



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N° 1: San Juan de Marcona – Urcos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

**Informe de desempeño 2020: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil
Tramo N° 1: San Juan de Marcona – Urcos**

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

Primera versión: junio de 2021

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
	II.1. Composición de la empresa	7
	II.2. Principales Características del Contrato de Concesión	7
	II.3. Área de Influencia	9
	II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión	10
	II.5. Hechos Importantes	10
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	11
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	13
	IV.1. Tráfico vehicular.....	13
	IV.2. Servicios complementarios.....	16
V.	RÉGIMEN TARIFARIO	17
VI.	INVERSIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN	19
	VI.1. Evolución de las inversiones.....	19
	VI.2. Aporte por regulación.....	20
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	21
	VII.1. Niveles de servicio	21
	VII.2. Indicadores de Tráfico	22
	VII.3. Accidentes.....	22
	VII.4. Reclamos	25
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	25
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	27
	IX.1. Estados financieros.....	27
	IX.2. Indicadores Financieros	31
X.	CONCLUSIONES	34
	Anexo N° 1 Ficha de Contrato de Concesión	36
	Anexo N° 2 Resumen Estadístico	39



INDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Aspectos generales de la concesión	7
Cuadro 2 Inversión referencial	8
Cuadro 3 Modificaciones contractuales	9
Cuadro 4 Unidades de peaje y pesaje	10
Cuadro 5 Ubicación de las unidades de peaje y pesaje	11
Cuadro 6 Variación anual del tráfico por estación de peaje, años 2019 y 2020	15
Cuadro 7 Ejes cobrables por estación de peaje, año 2020	16
Cuadro 8 Motivos de llamadas de emergencia, año 2020	17
Cuadro 9 Tarifas vigentes, año 2020	18
Cuadro 10 Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2016 - 2020	22
Cuadro 11 Número de Reclamos por Materia, año 2020	25
Cuadro 12 Ingresos por servicios, años 2019 y 2020	27
Cuadro 13 Costos de prestación de servicios, años 2019 y 2020	28
Cuadro 14 Costos por mantenimiento de emergencia y otros costos, años 2019 y 2020	28
Cuadro 15 Costos de administración, años 2019 y 2020	28
Cuadro 16 Resultados integrales, años 2019 y 2020	29
Cuadro 17 Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2020	30
Cuadro 18 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, año 2020	30
Cuadro 19 Ratios de Liquidez, años 2019 y 2020	31
Cuadro 20 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2019 y 2020	32
Cuadro 21 Ratios de Rentabilidad, años 2019 y 2020	32

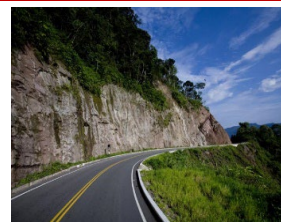
INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Mapa del Corredor Vial Interoceánico Sur (IIRSA Sur)	9
Gráfico 2 Evolución del tráfico por tipo de vehículo, periodo 2007 – 2020	13
Gráfico 3 Evolución del tráfico mensual, años 2019 – 2020	14
Gráfico 4 Tráfico por tipo de vehículo por estación de peaje, año 2020 (En porcentajes)	14
Gráfico 5 Llamadas de emergencia realizadas, periodo 2013 – 2020	16
Gráfico 6 Asistencia mecánicas, periodo 2013 – 2020	17
Gráfico 7 Inversiones Reconocidas por el Ositrán, periodo 2009 – 2020	19
Gráfico 8 Aportes por regulación, periodo 2008 – 2020	20
Gráfico 9 Nivel de servicio global, periodo 2015 – 2020	21
Gráfico 10 Intensidad Media Diaria (IMD), años 2019-2020	22
Gráfico 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, años 2014 – 2020	23
Gráfico 12 Daños personales por accidentes, años 2014 – 2020	23
Gráfico 13 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, año 2020	24
Gráfico 14 Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, año 2020	24
Gráfico 15 Recaudación de peaje por tipo de vehículo, año 2020 (En millones de Soles)	25
Gráfico 16 Cofinanciamiento otorgado por el Estado, periodo 2008 - 2020	26



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL (IIRSA): TRAMO 1



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2020, de la Concesión del Tramo 1 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, IIRSA Sur Tramo 1), que comprende el tramo San Juan de Marcona – Urcos. 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 23 de octubre de 2007, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y SURVIAL S.A. (en adelante, SURVIAL) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo 1 de la Iniciativa para la “Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA” (en adelante, Contrato de Concesión), por un plazo de 25 años contados desde el inicio de la explotación. La fecha de inicio de la explotación de la Concesión se produjo el 7 de diciembre del año 2007, dándose inicio al cobro de las tarifas de peaje.

La Concesión responde a un esquema de construcción, operación y transferencia, bajo la modalidad de cofinanciamiento donde se obliga al Concedente a pagar al Concesionario el monto que no sea cubierto por la recaudación del peaje, hasta cumplir con el monto garantizado denominado Pago Anual por Servicio (en adelante, PAS).

El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 757,6 kilómetros desde el puerto de San Juan de Marcona (Ica) hasta la ciudad de Urcos (Cusco). A lo largo de dicho tramo, la Concesionaria tiene por objeto dedicarse única y exclusivamente a la rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura de los tramos de la Concesión, la conservación de las obras y la explotación del servicio en virtud de lo establecido en el Contrato de Concesión.

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de 5 unidades de peaje (4 fijas y 1 móvil) y 3 unidades de pesaje (1 fija y 2 móviles). Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, auxilio mecánico, estaciones de atención de emergencias (24 horas), servicios higiénicos y casetas de comunicación de emergencia (cada 10 km).

El tráfico vehicular presentó una reducción de 23,8% entre 2019 y 2020, al pasar de 1,7 millones a 1,2 millones de vehículos, siendo que el 59,0% corresponde a vehículos ligeros y 41,0% a vehículos pesados. Del mismo modo, con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 3.7 millones de ejes, lo cual representó una reducción del 23,0% respecto al año anterior. Cabe señalar que, la reducción del tráfico 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.

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.



La inversión reconocida acumulada ascendió a USD 152 millones en 2020, lo cual representó un avance de 104,6% con relación a la inversión total comprometidas, así como un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para ser intervenidos (750,4 km) como parte de la obra principal. Cabe señalar que, durante el 2020 no hubo reconocimiento de inversiones por parte del Ositrán. Asimismo, en el 2020, las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación ascendió a 1,04 millones de soles, monto que representa una caída de 6,5% en relación con el aporte de 2019 (S/ 1,12 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2020. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 97,76%. El número de accidentes disminuyó 1,4% entre el 2019 y 2020, pasando de 417 a 411; mientras que, el número de accidentes por cien mil vehículos se incrementó 22,8%, al pasar de 18,9 a 24,5 accidentes por cada cien mil vehículos. Por su parte, durante 2020 se registraron 6 reclamos menos que el año anterior, los cuales se relacionan con temas referidos a la calidad y oportuna prestación del servicio, información proporcionada a los usuarios y otros.

Con relación a las tarifas de peaje cobradas en cada una de las cinco unidades de peaje, durante 2020, las mismas se mantuvieron en los mismos niveles que se aplican desde el inicio de la explotación de la Concesión (diciembre de 2007).

Los ingresos totales, constituidos por servicios de operación y mantenimiento rutinario, servicios por mantenimiento periódico y servicios por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, alcanzaron los S/ 60,7 millones, esto es, un 55,7% mayor que los registrados en 2019 (S/ 38,9 millones). En lo que respecta a los costos totales de servicios, estos se incrementaron 51,7%, al pasar de S/ 38 078 mil en 2019 a S/ 57 777 mil de 2020, debido a los mayores costos de mantenimiento periódico.

Durante el 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 2,9 millones, lo que significó un aumento de 219,2% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 0,9 millones). Por otro lado, la utilidad de operación se redujo en 123,2%, ascendiendo a S/ 482 mil en el 2020. Finalmente, respecto a la utilidad final del ejercicio, se registró un resultado negativo de S/ 729 mil, lo que refleja cierta mejora con relación al año anterior en que el resultado negativo fue de S/ 1 6 millones. Ello se debió principalmente a la caída de los ingresos financieros e incremento de los costos financieros.

Al respecto, el ratio Deuda/Patrimonio, muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 52,7 de deuda corresponde a S/ 100 de patrimonio, lo cual denota menor nivel de apalancamiento de la empresa; ello en comparación al apalancamiento correspondiente al año 2019 (111,6%), producto de la significativa disminución del pasivo y la reducción del patrimonio.

Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto aumento al pasar de 2,3% a 4,8% entre los años 2019 y 2020. Respecto al margen operativo y el Margen EBITDA estos también se han incrementado pasando de -5,3% y -4,8% respectivamente en el 2019 a 0,8% y 0,9% respectivamente en el 2020, lo que indica que la empresa obtuvo una gestión de ganancias operativas.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. SURVIAL se constituyó el 20 de setiembre de 2007 en el Perú. Desde 2012, tiene como accionista mayoritario a la empresa AENZA S.A.A. (antes Graña y Montero S.A.A.) quien posee el 99,99% del capital social del Concesionario. Por su parte, la empresa CONCAR S.A. posee el 0,01% de las acciones. Ambas empresas pertenecen al Grupo Aenza (antes, grupo Graña y Montero) y se dedican a brindar servicio de construcción, operaciones, conservación y gestión de infraestructuras.

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

2. El 23 de octubre de 2007 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y SURVIAL, por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo³. El Cuadro 1 resume las principales características del contrato de concesión.

Cuadro 1 Aspectos generales de la concesión	
Concesionario	SURVIAL S.A.
Accionistas de la Concesión	AENZA S.A.A 99,99% CONCAR S.A. 0,01%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Mejor Oferta Económica (MOE)
Inversión comprometida ⁴	USD 145,4 millones (incluido IGV)
Inversión acumulada al 2020	USD 150,3 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	23 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

3. Conforme a lo señalado en la Cláusula 2.3 del Contrato de Concesión, la concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que SURVIAL 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.
4. 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 por Servicio (PAS). Conforme a lo establecido en el Anexo XIII del Contrato de Concesión, el PAS tiene como objetivo reconocer los costos de inversión y mantenimiento de las obras, por lo que está compuesto por la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).

³ La cláusula 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.

⁴ El compromiso de inversión corresponde al Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente, pues no existe el concepto de "compromiso de inversión" sino el pago de las obras mediante cuotas anuales equivalentes a porciones del PAO contractual. Se añadió la inversión de la Obra Adicional "Señalización y ordenamiento del tránsito urbano de la ciudad de Chalhuanca" y "Construcción de la vía de evitamiento Urcos".



5. Por otro lado, de existir la necesidad de realizar trabajos para cumplir los niveles de servicio contractuales en los que las labores de Mantenimiento Rutinario no sean suficientes, el Concedente y el Concesionario podrán llegar a un acuerdo para la ejecución y el pago de la solución requerida. Dicho pago será con cargo a la cuenta de Eventos Catastróficos o con cargo al Concedente, de no ser suficiente el monto en la referida cuenta.
6. De acuerdo con el Anexo V del Contrato de Concesión del Tramo N° 1 de IIRSA Sur, el costo directo referencial de las obras asciende a USD 56,97 millones (Ver Cuadro 2). Este costo directo se distribuye en la ejecución de obras en 9 tramos, de los cuales el tramo de Nazca –Desvío Pampachiri, el tramo más extenso de la Concesión, concentra el 45%, seguido del tramo 8, Puente Cunyac – Cuzco (18%) y el tramo Abancay - Puente Cunyac (14%).

