



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

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

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



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



CONTENIDO

I. RESUMEN EJECUTIVO	4
II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	6
II.1. Composición de la empresa.....	6
II.2. Principales características del contrato de concesión	6
II.3. Área de influencia	9
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	16
V. ESQUEMA TARIFARIO	17
VI. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.....	18
VI.1. Evolución de las inversiones.....	18
VI.2. Pagos al Estado	19
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO	20
VII.1. Indicador de tráfico	20
VII.2. Accidentes	20
VII.3. Reclamos.....	23
VIII. INDICADORES COMERCIALES	23
IX. ANÁLISIS FINANCIERO	23
IX.1. Estados Financieros	23
IX.2. Indicadores Financieros.....	28
X. CONCLUSIONES.....	30
XI. ANEXOS	32



CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 2: Aspectos Generales de la Concesión.....	6
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 2: Modificaciones Contractuales.....	9
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo 2: Infraestructura Vial Por Subtramo	10
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, 2020	16
Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2020	20
Cuadro N° 8 Ingresos por servicios, 2020 – 2019	24
Cuadro N° 9 Costos de prestación de servicios, 2020 – 2019	25
Cuadro N° 10 Gastos de administración, 2020 – 2019	25
Cuadro N° 11 Estado de Resultados Integrales, 2020-2019	26
Cuadro N° 12 Estado de Situación Financiera, 2020-2019	26
Cuadro N° 13 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2020-2019.....	27
Cuadro N° 14 Ratios de Liquidez, 2020-2019	28
Cuadro N° 15 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2020-2019.....	28
Cuadro N° 16 Ratios de Rentabilidad, 2020 - 2019.....	29

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur	10
Gráfico N° 2: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2013 – 2020.....	14
Gráfico N° 3: Tráfico por mes, 2020 – 2019	15
Gráfico N° 4: Llamadas de emergencia realizadas, 2014 – 2020.....	16
Gráfico N° 5: Asistencia mecánicas, 2020 – 2019.....	17
Gráfico N° 6: Inversión reconocida por el OSITRAN, 2006 – 2020	18
Gráfico N° 7: Aportes por regulación periodo 2013 – 2020	19
Gráfico N° 8: Intensidad Media Diaria, mensual, 2020 – 2019.....	20
Gráfico N° 9: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2015 – 2020.....	21
Gráfico N° 10: Daños personales por accidentes 2015 – 2020	21
Gráfico N° 11: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2020	22
Gráfico N° 12: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2020	22
Gráfico N° 13: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2008 – 2020	23



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

CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR
PERÚ – BRASIL: TRAMO 2



I. RESUMEN

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño para el año 2020 de la Concesión del Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, IIRSA Sur Tramo 2), que comprende el tramo Urcos – Inambari, entre Cusco y Madre de Dios. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

El 04 de agosto de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y la Concesionaria Interoceánica Sur-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), por un periodo de 25 años. El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 300 kilómetros que van desde Urcos (Cusco) hasta el puente Inambari (Madre de Dios). La concesión fue otorgada bajo la modalidad de cofinanciada.

El Contrato de Concesión establece, entre otros, el compromiso de inversión proyectado referencial asumido por el Concesionario, las tarifas y reajustes tarifarios de los servicios prestados, los niveles de servicio, así como el monto del cofinanciamiento. A diciembre de 2020, se han suscrito 8 adendas al Contrato de Concesión.

Como parte de sus obligaciones, el Concesionario debe brindar los servicios de operación de las unidades de peaje y pesaje previstas; sin embargo, a diciembre de 2020, únicamente la estación de peaje Quincemil está construida, por lo que aun no inicia el periodo de explotación de la concesión y por ende no inicia el cobro de peaje. Asimismo, el concesionario debe prestar los servicios de central de emergencias, sistema de comunicación de emergencia en tiempo real (postes SOS ubicados cada 10 km a lo largo de la vía), servicio de grúa y auxilio mecánico, entre otros.

En el año 2020, circularon por la vía concesionada 203,1 mil unidades vehiculares, lo que representó una disminución de 10,5% con relación al año anterior, apreciándose que del total de vehículos el 32,6% fueron vehículos pesados y 67,4% vehículos ligeros. Dicha reducción se produjo en un contexto en que el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional¹ y aplicó diversas medidas a partir de marzo de 2020, con el propósito de evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional, lo cual llevó a diversas restricciones a la circulación de personas que afectaron las actividades de transporte².

Durante 2020, el Ositrán reconoció inversiones al Concesionario por un monto ascendente a 14,4 miles USD (incluido IGV), con lo cual la inversión acumulada total ascendió a USD 669,85 millones. Así, se alcanzó un nivel de cumplimiento de 95,6% de la inversión total comprometida,

¹ El 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros.

² Debe tenerse en consideración que la demanda de transporte que enfrentan los concesionarios es una demanda derivada de otras actividades económicas. Es decir, el servicio de transporte no es un servicio final, sino más bien un servicio intermedio necesario para el desarrollo de otras actividades económicas.



así como un avance físico de 100,0% en los kilómetros comprometidos para construcción (246,4 km).

En el 2020, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 1,87 millones al OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó una disminución del 3,8% en relación con el aporte por regulación pagados durante el año anterior (S/ 1,94 millones).

Como se mencionó líneas arriba, el Estado peruano aplicó medidas de inmovilización para mitigar la propagación del COVID-19, estas medidas tuvieron repercusiones negativas en los ingresos del Ositrán³. Esta situación generó que el Regulador tuviera que efectuar una priorización del gasto, llevando a suspender o cancelar una serie de contrataciones de bienes y servicios programados, entre ellos, la evaluación del nivel de servicio global exigido (90%) del Concesionario.

Por su parte, en 2020 se contabilizaron un total de 146 accidentes, cifra 12% inferior a la registrada el año anterior (166 accidentes), de los cuales solo se registró un accidente que conllevó una pérdida humana. Cabe resaltar que, durante 2020 el concesionario no recibió reclamos por parte de los usuarios de la vía concesionada.

Finalmente, en lo que respecta a la situación financiera del Concesionario, el estado de resultados muestra que en el ejercicio 2020 los ingresos totales percibidos por el concesionario, constituidos por los pagos por servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción, alcanzaron los S/ 52,6 millones, lo que representó una reducción del 20,9% con relación a los ingresos registrados en 2019 (S/ 66,5 millones). En este contexto, la utilidad bruta y la utilidad operativa de la Concesión registraron reducciones de 17,2% y 10% con relación al año anterior, respectivamente. No obstante ello, la utilidad neta se ubicó en un nivel de S/ 12,7 millones en 2020, lo que significó un importante incremento de 74,4% con relación al nivel de 2019 (S/ 6,9 millones), explicado fundamentalmente por las mayores ganancias por diferencia de cambio.

Al cierre del año 2020 la empresa incrementó sus valores contables frente al observado al cierre de 2019, así pues sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 45%. 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 2020 frente a los del 2019, revelando que al final del ejercicio del 2020, la empresa no contaba con activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos mejoraron ligeramente, y se ha mejorado eficacia final de la empresa en generación de beneficios en el ejercicio 2020.

³ Debido a las medidas de inmovilización aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19, el tráfico de pasajeros en las distintas infraestructuras supervisadas por el Ositrán se contrajo de manera significativa, lo que afectó los ingresos percibidos por los concesionarios. Ello, considerando que la principal fuente de ingresos del Regulador lo constituyen los aportes por regulación que pagan las empresas concesionarias (lo cual representa más del 90% del presupuesto), tuvo un significativo impacto en los ingresos directamente recaudados del regulador.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. La Concesionaria Interoceánica Sur-Tramo 2 S.A. fue constituida el 01 de julio de 2015 en la ciudad de Lima, Perú. El Concesionario pertenece al grupo ecómico Novonor, cuyo holding controladora es Novonor S.A. (Odebrecht S.A.), empresa domiciliada en Brasil. La Concesión es subsidiaria directa de Technik Invest S.A.C. (antes Odebrecht Latinvest Perú Transport S.A.C.), quien posee el 89% de las acciones representativas del capital social. El 11% restante de las acciones las poseen las empresas dominicaldas en Perú: JJC Contratistas Generales S.A (7%) e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. (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 Interoceánica Sur – Tramo 2, por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación (es decir, desde el 30 de abril de 2006), existiendo la opción de ampliación de dicho plazo⁴. La Concesión abarca 300 kms desde Urcos – Cusco hasta el puente Inambari – Madre de Dios.
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 infraestructura por un periodo determinado, 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
Accionistas	• Technik Invest S.A.C. (89%) • JJC Contratistas Generales S.A (7%) • Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. (4%)
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Inversión comprometida al 2020	USD 701 millones (incluido IGV)
Inversión acumulada al 2020	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, Ositrán

4. Cabe mencionar que, si bien a diciembre de 2020 el Concesionario cuenta con la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje (en adelante, UIPP) de Quincemil (Inambari), se tiene pendiente la construcción de la UIPP Yanacancha⁵ (Urcos), por lo que aun no puede comenzar en terminos contractuales el periodo de explotación de la Concesión. Asimismo, según el Contrato de Concesión, se tiene previsto la construcción de la UIPP de Huayalloc para el quinto año a partir del inicio de la explotación.

