



# INFORME DE DESEMPEÑO 2022

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

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos



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



**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 2022: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil Tramo N°2: Urcos – Inambari.**

*Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras bajo la supervisión del Ositrán. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.*

Primera versión: junio de 2023

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

[estudioeconomicos@ositrان.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositrان.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>7</b>
	II.1. Composición de la empresa.....	7
	II.2. Principales características del contrato de concesión.....	7
	II.3. Área de influencia .....	11
	II.4. Infraestructura y equipos.....	12
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....</b>	<b>12</b>
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....</b>	<b>14</b>
	IV.1. Tráfico vehicular.....	14
	IV.2. Servicios complementarios .....	16
<b>V.</b>	<b>ESQUEMA TARIFARIO.....</b>	<b>17</b>
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>18</b>
	VI.1. Evolución de las inversiones.....	18
	VI.2. Pagos al Estado.....	20
<b>VII.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>21</b>
	VII.1. Niveles de servicio .....	21
	VII.2. Indicador de tráfico.....	22
	VII.3. Accidentes .....	23
	VII.4. Reclamos.....	26
<b>VIII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES.....</b>	<b>26</b>
<b>IX.</b>	<b>ANÁLISIS FINANCIERO .....</b>	<b>27</b>
	IX.1. Estados financieros.....	27
	IX.2. Indicadores Financieros .....	30
<b>X.</b>	<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>33</b>
<b>XI.</b>	<b>ANEXOS .....</b>	<b>35</b>



## CUADROS

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la Concesión.....	7
Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales.....	10
Cuadro N° 3: Infraestructura Vial Por Subtramo .....	12
Cuadro N° 4: Ubicación de la unidad de peaje y pesaje .....	13
Cuadro N° 5: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2022.....	16
Cuadro N° 6: Motivo de llamada de emergencia, 2022.....	17
Cuadro N° 7: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 - 2022 .....	23
Cuadro N° 8: Motivo de reclamos por meses, 2022.....	26
Cuadro N° 9: Ingresos por servicios, 2021 - 2022.....	27
Cuadro N° 10: Costos de prestación de servicios, 2021 - 2022 .....	28
Cuadro N° 11: Gastos de administración, 2021 - 2022 .....	28
Cuadro N° 12: Estado de Resultados Integrales, 2021 - 2022.....	29
Cuadro N° 13: Estado de Situación Financiera, 2021 - 2022 .....	29
Cuadro N° 14: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2021 - 2022.....	30
Cuadro N° 15: Ratios de Liquidez, 2021 - 2022 .....	31
Cuadro N° 16: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2021 - 2022.....	31
Cuadro N° 17: Ratios de Rentabilidad, 2021 - 2022.....	32

## GRÁFICOS

Gráfico N° 1: IIRSA Sur Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur.....	11
Gráfico N° 2: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2013-2022 .....	15
Gráfico N° 3: Tráfico por mes, 2021 - 2022.....	15
Gráfico N° 4: Llamadas de emergencia realizadas, 2014 - 2022 .....	16
Gráfico N° 5: Asistencia mecánicas, 2021 - 2022 .....	17
Gráfico N° 6: Inversión reconocida por el OSITRAN, 2006 - 2022.....	19
Gráfico N° 7: Aportes por regulación periodo 2013 - 2022.....	21
Gráfico N° 8: Nivel de servicio global, 2016 - 2021 .....	22
Gráfico N° 9: Intensidad Media Diaria, mensual, 2021 - 2022.....	23
Gráfico N° 10: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2015 - 2022 .....	24
Gráfico N° 11: Daños personales por accidentes 2015 - 2022.....	24
Gráfico N° 12: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2022.....	25
Gráfico N° 13: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2022.....	25
Gráfico N° 14: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2008 - 2022.....	26



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

CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR  
PERÚ – BRASIL: TRAMO 2



## I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño para el año 2022 de la Concesión del Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, IIRSA Sur Tramo 2), que comprende el tramo Urcos – Inambari, entre Cusco y Madre de Dios.

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

El Contrato de Concesión establece, entre otros, el compromiso de inversión proyectado referencial asumido por el Concesionario, las tarifas y reajustes tarifarios de los servicios prestados, los niveles de servicio, así como el monto del cofinanciamiento. A diciembre de 2022, se han suscrito 8 adendas al Contrato de Concesión.

Como parte de sus obligaciones, el Concesionario debe brindar los servicios de operación de las unidades de peaje y pesaje previstas; sin embargo, a diciembre de 2022, de las 3 estaciones de peaje establecidas en el Contrato, únicamente la estación de peaje Quincemil (Inambari) está construida, por lo que aún no inicia el periodo de explotación de la concesión y, por ende, aun no se inicia el cobro de la tarifa en dicha estación de Peaje. Asimismo, el concesionario debe prestar los servicios de central de emergencias, sistema de comunicación de emergencia en tiempo real (postes SOS ubicados cada 10 km a lo largo de la vía), servicio de grúa y auxilio mecánico, entre otros.