Cuadro 2		
Inversión referencial		
Sector	Tramo	Costo Directo (En USD, sin IGV)
1	Marcona - Emp. R01S	1 337 951
2	Emp. R01S -Nazca	2 702 478
3	Nazca - Desv. Pampachiri	25 388 847
4	Desv. Pampachiri - Chalhuanca	3 669 689
5	Chalhuanca - Emp. R03S	4 057 932
6	Emp. R03S - Abancay	600 233
7	Abancay - Pte. Cunyac	7 736 523
8	Pte. Cunyac - Cuzco	10 029 618
9	Cuzco - Urcos	1 449 695
Total		56 972 965

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

7. Al costo directo de las obras establecido en el Contrato de Concesión, debe añadirse el costo del estudio definitivo de ingeniería, el estudio de impacto ambiental, los gastos generales y una utilidad de 10%. A la sumatoria de este monto se incorpora el IGV para obtener un subtotal de USD 87 millones. Sobre el monto anterior se prevé un 10% para contingencias más el costo de las obras complementarias. Las obras presupuestadas en el Contrato fueron la construcción de las unidades de peaje y las unidades de pesaje. De esta forma, el presupuesto referencial total de la obra ascendió a USD 98,9 millones. Posteriormente, este monto referencial se modificó en el año 2009 llegando a los USD 135,87 millones y, en el 2013, con la inclusión de obras adicionales de señalización y la vía de evitamiento de Urcos (USD 9,45 millones), la inversión se incrementó a USD 145,42 millones.
8. De acuerdo a la cláusula 15.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al regulador el aporte por regulación establecido en el Artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión.
9. Asimismo, de conformidad con la cláusula 9.10 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá realizar pagos al Concedente por concepto de supervisión de obras durante el período de ejecución de estas. Para este afecto, el Concesionario abona al Regulador hasta un monto equivalente al 4% de la inversión proyectada referencial.

Modificaciones Contractuales

10. A la fecha, el Ositrán ha emitido opinión sobre dos adendas. La primera de ellas aprobada por Acuerdo de Consejo Directivo N° 1299-360-10-CD-OSITRAN que estuvieron relacionadas con la aceptación de las obras de construcción, al mecanismo de compensación por actividades de mantenimiento periódico, al mecanismo de control y certificación de avances de obra, así como la suspensión de obligaciones de las obras de construcción. El Cuadro 3 resume los principales temas tratados en dichas adendas.



Cuadro 3 Modificaciones contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	22 de octubre de 2010
Opinión de Ositrán:	Acuerdo de Consejo Directivo N° 1299-360-10-CD-OSITRAN Informe N° 028-10-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificación de cláusulas 6.26, 6.27 y 6.28 referidas a la aceptación de las obras de construcción. (2) Modificación de la cláusula 9.11 referida al mecanismo de compensación por actividades de mantenimiento periódico. (3) Modificación al literal (iii) del numeral 1.1 del Anexo IX, referido al mecanismo de control y certificación de avances de obra. (4) Contiene la suspensión de obligaciones de las obras de construcción
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	02 de junio de 2011
Opinión de Ositrán:	Acuerdo de Consejo Directivo N° 1351-381-11-CD-OSITRAN Informe N° 008-11-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Precisiones al Contrato de Concesión Numeral 3 del Anexo XIII referido al PAMO.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.3. Área de Influencia

11. El tramo otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 757,6 km, y se extiende desde el puerto de San Juan de Marcona en Ica hasta la ciudad de Urcos en Cusco. Así, la vía comunica los departamentos de Ica, Ayacucho, Apurímac y Cusco, pasando por las ciudades de Nazca, Puquío, Chalhuanca, Abancay, Anta, Cusco y Urcos.
12. El tramo 1 del corredor vial se encuentra conectado en la ciudad de Urcos al tramo 2 del IIRSA Sur (hasta el Puente Inambari en la región Madre de Dios), el cual a su vez está conectado con el tramo 3 que se dirige hacia la ciudad de Iñapari en la frontera con Brasil y con el tramo 4 (Puente Inambari – Azángaro) que culmina en el departamento de Puno (Ver Gráfico 1).



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.



II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

13. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 757,6 kilómetros desde San Juan de Marcona hasta Urcos, dividido en nueve (9) subtramos (Ver Cuadro 4):

Cuadro 4 Unidades de peaje y pesaje		
Sub Tramo	Longitud (km)	Estaciones de peaje
Sub Tramo 1: San Juan de Marcona – Empalme Panamericana	39,7	1. Marcona
Sub Tramo 2: Empalme Panamericana – Nazca	38,3	–
Sub Tramo 3: Nazca – Dv. Pampa Chiri	245,8	2. Pampa Galeras
Sub Tramo 4: Dv. Pampa Chiri – Chalhuanca	95,2	–
Sub Tramo 5: Chalhuanca – Empalme R03S	102,7	3. Pampamarca
Sub Tramo 6: Empalme R03S – Abancay	15,3	4. Pichirhua
Sub Tramo 7: Abancay – Puente Cunyac	96,7	–
Sub Tramo 8: Puente Cunyac – Cusco	92,7	5. Ccasacancha
Sub Tramo 9: Cusco – Urcos	31,2	–
Total	757,6 km	

Fuente: SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

14. La Concesión también incluye 5 unidades de peaje y 3 estaciones de pesaje (una fija y dos móviles), cada una de las cuales cuenta con servicios higiénicos de uso público. Asimismo, se ha establecido una Central de Atención de Emergencias ubicada en Cusco, la cual funciona las 24 horas y los 365 días del año. Entre tanto, como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 75 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados a cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por la Central de Atención de Emergencias, y a través de estos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
15. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición tres (3) grúas remolcadoras para el traslado de vehículos ubicadas en Nazca, Pampamarca (Aurimac) y Ccasacancha (Cusco), las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día, a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito. Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las tres (3) estaciones de pesaje (1 fija y 2 móviles).

II.5. Hechos Importantes

16. 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
17. 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.



18. 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.
19. El 01 de julio de 2020, se reinició el cobro de los peajes, conforme a lo dispuesto por Decreto Supremo N° 116-2020-PCM⁵ del 26 de junio de 2020, mediante el cual se determinó la exclusión de las actividades relacionadas con la Red Vial Nacional de las restricciones establecidas en el marco del Estado de Emergencia Nacional, dejando así sin efecto lo dispuesto por Ley N° 31018.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

20. 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, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
21. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A diciembre de 2020, se encuentran operando cinco unidades de peaje y tres unidades de pesaje (una fija y dos móviles) en el tramo concesionado. La ubicación de dichas unidades se muestra en el Cuadro 5.

Cuadro 5 Ubicación de las unidades de peaje y pesaje			
UNIDAD DE PEAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Marcona	Km 8,2 Ruta 26	Ica	Fija
Pampa Galeras	Km 106 Ruta 26A	Ayacucho	Fija
Pampamarca (ex Chalhuanca)	Km 292 Ruta 26A	Apurímac	Fija
Pichirhua (ex Casinchihua)	Km 420 Ruta 26A	Apurímac	Móvil
Ccasacancha (ex Huillque)	Km 607 Ruta 26A	Cusco	Fija
UNIDAD DE PESAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Cerro Blanco	Km 9 Ruta 26A	Ica	Fija
Iscahuaca	km 294 (móvil)	Ayacucho	Móvil
Anta	Km 930 (móvil)	Cusco	Móvil

Fuente: SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

22. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 1, 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.

⁵ 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.”



23. 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, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder de 100 km.
 - ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
 - b) Servicios Obligatorios 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.
24. 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 previa aprobación por parte del regulador.
25. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de estos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo con los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.



IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

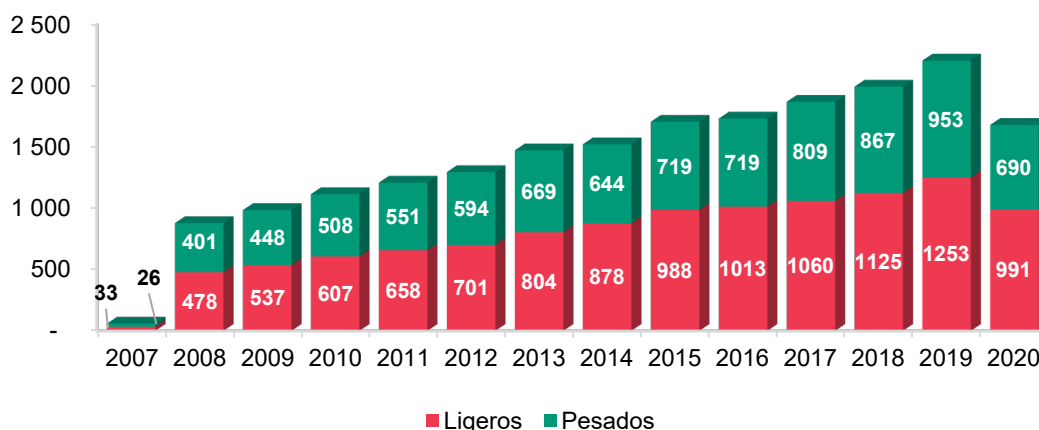
26. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como el número de ejes. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación (es decir, en aquellos donde se realiza el cobro de las tarifas de peaje), las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁶.

IV.1. Tráfico vehicular

Trafico en unidades vehiculares

27. En el Gráfico 2, se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión. Durante el 2020, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la carretera IIRSA Sur Tramo 1 ascendió a 1,68 millones, cifra inferior en 23,8% en relación con la registrada el año anterior (2,21 millones). En particular, se aprecia una reducción de 20,9% en el número de vehículos ligeros y de 27,6% en el número de vehículos pesados, lo que se explica por las medidas tomadas por el gobierno para evitar la propagación del COVID-19; entre ellas la restricción del transporte urbano y el uso de vehículos particulares que, sumados a la inmovilización social obligatoria, afectaron el tránsito vehicular⁷.

Gráfico 2
Evolución del tráfico por tipo de vehículo, periodo 2007 – 2020
(En miles de unidades vehiculares)



■ Ligeros ■ Pesados
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

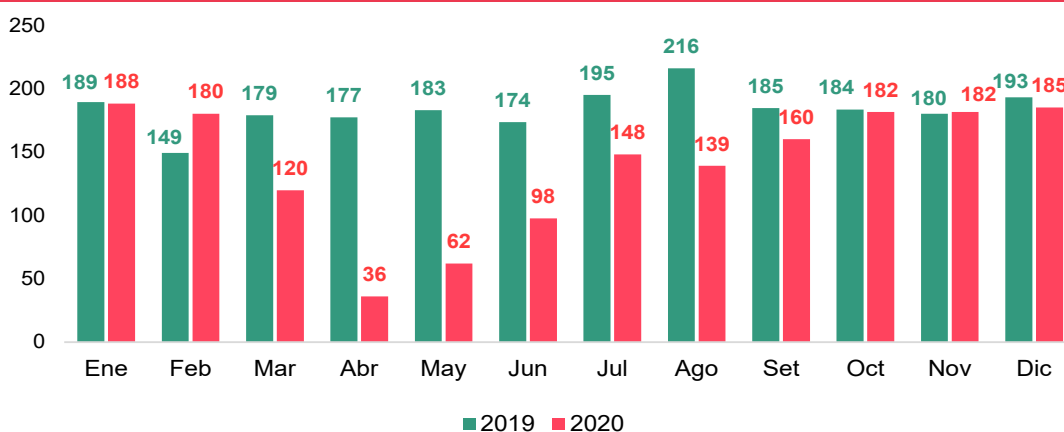
⁶ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración_estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

⁷ 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



28. En el Gráfico 3 se observa la evolución mensual del tráfico total durante 2020, en comparación con 2019. Como se aprecia, a partir de marzo de 2020 el tráfico comienza a reducirse como consecuencia de las medidas aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19, siendo los meses de abril, mayo, junio y julio donde se produce el mayor impacto, con caídas de 33,1%, 79,6%, 66,1% y 43,7% respecto al tráfico registrado en los mismos meses de 2019, respectivamente. A partir de octubre de 2020, en un contexto de reactivación de la economía y reducción de las restricciones al transporte⁸, el tráfico vehicular empieza a recuperarse alcanzando niveles similares a los del 2019. Cabe señalar que, la economía se fue reactivando a partir de junio de manera progresiva según los distintos sectores de la economía, lo cual ha contribuido también a incrementar la demanda de servicios de transporte.