⁴ La Cláusula 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.

⁵ En efecto, conforme a lo establecido en la Cláusula 8.14. a) del Contrato de Concesión, para el inicio de la Fecha de Explotación deben encontrarse en operación las unidades de peaje y pesaje de Inambari y Urcos. Cabe mencionar que, el retraso en la construcción de la unidad de peaje y pesaje de Urcos se debe a que aun se encuentran pendientes de liberación por parte del Concedente los terrenos requeridos para la obra.



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, 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.
6. Así, por concepto de PAMO, el Concedente debe efectuar un pago anual de USD 4,7 millones, pagadero en cuotas trimestrales desde la fecha de inicio de la explotación hasta el final de la concesión. Durante el periodo comprendido desde la culminación de la obra principal hasta el inicio de la explotación, se reconocerá 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 adecuados niveles de servicios en todo el tramo de la vía, para lo cual se diferencian dos tipos de actividades: el mantenimiento de emergencia y el mantenimiento periódico. En el caso del mantenimiento de emergencia, la remuneración está en función de los precios establecidos en la Adenda N° 8 al Contrato de Concesión y la cantidad de material realmente excavado y transportado. Así, las actividades de mantenimiento periódico a ejecutar durante el año correspondiente son para 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. Este costo directo se distribuye en 4 tramos, de los cuales el tramo de Ocongate –Marcapata es el tramo más extenso de la Concesión y concentra el 32% del total de inversión, seguido del tramo Urcos - Ocongate con 25%, el tramo Marcapata – Quincemil con 24% y Quincemil – Inambari con 19%.
9. Las actividades de construcción establecidas en el Contrato de Concesión, incluye la ejecución de las siguientes obras:
 - **Obras de Construcción:** Es el resultado de los trabajos de Construcción correspondientes a la Primera, Segunda y Tercera Etapa que son ejecutados en los plazos previstos en el Contrato, o en su caso, que son ejecutados hasta el límite previsto en el presupuesto del Concedente señalado en el Proyecto Referencial, conforme a lo señalado en la Cláusula 6.4.A.1 i y 6.4.A.2.i.
 - **Obras Accesorias:** Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en el Tramo conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.46 a 6.50, que sean requeridas en sectores no considerados en el Expediente Técnico⁶ del Concesionario para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia, o cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el Expediente Técnico, se deteriore prematuramente o requiera ser modificado por razones de seguridad vial.
 - **Obras Adicionales:** Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en el Expediente Técnico, que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable

⁶ El Expediente Técnico es la Propuesta Técnica que presentó el Postor que resultó favorecido con la buena pro del Concurso, aprobada por PROINVERSIÓN, que tiene efectos vinculantes para las Partes, respecto de la ejecución de las Obras y la prestación de los Servicios derivados del presente Contrato, y sobre el cual se elaborará el Proyecto de Ingeniería de Detalle.



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.

- **Obras Alternativas:** Son aquellas Obras propuestas por el postor en su Expediente Técnico aceptadas por PROINVERSIÓN durante el Concurso, y que reemplazarán a las correspondientes del Proyecto Referencial. Estas obras no podrán ser objeto de revisión y/o ajuste durante la ejecución de las Obras conforme al Proyecto de Ingeniería de Detalle, debido a que estas han sido propuestas a suma alzada, salvo que estas hayan sido sustentadas en parte conforme a la información o aspectos contenidos en el Proyecto Referencial, en cuyo caso, solo estos aspectos podrán ser objeto de revisión.
- **Obras Complementarias:** Son aquellas obras indicadas en el Contrato de Concesión, cuya ejecución es obligatoria para el Concesionario a su costo, por tratarse de Obras inherentes a la Explotación de la Concesión. Comprende, entre otras: (a) obras civiles para canalizaciones o servicios públicos; (b) obras de mitigación de impacto ambiental contempladas en el Estudio de Impactos Ambientales a nivel de Factibilidad; (c) edificaciones (unidades de peaje, estaciones de pesaje, oficinas, instalaciones de apoyo para Servicios Obligatorios y Opcionales, etc.); o (d) la instalación de equipos o sistemas mecánicos, eléctricos o electrónicos.

Pagos al Estado

10. De conformidad con la cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el 1% de los recursos 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.
11. Sin perjuicio de lo señalado, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador los "Ingresos Asegurados por Supervisión" siempre que el aporte por regulación anual que le corresponda pagar al Concesionario, sin tener en consideración los montos por concepto de PAO, sea menor a USD 108 mil, el Concesionario estará obligado a pagar esta cantidad al regulador por concepto de Ingresos Asegurados por Supervisión.

Modificaciones Contractuales

12. A diciembre del 2020, el Contrato de Concesión ha sido objeto de modificaciones contractuales hasta en 8 oportunidades (ver Cuadro N° 2). Durante el 2006, se suscribieron las tres primeras adendas al Contrato de Concesión.
13. Durante el 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.
14. Finalmente, durante el 2010 se suscribió la 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 el 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.
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, Ositrán.	

II.3. Área de influencia

15. El Tramo 2 del IIRSA Sur posee una extensión aproximada de 300 kilómetros y se extiende desde Urcos (Cusco) hasta el puente Inampari (Madre de Dios). Así, la vía comunica los departamentos de Cusco (a una altura 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.

16. 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).



II.4. Infraestructura y equipos

17. 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: Infraestructura Vial Por Subtramo		
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, Ositrán.



18. 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)⁷, así como otras estructuras (muros gavión, de suelo reforzado, de concreto, badenes, entre otros).

Equipamiento

19. 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.
20. Para atender situaciones en las que los usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito y se queden detenidos en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 02 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

21. El 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros.
22. En el marco de la declaratoria del Estado de Emergencia Nacional, mediante Oficio Múltiple N° 0014-2020-MTC/19, el MTC instó a las concesionarias cofinanciadas a dar inicio al procedimiento contractual de suspensión de obligaciones establecido en el Contrato de Concesión para una suspensión que comprenda únicamente el cobro de las tarifas de peaje por la causal de fuerza mayor, desde las 18:00 horas del día 02 de abril de 2020 hasta que culmine el Estado de Emergencia Nacional. Como resultado, las estaciones de peaje de las 10 concesiones cofinanciadas suspendieron temporalmente el cobro de las tarifas de peaje.
23. El 09 de mayo de 2021, se aprobó la Ley N° 31018 “Ley que suspende el cobro de peajes en la red vial nacional, departamental y local concesionada, durante el Estado de Emergencia Nacional declarado a causa del brote del COVID 19”, mediante la cual se suspendió el cobro de peajes desde el 10 de mayo en todas las unidades de peaje de la red vial nacional, departamental y local concesionada, con el objeto de evitar el contacto con los usuarios y cumplir con el aislamiento obligatorio mientras dure el estado de emergencia nacional.
24. El 01 de julio de 2020, se reinició el cobro de los peajes, conforme a lo dispuesto por Decreto Supremo N° 116-2020-PCM⁸ del 26 de junio de 2020, mediante el cual se determinó la exclusión de las actividades relacionadas con la Red Vial Nacional de las

⁷ Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo N° 2. Inventario Anual de Bienes de la Concesión. 2017.

⁸ En particular, mediante Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, se dispuso que: “*las limitaciones a la libertad de tránsito no aplican a las actividades de construcción, operación, conservación, mantenimiento y, en general, toda aquella actividad directa o indirectamente relacionada con la Red Vial Nacional, Departamental o Vecinal, quedando excluidas del Estado de Emergencia Nacional, ya sea que esas actividades sean desarrolladas directamente por entidades de cualquiera de esos niveles de gobierno y/o por terceros contratados por ellos incluyendo, pero no limitándose, a concesionarios o contratistas.*”



restricciones establecidas en el marco del Estado de Emergencia Nacional, dejando así sin efecto lo dispuesto por Ley N° 31018.

25. A 31 diciembre 2020, se concluyó la Obra Accesorio (OA) OA km 125+394 al km 125+495 y se concluyó con la reposición de la infraestructura vial dañada a causa por derrumbes ocurridos en el periodo noviembre 2017 a abril de 2018. De otro lado, se concluyeron los Trabajos de Mantenimiento de Emergencia (TME) en diversos sectores⁹.
26. A diciembre de 2020, el Concedente aún no realiza la entrega del terreno para la construcción 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 en que la Concesionaria implementa las dos unidades de peaje correspondientes a Quincemil (Inambari) y Yanacancha (Urcos).

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

27. 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.
28. 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, Ositrán.