En el año 2022, circularon por la vía concesionada 287,8 mil unidades vehiculares, lo que representó un decrecimiento de 11,5% con relación al año anterior (325,1 mil). Del total de vehículos que circularon por dicha carretera ese año, el 29,9% fueron vehículos pesados y 70,1% vehículos ligeros.

Al cierre de 2022, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario descendió a USD 671,4 millones, lo cual representó un avance de 95,2% en relación con la inversión total comprometida que ascendió a USD 705,2 millones, así como un avance físico de 100,0% en los kilómetros comprometidos para construcción (246,4 km).

En el 2022, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 1,96 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra inferior en 18,2% en relación con el aporte por regulación pagados durante el año anterior (S/ 2,39 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2022. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos (90%), alcanzando una medición del 97%. Por su parte, en 2022 se contabilizaron un total de 144 accidentes, cifra 1,4% superior a la registrada el año anterior (142 accidentes), de los cuales se registraron 3 accidentes que conllevaron 3 pérdidas humanas. Cabe resaltar que, durante 2022 el concesionario recibió tan solo 1 reclamo por parte de los usuarios de la vía concesionada.



Finalmente, en lo que respecta a la situación financiera, el estado de resultados muestra que en el ejercicio 2022 los ingresos totales percibidos por el Concesionario están constituidos íntegramente por los pagos por servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción, los cuales alcanzaron los S/ 79,4 millones, que significó una reducción del 21,4% con relación a los ingresos registrados en 2021 (S/ 101,0 millones). En este contexto, la utilidad bruta y la utilidad operativa de la Concesión registraron disminuciones de 47,7% y 58,6% con relación al año anterior, respectivamente. En esa línea, la utilidad neta se ubicó en un nivel de S/ 2,3 millones en 2022, implicando una reducción de 92,1% con relación al nivel de 2021 (S/ 28,9 millones), explicado fundamentalmente por las pérdidas netas por diferencia de cambio.

Al cierre del año 2022, la empresa redujo sus valores contables frente al observado al cierre de 2021, así pues sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una disminución de 6,5%, al registrar S/ 207,6 millones en 2021 y S/ 194,0 millones al finalizar 2022. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha deteriorado ligeramente conforme a la reducción de los indicadores de liquidez del 2022 frente a los del 2021, revelando que al final del ejercicio del 2022, la empresa no contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad (cubre el 88%). En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos indicadores disminuyeron. De otro lado, todos los márgenes de rentabilidad de la empresa han empeorado, con lo cual se infiere que se ha reducido la eficacia final de la empresa en la generación de beneficios en el ejercicio 2022.



## II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### II.1. Composición de la empresa

1. La Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 tiene como accionistas al grupo económico Odebrecht a través de la subsidiaria Technik Invest S.A.C. (nombre anterior: Odebrecht Latinvest Perú Transport S.A.C.) y a las empresas peruanas, JJC Contratistas Generales S.A e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. El primero de ellos es el accionista mayoritario al poseer el 89% de las acciones representativas del capital social; mientras que, la empresa peruana JJC Contratistas Generales S.A poseen el 7% e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. el 4%.
2. La empresa Technik Invest S.A.C., anteriormente conocida como Odebrecht Latinvest Peru Transport S.A.C, inició sus actividades en Perú el 26 de mayo del 2015 cuya actividad principal es el asesoramiento empresarial. Por su parte, JJC Contratistas Generales S.A. es un grupo empresarial peruano de alcance internacional, con presencia en Chile y Colombia, especializado en servicios diversificados e integrados de ingeniería y construcción, concesiones de infraestructura y desarrollo inmobiliario fundado en 1955<sup>1</sup>. Finalmente, Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. (ICCGSA) es una empresa peruana fundada en 1965 que brinda los servicios de ingeniería, construcción de obras de infraestructura, mantenimiento vial y concesiones tanto en el sector público como en el privado<sup>2</sup>.

### II.2. Principales características del contrato de concesión

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

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 2: Aspectos Generales de la Concesión	
Concesionario	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.
Modalidad de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Inversión comprometida al 2022	USD 705,2 millones (incluido IGV)
Inversión acumulada al 2022	USD 671,4 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión, IIRSA Sur Tramo 2.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

<sup>1</sup> Según se puede apreciar en: <https://www.grupojjc.com.pe/nosotros>

<sup>2</sup> Tal como se puede observar en: <https://www.iccgsa.com/nosotros/>

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



5. Cabe mencionar que, si bien a diciembre de 2022 el Concesionario cuenta con la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje (en adelante, UIPP) de Quincemil (Inambari), se tiene pendiente la construcción de la UIPP Yanacancha<sup>4</sup> (Urcos), por lo que aún no puede comenzar en terminos contractuales el periodo de explotación de la Concesión. Asimismo, según el Contrato de Concesión, se tiene previsto la construcción de la UIPP de Huayalloc para el quinto año a partir del inicio de la explotación.

