	34
XI.	ANEXOS.....	36



CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 2: Aspectos Generales de la Concesión	7
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 2: Modificaciones Contractuales	9
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo 2: Subtramos viales	11
Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 2: Ubicación de la unidad de peaje y pesaje	12
Cuadro N° 5 IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2019	15
Cuadro N° 6 IIRSA Sur Tramo 2: Motivo de llamada de emergencia, 2019.....	16
Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2019.....	22
Cuadro N° 8 IIRSA Sur Tramo 2: Reclamos por meses, 2019	25
Cuadro N° 9 IIRSA SUR TRAMO 2: Ingresos por servicios 2019-2018	27
Cuadro N° 10 Costos de prestación de servicios 2018-2019	28
Cuadro N° 11 Costos de administración 2018-2019.....	29
Cuadro N° 12 Resultados integrales 2018-2019	29
Cuadro N° 13 Estado de Situación Financiera 2018-2019	30
Cuadro N° 14 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2018-2019	30
Cuadro N° 15 Ratios de Liquidez, 2018 – 2019.....	31
Cuadro N° 16 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento,	32
Cuadro N° 17 Ratios de Rentabilidad, 2017 – 2019	32

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur.....	10
Gráfico N° 2 IIRSA Sur Tramo 2: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2013-2019.....	14
Gráfico N° 3 IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico por mes, 2018-2019.....	15
Gráfico N° 4 IIRSA Sur Tramo 2: Llamadas de emergencia realizadas, 2014- 2019.....	16
Gráfico N° 5 IIRSA Sur Tramo 2: Asistencia mecánicas, 2018- 2019	17
Gráfico N° 6 IIRSA Sur Tramo 2: Inversión reconocida por el OSITRAN, 2006-2019	19
Gráfico N° 7 IIRSA Sur Tramo 2: Aportes por regulación periodo 2013 – 2019.....	20
Gráfico N° 8 IIRSA Sur Tramo 2: Nivel de servicio global, 2016-2019	21
Gráfico N° 9 IIRSA Sur Tramo 2: Intensidad Media Diaria, mensual, 2018-2019	22
Gráfico N° 10 IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2015 – 2019.....	23
Gráfico N° 11 IIRSA Sur Tramo 2: Daños personales por accidentes 2015 – 2019	23
Gráfico N° 12 IIRSA Sur Tramo 2: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2019 ..	24
Gráfico N° 13 IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2019.....	25



INFORME SOBRE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE TRÁFICO, INDICADORES OPERATIVOS, INGRESOS PERCIBIDOS E INVERSIONES EJECUTADAS

CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR
PERÚ – BRASIL: TRAMO 2



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño que tuvo el año 2019 la Concesión del Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, IIRSA Sur Tramo 2), que recorre el tramo Urcos – Inambari, entre Cusco y Madre de Dios.

El 04 de agosto de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y la empresa Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A. (en adelante, el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo 2 de la Iniciativa para la “Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA” (en adelante, el Contrato de Concesión). El tramo vial concesionado posee una extensión aproximada de 300 kilómetros que van desde Urcos (Cusco) hasta el puente Inampari (Madre de Dios). La concesión fue otorgada bajo la modalidad de cofinanciada, por un periodo de 25 años.

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, el monto de inversión referencial a ejecutarse, las tarifas y reajustes tarifarios que se deben aplicar por la prestación de servicios, los estándares de calidad que debe mantener la vía, así como el monto del cofinanciamiento. A diciembre de 2019, dicho Contrato de Concesión ha sido modificado hasta en 8 oportunidades (adendas).

Como parte de las obligaciones, corresponde al Concesionario la operación de las unidades de peaje y pesaje previstas; sin embargo, al finalizar el 2019 no se ha alcanzado el cumplimiento de todas las condiciones para el inicio del cobro de peaje, debido a la falta de entrega de terrenos para culminar las obras. Asimismo, el concesionario deberá prestar los servicios de central de emergencias, sistema de comunicación de emergencia en tiempo real (postes SOS ubicados a lo largo de la vía cada 10 km), servicio de grúa y auxilio mecánico, entre otros.

En el año 2019, circularon por la vía concesionada 226,9 mil unidades vehiculares, lo que representó una disminución de 6,4% con relación al año anterior. Del total de vehículos registrados ese año, el 31,1% fueron vehículos pesados y 68,9% vehículos ligeros.

Durante 2019, el Ositrán reconoció inversiones al Concesionario por un monto ascendente a 455,4 miles USD (incluido IGV), con lo cual la inversión acumulada total ascendió a USD 669,8 millones, alcanzando así un nivel de cumplimiento de 95,6% de la inversión total comprometida, así como un avance físico de 100,0% en los kilómetros comprometidos para construcción (246,4 km).

En el 2019, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 1,94 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó un incremento del 1,7% en relación con el aporte por regulación pagado durante el año anterior (S/ 1,7 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2019. Al respecto, se observa un menor uso de la vía, que se refleja en la disminución de 6,42% del indicador de Intensidad Media Diaria – IMD, que pasó de 664 a 622 vehículos por día entre 2018 y 2019. En ese contexto de menor afluencia vehicular, el Concesionario superó los niveles de servicio global exigidos en el Contrato (95%), alcanzando un nivel de cumplimiento del 97,0%. Por su parte, en 2019 se contabilizaron un total de 143 accidentes, cifra 2% inferior a la registrada el año anterior (146 accidentes). Cabe resaltar que, durante 2019 el concesionario solo recibió dos reclamos por parte de los usuarios de la vía concesionada.



En el ejercicio 2019 la empresa obtuvo una utilidad neta de S/. 6,9 millones, resultado inferior al obtenido el 2018 que fue de S/ 10,0 millones. Al cierre del año 2019 la empresa contaba con un valor mayor al observado al cierre de 2018, así pues sus activos (así como el pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 32%, al registrar S/ 78,0 millones en 2018 y S/ 103,3 millones al finalizar 2019. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha disminuido ligeramente conforme a la reducción de los indicadores de liquidez del 2019 frente a los del 2018, a pesar de lo cual al final del ejercicio 2019, la empresa contaba con los activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en un eventual contexto de exigibilidad. Asimismo, a pesar del ligero incremento en el nivel de ingresos totales de la empresa, los efectos negativos de la evolución cambiaria sobre la empresa en dicho año tuvieron un impacto negativo sobre los indicadores de rentabilidad.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. La Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 tiene como accionistas al grupo económico Odebrecht a través de la subsidiaria Technik Invest S.A.C. (nombre anterior: Odebrecht Latinvest Perú Transport S.A.C.), y a las empresas peruanas, JJC Contratistas Generales S.A e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. El primero de ellos es el accionista mayoritario al poseer el 89% de las acciones representativas del capital social; mientras que, la empresa peruana JJC Contratistas Generales S.A posee el 7% e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. el 4%.

II.2. Principales características del contrato de concesión

2. El 04 de agosto de 2005 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y el Consorcio Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2, por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliación de dicho plazo¹.
3. La concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que el Concesionario construye, financia y se hace cargo del proyecto de infraestructura por el periodo pactado, luego del cual entrega la infraestructura al Estado. Así, la infraestructura que forma parte del tramo de la concesión mantiene en todo momento su condición pública. El Cuadro N° 1 resume las principales características del Contrato de Concesión.

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 2: Aspectos Generales de la Concesión	
Concesionario	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.
Modalidad de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Inversión comprometida al 2019	USD 701 millones (incluido IGV)
Inversión acumulada al 2019	USD 669,4 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión, IIRSA Sur Tramo 2.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

4. Cabe mencionar que, a diciembre de 2019 el Concesionario cuenta con la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje (en adelante, UIPP) de Quincemil (Inambari); sin embargo, tiene pendiente la construcción de la UIPP de Yanacancha (Urcos), que constituye uno de los requisitos para dar inicio al periodo de explotación de la Concesión. Adicionalmente, según el Contrato de Concesión, se tiene previsto la construcción de la UIPP de Huayalloc al quinto año de iniciada la etapa de explotación.

Cofinanciamiento

5. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, por lo cual el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje. Ello a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO), de conformidad con lo establecido en la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión.

¹ La cláusula 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.



6. En efecto, por concepto de PAMO, el Concedente debe efectuar un pago anual de USD 4,7 millones, dividido en cuotas trimestrales, desde la fecha de inicio de la etapa de explotación hasta el final de la concesión. Sin embargo, durante el periodo comprendido entre la culminación de la obra principal y el inicio de la explotación, el Estado reconocerá el 25% del PAMO. El monto es reajustado de acuerdo a la metodología establecida en la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión.
7. Cabe mencionar que, adicionalmente a los trabajos de mantenimiento contemplados en el presupuesto del PAMO, el Concesionario debe mantener la transitabilidad y los niveles de servicios pactados en toda la vía, lo que incluye dos tipos de actividades: el mantenimiento de emergencia y el mantenimiento periódico. En el caso del mantenimiento de emergencia, la remuneración fue acordada en función de los precios establecidos en la Adenda N° 8 al Contrato de Concesión y la cantidad de material realmente excavado y transportado. Por su parte, las actividades de mantenimiento periódico a ejecutar durante el año tienen como finalidad dar cumplimiento a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I.

Inversiones

8. De acuerdo al compromiso de inversión, el costo referencial de las obras asciende a USD 701 millones, el cual se distribuye en 4 tramos. El tramo Ocongate – Marcapata, el cual concentra el 32% del total de inversión, por ser el tramo más extenso de la Concesión, seguido del tramo Urcos - Ocongate con 25%, el tramo Marcapata – Quincemil con 24% y Quincemil – Inambari con 19% de la inversión total.

Pagos al Estado

9. De conformidad con la cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el 1% de los ingresos brutos, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran: i) ingresos percibidos directamente por el Concesionario por Peaje y cualquier otro servicio que brinde directamente o a través de terceros, ii) ingresos transferidos por el Concedente para completar los recursos necesarios para el PAMO.
10. Sin perjuicio de ello, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador los "Ingresos Asegurados por Supervisión", siempre que el Aporte por Regulación anual, sin tener en consideración los montos por concepto de PAO, sea menor a USD 108 mil. En dicha situación, el Concesionario pagará esta cantidad por concepto de Ingresos Asegurados por Supervisión.