29. Cabe precisar que, conforme a lo establecido en la 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 Concesión¹⁰, el Concesionario debe implementar las UIPP de Urcos (Entre km 38+000 y 39+500) e Inambari (Entre km 238+000 y 239+300). 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.
30. 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

⁹ En particular, los siguientes: Km 8+840 al Km 8+860, Km 55+675 al Km 55+880, Km 155+290 al Km 155+370, Km 55+675 al Km 55+880, Km 155+290 al Km 155+370, Km 76+130 al Km 76+240, Km 123+920 al Km 124+460, Km 11+570 al Km 11+640, Km 112+800, Km 112+900, Km 129+495 al Km 129+585, Km 147+860 al Km 148+000, Km 152+820, Km 153+180, Km 153+790, Km 154+000, Km 155+400 al Km 155+470, Km 156+200 al Km 156+350, Km 158+700 al Km 158+790, Km 162+130, Km 214+400, Km 228+320, Km 228+950, Km 231+200, Km 231+650, Km 127+259 al Km 127+265. Km 154+900, Km 127+270, Km 224+000 al Km 224+060, Km 238+194 al Km 238+257, Km 159+000 al Km 159+350.

¹⁰ 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.



238+000 y 239+300), así como la unidad de peaje Huayalloc al año 5 del inicio de la explotación. El Concedente destinó un presupuesto referencial de USD 16,3 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 2020 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.

31. 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.

32. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:

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 1000 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.

33. 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.

34. 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.



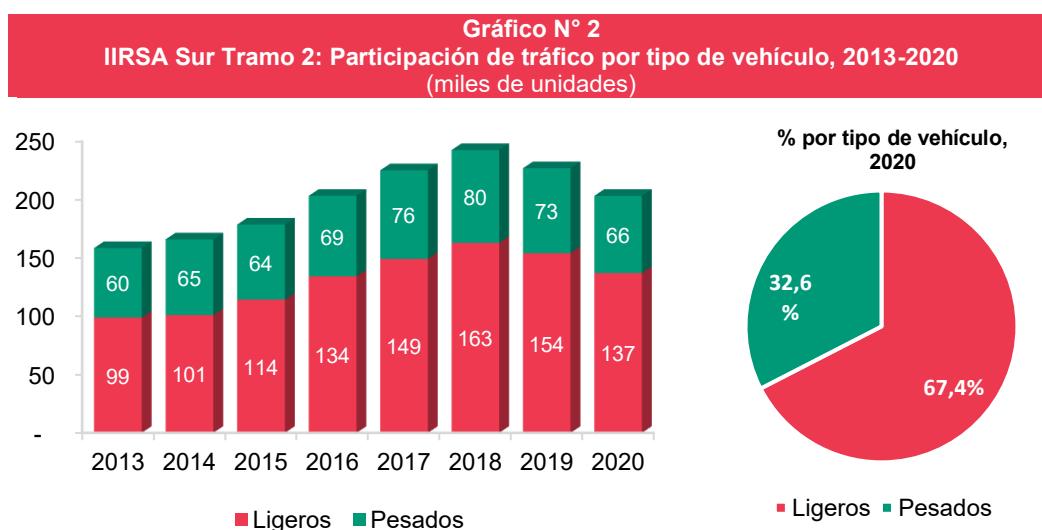
IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Tráfico vehicular

35. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán¹¹. Cabe mencionar que si bien en la UIPP Quincemil no se realiza el cobro de la tarifa (por no haberse iniciado la fase de explotación de la Concesión) 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

36. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados entre 2013 y 2020. Como se aprecia, durante el 2020, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la carretera IIRSA Sur Tramo 2 descendió a 203,1 mil, cifra menor en 10,5% que lo registrado en el año anterior (226,9 mil). Del total de vehículos que transitaron por la red vial concesionada, el 67,4% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 32,6% a vehículos pesados.
37. La contracción del tráfico vehicular se explica por las medidas aplicadas por el gobierno a partir de mediados de marzo de 2020 para evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional; entre ellas la restricción del transporte urbano, el transporte interprovincial y el uso de vehículos particulares, sumado a la inmovilización social obligatoria¹².



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

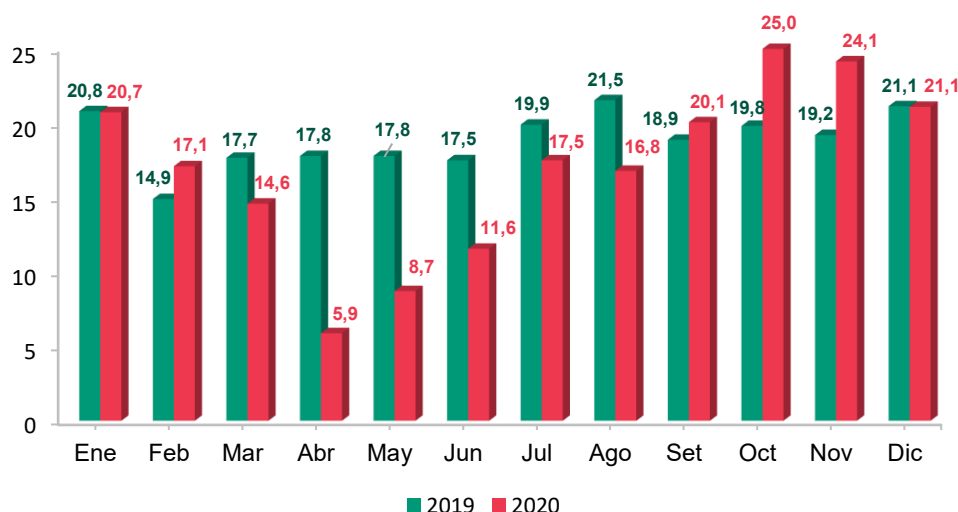
¹¹ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información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

¹² En efecto, el 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros.



38. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2019 y 2020, apreciándose que en 2020 se presentó una disminución del tráfico en comparación con el año anterior. Particularmente, en los meses de abril, mayo y junio de 2020 se registraron las mayores caídas del tráfico, en niveles de -66,9%, -51,0% y -34,0% con relación a mismos meses del año anterior, respectivamente. Resalta el hecho de que a partir de setiembre de 2020, se aprecia una recuperación del flujo vehicular, superando incluso los niveles del 2019, lo cual se explica por la reactivación progresiva de la economía y la reducción de restricciones al transporte¹³. Cabe señalar que, la economía se fue reactivando a partir de mayo de manera progresiva según los distintos sectores de la economía, lo cual ha contribuido también a incrementar la demanda de servicios de transporte.

Gráfico N° 3
IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico por mes, 2019-2020
(miles de vehículos)



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

Tráfico en ejes cobrables

39. En términos de ejes cobrables, circularon por la vía 382 mil ejes, de los cuales la mayor proporción (64,1%) correspondió a ejes cobrables de vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en el Cuadro N° 5, los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 95 mil ejes (24,8% del total de ejes).

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

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares								
Quincemil	137	21	16	7,3	5,9	16	0.2	203
Ejes Cobrables								
Quincemil	137	42	48	29,1	29,3	95	1.7	382

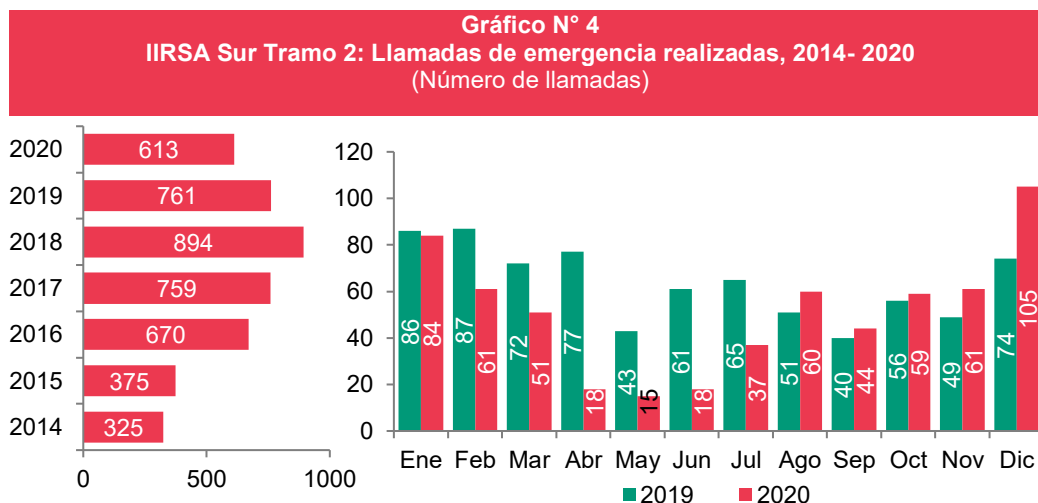
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

¹³ El 26 de junio de 2020, el gobierno peruano emitió el Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, mediante el cual se estableció que el transporte interprovincial terrestre y los vuelos nacionales se reactivarán a partir de julio de 2020.



IV.2. Servicios complementarios

40. 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.
41. Durante el 2020, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 613, cifra que representó una disminución de 19,4% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (761 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 4, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de enero y diciembre.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

42. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio mecánico (35%); mientras que las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 15,2% del total de llamadas recibidas y aquellas para reportar desastres ambientales e invasión de derecho de vía fueron 7,1% y 4,6%, respectivamente.
43. Por su parte, los meses de enero y diciembre de 2020 se registró el mayor número de llamadas de emergencia (15,8%), 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 51,1% de incidentes reportados implicó una interrupción de la vía.