#### Cofinanciamiento

6. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, por lo cual el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO), de conformidad con lo establecido en la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión.
7. Así, por concepto de PAMO, el Concedente debe efectuar un pago anual de USD 4,7 millones, pagadero en cuotas trimestrales desde la fecha de inicio de la explotación hasta el final de la concesión. Durante el periodo comprendido desde la culminación de la obra principal hasta el inicio de la explotación, se reconocerá 25% del PAMO. El monto es reajustado de acuerdo a la metodología establecida en la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión.
8. Cabe mencionar que, adicionalmente a los trabajos de mantenimiento contemplados en el presupuesto del PAMO, el Concesionario debe mantener la transitabilidad y adecuados niveles de servicios en todo el tramo de la vía, para lo cual se diferencian dos tipos de actividades: el mantenimiento de emergencia y el mantenimiento periódico. En el caso del mantenimiento de emergencia, la remuneración está en función de los precios establecidos en la Adenda N° 8 al Contrato de Concesión y la cantidad de material realmente excavado y transportado. En tanto, las actividades de mantenimiento periódico a ejecutar durante el año correspondiente son para dar cumplimiento a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I.

#### Inversiones

9. De acuerdo al compromiso de inversión, el costo referencial de las obras asciende a USD 705,2 millones. Este costo directo se distribuye en 4 tramos, de los cuales el tramo de Ocongate –Marcapata es el tramo más extenso de la Concesión y concentra el 32% del total de inversión, seguido del tramo Urcos - Ocongate con 25%, el tramo Marcapata – Quincemil con 24% y Quincemil – Inambari con 19%.
10. Las actividades de construcción establecidas en el Contrato de Concesión, incluye la ejecución de las siguientes obras:
  - **Obras de Construcción:** Es el resultado de los trabajos de Construcción correspondientes a la Primera, Segunda y Tercera Etapa que son ejecutados en los plazos previstos en el Contrato, o en su caso, que son ejecutados hasta el límite previsto en el presupuesto del Concedente señalado en el Proyecto Referencial, conforme a lo señalado en la Cláusula 6.4.A.1 i y 6.4.A.2.i.
  - **Obras Accesorias:** Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en el Tramo conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.46 a 6.50, que sean requeridas en

<sup>4</sup> La Construcción de dicha UIPP permitirá dar inicio con la Operación del Tramo 2. Al respecto, debe tenerse presente que mientras se siga dilatando la liberación de terrenos por parte del Concedente, esta situación/ se volverá "Crítica", debido que se viene visualizando un incremento en la construcción de viviendas en la Comunidad de Yanacancha. En efecto, se registra para diciembre del 2020, un incremento de 8 edificaciones dentro del área destinada para la UIPP.



sectores no considerados en el Expediente Técnico<sup>5</sup> del Concesionario para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia, o cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el Expediente Técnico, se deteriore prematuramente o requiera ser modificado por razones de seguridad vial.

- **Obras Adicionales:** Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en el Expediente Técnico, que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.
- **Obras Alternativas:** Son aquellas Obras propuestas por el postor en su Expediente Técnico aceptadas por PROINVERSIÓN durante el Concurso, y que reemplazarán a las correspondientes del Proyecto Referencial. Estas obras no podrán ser objeto de revisión y/o ajuste durante la ejecución de las Obras conforme al Proyecto de Ingeniería de Detalle, debido a que estas han sido propuestas a suma alzada, salvo que estas hayan sido sustentadas en parte conforme a la información o aspectos contenidos en el Proyecto Referencial, en cuyo caso, solo estos aspectos podrán ser objeto de revisión.
- **Obras Complementarias:** Son aquellas obras indicadas en el Contrato de Concesión, cuya ejecución es obligatoria para el Concesionario a su costo, por tratarse de Obras inherentes a la Explotación de la Concesión. Comprende, entre otras: (a) obras civiles para canalizaciones o servicios públicos; (b) obras de mitigación de impacto ambiental contempladas en el Estudio de Impactos Ambientales a nivel de Factibilidad; (c) edificaciones (unidades de peaje, estaciones de pesaje, oficinas, instalaciones de apoyo para Servicios Obligatorios y Opcionales, etc.); o (d) la instalación de equipos o sistemas mecánicos, eléctricos o electrónicos.

#### Pagos al Estado

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

<sup>5</sup> El Expediente Técnico es la Propuesta Técnica que presentó el Postor que resultó favorecido con la buena pro del Concurso, aprobada por PROINVERSIÓN, que tiene efectos vinculantes para las Partes, respecto de la ejecución de las Obras y la prestación de los Servicios derivados del presente Contrato, y sobre el cual se elaborará el Proyecto de Ingeniería de Detalle



### Modificaciones Contractuales

13. A diciembre del 2022, el Contrato de Concesión ha sido objeto de 8 modificaciones contractuales (ver Cuadro N° 2). Durante el 2006, se suscribieron las tres primeras adendas al Contrato de Concesión.
14. Durante el 2007 se suscribió la Adenda N° 4, con el fin de precisar la base sobre la cual se determinarán las variaciones de metrados; mientras que en 2009 se suscribió la Adenda N° 5, la cual incorpora definiciones y cláusulas para el reconocimiento de los costos y gastos generados por encima de la inversión máxima.
15. Finalmente, durante el 2010 se suscribió la Adenda N° 6, Adenda N° 7 y Adenda N° 8. Las dos primeras tuvieron como objetivo definir las condiciones y los procedimientos que debían regir el desarrollo y culminación de los saldos de obra para efectuar los pagos no abonados al concesionario; mientras que la octava tuvo como objetivo el dar inicio anticipado a la explotación de las obras de la concesión.