Gráfico 3
Evolución del tráfico mensual, años 2019 – 2020
(En miles de unidades vehiculares)

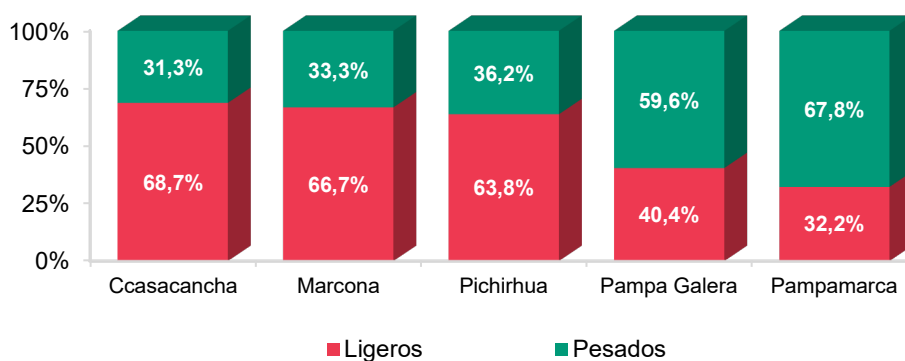


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

29. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros; los cuales representaron el 59,0% del tráfico total en 2020, siendo las estaciones de peaje de Ccasacancha, Marcona y Pichirhua las que concentraron el mayor flujo de estos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 41,0% del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo las estaciones de Ccasacancha y Pampa Galera las que capturaron el mayor porcentaje de vehículos pesados. En el Gráfico 4 se muestra la distribución de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión.

Gráfico 4
Tráfico por tipo de vehículo por estación de peaje, año 2020
(En porcentajes)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁸ 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.



30. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2020 la estación de Ccasacancha recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 383 mil vehículos (38,6% del tráfico total de vehículos ligeros), lo que se explica por la cercanía a la ciudad de Abancay y Cuzco. En segundo lugar, se ubicó la estación de Marcona, por la cual transitaban 208 mil vehículos (21,0% del tráfico total).
31. El alto tráfico de vehículos ligeros por la estación de Ccasacancha se explica porque en su trayecto se encuentran muchas áreas turísticas de la región, tales como el Santuario Nacional de Ampay (Abancay), el Sitio Arqueológico de Saywite (Abancay), el Centro Arqueológico de Tarawasi (Cusco), el Sitio arqueológico de Quillarumiyoc (Cuzco), entre otros.
32. En lo que respecta a los vehículos pesados, la estación de Ccasacancha recibió el mayor tráfico de vehículos con 174 mil unidades (25,3% del total de vehículos contabilizados). El mayor tráfico de vehículos pesados se debe principalmente a la cercanía con el Terminal Portuario de Paita. La estación de Pampa Galera (Región Ayacucho), cercana a las ciudades de Nazca y Puquio, con 151 mil vehículos, fue la segunda estación con mayor tráfico (21,9% del total).
33. Considerando la variación del tráfico entre los años 2019 y 2020 por estación de peaje y tipo de vehículo, la única estación que experimentó un incremento fue Pampamarca, en el número de vehículos ligeros (Ver Cuadro 6). En tanto, el resto de las estaciones registraron una reducción del tráfico de vehículos tanto ligeros como pesados, a razón de la pandemia del COVID-19.

Cuadro 6
Variación anual del tráfico por estación de peaje, años 2019 y 2020
(En miles de unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	2019	2020	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos ligeros	1 253	991	-20,9%
Ccasacancha	491	383	-22,0%
Marcona	345	208	-39,8%
Pampa Galera	105	102	-2,5%
Pampamarca	59	60	1,7%
Pichirhua	253	238	-5,8%
Vehículos Pesados	953	690	-27,6%
Ccasacancha	239	174	-26,9%
Marcona	188	104	-44,8%
Pampa Galera	197	151	-23,5%
Pampamarca	162	126	-22,2%
Pichirhua	168	135	-19,4%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

34. En términos de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó más de 3,7 millones de ejes, de los cuales el 73,9% correspondió a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en el Cuadro 7, los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 1,6 millones de ejes (42,3% del total de ejes).



Cuadro 7
Ejes cobrables por estación de peaje, año 2020
 (En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	991	184	167	29	39	268	2	1681
Ccasacancha	383	55	45	8	9	57	0	557
Marcona	208	54	16	2	1	29	0	312
Pampa Galera	102	25	41	7	10	68	1	253
Pampamarca	60	17	32	6	10	61	1	186
Pichirhua	238	33	33	6	9	53	0	373
Ejes Cobrables	991	369	502	117	197	1605	15	3796
Ccasacancha	383	110	135	30	47	340	3	1,049
Marcona	208	108	49	9	7	175	1	558
Pampa Galera	102	50	122	27	49	406	4	761
Pampamarca	60	33	96	25	48	366	4	632
Pichirhua	238	67	99	26	45	318	3	796

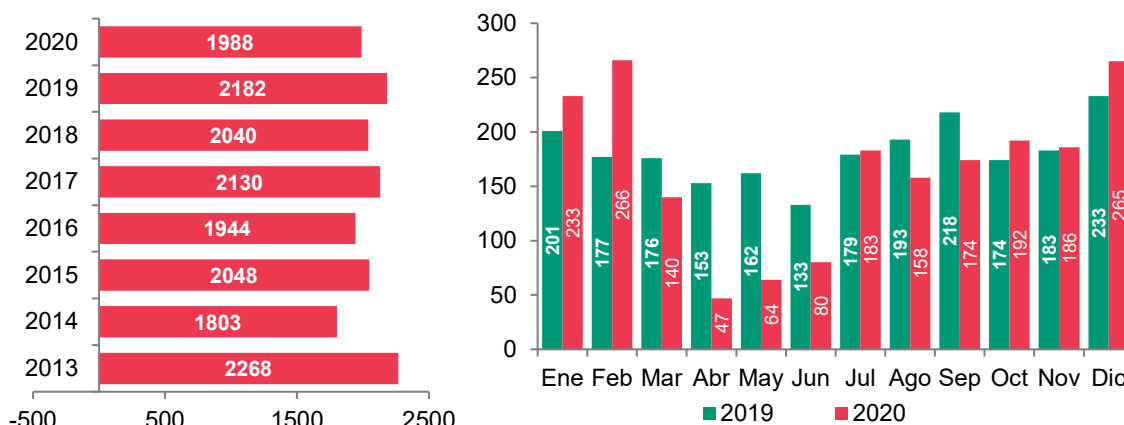
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Servicios complementarios

35. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
36. Durante 2020, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 1988, cifra inferior en 8,9% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (2182 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de febrero y diciembre.

Gráfico 5
Llamadas de emergencia realizadas, periodo 2013 – 2020
 (En número de llamadas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Además, como se muestra en el Cuadro 8, la mayor proporción de las llamadas fue solicitando auxilio mecánico (70%) y para informar sobre accidentes de tránsito (20,6%). Cabe señalar que las llamadas por desastres ambientales incrementaron ligeramente (de 5,2 % a 6,9%). En general, según las llamadas de emergencia, el 38,7% de incidentes reportados implicó una interrupción de la vía.



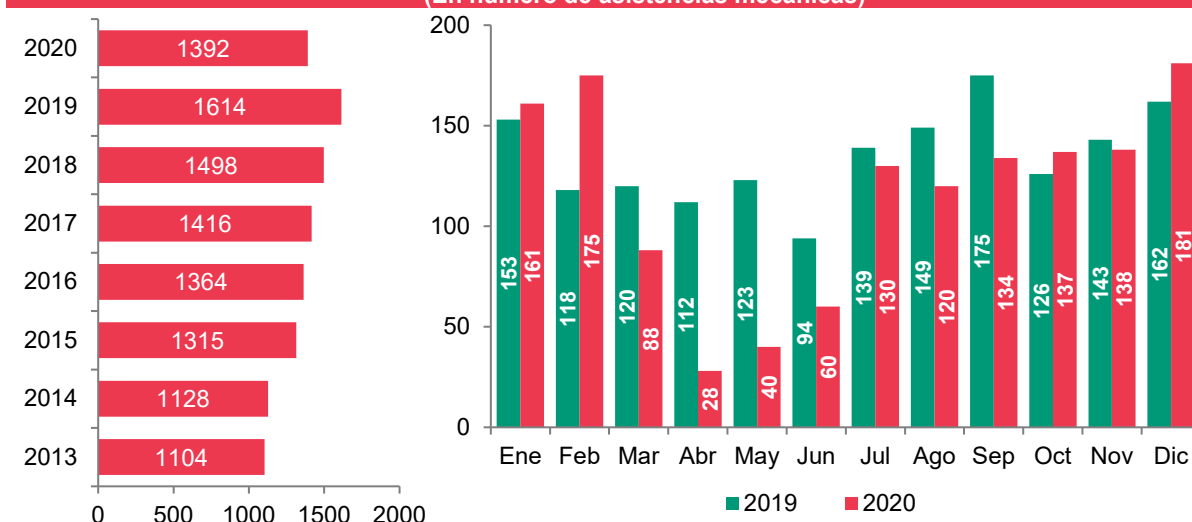
Cuadro 8
Motivos de llamadas de emergencia, año 2020
 (En número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Total
	Sí	No	
Auxilio Mecánico	441	951	1392
Accidente de Tránsito	175	235	410
Desastres ambientales	125	13	138
Otros	29	19	48
Total	770	1218	1988

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas fue de 1392 durante 2020, lo que representó una disminución de 13,8% en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (1614). Como se aprecia en el Gráfico 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de febrero y diciembre.

Gráfico 6
Asistencias mecánicas, periodo 2013 – 2020
 (En número de asistencias mecánicas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. RÉGIMEN TARIFARIO

39. Conforme a lo establecido en la Cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación (diciembre de 2007), el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo, la misma que se cobrará en ambos sentidos del desplazamiento⁹. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa equivalente a un eje; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa diferenciada según el número de ejes.

⁹ 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.



40. A partir de la fecha de inicio de la explotación (diciembre de 2007) y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por el Concedente (actualmente se tiene un avance físico de la carretera de 100,0%), el Concesionario, debe cobrar el peaje vigente más el IGV. Finalizado el mes calendario, el Concesionario deberá cobrar una tarifa equivalente a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro importe aplicable. El cobro se realiza en soles, para lo que se empleará el tipo de cambio de la fecha de la aceptación de la totalidad de las obras de construcción.
41. A partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aprobación de la culminación de las obras, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo con la siguiente fórmula.

$$Peaje_i = \left[(USD\ 1,50 * 50\%) * \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) * TC_i \right] + \left[(USD\ 1,50 * 50\%) * \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) * TC_0 \right]$$

Donde:

- Peaje: es el monto por cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.
- i: es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.
- 0: es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.
- CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.
- TC: es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.
- IPC: es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
42. De producirse 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.
43. En el Cuadro 9 se muestra el detalle de las tarifas cobradas en cada una de las cinco unidades de peaje (incluido el IGV) durante el año 2020. Cabe señalar que, las tarifas no han sufrido variaciones desde el inicio de la explotación (diciembre de 2007), pues de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, los peajes recién podrán ser ajustados por el Concesionario cuando se apruebe la culminación de las obras obligatorias programadas.