Cuadro N° 6						
IIRSA Sur Tramo 2: Motivo de llamada de emergencia, 2020						
(Número de llamadas)						
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Accidente de Tránsito	48	68	90	23	3	116
Desastres ambientales	11	43	3	1	50	54
Axilio Mecánico	149	117	204	62	0	266
Invasión de derecho de vía	0	35	0	0	35	35
Otros	105	37	99	12	31	142

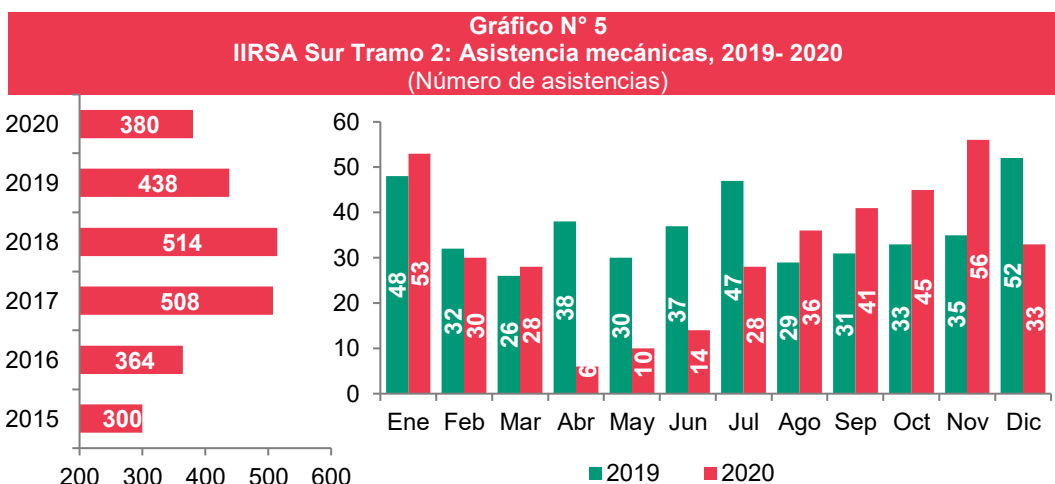
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

44. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas prestadas por el concesionario durante 2020 fue de 380, cifra menor en 13,2% a las asistencias efectuadas el año anterior (438).



Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se efectuó en los meses de enero y noviembre.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

V. ESQUEMA TARIFARIO

45. 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 tramo¹⁴. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa básica; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa básica por cada eje.
46. Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2020, 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.
47. En efecto, conforme a lo establecido en las Cláusula 8.10 y 8.14 del Contrato de Concesión¹⁵, 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 inicie la explotación.
48. 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ Cláusula modificada en virtud de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 8, suscrita con fecha 27 de diciembre de 2010.



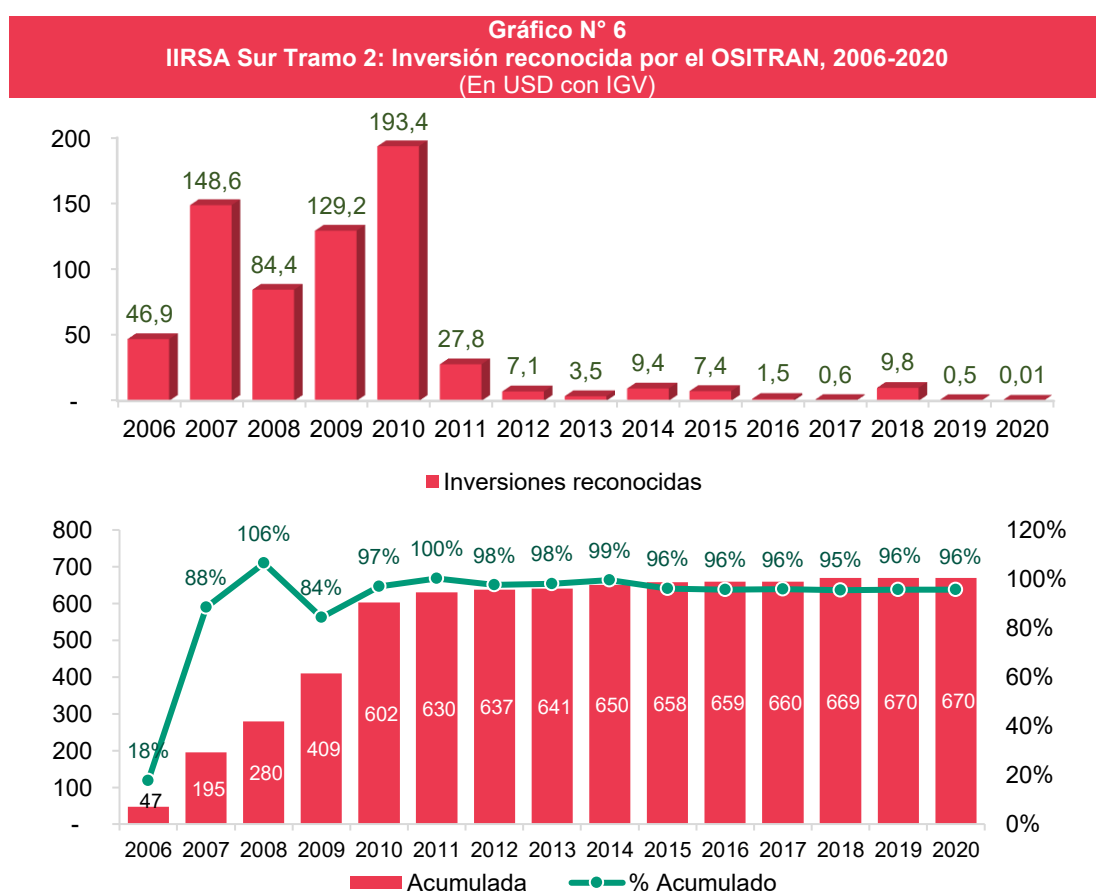
- i: es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.
0: es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.
CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of 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).

49. 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.

VI. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES

50. El Gráfico N° 6 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2006 hasta el 2020. Al 31 de diciembre del año 2020, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 669,9 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 95,6% del total de la inversión comprometida (USD 701 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

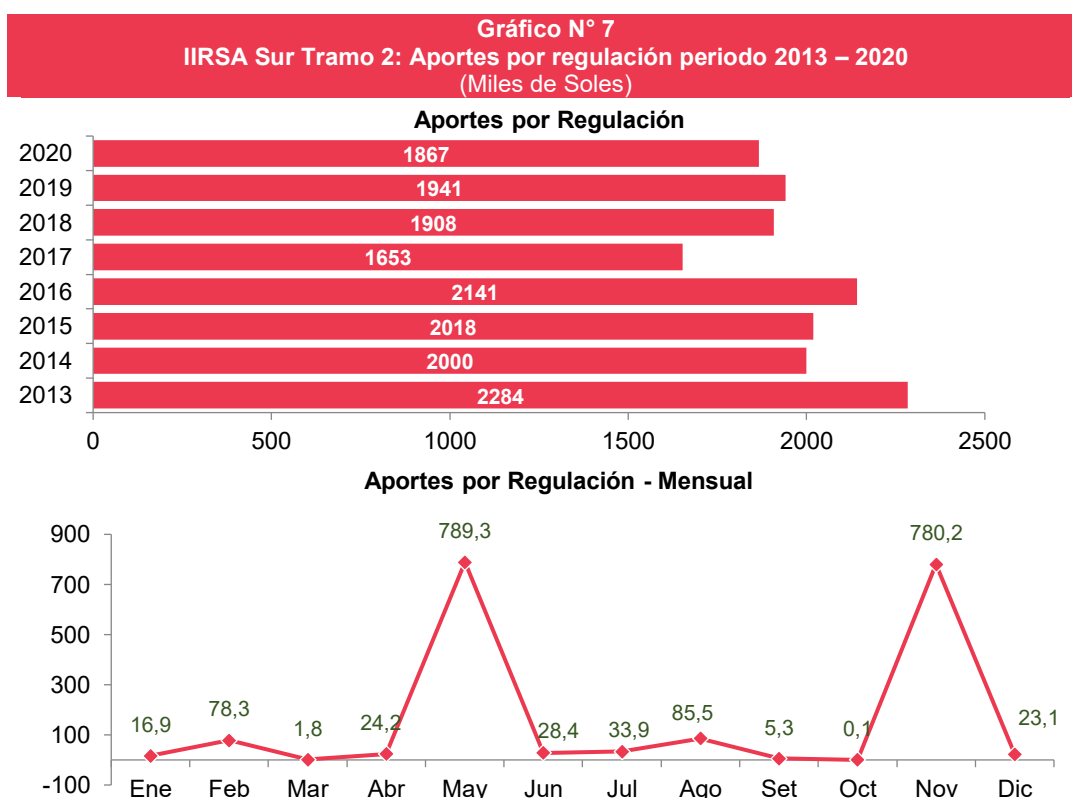
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



51. Durante el 2020, el Concesionario ejecutó inversiones por un monto de USD 14,4 mil, cifra bastante reducida en relación con la inversión reconocida en el año anterior (USD 455,4 mil). En general, la mayor parte de las inversiones se ejecutaron durante los años 2006 y 2011, con lo cual a la fecha el 100% de las obras contractuales se encuentran culminadas, siendo que se vienen ejecutando obras accesorias.
52. 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 la obra se encuentra aprobado; no obstante, está pendiente que el Concedente culmine con la liberación y entrega del terreno¹⁶ y aprobación del Plan de Manejo Ambiental.