Modificaciones Contractuales

11. A diciembre del 2019, el Contrato de Concesión ha sido objeto de modificaciones contractuales hasta en 8 oportunidades (ver Cuadro N° 2). En 2007 se suscribió la Adenda N°4, con el fin de precisar la base sobre la cual se determinarán las variaciones de metrados; mientras que en 2009 se suscribió la Adenda N° 5, la cual incorpora definiciones y cláusulas para el reconocimiento de los costos y gastos generados por encima de la inversión máxima.
12. Durante el 2010 se suscribió Adenda N° 6, Adenda N° 7 y Adenda N° 8. Las dos primeras tuvieron como objetivo definir las condiciones y los procedimientos que debían regir el desarrollo y culminación de los saldos de obra para efectuar los pagos no abonados al concesionario; mientras que la octava tuvo como objetivo dar inicio anticipado a la explotación de las obras de la concesión.



Cuadro N° 2	
IIRSA Sur Tramo 2: Modificaciones Contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	24 de febrero de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 042-05-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Aceptación parcial de Obras, por no entregar saneado los terrenos de peajes Pichirhua y Pampamarca. (2) Modificación de procedimientos de ejecución del mantenimiento de la transitabilidad en los tramos donde no se ejecuten obras (cláusula 8.21). (3) Incluir nuevo literal (en la Cláusula 14.7) como resultado de la realización de las Actividades de manera anticipada a la fecha de vigencia de las obligaciones
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	16 de junio de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 020-06-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Precisiones sobre el tipo de vehículo para la medición del nivel de servicio de la transitabilidad (inciso c) de la Cláusula 8.21) (2) Modificación en el Régimen Económico: Procedimiento para el pago anual de obras PAO
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	26 de julio de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 032-06-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificaciones relacionadas con la Bancabilidad del Proyecto. Incluye modificación en 35 cláusulas y los Anexos IX (Procedimiento para evaluar el avance de obra) y Anexo XI (Ejecución de las obras de construcción)
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	16 de julio de 2007
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo N° 918-232-07-CD-OSITRAN Informe N° 004-07-GS-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Precisiones respecto a las disposiciones para las Soluciones Técnicas (Cláusulas. 6.4.A)
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	18 de febrero de 2009
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 005-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificaciones referida a la cierre de los avances de obra con el PAO Contractual y la continuidad de los trabajos por encima de dicho presupuesto (Periodo Transitorio)
Adenda 6	
Fecha de suscripción:	31 de julio de 2010
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo N° 1185-322-09-CD-OSITRAN Informe N° 021-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Acuerdo entre las partes sobre la continuidad de la ejecución de las obras que quedaron pendientes al término del periodo transitorio.
Adenda 7	
Fecha de suscripción:	08 de julio de 2010
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo N° 1265-351-10-CD-OSITRAN Informe N° 014-15-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificación de la cláusula 3.2.6 de la Adenda 6, en el sentido de incrementar el monto máximo del Periodo Final.

(Continúa...)



Adenda 8

Fecha de suscripción:	27 de diciembre de 2010
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo N° 1321-371-10-CD-OSITRAN Informe N° 041-10-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de la Concesión del Tramo 2.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.3. Área de influencia

13. El Tramo 2 del IIRSA Sur otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 300 kilómetros, y se extiende desde Urcos (Cusco) hasta el puente Inambari (Madre de Dios). Así, la vía comunica los departamentos de Cusco (a una altitud aproximada entre 3250 a 4700 msnm) y Madre de Dios (en la selva), atravesando las ciudades de Ocongate y Marcapata en la provincia de Quispicanchi, así como las ciudades de Quincemil e Inambari en la selva.
14. Este tramo se encuentra conectado con el Tramo 3 del IIRSA Sur: Puente Inambari-Iñapari, cuyo recorrido se extiende hasta la ciudad de Iñapari (Madre de Dios), ubicada en la frontera con Brasil y Bolivia. Asimismo, el Tramo 2 se encuentra conectado con el Tramo 4 del IIRSA Sur: Puente Inambari-Azángaro, el cual a su vez se conecta con el Subtramo Azángaro-Juliaca (Hacia Puno) del Tramo N° 5. (Ver Gráfico N° 1).



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

II.4. Infraestructura y equipos

15. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 300 kilómetros desde Urcos hasta el puente Inambari, dividido en cuatro (4) sub tramos, como se muestra en el Cuadro N° 3:



Cuadro N° 3
IIRSA Sur Tramo 2: Subtramos viales

Sub Tramo	Longitud (km)	Estaciones de peaje
Sub Tramo 1: Urcos – Ocongate	73,5	–
Sub Tramo 2: Ocongate – Marcapata	97,0	–
Sub Tramo 3: Marcapata – Quincemil	72,45	–
Sub Tramo 4: Quincemil – Inambari	57,05	Quincemil

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

16. La Concesión cuenta con una UIPP en Inambari (km 246), la cual incluye edificaciones habilitadas para la prestación de multiservicios, como servicios higiénicos de uso público. Asimismo, a lo largo de la vía se encuentran habilitados 32 puentes de entre 15 y 160 metros de longitud (3 existentes y 29 construidos por el Concesionario) y 85 pontones de entre 5 y 10 metros de longitud (todos construidos por el Concesionario)², así como otras estructuras (muros gavión, de suelo reforzado, de concreto, badenes, entre otros).

Equipamiento

17. Como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 25 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por la Central de Atención de Emergencias, a través de los mismos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
18. Para atender situaciones en las que los vehículos de los usuario sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito y se queden detenidos en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición dos (2) grúas remolcadoras para el traslado de vehículos ubicados en la unidad integrada de peaje y pesaje Quincemil, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día.

II.5. Hechos de importancia

19. En el 2019, se culminaron dos Obras Accesorias (OA): OA km 240+995 al km 241+145 (P.H.) y OA km 245+300 al km 245+400, quedando pendiente la culminación de la OA km 125 +394 al km 125+ 495.
20. Al 31 diciembre 2019, se culminaron 18 Trabajos de Mantenimiento de Emergencia.
21. A diciembre de 2019, el Concedente aún no realiza la entrega del terreno de la UIPP Urcos, por lo que la Concesionaria no inicia el periodo de explotación y el servicio de cobro de peajes. El inicio del periodo de explotación se producirá luego de transcurridos 30 días calendarios después de que la Concesionaria hubiera implementado las dos unidades de peaje.

² Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo N° 2. Inventario Anual de Bienes de la Concesión. 2017.



III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

22. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles de servicio, y otros aspectos asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
23. Actualmente, la Concesión tiene a su cargo la administración de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje en el sector de Quincemil en la Región Cusco en el kilómetro 185,5 de la vía, tal como se muestra en el Cuadro N° 4.

Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 2: Ubicación de la unidad de peaje y pesaje			
UNIDAD DE PEAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Quincemil	Km. 185+500	Cusco	Fija
UNIDAD DE PESAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Quincemil	Km. 185+500	Cusco	Fija

Nota: Se tiene por construir la segunda unidad de peaje, Yanacancha, en el Km 90.

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

24. Cabe precisar que, conforme a lo establecido Cláusula Tercera de la Adenda N° 8 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 27 de diciembre de 2010, para el inicio de la explotación de la Concesión³, el Concesionario debe implementar la UIPP de Yanacancha. No obstante, han existido retrasos en la ejecución de la obra de construcción de la UIPP de Urcos, no atribuibles al Concesionario, situación que impide el inicio oficial de la explotación de la Concesión.
25. En vista de ello, el 5 de agosto de 2011, el Concesionario firmó con el Concedente un documento denominado “Acta de Acuerdo para la Implementación de las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje (UIPPs) en el Tramo 2: Urcos – Inambari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur”, en el que se acuerda construir las unidades de peaje Urcos (ubicadas entre los kms 38+000 y 39+500), Inambari (ubicadas entre los km 238+000 y 239+300), así como la unidad de peaje Huayalloc al año 5 del inicio de la explotación.
26. El Concedente destinó un presupuesto referencial de USD16,3 millones para la ejecución de las unidades de peaje Urcos e Inambari. Para el caso de la unidad de peaje Huayalloc, la Concesionaria y el Concedente deberán acordar un presupuesto referencial al momento que corresponda ejecutar la obra. No obstante, durante los años 2014 y 2018, no se reconocieron ingresos por la ejecución de construcción por estas obras, debido a los retrasos en la ejecución de la obra de construcción de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje Urcos.
27. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 2, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
28. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:

³ Se entiende por explotación, a la operación de la Infraestructura vial e instalaciones de la Concesión, y el cobro a los usuarios de la tarifa de peajes por la utilización de dicha infraestructura.



- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia (postes SOS), ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder de 100 km.
 - Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000,00 mensuales por cada oficina de la Policía nacional del Perú.
- b) Servicios Obligatorios por los que se le permite cobrar:
- Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje. Cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
29. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.
30. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.