Cuadro 9
Tarifas vigentes, año 2020
(Expresados en Soles)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
Vehículos Ligeros	Por vehículo	3,31	3,90
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por vehículo	6,53	7,70
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por vehículo	9,83	11,60
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por vehículo	13,05	15,40
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por vehículo	16,27	19,20
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por vehículo	19,58	23,10
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por vehículo	22,80	26,90
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por vehículo	26,02	30,70

Fuente: SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

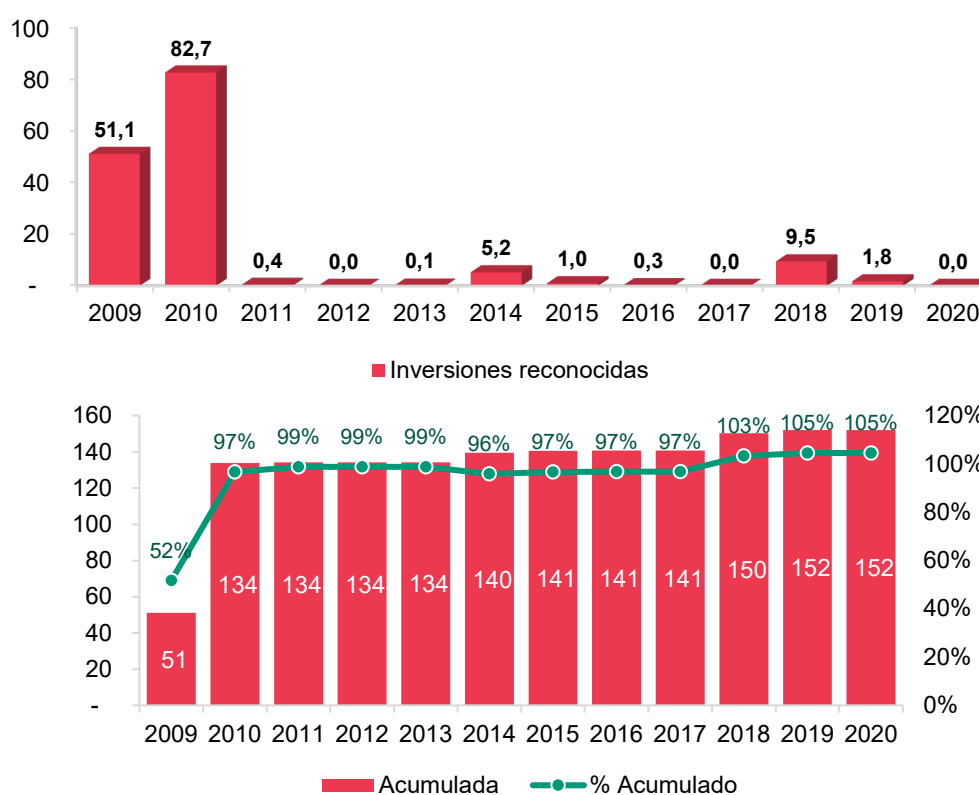


VI. INVERSIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN

VI.1. Evolución de las inversiones

44. Al 31 de diciembre del año 2020, la inversión acumulada reconocida del Concesionario ascendió a USD 152 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 104,6% del total de la inversión comprometida (USD 145,4 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). El Gráfico 7 muestra las inversiones reconocidas desde el 2009 hasta el 2020. Cabe señalar que, en el año 2020, el Ositrán no reconoció nuevas inversiones por parte del Concesionario.

Gráfico 7
Inversiones Reconocidas por el Ositrán, periodo 2009 – 2020
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

45. Al cierre del 2020, el Concesionario ha concluido con la ejecución del 99,02% de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), encontrándose pendiente la ejecución de la Unidad de Peaje de Pichirhua, la cual no ha podido ser culminada debido a la falta entrega de terrenos saneados y libres de interferencias por parte del Concedente. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para ser intervenidos (750,4 km) como parte de la obra principal. El resto de la inversión corresponde a obras accesorias¹⁰ y obras adicionales¹¹.

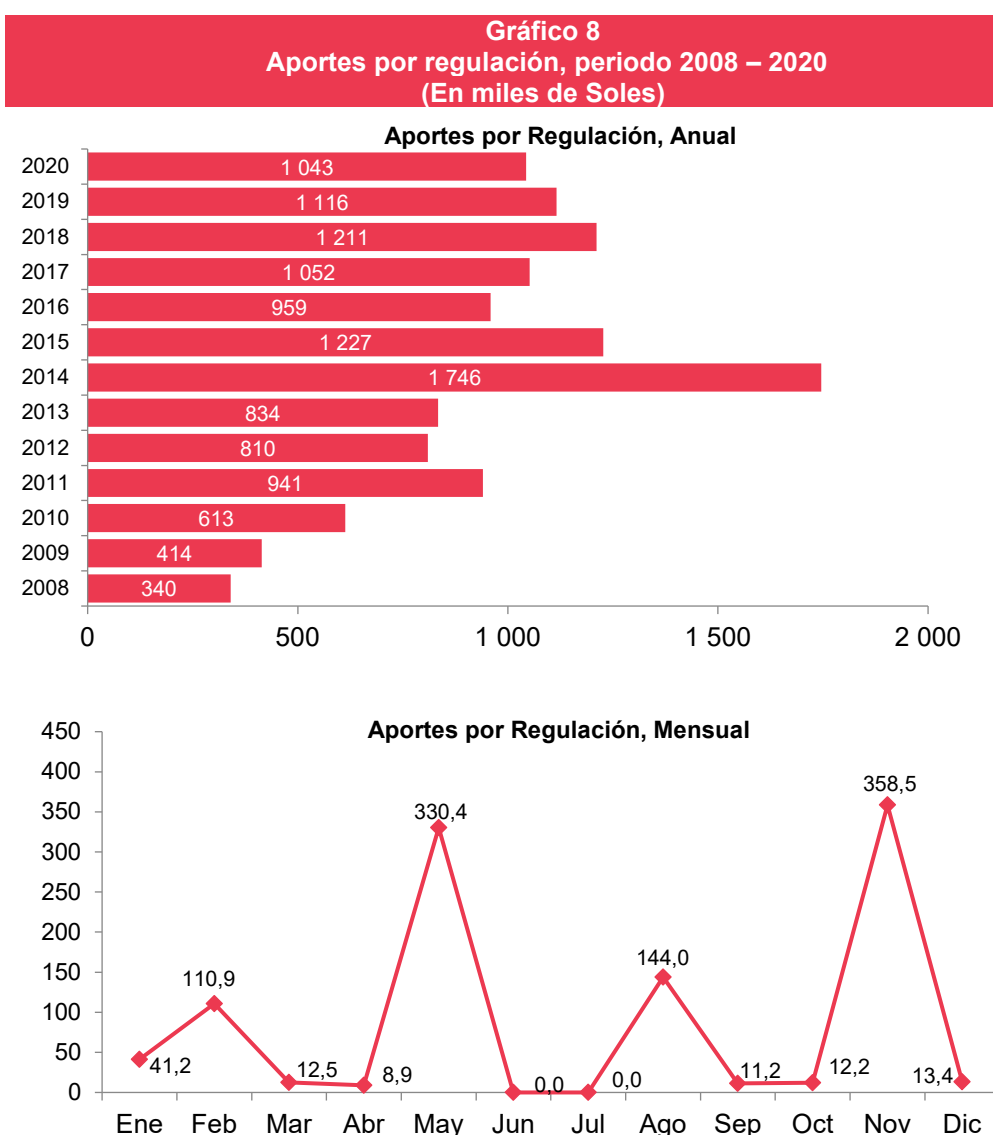
¹⁰ Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

¹¹ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



VI.2. Aporte por regulación

46. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 04 de julio de 2011, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales por concepto de aportes de regulación a Ositrán equivalentes al 1% del total de facturación (incluidos peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios).
47. Durante 2020, el pago por concepto de Aporte por Regulación fue S/ 1043 mil, monto que representó un descenso del 6,5% con relación a los aportes pagados en 2019 (S/ 1116 mil). Conforme se aprecia en el Gráfico 8, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.



Fuente: Gerencia de administración del Ositrán.

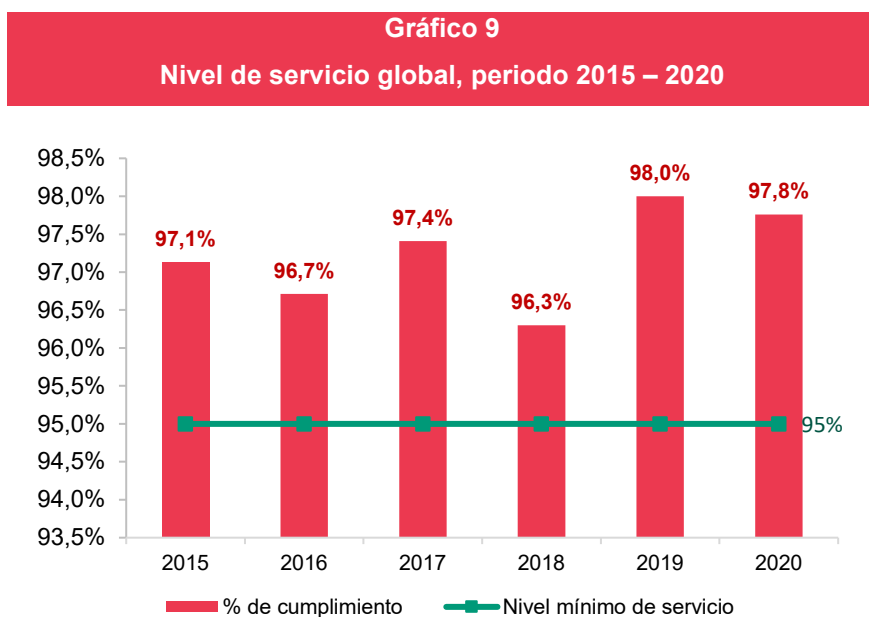
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

48. De acuerdo con lo establecido en el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador es el encargado de supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
49. En el Gráfico 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que, el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
50. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2020. Si bien, entre 2019 y 2020, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario registró una ligera reducción (de 98% a 97,8%), los niveles alcanzados se mantuvieron por encima del nivel mínimo exigido (95%).



Fuente: SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

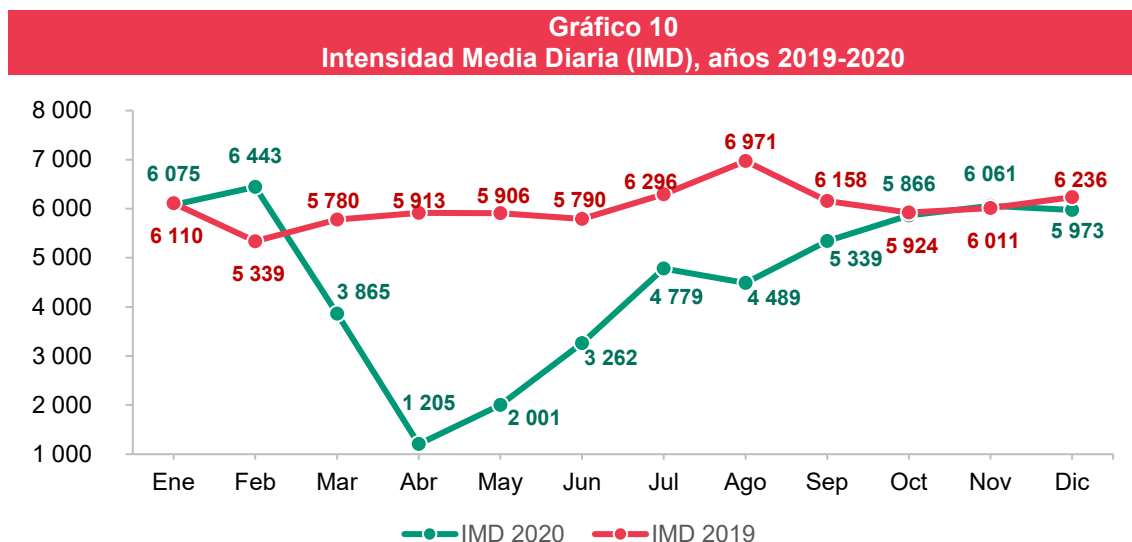
51. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹². El valor máximo de la rigurosidad media deslizante en ningún intervalo debe superar el valor de 3,5 metros por kilómetro. Durante el 2020, la rigurosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 2,00 metros por kilómetro, cumpliendo con el valor admisible de 3,5.

¹² El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.



VII.2. Indicadores de Tráfico

52. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹³. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico 10, el IMD anual resultó aproximadamente 4613 vehículos por día, lo que representa una disminución de 23,6% respecto a los 6036 registradas por día en el 2019. Asimismo, durante la mayoría de los meses del 2020, el IMD se mostró inferior respecto al 2019; siendo superior solamente en los meses de febrero y noviembre.



Fuente: SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.3. Accidentes

53. Como se observa en el Cuadro 10, durante el 2020, el número de accidentes en la vía concesionada disminuyó en 1,4% con respecto al año anterior, pasando de 417 accidentes a 411 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos disminuyó en 53,9% (de 217 a 100 heridos) y las víctimas mortales se redujeron en 18,2% con relación a lo registrado en 2019 (de 33 a 27 fallecidos).