VI.2. Pagos al Estado

53. 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.
54. Durante 2020, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 1,87 millones, monto similar que representa una ligera reducción del 3,8% en relación con los aportes transferidos el año anterior (S/ 1,94 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, los meses de mayor contribución del aporte 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 realicen dichas transferencias al Concesionario.



Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

¹⁶

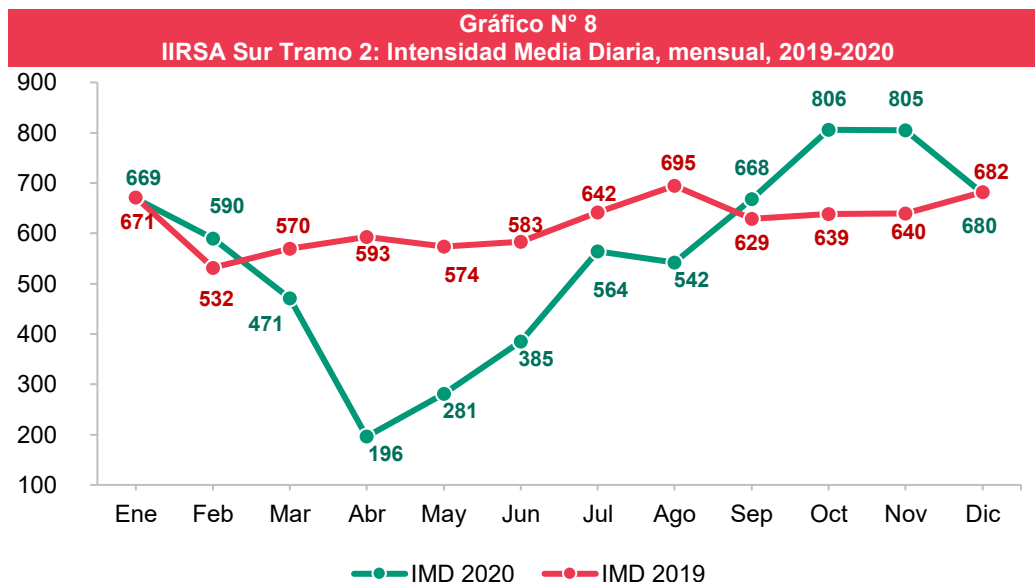
El Concedente ha tenido retraso para la entrega de terrenos saneados y liberados para la construcción, remodelación de las Unidades de Peaje/Pesaje, en algunos casos se ha cedido a la presión social de no instalarlos, por lo que se tiene años de atraso en el cierre de la etapa de inversiones.



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Indicador de tráfico

55. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁷ está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 8, el IMD promedio anual alcanzó los 555 vehículos por día, cifra que representa una reducción en el nivel de tráfico de 10,7% en relación con los 622 vehículos diarios registrados por día en el 2019. Asimismo, durante 2020, entre los meses de marzo y agosto la infraestructura vial afrontó un menor tráfico de vehículos que el respectivo periodo del año anterior.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII.2. Accidentes

56. Como se observa en el Cuadro N° 7, durante 2020, el número de accidentes en la vía concesionada disminuyó en 18,2% con respecto al año anterior, pasando de 143 accidentes a 117 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos disminuyó en un 57,8% (de 102 a 43 heridos) y las víctimas mortales se redujo considerablemente en relación a lo registrado en 2019 (de 28 a 1 fallecido).

Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2020						
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
2020	90	26	1	165	43	1

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

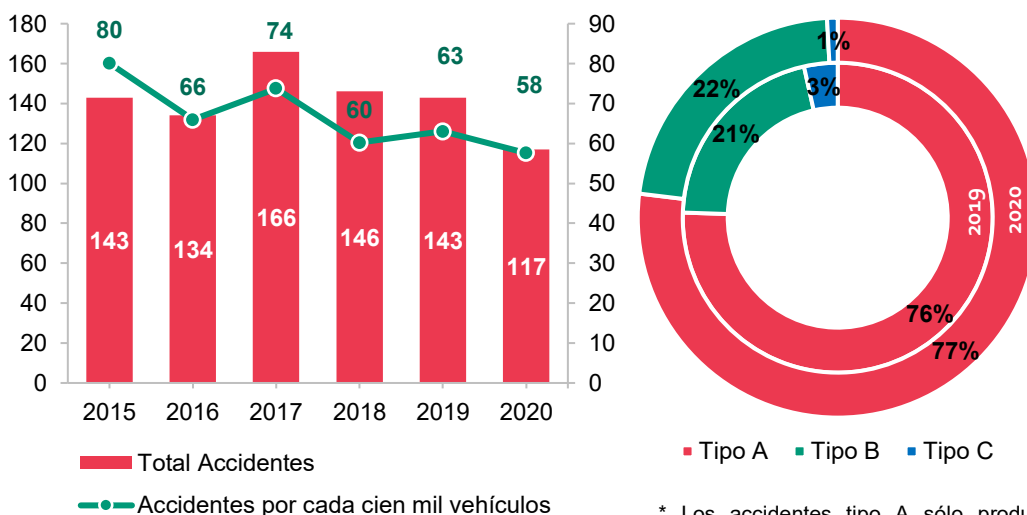
¹⁷ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



57. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2020 es de 57,6, cifra 8,6% inferior en relación al 2019. Esto indica que el número de accidentes disminuyó en una proporción menor a la del tráfico en la vía. Por otro lado, como se observa en el Gráfico N° 9 respecto a las consecuencias de los accidentes, solo 1 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 1%), mientras que 26 reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 22%).

Gráfico N° 9
IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2015 – 2020



* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos),

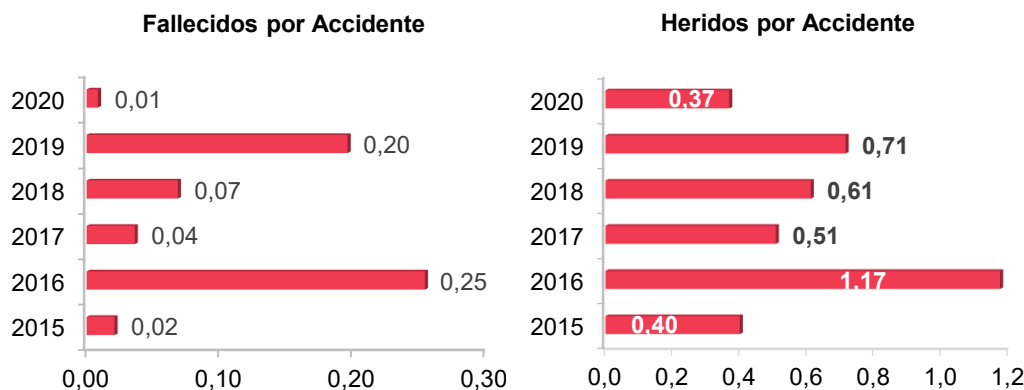
los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

58. En 2019 el número de heridos por accidente se redujo en un 48,5%, pasando de 0,71 a 0,37 heridos por accidente. Asimismo, en dicho año la cantidad de víctimas fatales por accidente, pasó de 0,2 a 0,01. En el Gráfico N° 10 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2015-2020.

Gráfico N° 10
IIRSA Sur Tramo 2: Daños personales por accidentes 2015-2020



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

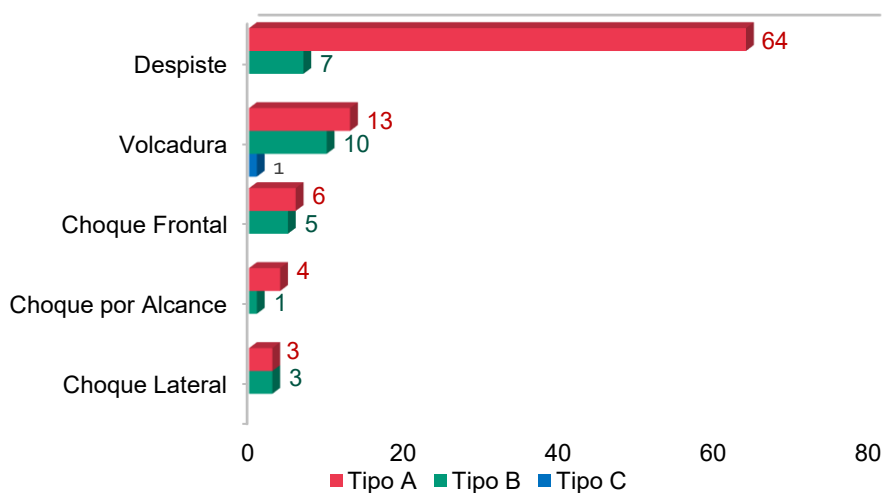
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

59. En el 2020, el 61% de los accidentes de tránsito estuvo asociado a despiste de vehículos, los cuales tuvieron como consecuencias principalmente daños materiales (90%) y en menor medida (10%) involucró personas heridas. El 21% de accidentes ocurrió por



volcaduras y el 19% por diversos tipos choques. El Gráfico N° 11 resume los tipos de accidentes ocurridos en 2020 según consecuencias acaecidas respecto a la vida humana.