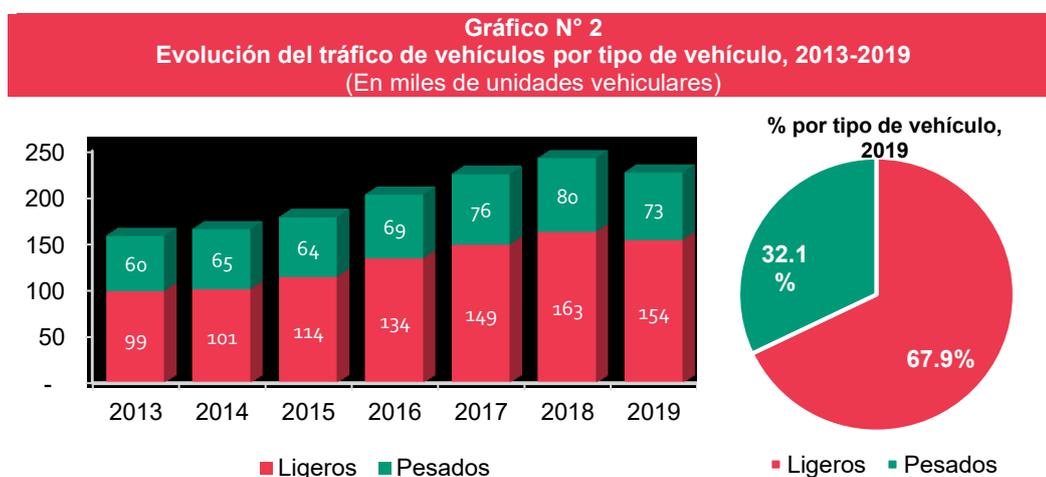
IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Tráfico vehicular

31. A continuación, se presenta la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados medido tanto en unidades vehiculares, como en número de ejes cobrables, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por dicha empresa al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁴.
32. Es importante mencionar que si bien el Concesionario culminó con la construcción de la UIPP Quincemil, no se realiza el cobro de la tarifa de peaje debido a que no se ha culminado con los hitos previstos en el Contrato para dar inicio a la fase de explotación. No obstante ello, en dicha unidad de peaje si se registra estadísticas sobre el tráfico vehicular, las cuales han sido utilizadas en esta sección.

Trafico en unidades vehiculares

33. Durante el 2019, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la carretera IIRSA Sur Tramo 2 ascendió a 226,9 mil unidades vehiculares, cifra 6,4% menor que lo registrado el año anterior (242,4 mil). Cabe notar que, a diferencia de años anteriores en los que el tráfico de vehículos se fue incrementando de manera sostenida, en 2019 se ha registrado una reducción, tanto en vehículos ligeros, como en vehículos pesados.
34. Del total de vehículos que transitaron por la red vial concesionada, el 67,9% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 32,1% a vehículos pesados. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados entre 2013 y 2019.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

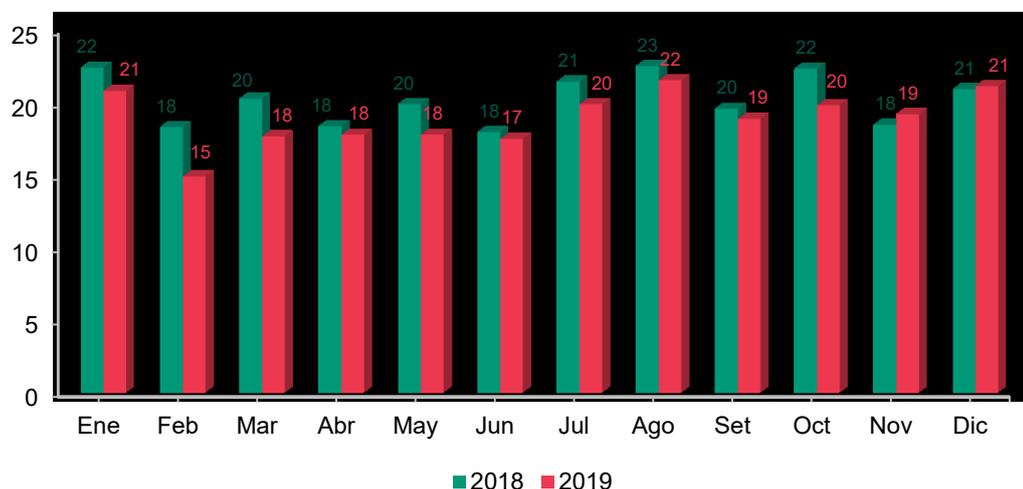
35. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante el 2019 en la carretera IIRSA Sur Tramo 2 en comparación con 2018. Cabe resaltar que en comparación con el año anterior, la mayoría de los meses de 2019 registraron una reducción en el tráfico, presentándose las mayores variaciones en los meses de febrero y marzo, los cuales

⁴ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



disminuyeron 18,6% y 12,8%, respectivamente, siendo el mes de febrero el de menor tráfico en el año bajo análisis.

Gráfico N° 3
IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico por mes, 2018-2019
(En miles de vehículos)



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

36. En términos de ejes cobrables, circularon por la vía 424 mil ejes, de los cuales la mayor proporción (63,7%) correspondió a ejes cobrables de vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 6 ejes, seguido de vehículos pesados con 3 ejes. Como se muestra en el Cuadro N° 5, los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 109 mil ejes (26,8% del total de ejes).

Cuadro N° 5
IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2019
(miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares								
Quincemil	154	20	23	7	5	18	0	227
Ejes Cobrables								
Quincemil	154	40	69	28	23	109	1	424

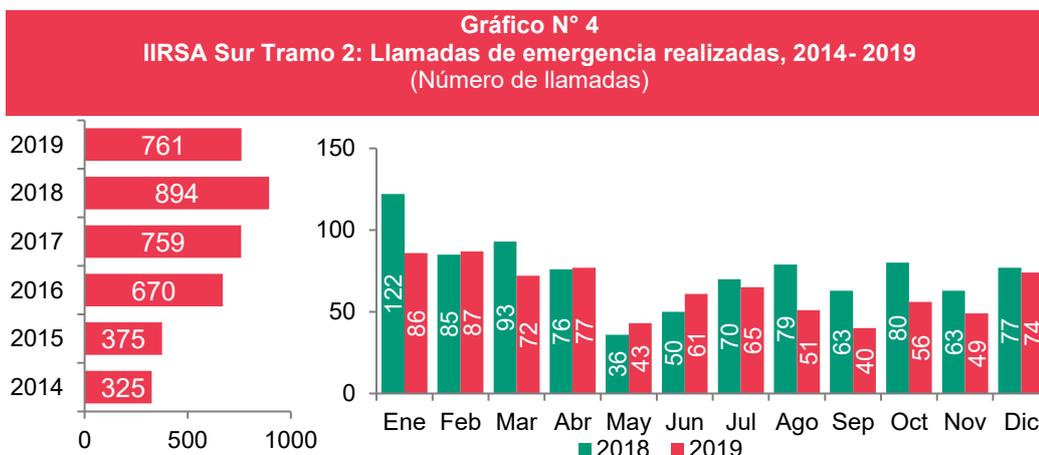
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Servicios complementarios

37. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios (gratuitos) a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
38. En 2019, en línea con el menor tráfico vehicular registrado, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 761, cifra que representó una disminución de 14,9% con relación a las llamadas efectuadas



el año anterior (894 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 4, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de enero y febrero.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Por su parte, entre los meses de enero a abril de 2019 se registró el mayor número de llamadas de emergencia (42,3%), lo cual se explica por la temporada de intensas lluvias que usualmente se registra esos meses. En general, del total de llamadas de emergencia, el 49,1% de incidentes reportados implicó una interrupción de la vía.
40. Como se muestra en el Cuadro N° 6, del total de llamadas recibidas en 2019, la mayor proporción fue para reportar accidentes de tránsito (36,9%); mientras que, las llamadas para solicitar auxilio mecánico representaron el 23,3%, aquellas para reportar desastres ambientales el 18,4% y las que reportaron invasión de derecho de vía fueron el 17%.

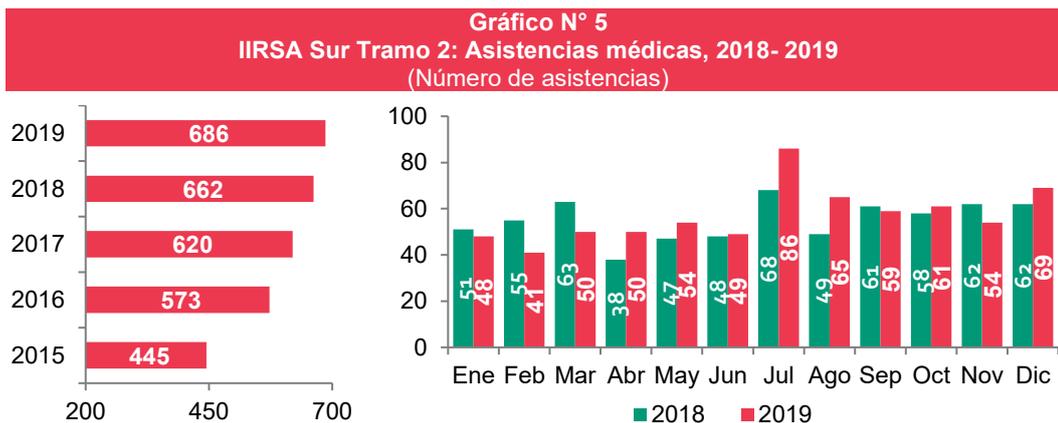
Cuadro N° 6
IIRSA Sur Tramo 2: Motivo de llamada de emergencia, 2019
(Número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Accidente de Tránsito	177	104	185	79	17	281
Desastres ambientales	139	38	123	38	16	177
Axilio Mecánico	51	89	107	28	5	140
Invasión de derecho de vía	0	129	0	0	129	129
Otros	7	27	21	0	13	34

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

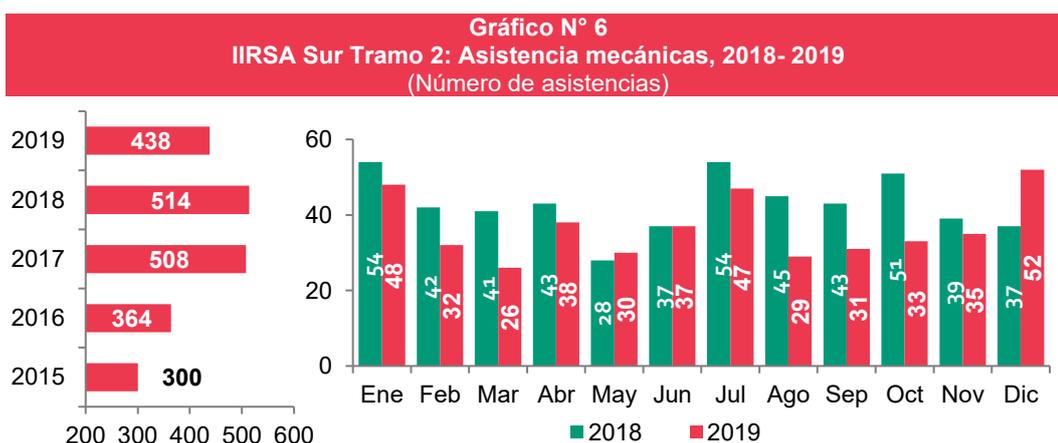
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