Cuadro 10
Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2016 - 2020
(Expresados en Soles)

Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2016	374	71	20	465	209	29
2017	436	62	19	517	145	38
2018	345	58	18	765	211	35
2019	342	59	16	774	217	33
2020	352	40	19	483	100	27

Fuente: SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

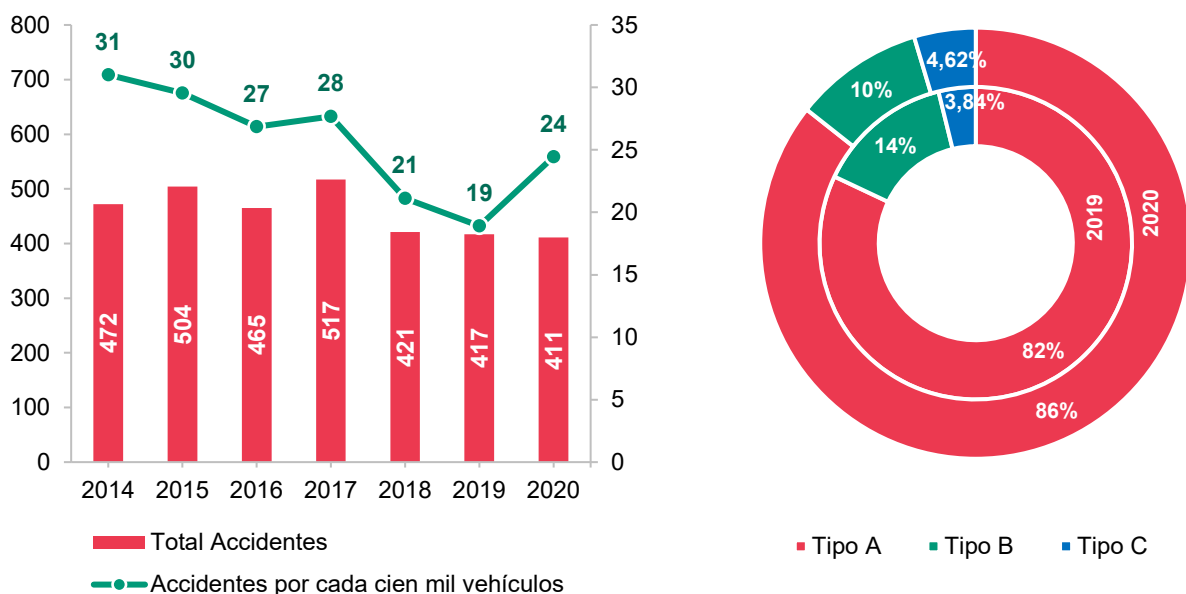
¹³ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



54. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2020 es 24,5, cifra superior en 29,3% respecto al año anterior. Por otro lado, como se observa en el Gráfico 11, respecto a las consecuencias de los accidentes, 19 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 4,62%), mientras que 40 reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 10%).

Gráfico 11
Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, años 2014 – 2020

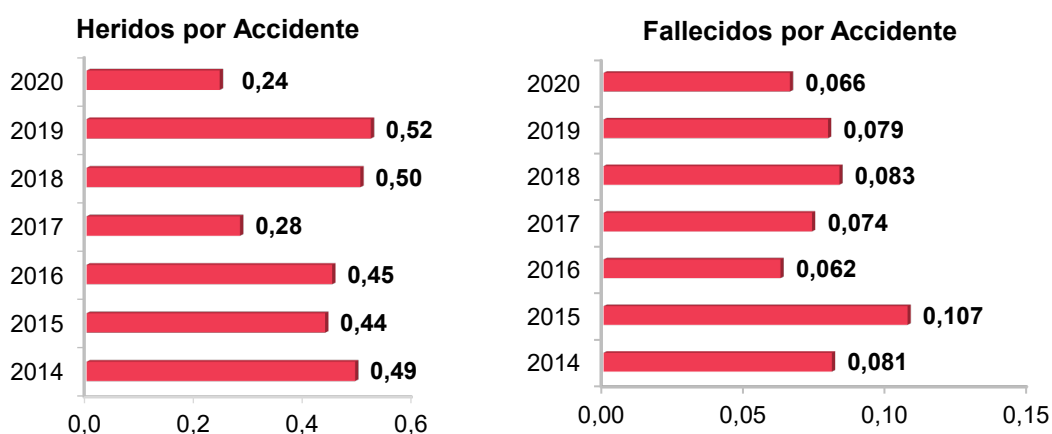


Fuente: SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. El número de heridos por accidente disminuyó en 53,2%, pasando de 0,52 a 0,24 heridos por accidente. En lo que respecta a la cantidad de víctimas fatales por accidente, se observa una reducción del 17,0%, pasando de 0,079 a 0,066. En el Gráfico 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2020.

Gráfico 12
Daños personales por accidentes, años 2014 – 2020



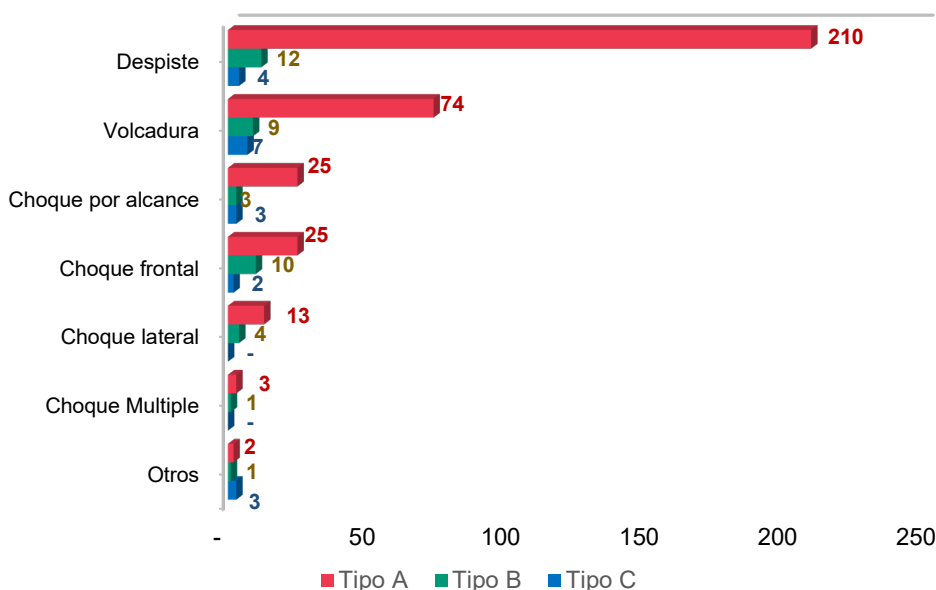
Fuente: SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. En el 2020, el 55,0% de los accidentes de tránsito fue por despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales (92,9%), entre tanto el 1,8% causó pérdidas humanas. Asimismo, el 21,9% fue por volcaduras y el 9,0% por choques frontales; cabe mencionar que el 5,4% de los choques frontales implicó pérdidas humanas. El Gráfico 13 resume los tipos de accidentes por consecuencias acaecidas respecto a la vida humana.



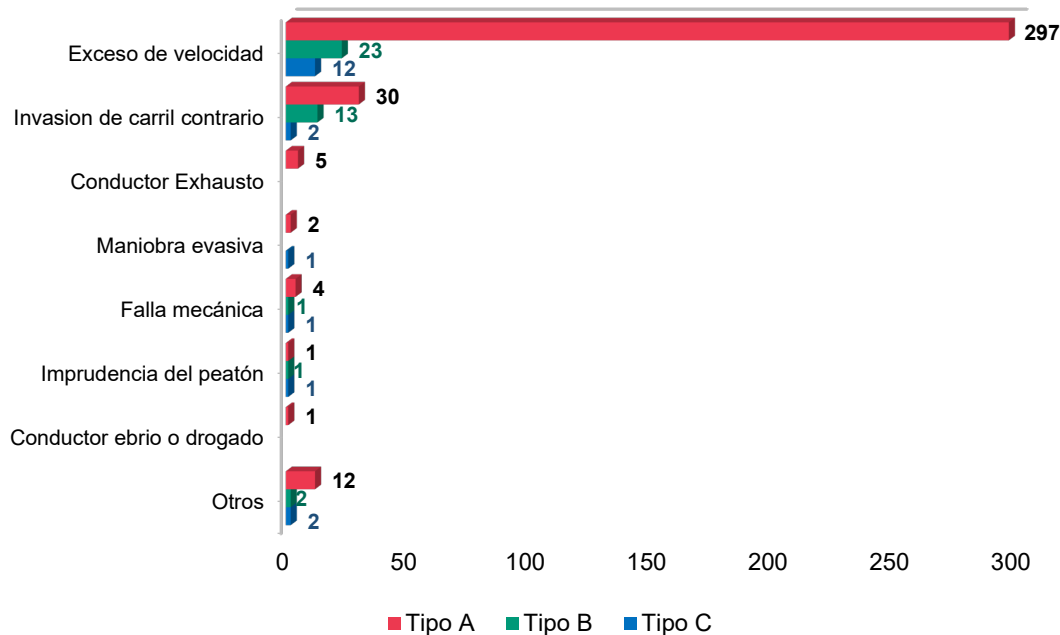
Gráfico 13
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, año 2020



Fuente: SURVIAL S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, el exceso de velocidad representa el 80,8%; asimismo se atribuyó el 10,9% de los accidentes a acciones temerarias como la invasión del carril contrario y el 1,5% a fallas mecánicas. Por otro lado, se atribuye el 1,2% al cansancio del conductor y el 0,2% al conductor ebrio o drogado. El Gráfico 14 muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.

Gráfico 14
Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, año 2020



Fuente: SURVIAL S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VII.4. Reclamos

58. En 2020, el Concesionario tramitó 3 reclamos, cifra menor respecto a los reclamos tramitados durante el año anterior (13 reclamos). Cabe notar que, durante 2020, los reclamos estuvieron relacionados a temas como la calidad y oportuna prestación del servicio e información proporcionada a los usuarios; estas cifras se muestran en el Cuadro 11.

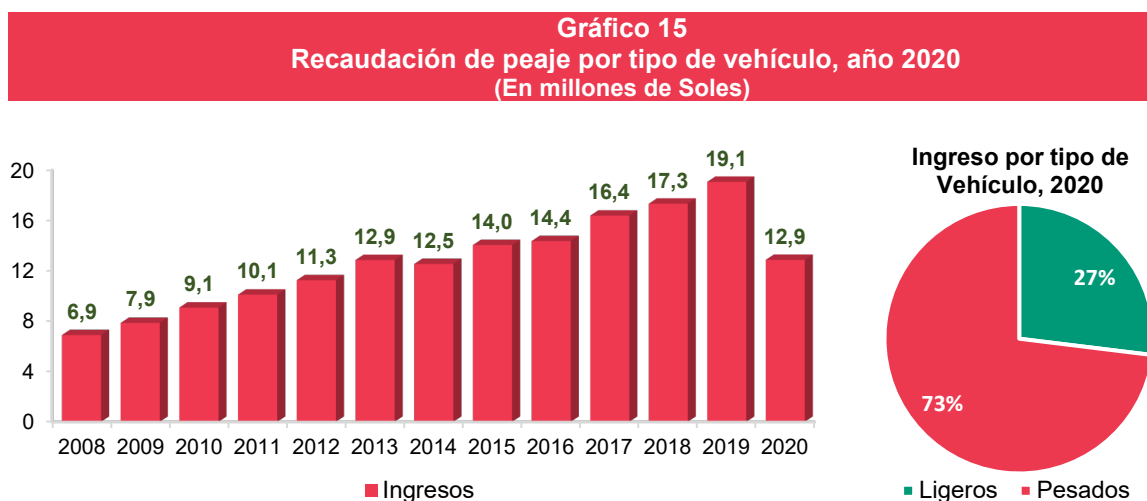
Cuadro 11 Número de Reclamos por Materia, año 2020													
Materia de Reclamo / Periodo	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2020
Calidad y oportuna prestación del servicio	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Daños o pérdida en perjuicio de los usuarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Facturación o Cobro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Información proporcionada a los usuarios	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2

Fuente: SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

59. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 12,9 millones durante 2020, lo que representó una disminución del 32,5% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 19,1 millones). Es importante mencionar que, entre abril y junio, la concesión no tuvo ingresos dada la suspensión temporal de cobro de peaje¹⁴. La mayor proporción de los ingresos proviene principalmente de la recaudación por parte de los vehículos pesados, esta representó un 73,1% del total de ingresos en el 2020. Entre el 2008 y 2020, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 164,6 millones (Ver Gráfico 15).