Gráfico N° 11
IIRSA Sur Tramo 2: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2020

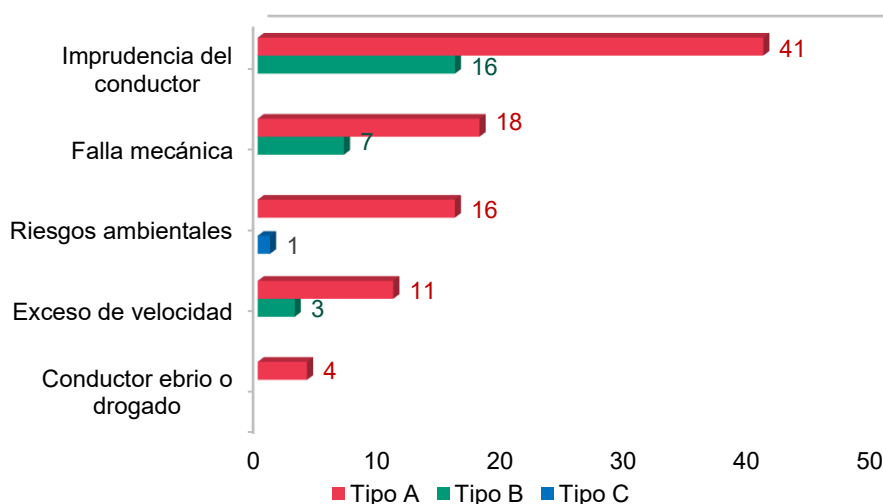


Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

60. 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 2020, representando el 49% de ellos, el comportamiento imprudente incluyó a la realización de maniobras temeraria, la invasión de carril, deslumbramiento, adelanto de vehículo, etc. Por su parte, el 21% de los accidentes se atribuye a fallas mecánicas; asimismo, el 15% tuvo como causa a los riesgos ambientales, que comprenden los accidentes ocurridos debido a las condiciones climáticas adversas tales como lluvia o neblina. Por último, el exceso de velocidad y el presunto manejo bajo estado de ebriedad de los conductores representaron el 12% y 3%, respectivamente. El Gráfico N° 12 muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.

Gráfico N° 12
IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2020



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

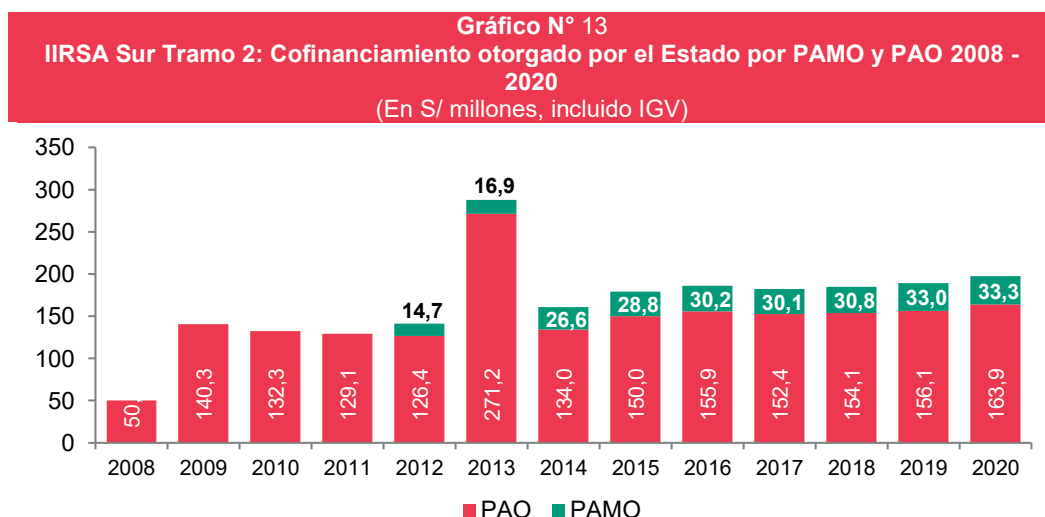


VII.3. Reclamos

61. En 2020, el Concesionario no recibió reclamos por parte de los usuarios de la vía concesionada (Ver Cuadro N° 8). Cabe mencionar que, el año anterior únicamente se recibieron dos (2) reclamos, los cuales fueron calificados como improcedentes.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

62. Como ha sido mencionado, a diciembre de 2020, 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.
63. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹⁸, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁹.
64. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2020, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/ 197,2 millones, monto 4,3% mayor a lo devengado el año anterior. Entre 2008 y 2020, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 244,4 millones y S/ 1916,1 millones, respectivamente.



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados financieros

- Estado de Resultados integrales**

65. 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. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión

¹⁸ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹⁹ 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.



tiene la característica de ser cofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.

66. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

Cuadro N° 8 Ingresos por servicios, 2020 – 2019 (en miles de soles)					
Ingresos por servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento			49,561	61,021	94.1%
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	5,349	5,600	10.2%	8.4%	-4.5%
Acta de trato directo	13,163	12,298	25.0%	18.5%	7.0%
Costo anual de mantenimiento (CAM)	15,342	15,791	29.1%	23.7%	-2.8%
Mantenimiento de emergencia	14,126	21,267	26.8%	31.9%	-33.6%
Informe técnico de mantenimiento (ITM)	1,581	6,065	3.0%	9.1%	-73.9%
Ingresos por servicios de construcción					
Ingresos por actividades de construcción	3,085	5,577	5.9%	8.4%	-44.7%
Total	52,646	66,598			-20.9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

67. En el 2020²⁰, los ingresos totales constituido por i) los servicios de operación y mantenimiento y ii) los servicios de construcción de la concesión, alcanzaron los S/ 52,6 millones, un 20,9% menor que los S/ 66,5 millones registrados en el 2019. Al respecto es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se redujeron en un 18,8% frente a lo registrado en el 2019, esto es en S/. 20,5 millones debido a la reducción principalmente en las actividades de *mantenimiento de emergencia* en S/ 7,1 millones y en *Informe técnico de mantenimiento* (ITM) en S/ 4,4 millones; mientras que los ingresos por servicios de construcción se redujeron en un 44,7%, esto es en S/. 2,49 millones, motivado este último por menor volumen de ingresos por la ejecución de obras accesorias.
68. En relación a los ingresos por servicio de operación y mantenimiento²¹, en el ejercicio 2020 estos representaron el 94,1% de los ingresos totales. De dichos ingresos, las actividades de mantenimiento de emergencia y el de costo anual de mantenimiento (CAM) son los de mayor relevancia ascendiendo al 26,8% y 29,1% de los ingresos totales respectivamente.

²⁰ En relación con los efectos económicos y financieros del Covid-19, el dictamen de los estados financieros en el literal c) del numeral 1. de las Notas a los Estados Financieros, señala:

"Como consecuencia de la pandemia por el Covid-19, el Estado Peruano declaró en emergencia nacional al país desde el 16 de marzo, motivando el aislamiento social y la suspensión de toda actividad industrial, comercial y de servicio, no ligada a los procesos alimenticios, servicios hospitalarios y algunos otros sectores estratégicos; igualmente cerró las fronteras terrestres, aéreas, marítimas tanto internacionales e internas, menos las relacionadas con la carga y descarga de bienes.

Estas restricciones han venido levantándose paulatinamente y muchos negocios han ido operando nuevamente de acuerdo al plan de fases de reactivación económica dictada por el Gobierno Peruano. A consecuencia de lo anterior, muchos sectores han estado operando de manera limitada.

Si bien, la Concesionaria se dedica exclusivamente a la explotación de la Concesión, durante los meses de marzo a junio y debido a las restricciones del Estado Peruano ante la pandemia, hubieron retrasos en el inicio de los trabajos en diferentes frentes aun así la vía permaneció con los niveles de servicio que exige el Contrato."

²¹ Al cierre del año 2020, 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 2022 se hará la entrega de los terrenos.



69. En lo que respecta a los costos del servicio de operación y construcción de la concesión, para el ejercicio 2020 estos alcanzaron los S/ 38,3 millones monto inferior en 22,3% al del ejercicio 2019. Los costos totales están conformados por dos prestaciones de servicios, i) los costos por servicio de operación y mantenimiento, el cual asciende a S/ 35,5 millones, monto que se ha reducido en 19,7% con relación al año anterior (S/ 8,7 millones); y ii) los costos por servicio de construcción que en el 2020 ascendió a S/ 2,7 millones, monto que ha decrecido en 44,7% con relación al año anterior (S/ 2,2 millones).