41. En lo que respecta a asistencias médicas, durante el año 2019 la empresa concesionaria atendió 686 emergencias médicas, cifra que representó un incremento de 3,6% en relación a las asistencias médicas brindadas el año anterior, a pesar de la reducción el volumen de tráfico registrado en 2019. El mayor número de auxilios médicos se prestó en el mes de julio con 86 asistencias médicas, seguido de diciembre y agosto con 69 y 65 asistencias, respectivamente.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas prestadas por el concesionario durante 2019 fue de 534, cifra menor en 14,8% a las asistencias efectuadas el año anterior (503). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se efectuó en los meses de enero y diciembre.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



V. ESQUEMA TARIFARIO

43. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo⁵. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa básica; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa básica por cada eje.
44. Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2019, no se ha efectuado cobro alguno de las tarifas fijadas por el uso de la vía, pues no se han cumplido las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión para el inicio de la explotación, tal como ha sido señalado previamente.
45. En efecto, conforme a lo establecido en las Cláusula 8.10 y 8.14 del Contrato de Concesión⁶, el inicio de la explotación deberá producirse a más tardar a los 30 días de haberse implementado las UIPP de Urcos (km 38) e Inambari (km 238). No obstante, los retrasos en la ejecución de la obra de construcción de la UIPP de Urcos no han permitido que el Concesionario concluya las obras previstas para el inicio de la etapa de explotación.
46. El contrato además prevé que a partir del 10 de enero de cada año, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo a la siguiente fórmula.

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

Donde:

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

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

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

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

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

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

47. Si en el transcurso del año calendario posterior al ajuste ordinario se produjera una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.

⁵ Cabe mencionar que, los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia, los vehículos militares y los vehículos de la Cruz Roja Peruana están exonerados del cobro de las tarifas.

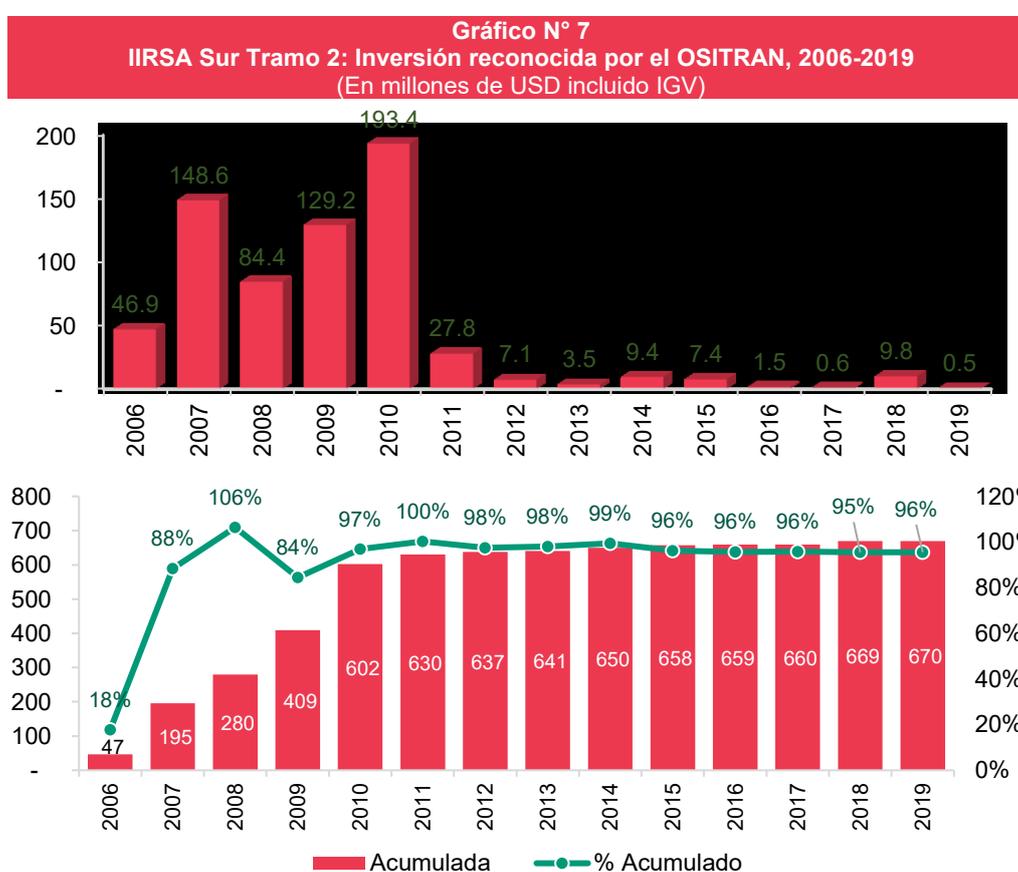
⁶ Cláusula modificada en virtud de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 8, suscrita con fecha 27 de diciembre de 2010.



VI. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

48. Al 31 de diciembre del año 2019, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 669,8 millones (incluido IGCV), lo que representó un avance de 95,6% del total de la inversión comprometida (USD 701 millones, incluido IGCV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales⁷ y accesorias⁸ incluidas con posterioridad. El Gráfico N° 6 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2006 hasta el 2019.
49. Durante 2019, el Concesionario ejecutó inversiones reconocidas por el Regulador por un monto de USD 455,4 mil en obras relacionadas al nuevo compromiso asumido en 2018 para la ejecución de obras accesorias, logrando culminar 2 de las 3 obras accesorias, y alcanzando más del 95% en la tercera obra accesorias. En general, la mayor parte de las inversiones se ejecutaron durante los años 2006 y 2011.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

50. En relación a la segunda Unidad Integrada de Peaje y Pesaje en Yanacancha - Km. 90 (Urcos), el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID) y el presupuesto para la ejecución de

⁷ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.

⁸ Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

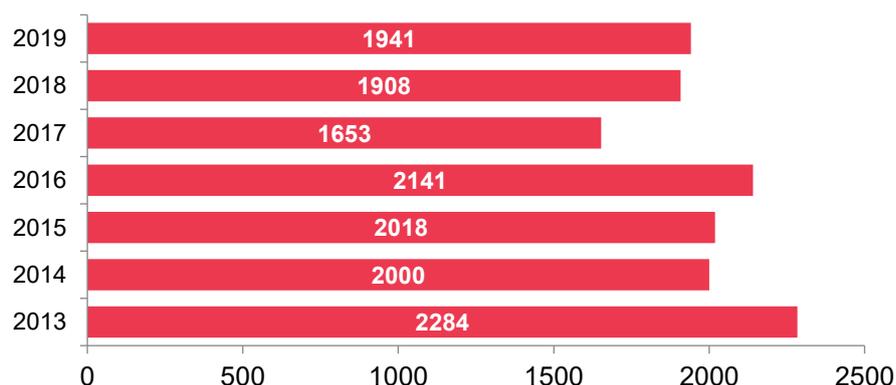


la obra se encuentra aprobado; no obstante, está pendiente que el Concedente culmine con la liberación y entrega del terreno.

VI.2. Pagos al Estado

51. De conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917 y recogido en la Cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el 1% de los recursos que reciba por concepto del PAMO, el cual está conformado por los ingresos percibidos directamente por el Concesionario por peaje y cualquier otro servicio que brinde directamente o a través de terceros, así como los ingresos transferidos por el Concedente.
52. Durante 2019, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 1,94 millones, monto que representa un incremento del 1,7% en relación con los aportes transferidos al Regulador el año anterior (S/ 1,9 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro son variables dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 8
IIRSA Sur Tramo 2: Aportes por regulación periodo 2013 – 2019
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

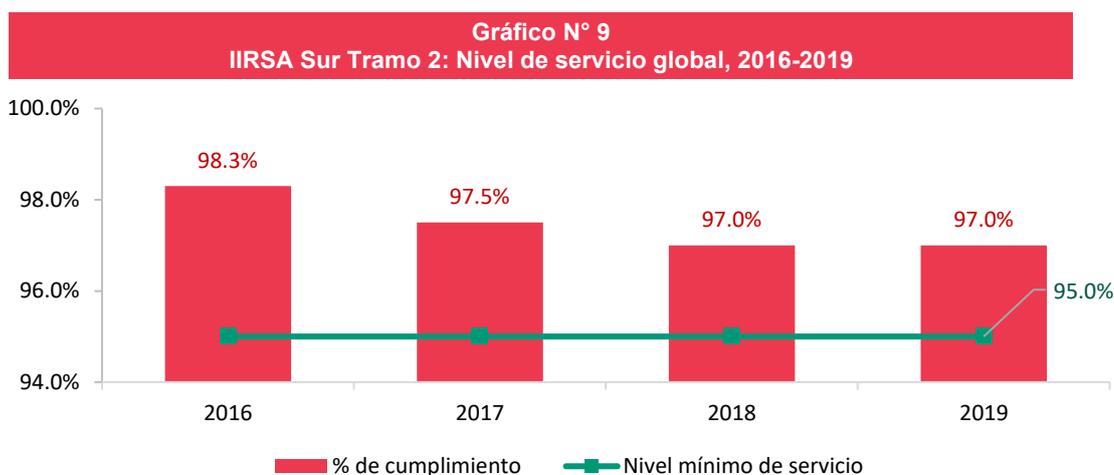
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

53. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador es el encargado de supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
54. En el Gráfico N° 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por OSITRAN sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que, el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios, se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
55. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2019. En efecto, si bien entre 2016 y 2019, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario registró una ligera reducción (de 98,3% a 97,0%), cabe resaltar que durante los años el indicador de calidad en el servicio se mantuvo por encima del nivel mínimo exigido en el Contrato de Concesión (95%).