Fuente: SURVIAL S.A.

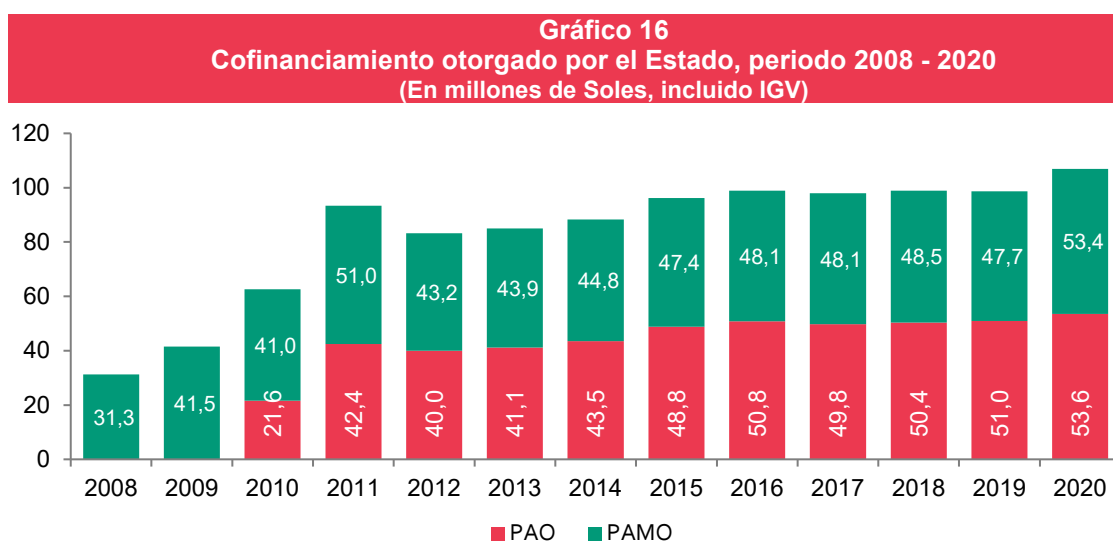
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras, realizadas por el Concesionario. Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación.

¹⁴ Mediante Oficio Múltiple N° 0014-2020-MTC/19 de fecha 02.04.2020, se dispuso la suspensión temporal del cobro de tarifas de peajes por causal de fuerza mayor dada la declaración del Estado de Emergencia Nacional (EEN) - COVID 19.



61. El objetivo de este instrumento financiero es garantizar el empleo eficiente de la recaudación por peaje y el impulso inicial en la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, en los primeros años de la Concesión.
62. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹⁵, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁶. Al cierre de 2020, el monto total devengado por el Concedente por concepto de PAO ascendió a S/ 492,9 millones; mientras que los montos devengados para financiar el PAMO ascendieron a S/ 589,8 millones.



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

63. Como se aprecia, los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO y PAO experimentaron un aumento de 8,4% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 98,7 millones a S/ 106,9 millones. El PAMO aumento en 11,9%. De los aportes totales, las labores de construcción relacionadas al PAO contractual representaron el 45,5% y el 54,5% corresponde a las actividades de mantenimiento (PAMO).

¹⁵ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>.

¹⁶ En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.



IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados financieros

- **Estado de Resultados Integrales**

64. 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 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.
65. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral.

Cuadro 12 Ingresos por servicios, años 2019 y 2020 (En miles de soles)					
Concepto	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Por operación y mantenimiento rutinario	28 739	27 960	47,4%	71,7%	2,8%
Por mantenimiento periódico	29 896	4 282	49,3%	11,0%	598,2%
Por mantenimiento de emergencia y otros ingresos	2 053	6 748	3,4%	17,3%	-69,6%
Total Ingresos por prestación de servicios	60 688	38 990	100,0%	100,0%	55,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. En el 2020, los ingresos totales constituidos por: i) los servicios de operación y mantenimiento rutinario, ii) los servicios por mantenimiento periódico, y iii) los servicios por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, alcanzaron los S/ 60,7 millones, esto es, un 55,7% mayor que los S/ 38,9 millones registrados en el 2019.
67. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por servicio de mantenimiento periódico aumentaron un 598,2%, al pasar de S/ 4,3 millones en el 2019 a S/ 29,9 millones en el 2020. De diferente manera, los ingresos por mantenimiento de emergencia y otros ingresos disminuyeron en un 69,6%, esto es, una reducción de S/ 4,7 millones, descendiendo a S/ 2,1 millones en el 2020 (S/ 6,7 millones en el 2019), motivado este último principalmente por menor volumen de ingresos por la ejecución de la obra “Reconstrucción de tramos afectados por eventos catastróficos 2010-2011”.
68. En lo que respecta a los costos del servicio de operación y mantenimiento rutinario, éste se redujo en 0,3% pasando de S/ 28,1 millones en el 2019 a s/ 28,0 millones en el 2020. De igual manera, los costos del servicio por mantenimiento de emergencia y otros costos se redujeron en 71,5%, conforme a lo ya señalado en el caso de los correspondientes ingresos; esto es, pasaron de S/ 6,0 millones a S/ 1,7 en el 2020.
69. En tal sentido, en el 2020, los costos por operación y mantenimiento rutinario representaron el 48,5%, los costos por los servicios de mantenimiento periódico el 48,6% y los costos de los servicios por mantenimiento de emergencia y otros costos el 3,0% del total de costos, respectivamente.



Cuadro 13
Costos de prestación de servicios, años 2019 y 2020
(En miles de soles)

Concepto	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Por mantenimiento rutinario	28 009	28 080	48,5%	73,7%	-0,3%
Por mantenimiento periódico	28 055	3 988	48,6%	10,5%	603,5%
Por mantenimiento de emergencia y otros costos	1 713	6 010	3,0%	15,8%	-71,5%
Total Costos por prestación de servicios	57 777	38 078	100,0%	100,0%	51,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. En relación con los costos de servicio de operación y mantenimiento rutinario y por mantenimiento periódico, ambos constituyen costos provenientes de servicios prestados por terceros. En el caso de los costos por servicio de mantenimiento de emergencia y otros costos, en el siguiente cuadro se muestra las partidas que la integran, identificándose que el rubro servicios prestados por terceros constituye el componente de mayor magnitud, habiéndose reducido en 74,7%, esto es, en S/ 1,2 millones, frente al monto de S/ 4,9 millones alcanzado en el 2019, y representando el 72,9% del total de costos por mantenimiento de emergencia y otros costos.

Cuadro 14
Costos por mantenimiento de emergencia y otros costos, años 2019 y 2020
(En miles de soles)

Concepto	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Servicios prestados por terceros	1 248	4 940	72,9%	82,2%	-74,7%
Cargas diversas de gestión	465	925	27,1%	15,4%	-49,7%
Depreciación	0	145	-	2,4%	-
Total Gastos administrativos	1 713	6 010	100,0%	100,0%	-71%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

71. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos disminuyeron un 21% con respecto al 2010, pasando de S/ 3,1 millones a S/ 2,4 millones, principalmente motivado por el efecto conjunto de la disminución de la partida servicios prestados por terceros en S/ 0,42 millones, y la disminución en la partida carga de personal en 38,2%, esto es, en S/ 0,46 millones.

Cuadro 15 Costos de administración, años 2019 y 2020
(En miles de soles)

Concepto	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Cargas de personal	749	1 212	31,0%	39,6%	-38,2%
Servicios prestados por terceros	1 290	1 713	53,5%	56,0%	-24,7%
Tributos	285	32	11,8%	1,0%	790,6%
Cargas diversas de gestión	36	47	1,5%	1,5%	-23,4%
Depreciación	53	53	2,2%	1,7%	0,0%
Total Gastos administrativos	2 413	3 057	100,0%	100,0%	-21%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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/ 2,9 millones, lo que significó un aumento de 219,2% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 0,9 millones). Por otro lado, la utilidad de operación se redujo en 123,2%, ascendiendo en el 2020 a S/ 0,4 millones.

Cuadro 16
Resultados integrales, años 2019 y 2020
(En miles de soles)

	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Ingresos	60 688	38 990	100%	100%	55,7%
Costos	-57 777	-38 078	-95,2%	-97,7%	51,7%
Utilidad bruta	2 911	912	4,8%	2,3%	219,2%
Gastos administrativos	-2 413	-3 057	-4,0%	-7,8%	-21,1%
Otros ingresos y gastos neto	-16	68	0,0%	0,2%	-123,5%
Utilidad (pérdida) de operación	482	- 2 077	0,8%	-5,3%	-123,2%
Ingresos financieros	185	970	0,3%	2,5%	-80,9%
Gastos financieros	-1495	-918	-2,5%	-2,4%	62,9%
Diferencia en cambio, neta	794	-285	1,3%	-0,7%	-378,6%
Utilidad (pérdida) antes del impuesto a la renta	- 34	- 2 310	-0,1%	-5,9%	-98,5%
Impuesto a la renta	-729	677	-1,2%	1,7%	-207,7%
Utilidad (pérdida) neta del año	- 763	- 1 633	-1,3%	-4,2%	-53,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. Finalmente, respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2020 paso de S/ -0,76 millones frente a los S/ -1,6 millones obtenidos en el 2019. Ello se debió principalmente a la mayor prestación de servicios, la disminución de los gastos administrativos, un efecto positivo resultante de la gestión del tipo de cambio.

- **Estado de Situación Financiera**

74. 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 los siguientes cuadros se observan los movimientos para los años 2019¹⁷ y 2020.

¹⁷ Es oportuno señalar, que el Dictamen de los Auditores sobre el Estado de Situación Financiera da cuenta de una reclasificación de saldos al 31 de diciembre 2018 a través de la cual los saldos de la cuenta activos reversibles por cobrar al MTC fueron reclasificados al rubro Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión. Ello constituyó un movimiento sólo al interior de las cuentas de Activo corriente y Activo no corriente, respectivamente.