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



**Cuadro N° 2**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Modificaciones Contractuales**

**Adenda 7**

Fecha de suscripción: 08 de julio de 2010  
Opinión de OSITRAN: Acuerdo N° 1265-351-10-CD-OSITRAN  
Informe N° 014-15-GRE-GS-GAL-OSITRAN  
Principales temas: (1) Modificación de la cláusula 3.2.6 de la Adenda 6, en el sentido de incrementar el monto máximo del Periodo Final.

**Adenda 8**

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

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

### II.3. Área de influencia

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

**Gráfico N° 1**  
**IIRSA Sur Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur**



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones



## II.4. Infraestructura y equipos

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

Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo 2: Infraestructura Vial Por Subtramo		
Sub Tramo	Longitud (km)	Estaciones de peaje
Sub Tramo 1: Urcos – Ocongate	73,5	–
Sub Tramo 2: Ocongate – Marcapata	97,0	–
Sub Tramo 3: Marcapata – Quincemil	72,45	–
Sub Tramo 4: Quincemil – Inambari	57,05	Quincemil

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

19. La Concesión cuenta con una UIPP en Inambari (km 246), la cual incluye edificaciones habilitadas para la prestación de multiservicios, como servicios higiénicos de uso público. Asimismo, a lo largo de la vía se encuentran habilitados 32 puentes de entre 15 y 160 metros de longitud (3 existentes y 29 construidos por el Concesionario) y 85 pontones de entre 5 y 10 metros de longitud (todos construidos por el Concesionario)<sup>6</sup>, así como otras estructuras (muros gavión, de suelo reforzado, de concreto, badenes, entre otros).

### Equipamiento

20. Como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 25 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por la Central de Atención de Emergencias, a través de los mismos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
21. Para atender situaciones en las que los usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito y se queden detenidos en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 02 grúas remolcadoras para el traslado de vehículos ubicados en la unidad integrada de peaje y pesaje Quincemil, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día.

## III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

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

<sup>6</sup> Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo N° 2. Inventario Anual de Bienes de la Concesión. 2017.



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

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

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

24. Cabe precisar que, conforme a lo establecido en la Cláusula Tercera de la Adenda N° 8 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 27 de diciembre de 2010, para el inicio de la explotación de la Concesión<sup>7</sup>, el Concesionario debe implementar las UIPP de Urcos (Entre km 38+000 y 39+500) e Inambari (Entre km 238+000 y 239+300). No obstante, han existido retrasos en la ejecución de la obra de construcción de la UIPP de Urcos, no atribuibles al Concesionario, situación que impide el inicio oficial de la explotación de la Concesión.
25. En vista de ello, el 5 de agosto de 2011, el Concesionario firmó con el Concedente un documento denominado “Acta de Acuerdo para la Implementación de las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje (UIPPs) en el Tramo 2: Urcos – Inambari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur”, en el que se acuerda construir las unidades de peaje Urcos (ubicadas entre los kms 38+000 y 39+500), Inambari (ubicadas entre los km 238+000 y 239+300), así como la unidad de peaje Huayalloc al año 5 del inicio de la explotación. El Concedente destinó un presupuesto referencial de USD 16,3 millones para la ejecución de las unidades de peaje Urcos e Inambari. Para el caso de la unidad de peaje Huayalloc, la Concesionaria y el Concedente deberán acordar un presupuesto referencial al momento que corresponda ejecutar la obra. No obstante, durante los años 2014 y 2018, no se reconocieron ingresos por la ejecución de construcción por estas obras, debido a los retrasos en la ejecución de la obra de construcción de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje Urcos.
26. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 2, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
  - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
27. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
  - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia (postes SOS), ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
  - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder de 100 km.

<sup>7</sup> Se entiende por explotación, a la operación de la Infraestructura vial e instalaciones de la Concesión, y el cobro a los usuarios de la tarifa de peajes por la utilización de dicha infraestructura.



- Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1000 mensuales por cada oficina de la Policía nacional del Perú.
- b) Servicios Obligatorios por los que se le permite cobrar:
- Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje. Cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
28. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.
29. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

#### **IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS**

##### **IV.1. Tráfico vehicular**

30. A continuación, se analiza la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como en número de ejes. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en cada unidad de peaje en operación. La información ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al portal web denominado Programa de Declaración Estadística (PDE) del Ositrán<sup>8</sup>. Cabe mencionar que si bien en la UIPP Quincemil no se realiza el cobro de la tarifa (por no haberse iniciado la fase de explotación de la Concesión) en dicha unidad de peaje si se registra estadísticas sobre el tráfico vehicular, las cuales se utilizarán para esta sección.