Cuadro N° 9
Costos de prestación de servicios, 2020 – 2019
(en miles de soles)

Costos por prestación de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020	2019	2020/2019
Costos por servicios de operación y mantenimiento	35,549	44,282	92.8%	89.8%	-19.7%
Honorarios de operación	21,598	20,062	56.4%	40.7%	7.7%
Servicio por obra de emergencia	12,432	18,741	32.4%	38.0%	-33.7%
Informe técnico de mantenimiento	1,393	5,340	3.6%	10.8%	-73.9%
Tributos	126	139	0.3%	0.3%	-9.4%
Costos por servicios de construcción					
Servicios de construcción	2,773	5,010	7.2%	10.2%	-44.7%
Total	38,322	49,292	100.0%	100.0%	-22.3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

70. En relación a los costos por servicio de operación y mantenimiento en el ejercicio 2020 estos representaron el 92,8% 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 56,4% y 32,4 % de los costos totales respectivamente.
71. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos se redujeron un 67,2% con respecto al 2020, pasando de S/ 4,7 millones a S/ 1,5 millones, principalmente motivado por la reducción de las cargas de personal y otras cargas de gestión que representaron el 40,8% y el 28,7% de los costos totales de administración en el ejercicio 2020, respectivamente.

Cuadro N° 10
Gastos de administración, 2020 – 2019
(en miles de soles)

Gastos administrativos			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020	2019	2020/2019
Cargas de personal	640	2,004	40.8%	41.9%	-68.1%
Servicios recibidos prestados por terceros	470	902	30.0%	18.8%	-47.9%
Tributos	7	5	0.4%	0.1%	40.0%
Otras cargas de gestión	450	1,872	28.7%	39.1%	-76.0%
Depreciación	2	4	0.1%	0.1%	-50.0%
Total	1,569	4,787	100.0%	100.0%	-67.2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

72. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 14,3 millones, lo que significó una reducción de 17,2% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 17,3 millones). Por su parte, sobre la utilidad de operación se redujo en 10,0% ascendiendo en el 2020 a S/ 12,7 millones. Respecto a la utilidad final del ejercicio en el 2020 se incrementó en 74,4% es decir a S/ 12,1 millones frente a



S/ 6,9 millones obtenido en el 2019. Ello se debió principalmente a las ganancias por diferencia de cambio que se incrementó a S/ 15,6 millones (en el 2019 fue de S/ 8,8 millones).

Cuadro N° 11
Estado de Resultados Integrales, 2020-2019
(en miles de soles)

	2020	2019	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Ingresos	52,646	66,598	100%	100%	-20.9%
Ingresos por actividades de construcción	3,085	5,577	5.9%	8.4%	-44.7%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	49,561	61,021	94.1%	91.6%	-18.8%
Costos					
Costos por servicios de construcción	-2,773	-5,010	-5.3%	-7.5%	-44.7%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	-35,549	-44,282	-67.5%	-66.5%	-19.7%
Utilidad bruta	14,324	17,306	27.2%	26.0%	-17.2%
Gastos administrativos	-1,569	-4,787	-3.0%	-7.2%	-67.2%
Otros ingresos	0	1,647	0.0%	2.5%	-100.0%
Utilidad de operación	12,755	14,166	24.2%	21.3%	-10.0%
Ingresos financieros	20	11	0.0%	0.0%	81.8%
Gastos financieros	-1,776	-1,798	-3.4%	-2.7%	-1.2%
Ganancia por diferencia de cambio	15,623	8,879	29.7%	13.3%	76.0%
Pérdida por diferencia de cambio	-9,237	-10,612	-17.5%	-15.9%	-13.0%
Utilidad neta antes del impuesto a la renta	17,385	10,646	33.0%	16.0%	63.3%
Impuesto a la renta	-5,232	-3,677	-9.9%	-5.5%	42.3%
Utilidad (pérdida) neta del año	12,153	6,969	23.1%	10.5%	74.4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

- Estado de Situación Financiera**

73. 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 2019 y 2020.

Cuadro N° 12
Estado de Situación Financiera, 2020-2019
(en miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVOS CORRIENTES	63,484	37,524	PASIVO CORRIENTE	79,029	44,928
Efectivo	9,943	6,904	Cuentas por pagar comerciales	989	357
Cuentas por cobrar comerciales	44,158	24,358	Cuentas por pagar a partes relacionadas	27,531	21,633
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1,522	821	Anticipos del Concedente	37,194	22,578
Cuentas por cobrar diversas	7,861	5,441	Otras cuentas por pagar	13,315	360
ACTIVOS NO CORRIENTES	86,098	65,804	TOTAL PASIVO	79,029	44,928
Cuentas por cobrar comerciales	59,297	48,975			
Cuentas por cobrar relacionadas	12,590	12,182	PATRIMONIO NETO	70,553	58,400
Cuentas por cobrar diversas	14,178	4,621	Capital social	37,683	37,683
Impuesto a la renta diferido	33	24	Reserva legal	341	341
Mobiliario y equipo, neto	0	2	Resultados acumulados	32,529	20,376
TOTAL ACTIVOS	149,582	103,328	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	149,582	103,328

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Cuadro N° 13
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2020-2019
(en miles de soles)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020/2019		2020	2019	2020/2019
ACTIVOS CORRIENTES	42.4%	36.3%	69%	PASIVO CORRIENTE	52.8%	43.5%	76%
Efectivo	6.6%	6.7%	44%	Cuentas por pagar comerciales	0.7%	0.3%	177%
Cuentas por cobrar comerciales	29.5%	23.6%	81%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	18.4%	20.9%	27%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1.0%	0.8%	85%	Anticipos del Concedente	24.9%	21.9%	65%
Cuentas por cobrar diversas	5.3%	5.3%	44%	Otras cuentas por pagar	8.9%	0.3%	3599%
ACTIVOS NO CORRIENTES	57.6%	63.7%	31%	TOTAL PASIVO	52.8%	43.5%	76%
Cuentas por cobrar comerciales	39.6%	47.4%	21%	PATRIMONIO NETO	47.2%	56.5%	21%
Cuentas por cobrar relacionadas	8.4%	11.8%	3%				
Cuentas por cobrar diversas	9.5%	4.5%	207%				
Impuesto a la renta diferido	0.0%	0.0%	38%				
Mobiliario y equipo, neto	0.0%	0.0%	-100%				
TOTAL ACTIVOS	100.0%	100.0%	45%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100.0%	100.0%	45%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

74. Al cierre del año 2020, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en 45% respecto al 2019, pasando de S/ 103,3 millones a S/ 149,5 millones.
75. Por el lado del activo, el activo corriente registró la mayor variación entre el 2019 y 2020 incrementándose de S/ 37,5 millones a S/ 63,4 millones (+ 69%); mientras que los activos no corrientes aumentaron 31% pasando de S/ 65,8 millones a S/ 86,0 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 36,3% de los activos totales en el año 2019 al 42,4% en el año 2020 principalmente producto del aumento de las cuentas por cobrar comerciales²² por el lado de los activos corrientes; y de las cuentas por cobrar comerciales y cuentas por cobrar diversas en los activos no corrientes.
76. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, se incrementaron en un 76% mientras que el patrimonio neto en un 21%, ascendiendo en el ejercicio 2020 a S/ 79,0 millones y S/ 70,0 millones respectivamente y representando el 52,8% y 47,2% 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 corriente se explica principalmente por las cuentas anticipos del Concedente el cual asciende a S/ 37,1 millones (S/ 22,5 millones en el 2019) y otras cuentas por pagar por S/ 13,3 millones (S/ 0,3 millones en el 2019).
77. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó para el 2020 pasando de S/ 58,4 millones a S/ 70,5 millones (un incremento del 21%) debido al aumento de los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 20,3 millones a S/ 32,5 millones.

²² Conformadas principalmente por los montos pendientes de cobrar referidos a las Obras accesorias (S/ 31,4 millones, el costo anual de mantenimiento (CAM) (S/ 3,9 millones) y el mantenimiento de emergencia (3,8 millones).



IX.2. Indicadores Financieros

• Ratios de Liquidez

78. Los 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 se ha reducido la capacidad de la empresa de tener los recursos suficientes para afrontar sus obligaciones de corto plazo, por ello es que los ratios están por debajo de 1²³.
79. En particular el incremento del activo corriente en un 69% frente al incremento en el pasivo corriente en un 76% han determinado que el ratio Liquidez clásica²⁴ disminuya de 0,84 a 0,80; de la misma manera ocurre en el ratio de la Prueba ácida²⁵ considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y cuentas por cobrar.

Cuadro N° 14 Ratios de Liquidez, 2020-2019		
Ratios	2020	2019
Liquidez general	0.80	0.84
Prueba Ácida	0.80	0.84
Liquidez absoluta	0.13	0.15

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

80. Con relación al ratio de Liquidez absoluta²⁶ o también llamado ratio de prueba defensiva, a diferencia de los ratios anteriores, este indicador disminuye de 0,15 a 0,13 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 13%).