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

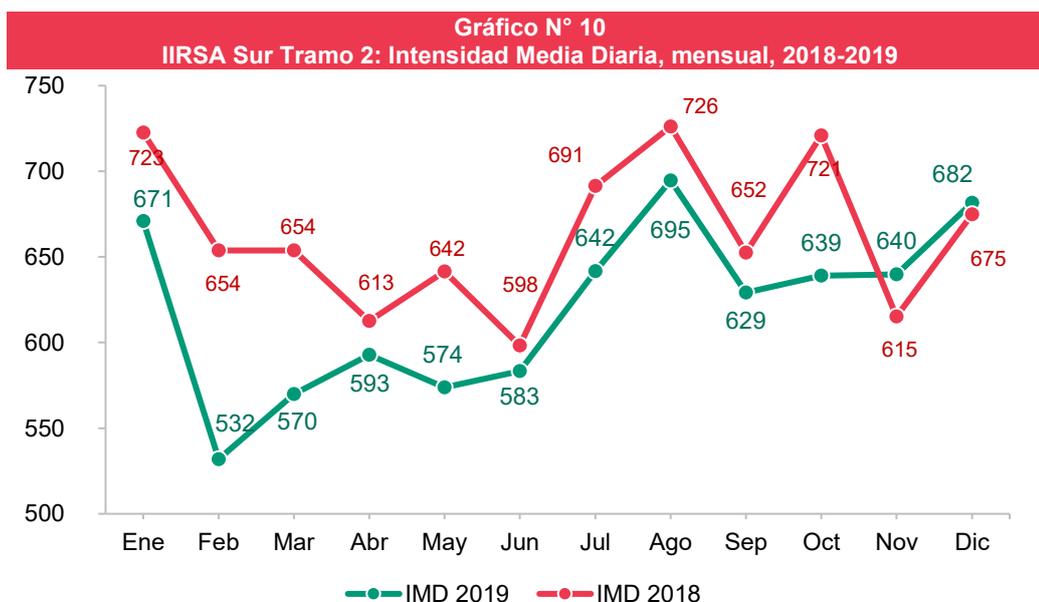
56. Por otra parte en 2019, el OSITRAN ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)⁹. El valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro.
57. Los resultados obtenidos de la evaluación muestran que la rugosidad de la vía registró un nivel de IRI de 1,79 metros por kilómetro, con lo cual se evidenció que el concesionario cumplió con mantener la vía concesionada bajo los niveles de servicio previstos en el Contrato (valor máximo admisible de 3,5).

⁹ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.



VII.2. Indicador de tráfico

58. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD) ¹⁰ está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el IMD promedio anual alcanzó los 622 vehículos por día, cifra que representa una reducción en el nivel de tráfico de 6,4% en relación con los 664 vehículos diarios registrados por día en el 2018. Asimismo, durante el 2019, todos los meses la infraestructura vial afrontó un menor tráfico de vehículos que el respectivo mes del año anterior; sin embargo, en los meses de noviembre y diciembre se revirtió la situación.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.3. Accidentes

59. Como se observa en el Cuadro N° 7, durante el 2019, el número de accidentes en la vía concesionada disminuyó en 2% con respecto al año anterior, pasando de 146 accidentes a 143 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos disminuyó en un 66,3% (de 89 a 30 heridos) y las víctimas mortales se elevó 180% en relación a lo registrado en 2018 (de 10 a 28 fallecidos).

Cuadro N° 7
IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2019

Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2015	106	35	2	234	57	3
2016	81	43	10	348	157	34
2017	133	30	3	342	84	6
2018	108	34	4	495	89	10
2019	108	30	5	310	102	28

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

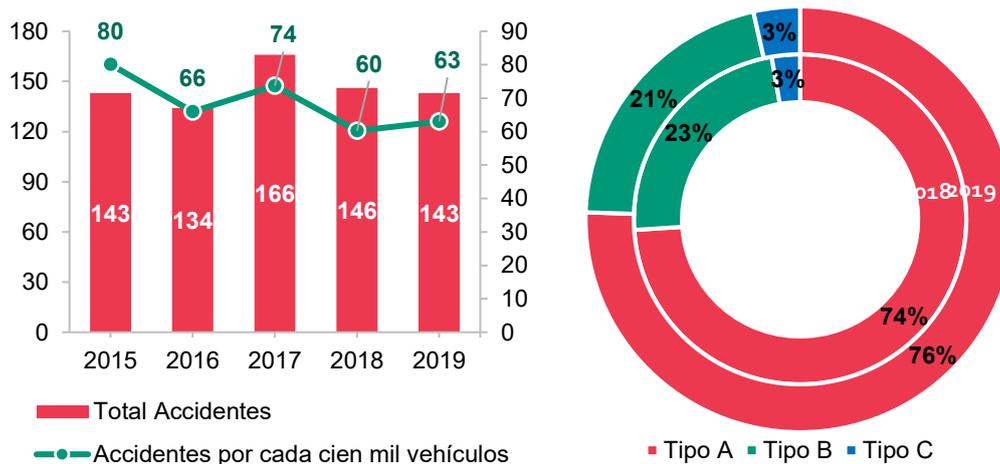
¹⁰ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

$$IMD = \frac{\text{Total Vehículos que transitaron por la concesión en el mes } i}{\text{Número de Días del mes } i}$$



60. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2019 es de 63, cifra 4,7% superior en relación al 2018. Esto indica que el número de accidentes aumentó en una proporción mayor a la del tráfico en la vía. Por otro lado, como se observa en el Gráfico N° 11 respecto a las consecuencias de los accidentes, 5 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 3%), mientras que 34 reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 21%). Cabe resaltar que en 2019 se tuvo un incremento de accidentes del Tipo C y una reducción en el Tipo B en términos relativos respecto al 2018, es decir, que hubo menos accidentes que implicaron algún tipo de daño físico a las personas.

Gráfico N° 11
IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2015 – 2019



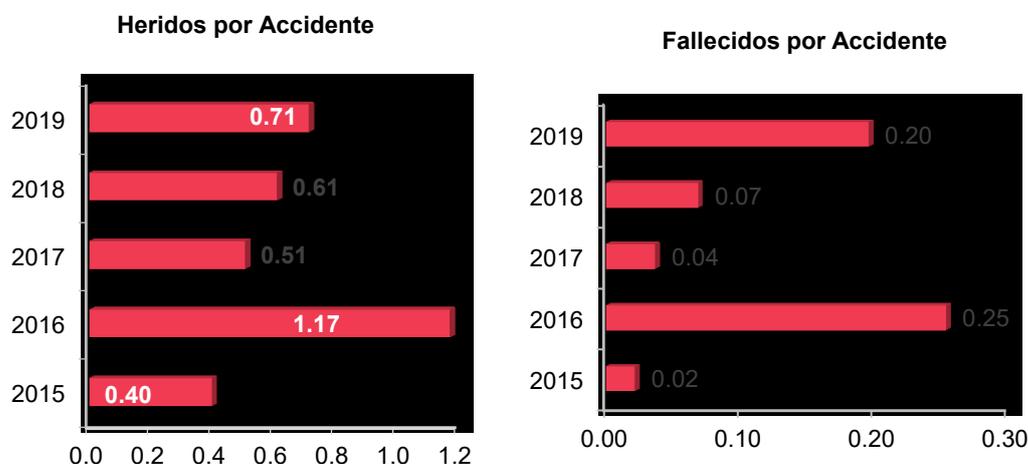
* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. En 2019 el número de heridos por accidente aumentó en un 17%, pasando de 0,61 a 0,71 heridos por accidente. Asimismo, en dicho año la cantidad de víctimas fatales por accidente, pasó de 0,07 a 0,20. En el Gráfico N° 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2015-2019.

Gráfico N° 12
IIRSA Sur Tramo 2: Daños personales por accidentes 2015–2019



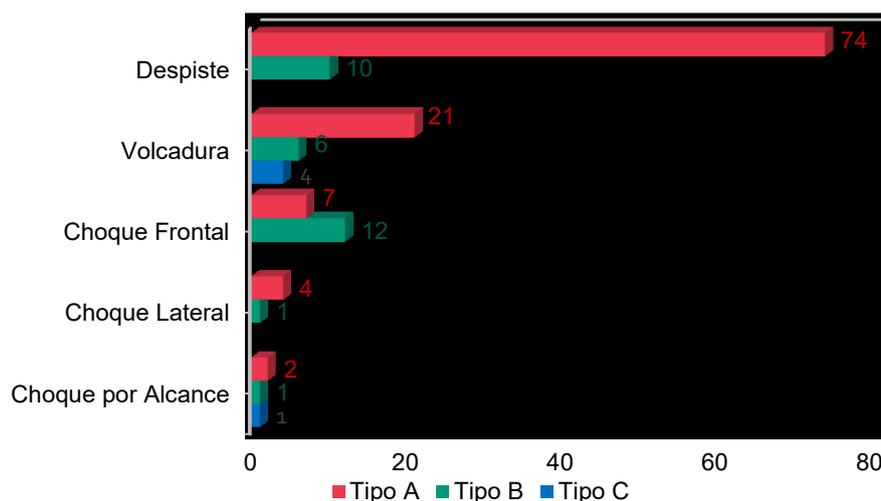
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



62. En el 2019, el 59% de los accidentes de tránsito estuvo asociado a despistes de vehículos, los cuales tuvieron como consecuencias principalmente daños materiales (88%) y en menor medida (12%) involucró personas heridas. El 22% de accidentes ocurrió por volcaduras y el 20% por diversos tipos choques. El Gráfico N° 13 resume los tipos de accidentes ocurridos en 2019 según consecuencias acaecidas respecto a la vida humana.