##### Trafico en unidades vehiculares

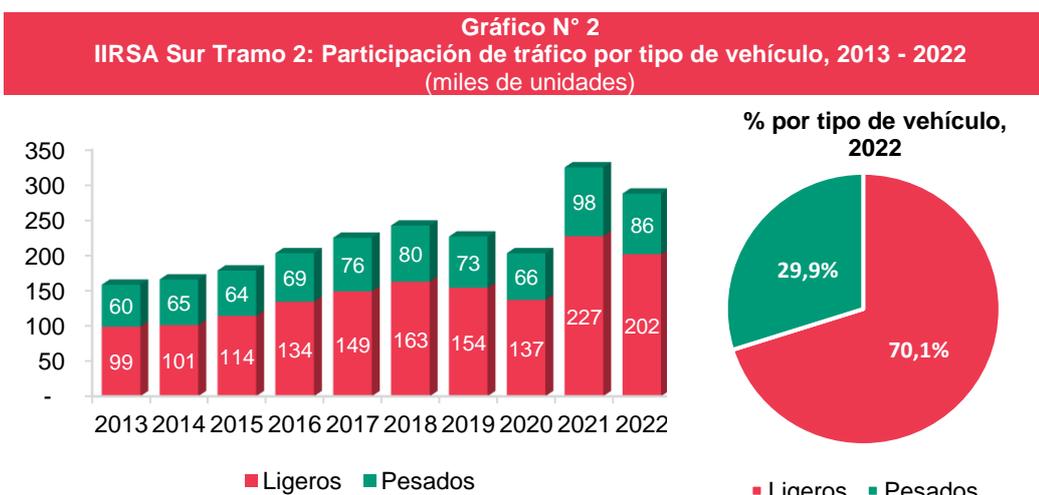
31. Durante el 2022, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la carretera IIRSA Sur Tramo 2 alcanzó los 287,8 mil, cifra inferior en 11,5% a lo registrado en el año anterior (325,1 mil). En particular, se aprecia un descenso de 11,2% en el número de vehículos ligeros y de 12,2% en el número de vehículos pesados.
32. Del total de vehículos que transitaron por la red vial concesionada en 2022, el 70,1% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 29,9% a vehículos pesados. En el

---

<sup>8</sup> 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@ositrان.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrان.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.

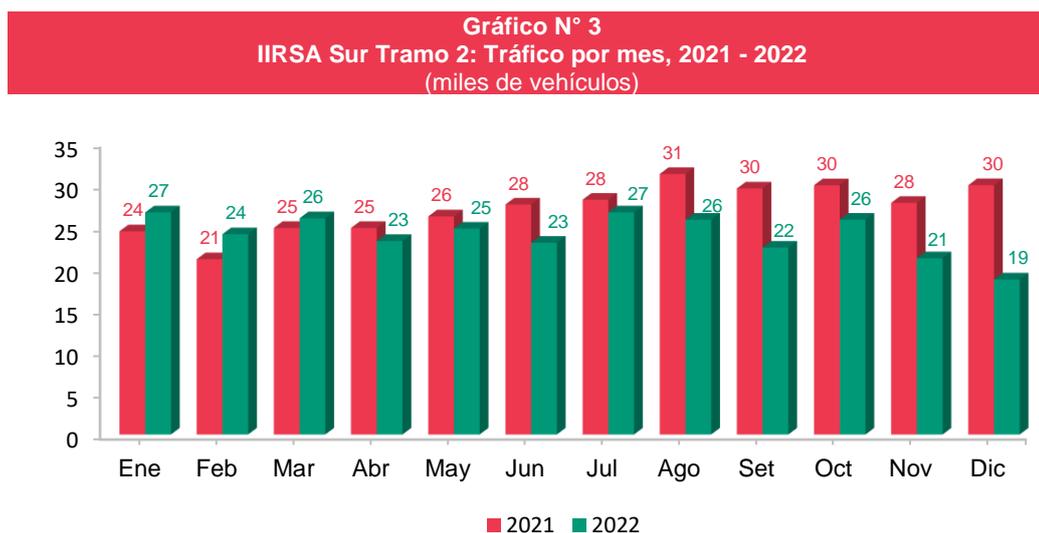


Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados entre 2013 y 2022.



<sup>n</sup> Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

33. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante el 2022 en la carretera IIRSA Sur Tramo 2, se observa una mayor afluencia en el mes de enero y julio, meses donde se concentra el 18,5% del tráfico total, mientras la menor afluencia de vehículos durante el mes de diciembre. Resalta el hecho de que en el 2022 se tuvo un menor nivel de tráfico durante los meses de abril a diciembre respecto del 2021.