• Ratios de Endeudamiento Financiero

81. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2020 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

Cuadro N° 15 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2020-2019		
Ratios	2020	2019
Deuda/Patrimonio	112.0%	76.9%
Endeudamiento del Activo	52.8%	43.5%
Calidad de la Deuda	100.0%	100.0%
Indice de Solvencia	1.89	2.30

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

82. El ratio Deuda - Patrimonio²⁷, muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 112,0 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento

²³ Es oportuno señalar que, respecto a la distribución entre activos corrientes y no corrientes de las partidas Cuentas por cobrar a partes relacionadas y cuentas por cobrar diversas, en el Estado de Situación Financiera del ejercicio 2020, se efectúa una modificación de la distribución de estas dos partidas para el ejercicio 2019. En tal sentido los valores anteriormente señalados difieren de los valores reportados en los Estados Financieros del ejercicio 2019, aunque el valor total agregado de cada una de las partidas se mantiene. Esto último generará una base distinta a efectos del cálculo de los ratios de liquidez general correspondiente al año 2019, por lo que tendrá valores diferentes en el Informe de Desempeño del año 2019 y el presente Informe de Desempeño correspondiente al año 2020.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁵ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

²⁶ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

²⁷ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio



de la empresa; no obstante ello también denota un significativo aumento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2019 (76,9%), producto de los incrementos en las cuentas anticipos del concedente y otras cuentas por pagar que constituyen pasivos del Concesionario.

83. El ratio Endeudamiento del Activo²⁸ en el ejercicio 2020 indica que de todo el activo total, un 52,8% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 43,5% que tuvo en el 2019, 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.
84. El ratio Calidad de la deuda²⁹ muestra que durante los cuatro últimos años este ratio se ha mantenido en 100% contemplando que no existen obligaciones de largo plazo en los años 2017, 2018, 2019 y 2020.
85. Finalmente, el Índice de solvencia³⁰ para el ejercicio 2020 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,89 de activo total. En el 2019 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 2,30 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2019 al 2020, se disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

- **Ratios de rentabilidad**

86. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios.
87. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto³¹ aumentó al pasar de 26,0% a 27,2% entre los años 2019 y 2020. Respecto al Margen operativo³² y el Margen EBITDA³³ estos también ha aumentado pasando de 21,3% en el 2019 a 24,2% en el 2020. De otro lado, el Margen neto³⁴ se incrementó de 10,5% en el 2019 a 23,1% en el 2020. Este último ratio indica que en el ejercicio 2020 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 23,1 de utilidad neta, ello debido al incremento de utilidades por el efecto neto de la diferencia de cambio en el ejercicio 2020.

Cuadro N° 16
Ratios de Rentabilidad, 2020 - 2019

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	27.2%	26.0%
Margen Operativo	24.2%	21.3%
Margen EBITDA	24.2%	21.3%
Margen Neto	23.1%	10.5%
ROE	17.2%	11.9%
ROA	8.1%	6.7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

88. El ROE³⁵ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2020 aumenta respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 17,2 de utilidad neta mientras que en el

²⁸ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total

²⁹ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

³⁰ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

³¹ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

³² El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

³³ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

³⁴ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

³⁵ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto



ejercicio 2019 se obtuvo S/ 11,9 de utilidad neta. Su aumento se debe al efecto conjunto producido por el incremento de las utilidades netas y el aumento del patrimonio

89. Finalmente, se observa un incremento para la rentabilidad sobre los activos o ROA³⁶ el cual ascendió a 8,1% (6,7 % en el 2019), así la empresa tuvo mayores ganancias para el 2020 sobre el capital invertido.

X. CONCLUSIONES

90. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 2: Urcos – Inambari durante 2020, se ha identificado los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo, a su vez estos factores se han visto afectados por las medidas tomadas por el gobierno durante el Estado de Emergencia frente a la propagación del COVID-19. De la evaluación del desempeño de la Concesión durante el año 2020; por lo tanto, se desprenden las siguientes conclusiones::
- (i) El tráfico total de vehículos registró una contracción del 6,4% respecto al año anterior, al pasar de 226,9 mil a 203,1 mil vehículos, de los cuales el 67,4% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 32,6% restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 382 mil ejes, lo cual representó un nivel inferior de 10% respecto al año anterior. Como ha sido explicado, dicha contracción en los niveles de tráfico se explica por las medidas de inmovilización social aplicadas por el gobierno desde marzo de 2020 para mitigar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional.
 - (ii) En relación con la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2020, el número de llamadas de emergencia fue de 613, cifra menor en 19,4% en relación con el año anterior (761).
 - (iii) Al cierre de 2020, 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/ 1,87 millones de soles, monto que representa una caída del 3,8% en relación con el aporte de 2019 (S/ 1,94 millones).
 - (v) En relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2019, se ha verificado lo siguiente:
 - El total de accidentes registrados durante 2020 (117), disminuyeron 8,6% con relación al año anterior. En línea con dicha reducción en número total de accidentes, ese año se registraron 43 heridos y 1 fallecido, cifras inferiores al número de víctimas registradas el año anterior que ascendieron a 102 heridos y 28 fallecidos. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes están asociados a despistes y volcaduras (82%, 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 no recibió reclamos en el 2020.
 - (vi) Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2020, 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

³⁶ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



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 4,3% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 189,1 millones a S/ 197,2 millones. El PAMO fue de S/ 33,3 millones, 1% mayor al año anterior; mientras que el PAO experimentó un incremento de 5%.
- (viii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se redujeron 20,9% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 66,5 millones a S/ 52,6 millones, mientras que los costos totales se redujeron en mayor proporción (22,3%). Apartir de lo mencionado, la utilidad bruta en el 2020 descendió a S/ 14,3 millones (-17,2%); mientras que la utilidad neta presentó un incremento de 74,4% al pasar de S/ 6,9 millones en el 2019 a S/ 12,1 millones en el 2020, esto se debe principalmente a la existencia de mayores ganancias por diferencia de cambio.
- (ix) Al cierre del año 2020 la empresa incrementó sus valores contables frente al observado al cierre de 2019, así pues sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 45%, al registrar S/ 103,3 millones en 2019 y S/ 149,5 millones al finalizar 2020. 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 2020 frente a los del 2019, revelando que al final del ejercicio del 2020, la empresa no contaba con activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad (cubre el 80%). En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos se redujeron. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos mejoraron ligeramente, y se ha mejorado eficacia final de la empresa en generación de beneficios en el ejercicio 2020.



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: ▪ 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	▪ 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	▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> por USD 15 millones. ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> - 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	▪ <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	Construcción a nivel de asfalto del tramo Urcos – Puente Inambari (300 km.) incluyendo, obras de drenaje, puentes, señalización, etc. ▪ <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%	Cláusula 6.1. (p. 37) Anexo VIII, numeral 2.2.1. (p. 207)
12	Solución de controversias	▪ Trato Directo. ▪ Controversia Técnicas 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.	Cláusula 16.10. Cláusula 16.11.b (p. 133-136)
13	Penalidades	▪ 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.	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)
14	Causales de caducidad	▪ 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).	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
15	Equilibrio económico	▪ El Concedente, con opinión previa del regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando: - 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.	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 73) Adenda 3
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	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.	Cláusula 9.6.b Adenda 3
17	Pólizas de seguros	▪ De responsabilidad civil contra terceros. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ De riesgos laborales Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro, para su aprobación.	Cláusula 10.1.a (p. 81) Cláusula 10.1.b (p. 82) Cláusula 10.2.c (p. 82)



**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	▪ 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	▪ USD 31 858 000 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV). ▪ Estos son: - 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	▪ 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 – Tramo 2 Urcos – Inambari

Concesionario:	Concesión Canchaque S.A.C.
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2012-2020

a) Tráfico

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Número de Unidades Vehiculares										
Quincemil	Vehículos	42,451	158,388	165,835	178,568	203,164	225,089	242,425	226,866	203,114
Total Ligeros	Vehículos	26,269	98,881	101,000	114,200	134,240	149,043	162,779	154,029	136,994
Total Pesados	Vehículos	16,182	59,507	64,835	64,368	68,924	76,046	79,646	72,837	66,120
Número de Ejes Cobrables										
Quincemil	Ejes	81,088	300,434	325,328	338,005	380,339	419,983	452,812	424,013	381,516
Ligeros	Ejes	26,269	98,881	101,000	114,200	134,240	149,043	162,779	154,029	136,994
Pesados	Ejes	54,819	201,553	224,328	223,805	246,099	270,940	290,033	269,984	244,522

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
b) Recaudación por Cobro de Peaje										
Total	Soles	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ligeros	Soles									
Pesados	Soles									

c) Accidentes

Accidentes	Personas	593	126	126	143	134	166	146	143	117
Heridos	Personas	563	110	109	57	157	84	89	102	43
Fallecidos	Personas	75	8	7	3	34	6	10	28	1



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

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 Sota
Jefe de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez Bendezu – Practicante