Gráfico N° 13
IIRSA Sur Tramo 2: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2019



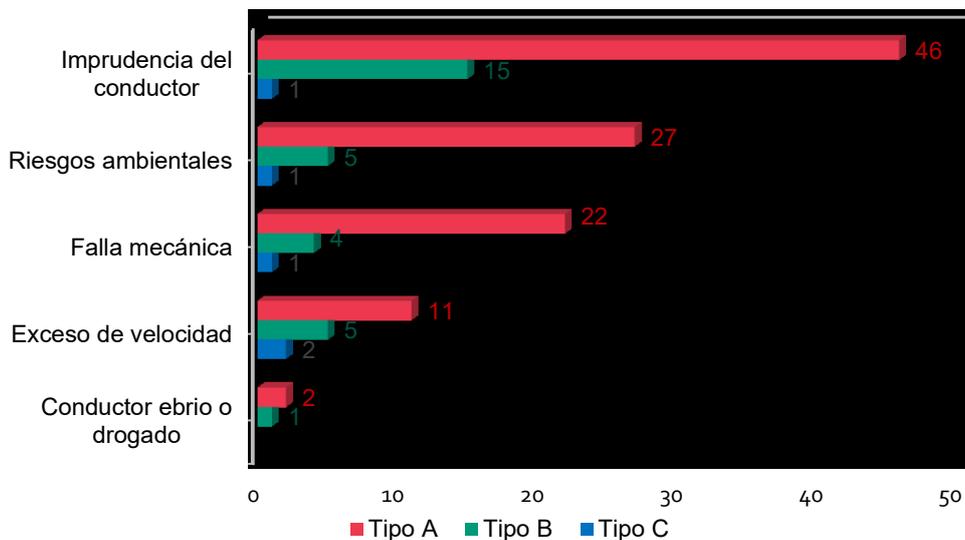
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

63. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, la imprudencia de los conductores fue la causa más frecuente de los accidentes reportados en 2019, representando el 43% de ellos, el comportamiento imprudente incluyó a la realización de maniobras temeraria, la invasión de carril, deslumbramiento, adelanto de vehículo, etc.
64. Por su parte, el 19% de los accidentes se atribuye a fallas mecánicas, principalmente relacionadas a los frenos y los neumáticos; asimismo, el 23% tuvo como causa a los riesgos ambientales, que comprenden los accidentes ocurridos debido a las condiciones climáticas adversas tales como lluvia o neblina.
65. Por último, el exceso de velocidad y el presunto manejo bajo estado de ebriedad de los conductores representaron el 13% y 2%, respectivamente. El Gráfico N° 14 muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.



Gráfico N° 14
IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2019



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.4. Reclamos

66. En el año 2019, los usuarios de la infraestructura vial presentaron dos reclamos, en febrero y setiembre de dicho año. Ambos procedimientos fueron resueltos por el concesionario, calificándolos como improcedentes (Ver Cuadro N° 8).

Cuadro N° 8
IIRSA Sur Tramo 2: Reclamos por meses, 2019

Mes	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	Se p	oct	nov	dic	Total
Número de Reclamos	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VIII. INDICADORES COMERCIALES

67. Como ha sido mencionado, a diciembre de 2019, la Concesión no ha iniciado la etapa de explotación, por lo cual no se cobran tarifas de peaje. Así, los ingresos percibidos por el Concesionario por concepto de PAMO son cubiertos íntegramente por el cofinanciamiento del Estado.
68. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹¹, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹².
69. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2019, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/ 189,1 millones, nivel similar a lo devengado años anteriores. Entre 2008 y 2019, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 211,1 millones y S/ 1 752,2 millones, respectivamente.

Gráfico N° 15
IIRSA Sur Tramo 2: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2008 - 2019
(En S/ millones, incluido IGV)



Fuente: MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹¹ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹² En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.



IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados financieros

IX.2. Estado de Resultados integrales

70. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo.
71. A continuación, se analizará en detalle cada uno de dichos conceptos, de manera previa a presentar el estado de resultados integrales, considerando que esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. En ese sentido, los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
72. En el 2019, los ingresos totales percibidos por el concesionario estuvieron constituidos por i) los servicios de operación y mantenimiento y ii) los servicios de construcción de la concesión, en conjunto, alcanzaron los S/ 66,5 millones, un 3,2% mayor que los S/ 64,5 millones registrados en el 2018. Al respecto, es oportuno indicar que el primer concepto, ingresos por servicio de operación y mantenimiento, se incrementaron en un 50,4% frente a lo registrado en el 2018, lo que equivale a S/. 20,5 millones. Por su parte, los ingresos por servicios de construcción se redujeron en un 76,7%, en S/ 18,4 millones, motivado este último por menor volumen de ingresos por la ejecución de obras accesorias.
73. Cabe mencionar que en 2019 los ingresos por servicio de operación y mantenimiento¹³, representaron el 91,6% de los ingresos totales. De dichos ingresos, las actividades de mantenimiento de emergencia (TME) y el de costo anual de mantenimiento (CAM) son los de mayor relevancia ascendiendo al 31.9% y 23.7 % de los ingresos totales respectivamente.

Cuadro N° 9 IIRSA SUR TRAMO 2: Ingresos por servicios 2019-2018
(En miles de soles)

Ingresos por servicios	2019	2018	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019/2018
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	61,021	40,566	91.6%	62.8%	50.4%
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	5,600	5,475	8.4%	8.5%	2.3%
Acta de trato directo	12,298	11,922	18.5%	18.5%	3.2%
Costo anual de mantenimiento (CAM)	15,791	14,148	23.7%	21.9%	11.6%
Mantenimiento de emergencia	21,267	8,268	31.9%	12.8%	157.2%
Informe técnico de mantenimiento (ITM)	6,065	424	9.1%	0.7%	1330.4%
Proyecto de Ingeniería de detalle (PID)	-	329	0.0%	0.5%	-100.0%
Ingresos por servicios de construcción					
Ingresos por actividades de construcción	5,577	23,981	8.4%	37.2%	-76.7%
Total	66,598	64,547			3.2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹³ Al cierre del año 2019, la concesión no ha iniciado la etapa de explotación debido a que todavía no ha realizado la construcción de las UIPP de Yanacancha por la falta de entrega del terreno correspondiente por parte del Concedente; en tal sentido el rubro de ingreso por PAMO sólo corresponde al 25% del PAMO definido por el Concesionario en su oferta económica más el reajuste por fórmula polinómica. La empresa estima que en el 2021 se hará la entrega de los terrenos.



74. Por su parte, los costos en los que incurre el Concesionario también están clasificados según (i) costos por servicios de operación y mantenimiento de la vía, y (ii) servicios de construcción. Para el ejercicio 2019, ambos tipos de costos sumaron S/ 49,2 millones, monto ligeramente inferior al del ejercicio 2018 (S/ 49,4). Sin embargo, sí se registraron cambios significativos en cada uno de los dos componentes del costo. Así, en 2019 los costos por servicio de operación y mantenimiento ascendieron a S/ 44,2 millones, monto superior en 58,9% a los registrados el año anterior (S/ 27,8 millones); mientras que, en ese mismo año (2019) los costos por los servicios de construcción alcanzaron los S/ 5,0 millones, monto que se redujo de manera significativa (76,8%) en comparación con los S/ 21,5 millones registrados el año anterior.
75. En el ejercicio 2019, los costos por servicio de operación y mantenimiento representaron el 89,8% de los costos totales. De dichos costos, las actividades de honorarios de operación y servicios por obras de emergencia son los de mayor relevancia ascendiendo al 40,7% y 38,0 % de los costos totales respectivamente.

Cuadro N° 10 Costos de prestación de servicios 2018-2019
(En miles de soles)

Costos por prestación de servicios	2019	2018	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019/2018
Costos por servicios de operación y mantenimiento	44,282	27,865	89.8%	56.4%	58.9%
Honorarios de operación	20,062	19,724	40.7%	39.9%	1.7%
Servicio por obra de emergencia	18,741	7,282	38.0%	14.7%	157.4%
Informe técnico de mantenimiento	5,340	374	10.8%	0.8%	1327.8%
Proyecto de Ingeniería de detalle (PID)	-	329	0.0%	0.7%	-100.0%
Tributos	139	156	0.3%	0.3%	-10.9%
Costos por servicios de construcción					
Servicios de construcción	5,010	21,563	10.2%	43.6%	-76.8%
Total	49,292	49,428	100.0%	100.0%	-0.3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

76. En lo que respecta a los gastos administrativos, en 2019 éstos aumentaron un 49,3% con respecto al 2018, pasando de S/ 3,2 millones a S/ 4,7 millones, principalmente motivado por el incremento de las cargas de personal¹⁴ y otras cargas de gestión que representaron el 41,9% y el 39,1% de los costos totales de administración en el ejercicio 2019, respectivamente.

¹⁴ En octubre de 2018, el personal gerencial fue trasladado de su relacionada Odebrecht Perú Operaciones y Servicios S.A.C. a la Concesionaria. Las otras cargas de gestión, en el 2019 corresponde a gastos no deducibles por las multas y sanciones interpuestas por la Administración Tributaria.



Cuadro N° 11 Costos de administración 2018-2019
(En miles de soles)

Gastos administrativos	2019	2018	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019/2018
Cargas de personal	2,004	764	41.9%	23.8%	162.3%
Servicios recibidos prestados por terceros	902	1,630	18.8%	50.8%	-44.7%
Tributos	5	9	0.1%	0.3%	-44.4%
Otras cargas de gestión	1,872	800	39.1%	25.0%	134.0%
Depreciación	4	3	0.1%	0.1%	33.3%
Total	4,787	3,206	100.0%	100.0%	49.3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

77. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2019, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 17,3 millones, lo que significó un incremento de 14,5% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 15,1 millones). Por su parte, la utilidad operativa fue de S/ 14,1 millones, monto superior en 3,9% a la utilidad operativa obtenida el año anterior.
78. A nivel de utilidad neta, en el ejercicio 2019 el concesionario obtuvo una utilidad neta de S/ 6,9 millones, cifra que representa una reducción frente a los S/ 10,0 millones obtenidos en el 2018. La reducción de la utilidad neta del ejercicio 2019, se debió principalmente a las pérdidas por diferencia de cambio que ascendieron a S/ 10,6 millones (en el 2018 fueron de S/ 4,3 millones).