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

### Tráfico en ejes cobrables

34. En términos de ejes cobrables, en 2022 circularon por la vía 516,4 mil ejes, cifra inferior en 10,5% respecto al 2021, de los cuales la mayor proporción (60,9%) correspondió a ejes cobrables de vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en el Cuadro N° 5, los vehículos de 6 ejes<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 122 mil ejes (23,6% del total de ejes).

**Cuadro N° 5**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2022**  
(miles unidades y de ejes)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
<b>Unidades Vehiculares</b>								
Quincemil	201,9	26,0	26,0	7,5	4,8	20,3	1,2	287,8
<b>Ejes Cobrables</b>								
Quincemil	201,9	52,1	78,1	30,2	24,0	122,0	8,2	516,4

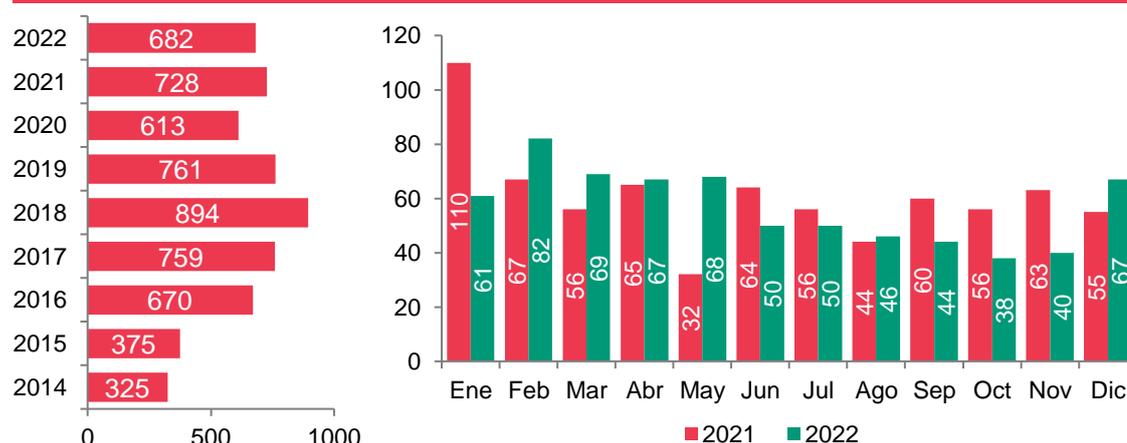
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

## IV.2. Servicios complementarios

35. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios (gratuitos) a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
36. Durante el 2022, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 682, cifra que representó una disminución de 6,3% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (728 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 4, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de febrero y marzo, lo cual se explica por la temporada de intensas lluvias que usualmente se registra en esos meses.

**Gráfico N° 4**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Llamadas de emergencia realizadas, 2021 - 2022**  
(Número de Llamadas)



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

37. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio mecánico (54,5%); mientras que las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 21,1% del total de llamadas recibidas y aquellas para reportar desastres ambientales e invasión de derecho de vía fueron 14,1% y 5,1%, respectivamente. En general, del total de llamadas de emergencia, el 51,3% de incidentes reportados implicó una interrupción de la vía.



**Cuadro N° 6**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Motivo de llamada de emergencia, 2022**  
 (Número de llamadas)

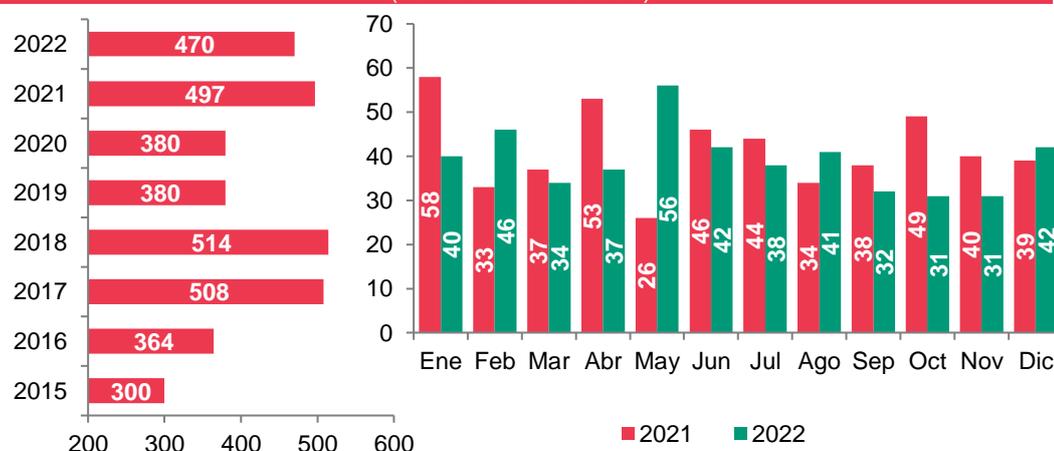
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Accidente de Tránsito	55	89	124	19	1	144
Desastres ambientales	60	36	73	17	6	96
Auxilio Mecánico	208	164	300	72	0	372
Invasión de derecho de vía	0	35	0	0	35	35
Otros	27	8	9	1	25	35

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

38. Por otra parte, durante el 2022 se registraron 470 números de asistencias mecánicas prestadas por el concesionario durante 2022, cifra inferior en 5,4% a las asistencias efectuadas el año anterior (497). Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se efectuó en los meses de febrero y mayo.