Cuadro 17
Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2020
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVOS CORRIENTES	23 160	53 814	PASIVO CORRIENTE	13 857	30 269
Efectivo y equivalente de efectivo	7 115	19 515	Otros pasivos financieros	31	45
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	8 479	14 366	Cuentas por pagar comerciales	78	126
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	4 204	17 091	Cuentas por pagar a partes relacionadas	8 211	6 460
Otras cuentas por cobrar	3 236	2 698	Otras cuentas por pagar	5 537	23 638
Gastos contratados por anticipado	126	144	PASIVO NO CORRIENTE	29	
			Otros pasivos financieros	29	
ACTIVOS NO CORRIENTES	17 078	3 570	TOTAL PASIVO	13 886	30 269
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	2 152	2 100			
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	13 672	0	PATRIMONIO NETO	26 352	27 115
Gastos contratados por anticipado	358	389	Capital emitido	26 400	26 400
Propiedades, planta y equipo, neto	158	228	Reserva legal	2348	2348
Activos por derecho en uso, neto	60	44	Resultados acumulados	-2 396	-1 633
Activos por impuestos diferidos	678	809			
TOTAL ACTIVOS	40 238	57 384	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	40 238	57 384

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro 18
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, año 2020
(Expresado en porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020/2019		2020	2019	2020/2019
ACTIVOS CORRIENTES	57,6%	93,8%	-57,0%	PASIVO CORRIENTE	34,4%	52,7%	-54,2%
Efectivo y equivalente de efectivo	17,7%	34,0%	-63,5%	Otros pasivos financieros	0,1%	0,1%	-31,1%
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	21,1%	25,0%	-41,0%	Cuentas por pagar comerciales	0,2%	0,2%	-38,1%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	10,4%	29,8%	-75,4%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	20,4%	11,3%	27,1%
Otras cuentas por cobrar	8,0%	4,7%	19,9%	Otras cuentas por pagar	13,8%	41,2%	-76,6%
Gastos contratados por anticipado	0,3%	0,3%	-12,5%	PASIVO NO CORRIENTE	0,1%	0,0%	-
				Otros pasivos financieros	0,1%	0,0%	-
ACTIVOS NO CORRIENTES	42,4%	6,2%	378,4%	TOTAL PASIVO	34,5%	52,7%	-54,1%
Activos financieros relacionados a acuerdo	5,3%	3,7%	2,5%				
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	34,0%	0,0%	-	PATRIMONIO NETO	65,5%	47,3%	-2,8%
Gastos contratados por anticipado	0,9%	0,7%	-8,0%	Capital emitido	65,6%	46,0%	0,0%
Propiedades, planta y equipo, neto	0,4%	0,4%	-30,7%	Reserva legal	5,8%	4,1%	0,0%
Activos por derecho en uso, neto	0,1%	0,1%	36,4%	Resultados acumulados	-6,0%	-2,8%	46,7%
Activos por impuestos diferidos	1,7%	1,4%	-16,2%				
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	-29,9%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	-29,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – SURVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



75. Al cierre del año 2020, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujeron en 29,9% respecto al 2019, pasando de S/ 57,3 millones a S/ 40,2 millones.
76. Por el lado del activo, el activo corriente registró una significativa variación entre el 2019 y 2020 reduciéndose de S/ 53,8 millones a S/ 23,1 millones (-57%); mientras que los activos no corrientes se aumentaron 378,4% pasando de S/ 3,5 millones a S/ 17 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 93,8% de los activos totales en el año 2019 al 57,6% en el año 2020 principalmente producto de la disminución en S/ 12,8 millones en el rubro *cuentas por cobrar a partes relacionadas*. Mientras que el activo no corriente, paso de representar el 6,2% de los activos totales en el 2019 a representar el 42,4% de estos en el 2020, explicando principalmente por el aumento en el rubro *cuentas por cobrar a partes relacionadas* de S/ 13,7 millones.
77. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se redujeron en un 54,1% mientras que el patrimonio neto se redujo en un 2,8%, ascendiendo en el ejercicio 2020 a S/ 13,8 millones y S/ 26,3 millones respectivamente y representando el 34,5% y 65,5% del total de pasivo y patrimonio respectivamente. La disminución del pasivo corriente se explica principalmente por el efecto conjunto producido por la disminución de las *otras cuentas por pagar* el cual asciende a S/ 5,5 millones (S/ 23,6 millones en el 2019).
78. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se redujo en el 2020 pasando de S/ 27,1 millones a S/ 26,3 millones (una reducción de 2,8%) debido al efecto conjunto de las pérdidas del ejercicio neto del 2020

IX.2. Indicadores Financieros

• **Ratios de Liquidez**

79. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene una política de tener recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que la mayoría de los ratios están por encima de 1,00.
80. En particular, la reducción del activo corriente en un 57% y la disminución en el pasivo corriente en un 54,2% han determinado que el ratio liquidez clásica¹⁸, la cual disminuye de 1,78 a 1,67; de la misma manera ocurre en el ratio de la prueba ácida¹⁹ considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y equivalente de efectivo y cuentas por cobrar, y respecto a los cuales al 31 de diciembre de 2020, se presenta una disminución significativa de 1,30 a 1,05.

Cuadro 19
Ratios de Liquidez, años 2019 y 2020

Ratios	2020	2019
Liquidez general	1,67	1,78
Prueba Acida	1,05	1,30
Liquidez absoluta	0,51	0,64

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – SURVIAL S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

81. Con relación al ratio de liquidez absoluta²⁰ o también llamado ratio de prueba defensiva, en similar comportamiento que los ratios anteriores, este indicador se redujo pasando de 0,64 a 0,51 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 51%).

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

82. 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, tal como se observa en el siguiente cuadro.

Cuadro 20		
Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2019 y 2020		
Ratios	2020	2019
Deuda/Patrimonio	52,7%	111,6%
Endeudamiento del Activo	34,5%	52,7%
Calidad de la Deuda	99,8%	100,0%
Indice de Solvencia	2,90	1,90

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – SURVIAL S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Al respecto, el ratio Deuda/Patrimonio²¹, muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 52,7 de deuda corresponde a S/ 100 de patrimonio, lo cual denota menor nivel de apalancamiento de la empresa; ello en comparación al apalancamiento correspondiente al año 2019 (111,6%), producto de la significativa disminución del pasivo y la reducción del patrimonio.
84. Por su parte, el ratio endeudamiento del activo²² en el ejercicio 2020 indica que de todo el activo total, un 34,5% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 52,7% que tuvo en el 2019, lo cual denota un aumento del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un incremento del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
85. El ratio de calidad de la deuda²³ muestra que durante los dos últimos años este ratio se ha mantenido cercano al 100% contemplando que no existen obligaciones de largo plazo en los años 2019 y 2020, mientras que el índice de solvencia²⁴ para el ejercicio 2020 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 2,90 de activo total. Al respecto, en el 2019 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,90 de activo total. Así, 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 aumentó 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.

Cuadro 21		
Ratios de Rentabilidad, años 2019 y 2020		
Ratios	2020	2019
Margen Bruto	4,8%	2,3%
Margen Operativo	0,8%	-5,3%
Margen EBITDA	0,9%	-4,8%
Margen Neto	-1,3%	-4,2%
ROE	-2,9%	-6,0%
ROA	-1,9%	-2,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – SURVIAL S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

²¹ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

²² El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²³ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



87. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²⁵ aumento al pasar de 2,3% a 4,8% entre los años 2019 y 2020. Respecto al margen operativo²⁶ y el Margen EBITDA²⁷ estos también se han incrementado pasando de -5,3% y -4,8% respectivamente en el 2019 a 0,8% y 0,9% respectivamente en el 2020, lo que indica que la empresa obtuvo una gestión de ganancias operativas.
88. De otro lado, el margen neto²⁸ paso de -4,2% en el 2019 a -1,3% en el 2020. Este último ratio indica que en el ejercicio 2020 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo pérdidas netas de S/ 1,3, ello como correlato de los resultados operativos negativos, disminución de los ingresos financieros, y el efecto neto de la diferencia de cambio en el ejercicio 2020.
89. El ROE²⁹ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2020 hubo una ligera recuperación, respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 2,9 de pérdida neta, mientras que en el ejercicio 2019 se obtuvo S/ 6,0 de utilidad neta. Este resultado, se debe al efecto conjunto producido por la disminución de las utilidades netas y del patrimonio.
90. Finalmente, se observa que para la utilidad sobre los activos o ROA³⁰ se pasó a -1,9% (-2,8% en el 2019), así la empresa tuvo pérdidas en el 2020 sobre el capital invertido.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²⁶ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²⁷ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

²⁸ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

²⁹ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

³⁰ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



X. CONCLUSIONES

91. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 1: San Juan de Marcona – Urcos durante 2020, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico vehicular presentó una disminución de 23,8% entre 2019 y 2020, al pasar de 2,2 millones a 1,68 millones de vehículos, de los cuales el 59,0% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 41,0% restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 3,8 millones de ejes, lo cual representó una disminución del 23,0% respecto al año anterior. Cabe señalar que, la contracción del tráfico vehicular se explica por las restricciones a la movilidad de personas aplicadas por el gobierno a partir de mediados de marzo de 2020 para evitar la propagación del COVID-19.
 - (ii) Al cierre de 2020, el Concesionario cuenta con cinco estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Ccasacancha (33,2%), Pichirhua (22,2%) y Marcona (18,5%).
 - (iii) Con relación a la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2020, el número de llamadas de emergencia disminuyeron en 8,9%; del mismo modo, el número de asistencias mecánicas se redujeron en 13,8%.
 - (iv) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las estaciones de peaje en operación, se observó que estas no hay variaciones desde el inicio de la explotación en virtud de lo establecido en la Cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, por el cual los peajes recién podrán ser ajustadas por el concesionario cuando se apruebe la culminación de las obras obligatorias programadas.
 - (v) Al cierre de 2020, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 152 millones, lo cual representó un avance de 104,6% con relación a la inversión total comprometida, así como un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para ser intervenidos (750,4 km) como parte de la obra principal. Cabe señalar que, las obras principales se encuentran casi concluidas (99,02%), estando pendiente la ejecución de la Unidad de Peaje de Pichirhua, obra que se ha retrasado por la falta de entrega de terrenos). Durante el 2020 el Ositrán no reconoció nuevas inversiones por parte del Concesionario.
 - (vi) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación ascendió a 1,04 millones de soles, monto que representa una caída de 6,5% en relación con el aporte de 2020 (S/ 1,12 millones).
 - (vii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2020, se ha verificado lo siguiente:
 - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 97,76%.
 - El número de accidentes disminuyó entre el 2019 y 2020, pasando de 417 a 411, mientras que, el número de accidentes por cien mil vehículos ha incrementado (pasando de 18,9 a 24,5 accidentes por cada cien mil vehículos). Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes son los despistes y volcaduras (76,9% en conjunto); y se atribuye el 93,2% de los accidentes al exceso de velocidad, acciones temerarias como la invasión de carril contrario y fallas mecánicas.
 - El número de reclamos, en general, ha disminuido a 6 durante el 2020, correspondientes a temas la calidad y oportuna prestación del servicio, información proporcionada a los usuarios y otros



- (viii) Los ingresos totales constituidos por: servicios de operación y mantenimiento rutinario, servicios por mantenimiento periódico y servicios por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, alcanzaron los S/ 60,7 millones, esto es, un 55,7% mayor que los S/ 38,9 millones registrados en el 2019.
- (ix) En lo que respecta a los costos del servicio de operación y mantenimiento rutinario, éste se redujo en 0,3% pasando de S/ 28,1 millones en el 2019 a s/ 28,0 millones en el 2020. De igual manera, los costos del servicio por mantenimiento de emergencia y otros costos se redujeron en 71,5%, conforme a lo ya señalado en el caso de los correspondientes ingresos; esto es, pasaron de S/ 6,0 millones a S/ 1,7 en el 2020.
- (x) Durante el 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 2,9 millones, lo que significó un aumento de 219,2% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 0,9 millones). Por otro lado, la utilidad de operación se redujo en 123,2%, ascendiendo en el 2020 a S/ 0,4 millones. Finalmente, respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2020 paso de S/ -0,76 millones frente a los S/ -1,6 millones obtenidos en el 2019.
- (xi) Al respecto, el ratio Deuda/Patrimonio, muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 52,7 de deuda corresponde a S/ 100 de patrimonio, lo cual denota menor nivel de apalancamiento de la empresa; ello en comparación al apalancamiento correspondiente al año 2019 (111,6%), producto de la significativa disminución del pasivo y la reducción del patrimonio.
- (xii) Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto aumento al pasar de 2,3% a 4,8% entre los años 2019 y 2020. Respecto al margen operativo y el Margen EBITDA estos también se han incrementado pasando de -5,3% y -4,8% respectivamente en el 2019 a 0,8% y 0,9% respectivamente en el 2020, lo que indica que la empresa obtuvo una gestión de ganancias operativas.



ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: SURVIAL S.A. Carretera: San Juan de Marcona – Urcos			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo San Juan de Marcona – Urcos (757,6 Km.) que incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none"> ▪ San Juan – Emp. Panamericana (39,7 Km.) ▪ Emp. Panamericana – Nazca (38,3 Km.) ▪ Nazca – Dv. Pampa Chiri (245,8 Km.) ▪ Dv. Pampa Chiri-Chal huanca (95,2 Km.) ▪ Chalhuanca – Emp. R03S (102,7 Km.) ▪ Emp. R03S – Abancay (15,3 Km.) ▪ Abancay – Pte. Cunyac (96,7 Km.) ▪ Pte. Cunyac – Cusco (92,7 Km.) ▪ Cusco – Urcos (31,2 Km.) 	Anexo I, Apéndice I (p. 142)
2	Fecha de suscripción	23 de octubre de 2007.	Contrato de Concesión
3	Plazo de la concesión	25 años, contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 29) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 22 de octubre de 2010. ▪ Adenda 2: 02 de junio de 2011. ▪ Adenda 3: 29 de setiembre de 2019. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
6	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	Bases del Contrato, Cláusula 7.2. (p. 33)
7	Capital social mínimo	USD 8 000 000,00. A la Fecha de Suscripción del Contrato, se pagará el 25%; al finalizar el 1er año de Concesión, se pagará el 40%; al finalizar el 2do año de Concesión se deberá haber pagado por lo menos el 70%; y al finalizar el 3er año se debe haber abonado la totalidad del capital social mínimo.	Cláusula 3.3. (p. 25-26)
8	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras:</u> USD 8 millones, tendrá vigencia desde el inicio de obras hasta seis meses posteriores a la aceptación y culminación de la totalidad de obras de construcción. ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> USD 4 millones, durante todo el período de vigencia de la Concesión. 	Cláusula 11.2. (p. 65) Cláusula 11.3. (p. 66)
9	Garantías a favor del concesionario	El Concesionario puede solicitar una garantía del Estado, en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente. Debe resaltarse que no es una garantía financiera.	Cláusula 11.1. (p. 64)
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 98 893 166,26 (incluido IGV).	Anexo V (p. 177)
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje de Conciencia: aplicable a las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes. ▪ Arbitraje de Derecho: aplicable a las Controversias No-Técnicas. 	Cláusula 18.10. Cláusula 18.11. (p. 102-105)



Concesionario: SURVIAL S.A.
Carretera: San Juan de Marcona – Urcos

N°	Tema	Contenido	Ref.
12	Penalidades	Se refieren a: <ul style="list-style-type: none">▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato.▪ Régimen de bienes.▪ Ejecución de obras.▪ Conservación de otras obras y servicios de Anexo I.▪ Consideraciones socioambientales.	Anexo X (p. 253)
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none">▪ Terminación del Contrato.▪ Vencimiento del plazo.▪ Mutuo Acuerdo.▪ Incumplimiento del Concesionario.▪ Incumplimiento del Concedente.▪ Facultad Unilateral del Concedente.▪ Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario).	Cláusula 16.1. Cláusula 16.2. Cláusula 16.3. Cláusula 16.4. Cláusula 16.5. Cláusula 16.6. Cláusula 16.9. Cláusula 16.10. (p. 91-97)
14	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none">▪ Se establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando, debido a Leyes y Disposiciones Aplicables, existan variaciones en los ingresos, costos o ambos a la vez.▪ El Concedente con opinión del Regulador establecerán la magnitud del desequilibrio estará en función a la diferencia entre:<ul style="list-style-type: none">- Resultado neto de ingresos menos costos que incluyen las variaciones por efectos de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y,- Resultado neto de ingresos menos costos que se hubieren obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.	Cláusula 9.12. (p. 62) Cláusula 9.13. (p. 62)
15	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none">▪ De responsabilidad civil.▪ Sobre los bienes en Construcción.▪ De riesgos laborales.▪ Otras pólizas. <p>Anualmente, el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro.</p>	Cláusula 12.2. a) (p. 67) Cláusula 12.2. b) (p. 68) Cláusula 12.2. c) (p. 68) Cláusula 12.2. d) (p. 69) Cláusula 12.4. (p. 70)
16	Estándares de servicio	Niveles de servicio para calzada (tratamiento superficial y concreto asfáltico), berma (tratamiento bituminoso y concreto asfáltico), badenes (concreto), drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 130-138)
17	Tarifas	A partir de la fecha de inicio de la explotación hasta la finalización del mes calendario que se produzca la totalidad de Obras, se cobrará tarifa que el Concedente ha venido cobrando en ese Tramo. A partir de la aceptación de las Obras de Construcción, se cobrará USD 1,50 por eje (más impuestos).	Cláusula 9.6. (p. 57)
18	Reajustes de tarifas	Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras. El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en 50% al IPC nacional y en 50% al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 9.6.d (p. 58)



Concesionario: SURVIAL S.A.
Carretera: San Juan de Marcona – Urcos

N°	Tema	Contenido	Ref.
19	PAS	<ul style="list-style-type: none">▪ El Pago por Servicio (PAS) es la contraprestación percibida por el Concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato.▪ El PAS reconoce los costos de inversión (representados por el PAO) y los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario (representados por el PAMO).	Cláusula 9.1. (p. 56) Anexo XIII (p. 273)
20	PAO	<ul style="list-style-type: none">▪ El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas con periodicidad semestral durante 15 años, a través del Fideicomiso de Administración. El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a Tasa Costo de Deuda +1%.▪ El PAO asciende a USD 12 930 094,00.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 272-273)
21	PAMO	<ul style="list-style-type: none">▪ El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión.▪ El PAMO asciende a USD 11 679 164,50.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 272)
22	Cofinanciamiento	El monto del Cofinanciamiento es igual a: PAO + PAMO - (Recaudación de Peaje - Prov. Eventos Catastróficos)	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 274)
23	Retribución al Estado	No existe	

ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona - Urcos

Concesionario:	SURVIAL S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Periodo:	2007-2020

a) Tráfico															
	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Número de Vehículos															
Total Ligeros	Vehículos	32 693	478 375	536 869	606 984	657 701	700 951	803 754	877 701	987 522	1 013 254	1 059 925	1 125 425	1 252 588	990 908
Total Pesados	Vehículos	26 068	400 630	448 302	508 027	551 102	594 454	669 085	644 323	718 786	719 074	808 812	867 361	952 954	689 965
Número de Ejes Cobrables															
Total Ligeros	Ejes	32 693	478 375	536 869	606 984	657 701	700 951	803 754	877 701	987 522	1 013 254	1 059 925	1 125 425	1 252 588	990 908
Total Pesados	Ejes	84 764	1 329 025	1 511 067	1 751 413	1 977 116	2 211 318	2 522 106	2 366 369	2 645 302	2 700 578	3 178 953	3 357 925	3 679 894	2 804 916
Número de Vehículos por Unidad de Peaje															
Ccasacancha	Vehículos	18 616	253 443	288 943	339 666	350 046	381 655	439 268	487 689	543 293	609 691	658 629	641 600	729 356	557 274
Ligeros	Vehículos	10 250	144 607	166 327	194 421	202 267	223 337	263 824	307 724	347 517	400 135	435 944	410 753	490 831	382 859
Pesados	Vehículos	8 366	108 836	122 616	145 245	147 779	158 318	175 444	179 965	195 776	209 556	222 685	230 847	238 525	174 415
Marcona	Vehículos	11 858	178 970	202 256	221 989	234 724	245 934	291 723	341 543	386 142	338 414	351 556	428 833	532 974	311 526
Ligeros	Vehículos	9 007	122 944	145 278	160 233	172 626	184 910	218 616	254 558	283 103	255 050	253 910	305 807	345 195	207 926
Pesados	Vehículos	2 851	56 026	56 978	61 756	62 098	61 024	73 107	86 985	103 039	83 364	97 646	123 026	187 779	103 600
Pampa Galera	Vehículos	8 589	140 134	162 170	178 384	199 912	218 209	235 215	239 257	242 788	245 809	272 801	285 140	301 932	253 018
Ligeros	Vehículos	2 961	49 034	59 393	66 357	74 170	77 736	77 790	81 098	87 533	89 092	93 528	98 993	104 849	102 209
Pesados	Vehículos	5 628	91 100	102 777	112 027	125 742	140 473	157 425	158 159	155 255	156 717	179 273	186 147	197 083	150 809
Pampamarca	Vehículos	7 229	122 669	133 481	147 376	174 417	184 653	208 546	137 544	205 039	178 602	201 485	208 710	220 550	185 605
Ligeros	Vehículos	3 085	54 337	54 835	59 131	70 904	71 380	80 265	56 132	79 857	54 687	51 922	55 479	58 776	59 752
Pesados	Vehículos	4 144	68 332	78 646	88 245	103 513	113 273	128 281	81 412	125 182	123 915	149 563	153 231	161 774	125 853
Pichirhua	Vehículos	12 469	183 789	198 321	227 596	249 704	264 954	298 087	315 991	329 046	359 812	384 266	428 503	420 730	373 450
Ligeros	Vehículos	7 390	107 453	111 036	126 842	137 734	143 588	163 259	178 189	189 512	214 290	224 621	254 393	252 937	238 162
Pesados	Vehículos	5 079	76 336	87 285	100 754	111 970	121 366	134 828	137 802	139 534	145 522	159 645	174 110	167 793	135 288



a) Tráfico															
	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Número de Ejes por Unidad de Peaje															
Ccasacancha	Ejes	35 488	484 035	555 758	663 755	703 940	787 595	895 981	946 509	1 030 739	1 138 564	1 241 201	1 237 142	1 342 780	1 049 230
Ligeros	Ejes	10 250	144 607	166 327	194 421	202 267	223 337	263 824	307 724	347 517	400 135	435 944	410 753	490 831	382 859
Pesados	Ejes	25 238	339 428	389 431	469 334	501 673	564 258	632 157	638 785	683 222	738 429	805 257	826 389	851 949	666 371
Marcona	Ejes	17 595	285 722	303 978	339 295	357 483	366 479	433 530	500 049	594 119	498 698	580 106	704 745	933 122	558 185
Ligeros	Ejes	9 007	122 944	145 278	160 233	172 626	184 910	218 616	254 558	283 103	255 050	253 910	305 807	345 195	207 926
Pesados	Ejes	8 588	162 778	158 700	179 062	184 857	181 569	214 914	245 491	311 016	243 648	326 196	398 938	587 927	350 259
Pampa Galera	Ejes	22 193	366 747	428 444	478 944	552 293	628 668	711 131	719 071	707 686	726 045	846 907	880 847	945 114	761 296
Ligeros	Ejes	2 961	49 034	59 393	66 357	74 170	77 736	77 790	81 098	87 533	89 092	93 528	98 993	104 849	102 209
Pesados	Ejes	19 232	317 713	369 051	412 587	478 123	550 932	633 341	637 973	620 153	636 953	753 379	781 854	840 265	659 087
Pampamarca	Ejes	18 003	301 102	343 655	391 512	468 882	520 723	596 753	376 489	579 433	572 320	708 710	728 897	780 182	631 528
Ligeros	Ejes	3 085	54 337	54 835	59 131	70 904	71 380	80 265	56 132	79 857	54 687	51 922	55 479	58 776	59 752
Pesados	Ejes	14 918	246 765	288 820	332 381	397 978	449 343	516 488	320 357	499 576	517 633	656 788	673 418	721 406	571 776
Pichirhua	Ejes	24 178	369 794	416 101	484 891	552 219	608 804	688 465	701 952	720 847	778 205	861 954	931 719	931 284	795 585
Ligeros	Ejes	7 390	107 453	111 036	126 842	137 734	143 588	163 259	178 189	189 512	214 290	224 621	254 393	252 937	238 162
Pesados	Ejes	16 788	262 341	305 065	358 049	414 485	465 216	525 206	523 763	531 335	563 915	637 333	677 326	678 347	557 423
	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
b) Recaudación por Cobro de Peaje															
Total	Soles		6 894 539	7 857 936	9 075 354	10 104 960	11 251 758	12 852 229	12 541 431	14 044 728	14 358 080	16 381 902	17 327 508	19 064 387	12 867 037
Ligeros	Soles		1 811 988	2 059 328	2 340 463	2 540 104	2 733 296	3 134 641	3 423 034	3 851 336	3 951 691	4 133 708	4 389 158	4 885 093	3 466 788
Pesados	Soles		5 082 551	5 798 608	6 734 891	7 564 856	8 518 462	9 717 588	9 118 397	10 193 393	10 406 389	12 248 195	12 938 351	14 179 294	9 400 249
c) Accidentes															
Accidentes	Personas	7	185	372	624	424	364	441	472	504	465	517	421	417	411
Heridos	Personas	453	519	441	417	306	231	276	231	220	209	145	211	217	100
Fallecidos	Personas	64	91	72	52	24	38	25	38	54	29	38	35	33	27



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sotta
**Jefe de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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