Cuadro N° 12 Resultados integrales 2018-2019
(En miles de soles)

	2019	2018	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019/2018
Ingresos					
Ingresos por actividades de construcción	5,577	23,981	8.4%	37.2%	-76.7%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	61,021	40,566	91.6%	62.8%	50.4%
Costos					
Costos por servicios de construcción	-5,010	-21,563	7.5%	33.4%	-76.8%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	-44,282	-27,865	66.5%	43.2%	58.9%
Utilidad bruta	17,306	15,119	26.0%	23.4%	14.5%
Gastos administrativos	-4,787	-3,206	7.2%	5.0%	49.3%
Otros ingresos	1,647	1,727	2.5%	2.7%	-4.6%
Utilidad de operación	14,166	13,640	21.3%	21.1%	3.9%
Ingresos financieros	11	41	0.0%	0.1%	-73.2%
Gastos financieros	-1,798	-1,654	2.7%	2.6%	8.7%
Ganancia por diferencia de cambio	8,879	6,406	13.3%	9.9%	38.6%
Pérdida por diferencia de cambio	-10,612	-4,384	15.9%	6.8%	142.1%
Utilidad neta antes del impuesto a la renta	10,646	14,049	16.0%	21.8%	-24.2%
Impuesto a la renta	-3,677	-3,991	5.5%	6.2%	-7.9%
Utilidad (pérdida) neta del año	6,969	10,058	10.5%	15.6%	-30.7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



IX.3. Estado de Situación Financiera

79. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2018 y 2019.

Cuadro N° 13 Estado de Situación Financiera 2018-2019
(En miles soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVOS CORRIENTES	43,656	27,647	PASIVO CORRIENTE	44,928	26,592
Efectivo	6,904	7,853	Cuentas por pagar comerciales	357	198
Cuentas por cobrar comerciales	24,358	11,231	Cuentas por pagar a partes relacionadas	21,633	10,266
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	2,332	1,237	Anticipos del Concedente	22,578	14,791
Cuentas por cobrar diversas	10,062	7,326	Otras cuentas por pagar	360	1,337
ACTIVOS NO CORRIENTES	59,672	50,376	TOTAL PASIVO	44,928	26,592
Cuentas por cobrar comerciales	48,975	50,356			
Cuentas por cobrar relacionadas	10,671	0	PATRIMONIO NETO	58,400	51,431
Impuesto a la renta diferido	24	14	Capital social	37,683	37,683
Mobiliario y equipo, neto	2	6	Reserva legal	341	0
			Resultados acumulados	20,376	13,748
TOTAL ACTIVOS	103,328	78,023	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	103,328	78,023

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cuadro N° 14 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2018-2019
(En porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2019	2018	2019/2018		2019	2018	2019/2018
ACTIVOS CORRIENTES	42.2%	35.4%	58%	PASIVO CORRIENTE	43.5%	34.1%	69%
Efectivo	6.7%	10.1%	-12%	Cuentas por pagar comerciales	0.3%	0.3%	80%
Cuentas por cobrar comerciales	23.6%	14.4%	117%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	20.9%	13.2%	111%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	2.3%	1.6%	89%	Anticipos del Concedente	21.9%	19.0%	53%
Cuentas por cobrar diversas	9.7%	9.4%	37%	Otras cuentas por pagar	0.3%	1.7%	-73%
ACTIVOS NO CORRIENTES	57.8%	64.6%	18%	TOTAL PASIVO	43.5%	34.1%	69%
Cuentas por cobrar comerciales	47.4%	64.5%	-3%				
Cuentas por cobrar relacionadas	10.3%	0.0%		PATRIMONIO NETO	56.5%	65.9%	14%
Impuesto a la renta diferido	0.0%	0.0%	71%	Capital social	36.5%	48.3%	0%
Mobiliario y equipo, neto	0.0%	0.0%	-67%	Reserva legal	0.3%	0.0%	
				Resultados acumulados	19.7%	17.6%	48%
TOTAL ACTIVOS	100.0%	100.0%	32%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100.0%	100.0%	32%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

80. Al cierre del año 2019, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en 32% respecto al 2018, pasando de S/ 78,0 millones a S/ 103,3 millones.
81. Por el lado del activo, el activo corriente registró la mayor variación entre el 2018 y 2019 incrementándose en 58%, al pasar de S/ 27,6 millones a S/ 43,6 millones; también los activos no corrientes aumentaron 18%, pasando de S/ 50,3 millones a S/ 59,6 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 35,4% de los activos totales en el año 2018



al 42,2% en el año 2019 principalmente producto del aumento de las cuentas por cobrar comerciales¹⁵ por el lado de los activos corrientes, y de las cuentas por cobrar relacionadas en los activos no corrientes.

82. Por su parte, los pasivos totales de la concesión, se incrementaron en un 69% mientras que el patrimonio neto en un 14%, ascendiendo en el ejercicio 2019 a S/ 44,9 millones y S/ 58,4 millones respectivamente y representando el 43,5% y 56,5% del total de pasivo y patrimonio respectivamente. Cabe señalar que la concesión no cuenta con registros de pasivos no corrientes, por lo que el incremento del pasivo se explica principalmente por las cuentas por pagar a partes relacionadas el cual asciende a S/ 21,6 millones (S/ 10,2 millones en el 2018) y anticipos del Concedente por S/ 22,5 millones (S/ 14,7 millones en el 2018).
83. En 2019, el patrimonio de la Concesión se incrementó 14%, pasando de S/ 51,4 millones a S/ 58,4 millones, ello debido al aumento de los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 13,7 millones a S/ 20,3 millones.

IX.4. Indicadores Financieros

- **Ratios de Liquidez**

84. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene una política de tener los recursos exactos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están alrededor de 1.
85. En particular el incremento del activo corriente en un 58% frente al incremento en el pasivo corriente en un 69% han determinado que el ratio liquidez clásica¹⁶ disminuya de 1,04 a 0,97; de la misma manera ocurre en el ratio de la prueba ácida¹⁷ considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y cuentas por cobrar.

Cuadro N° 15 Ratios de Liquidez, 2018 – 2019

Ratios	2019	2018	2017
Liquidez general	0,97	1,04	1,06
Prueba Acida	0,97	1,04	1,06
Liquidez absoluta	0,15	0,30	0,09

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

86. Con relación al ratio de liquidez absoluta¹⁸ o también llamado ratio de prueba defensiva, a diferencia de los ratios anteriores, este indicador disminuye en mayor proporción de 0,30 a 0,15 lo que evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí solo no permite respaldar el total del pasivo corriente (sólo el 15%).

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

87. Los ratios de endeudamiento del Concesionario reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación. Así, en el siguiente cuadro se presenta varios ratios que miden la situación en 2019 en comparación con los dos años anteriores:

¹⁵ Conformadas principalmente por los montos pendientes de cobrar referidos al informe técnico de mantenimiento (ITM) y el mantenimiento de emergencia.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente



Cuadro N° 16 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2018 – 2019

Ratios	2019	2018	2017
Deuda/Patrimonio	76.9%	51.7%	86.1%
Endeudamiento del Activo	43.5%	34.1%	46.3%
Calidad de la Deuda	100.0%	100.0%	100.0%
Indice de Solvencia	2.30	2.93	2.16

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

88. El ratio Deuda/Patrimonio¹⁹, muestra para el ejercicio 2019 que por cada S/ 76,9 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel moderado de apalancamiento de la empresa; no obstante, en comparación con el año anterior denota un significativo aumento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2018 (51,7%), producto de los incrementos en las cuentas por pagar a partes relacionadas y anticipos del concedente que constituyen pasivos del Concesionario.
89. El ratio endeudamiento del activo²⁰ en el ejercicio 2019 indica que del activo total, un 43,5% está cubierto con endeudamiento a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 34,1% que tuvo en el 2018, lo cual denota una disminución del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un decremento del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
90. El ratio de calidad de la deuda²¹ se ha mantenido en 100% durante los tres últimos años reflejando que el Concesionario no ha asumido obligaciones de largo plazo en los años 2017, 2018 y 2019.
91. Finalmente, el índice de solvencia²² para el ejercicio 2019 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 2,30 de activo total. En el 2018 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 2,93 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se aprecia que entre 2018 y 2019 disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.
- **Ratios de rentabilidad**
92. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de recursos propios.

Cuadro N° 17 Ratios de Rentabilidad, 2017 – 2019

Ratios	2019	2018	2017
Margen Bruto	26.0%	23.4%	28.0%
Margen Operativo	21.3%	21.1%	18.8%
Margen Neto	10.5%	15.6%	7.6%
ROE	11.9%	19.6%	8.2%
ROA	6.7%	12.9%	4.4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²¹ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

²² El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



93. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²³ aumentó al pasar de 23,4% a 26,0% entre los años 2018 y 2019. Respecto al margen operativo²⁴ este también ha aumentado pasando de 21,1% en el 2018 a 21,3% en el 2019. De otro lado, el margen neto²⁵ se contrajo, pues pasó de 15,6% en el 2018 a 10,5% en el 2019. Este último ratio indica que en el ejercicio 2019 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 10,5 de utilidad neta, ello debido a la disminución de utilidades por el efecto neto de la diferencia de cambio en el ejercicio 2019.
94. El ROE²⁶ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2019 se registró una reducción respecto del ejercicio 2018. En efecto, en el ejercicio 2019 se obtuvo S/ 11,9 de utilidad neta por cada S/ 100 de patrimonio; mientras que, en el ejercicio 2018 dicho ratio fue de S/ 19,6. La disminución de dicho ratio se debe al efecto conjunto producido por la disminución de las utilidades netas y el aumento del patrimonio.
95. Finalmente, en 2019 se observa una disminución para la rentabilidad sobre los activos o ROA²⁷ el cual ascendió a 6,7%, porcentaje menor al 12,9% obtenido en el 2018, reflejando que la empresa tuvo menores ganancias sobre el capital invertido.