**Gráfico N° 5**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Asistencia mecánicas, 2021 - 2022**  
 (Número de asistencias)



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

## V. ESQUEMA TARIFARIO

39. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo<sup>10</sup>. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa básica; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa básica por cada eje.
40. Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2022, no se ha efectuado cobro alguno de las tarifas fijadas por el uso de la vía, pues no se han cumplido las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión para el inicio de la explotación, tal como ha sido señalado previamente.

<sup>10</sup> 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.



41. En efecto, conforme a lo establecido en las Cláusula 8.10 y 8.14 del Contrato de Concesión<sup>11</sup>, el inicio de la explotación deberá producirse a más tardar a los 30 días de haberse implementado las UIPP de Urcos (km 38) e Inambari (km 238). No obstante, los retrasos en la ejecución de la obra de construcción de la UIPP de Urcos no han permitido que el Concesionario inicie la explotación.
42. Ahora bien, el contrato prevé que a partir del 10 de enero de cada año, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo a la siguiente fórmula.

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

Donde:

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

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

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

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

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

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

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

## VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### VI.1. Evolución de las inversiones

44. Al 31 de diciembre del año 2022, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 671,4 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 95,2% del total de la inversión comprometida (USD 705,2 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como obras adicionales<sup>12</sup> y accesorias<sup>13</sup> incluidas con posterioridad. El Gráfico N° 6 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2006 hasta el 2022.

<sup>11</sup> Cláusula modificada en virtud de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 8, suscrita con fecha 27 de diciembre de 2010.

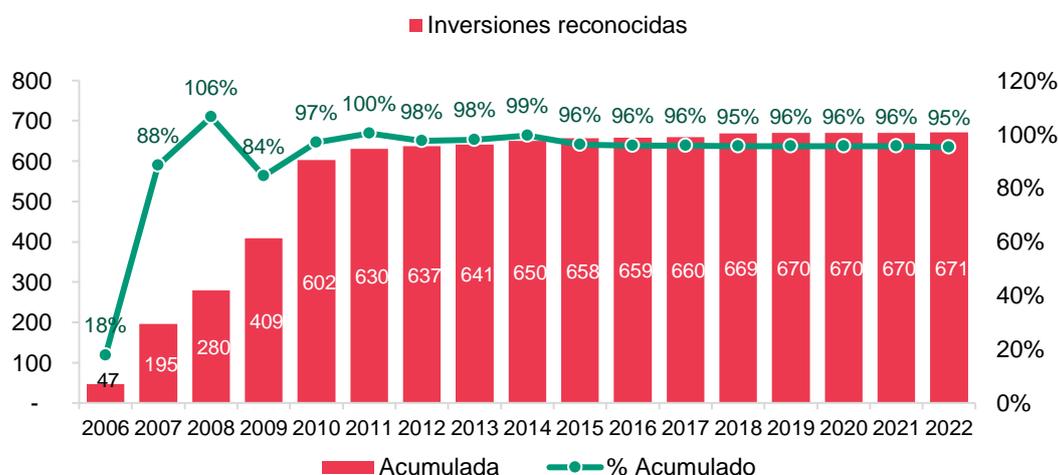
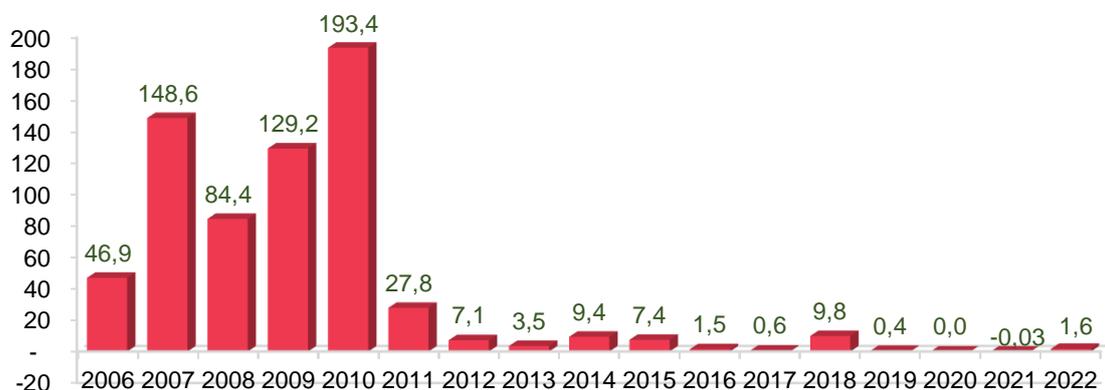
<sup>12</sup> Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del 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.

<sup>13</sup> 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.



45. Durante el 2022, el Concesionario ejecutó inversiones por un monto neto de USD 1,6 millones. En general, la mayor parte de las inversiones se ejecutaron durante los años 2006 y 2011.