²³ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

²⁶ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²⁷ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



X. CONCLUSIONES

96. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 2: Urcos – Inambari durante 2019, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico total de vehículos registró una disminución del 6,4% respecto al año anterior, al pasar de 242 mil a 227 mil vehículos, de los cuales el 67,9% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 32,1% restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 424 mil ejes, lo cual representó un nivel inferior de 6,4% respecto al año anterior.
 - (ii) En relación con la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2018, el número de llamadas de emergencia fue de 761, cifra menor en 14,9% en relación con el año anterior (894).
 - (iii) Al cierre de 2019, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 669,8 millones, lo cual representó un avance de 95,6% en relación con la inversión total comprometida que ascendió a 701 millones.
 - (iv) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de OSITRAN bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 1,94 millones de soles, monto que representa un incremento del 1,7% en relación con el aporte de 2018 (S/ 1,9 millones).
 - (v) En relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2019, se ha verificado lo siguiente:
 - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 97%.
 - El total de accidentes registrados durante 2019 (143), disminuyeron 2% con relación al año anterior. Sin embargo, a pesar de dicha reducción en número total de accidentes, ese año se registraron 102 heridos y 28 fallecidos, cifras superiores al número de víctimas registradas el año anterior que ascendieron a 89 heridos y 10 fallecidos. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes están asociados a despistes y volcaduras (80%, en conjunto). Entre las causas más frecuentes de los accidentes tenemos la imprudencia de los conductores, las fallas mecánicas y los riesgos ambientales, por lo que sería recomendable que las instituciones competentes realicen campañas de concientización.
 - El concesionario solo recibió dos reclamos en el 2019, los cuales resultaron improcedentes.
 - (vi) Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2019, no se ha efectuado cobro alguno de las tarifas fijadas por el uso de la vía (peaje), pues no se han cumplido las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión para el inicio de la explotación, por lo cual los ingresos totales percibidos por concepto de PAMO fueron cubiertos por el cofinanciamiento del Estado.
 - (vii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de PAMO y PAO se incrementaron 2,21% entre 2018 y 2019, al pasar de S/ 185 millones a S/ 189,1 millones. El PAMO fue de S/ 33,0 millones, 7% mayor al año anterior; mientras que el PAO experimentó un incremento de 1,26%.
 - (viii) Al cierre del año 2019 la empresa presentaba un mayor valor al observado al cierre de 2018, así pues sus activos (así como el pasivo y patrimonio) registraron



un incremento de 32%, al registrar S/ 78,0 millones en 2018 y S/ 103,3 millones al finalizar 2019. En cuanto a los resultados obtenidos, en el ejercicio 2019 la empresa obtuvo una utilidad neta de S/ 6,9 millones, resultado inferior al obtenido el 2018 que fue de S/ 10,0 millones.

- (ix) De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha disminuido ligeramente, lo que se observa en la reducción de los indicadores de liquidez del 2019 frente a los del 2018, a pesar de lo cual al final del ejercicio del 2019, la empresa contaba con los activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. Asimismo, a pesar del ligero incremento en el nivel de ingresos totales en 2019, los efectos negativos de la evolución cambiaria sobre la empresa tuvieron un impacto negativo sobre los indicadores de rentabilidad de la empresa.



XI. ANEXOS

ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A. Carretera: Urcos – Inambari

Fecha de actualización: 20 de marzo de 2017

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo Urcos – Inambari (300 Km.) que incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none">▪ Urcos – Ocongate (73,5 Km.)▪ Ocongate – Marcapata (97,0 Km.)▪ Marcapata – Quincemil (72,45 Km.)▪ Quincemil – Inambari (57,05 Km.)	Cláusula 2.4. (p. 19) Anexo I, Apéndice I (p. 158) Anexo XI (p. 231)
2	Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 30) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30-31)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none">▪ Adenda 1: 24 de febrero de 2006.▪ Adenda 2: 16 de junio de 2006.▪ Adenda 3: 26 de julio de 2006.▪ Adenda 4: 16 de julio de 2007.▪ Adenda 5: 18 de febrero 2009.▪ Adenda 6: 31 de julio de 2009.▪ Adenda 7: 08 de julio de 2010.▪ Adenda 8: 27 de diciembre de 2010.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8
5	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
6	Modalidad	Cofinanciado.	Cláusula 2.6. (p. 20)
7	Capital mínimo	USD 10 233 258. Al finalizar el tercer año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4. (p. 23)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> por USD 15 millones.▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u><ul style="list-style-type: none">- Por USD 3 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión.- Por USD 5 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del contrato.- Por USD 10 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 06 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato.	Cláusula 9.2. (p. 77) Cláusula 9.3. (p. 78)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Garantía de Crédito Parcial</u>, está destinada a garantizar la el servicio del a deuda a los Acreedores Permitidos.▪ <u>Línea de Crédito de Enlace</u>, para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 59 080 000,00. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula.	Cláusula 3.12. (p. 30) Cláusula 18.1. (p. 138) Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada: USD 221 millones (sin incluir IGV).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS.



**Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Carretera: Urcos – Inambari**

Fecha de actualización: 20 de marzo de 2017

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	<p>Construcción a nivel de asfalto del tramo Urcos – Puente Inambari (300 km.) incluyendo, obras de drenaje, puentes, señalización, etc.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ <u>Primera Etapa</u> (12 meses desde el Inicio de la Construcción): 29%▪ <u>Segunda Etapa</u> (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa): 38%▪ <u>Tercera Etapa</u> (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa): 33%	<p>Cláusula 6.1. (p. 37)</p> <p>Anexo VIII, numeral 2.2.1. (p. 207)</p>
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none">▪ Trato Directo.▪ Controversia Técnica se someterán a Arbitraje de Conciencia.▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete a arbitraje Internacional.▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima.	<p>Cláusula 16.10. Cláusula 16.11.b (p. 133-136)</p>
13	Penalidades	<ul style="list-style-type: none">▪ Se refieren a: eventos a la fecha de suscripción del contrato, régimen de bienes, obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales, así como consideraciones socioambientales.▪ Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas.	<p>Cláusula 3.6. (p. 26) Cláusula 5.40. (p. 36) Cláusula 6.23. (p. 45) Cláusula 11.47. (p. 111) Anexo X (p. 228) Cláusula 13.10. (p. 119)</p>
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none">▪ Terminación del Contrato.▪ Vencimiento del plazo.▪ Mutuo Acuerdo.▪ Incumplimiento del Concesionario.▪ Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos).▪ Decisión Unilateral del Concedente.▪ Fuerza Mayor (Salida unilateral del Concesionario).	<p>Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. (p. 120-129) Adenda 3</p>
15	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none">▪ El Concedente, con opinión previa del regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando:<ul style="list-style-type: none">- Existe en variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa (IPE), segunda etapa (ISE) y tercera etapa (ITE), con respecto a los valores iniciales de IPE, ISE e ITE.- Existe variaciones en términos reales en costos de operación y administración (COA) y los costos de mantenimiento (CM), con respecto a los valores iniciales de COA y CM.▪ El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO.	<p>Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 73) Adenda 3</p>
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	<p>Se puede otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) así como las acciones y participaciones del Concesionario.</p>	<p>Cláusula 9.6.b Adenda 3</p>
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none">▪ De responsabilidad civil contra terceros.▪ Sobre los bienes en Construcción.▪ De riesgos laborales <p>Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro, para su aprobación.</p>	<p>Cláusula 10.1.a (p. 81) Cláusula 10.1.b (p. 82) Cláusula 10.2.c (p. 82)</p>



**Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Carretera: Urcos – Inambari**

Fecha de actualización: 20 de marzo de 2017

Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Inicio de operaciones	El inicio de la explotación de las obras de la Primer, Segunda y Tercera etapa, se computará luego de transcurrido (12) meses, de culminadas la totalidad de las Obras de Construcción.	Cláusula 8.10. (p. 54)
19	Estándares del servicio	Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 160)
20	Tarifas	Peaje inicial de USD 1,50 (más impuestos) por vehículo ligero o por cada eje a partir del inicio de explotación de las obras.	Cláusulas 8.14., 8.15., 8.16., 8.17. (p. 56-59)
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none">▪ Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción.▪ El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 8.17.c (p. 58)
22	PAO	<ul style="list-style-type: none">▪ USD 31 858 000 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV).▪ Estos son:<ul style="list-style-type: none">- Pagos primera etapa: 30 pagos semestrales de 14,5% del PAO.- Pagos segunda etapa: 30 pagos semestrales de 19% del PAO.- Pagos tercera etapa: 30 pagos semestrales de 16,5% del PAO.▪ Por lo tanto, la proporción del PAO pagado, en la primera, segunda y tercera etapa será de 29%, 38% y 33% del PAO.▪ La parte proporcional de los PAO será pagada los días 30 de abril y 30 de octubre.▪ El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero).	Cláusula 8.21. (p. 60) Cláusula 8.23. (p. 61-65) Cláusula 18.2. Adenda 3
23	CRPAO	Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.	Cláusula 1.6. (p. 11) Adenda 3
24	PAMO y Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none">▪ PAMO (Trimestral): USD 4,76 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de USD 564 mil para mantenimiento periódico.▪ 25% del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario por un año entre culminación de obras e inicio de explotación.▪ Transitabilidad: Siete (7) pagos trimestrales por un monto no mayor a los USD 12 220 400.	Cláusula 8.21. (p. 60-61)
25	Retribución al Estado	No existe	



ANEXO N° 2
RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: IIRSA SUR TRAMO1: Urcos - Inambari

Concesionario:	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Periodo:	2013-2019

a) Tráfico

	UNIDAD	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Número de Unidades Vehiculares								
Quincemil	Vehículos	158 388	165 835	178 568	203 164	225 089	242 425	226 866
Total Ligeros	Vehículos	98 881	101 000	114 200	134 240	149 043	162 779	154 029
Total Pesados	Vehículos	59 507	64 835	64 368	68 924	76 046	79 646	72 837
Número de Ejes Cobrables								
Quincemil	Ejes	300 434	325 328	338 005	380 339	419 983	452 812	424 013
Ligeros	Ejes	98 881	101 000	114 200	134 240	149 043	162 779	154 029
Pesados	Ejes	201 553	224 328	223 805	246 099	270 940	290 033	269 984

b) Accidentes

Accidentes	Accidentes	126	126	143	134	166	146	143
Heridos	Personas	110	109	57	157	84	89	102
Fallecidos	Personas	8	7	3	34	6	10	28



Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 500 9330
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sotta
Jefe de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Cintha Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Practicante