**Gráfico N° 6**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Inversión reconocida por el OSITRAN, 2006 - 2022**  
(En USD con IGV)



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

46. Las inversiones que se han venido ejecutando en el año 2022 se relacionan con 4 obras accesorias. En particular, previa suscripción de las Partes de la respectiva Acta de Acuerdo, se ha iniciado la ejecución de las siguientes Obras Accesorias:

- La Obra Accesorias del Sector Km. 61+061 al Km. 61+300 (progresiva hito) del Tramo 2: Urcos – Inambari, por un monto de inversión referencial de US\$ 668,569.72 sin IGV, se inició el 02 de mayo de 2022 y terminó el 19 de setiembre de 2022, con un avance acumulado 81.37% del monto de inversión referencial.
- La Obra Accesorias del Sector Km. 244+300 al Km. 244+500 (progresiva hito) del Tramo 2: Urcos – Inambari, por un monto de inversión referencial de US\$ 849,541.71 sin IGV, se inició el 02 de mayo de 2022 y al 19 de diciembre de 2022, alcanzó un avance acumulado del 56.39% del monto de inversión referencial.
- La Obra Accesorias del Sector Km. 3+440 al Km. 3+500 (progresiva hito) del Tramo 2: Urcos – Inambari, por un monto de inversión referencial de US\$ 1,096,102.87 sin IGV, se inició el 19 de agosto de 2022, y al 22 de agosto de 2022, alcanzó un avance acumulado del 0.01% del monto de inversión referencial; esta obra previa



a una adecuación solicitada por el Concesionario de cambio de sistema de anclaje, se paralizó por no encontrarse en el mercado nacional dicho anclaje debiendo importarlo, luego del cual se reiniciara la obra.

- La Obra Accesorias del Sector Km. 8+928.76 al Km. 9+024 (progresiva hito) del Tramo 2: Urcos – Inambari, por un monto de inversión referencial de US\$ 798,331.85 sin IGV, se inició el 19 de agosto de 2022, y al 21 de diciembre de 2022, alcanzo un avance acumulado del 74.91% de la inversión referencial.
47. En relación a la segunda Unidad Integrada de Peaje y Pesaje en Yanacancha - Km. 90 (Urcos), el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID) y el presupuesto para la ejecución de la obra se encuentra aprobado; no obstante, está pendiente que el Concedente culmine con la liberación y entrega de los terrenos<sup>14</sup> y aprobación del Plan de Manejo Ambiental.
48. Así, a diciembre de 2022, el Concedente aún no realiza la entrega del terreno de la UIPP Urcos, por lo que la Concesionaria no inicia el periodo de explotación y el servicio de cobro de peajes. El inicio del periodo de explotación se producirá luego de transcurridos 30 días calendarios en que la Concesionaria implementa las dos unidades de peaje.

## **VI.2. Pagos al Estado**

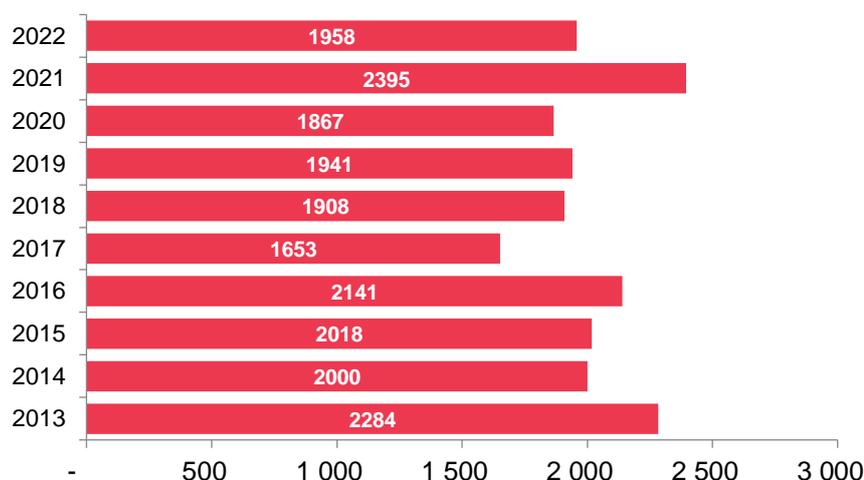
49. De conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917 y recogido en la Cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el 1% de los recursos que reciba por concepto del PAMO, el cual está conformado por los ingresos percibidos directamente por el Concesionario por peaje y cualquier otro servicio que brinde directamente o a través de terceros, así como los ingresos transferidos por el Concedente.
50. Durante 2022, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 1,96 millones, monto inferior en 18,2% en relación con los aportes transferidos el año anterior (S/ 2,39 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 7, 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 dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro son variables, dependiendo del momento en que se realicen dichas transferencias al Concesionario.

<sup>14</sup> El Concedente ha tenido retrasos para la entrega de terrenos saneados y liberados para la construcción, remodelación de las Unidades de Peaje/Pesaje, en algunos casos se ha cedido a la presión social de no instalarlos, por lo que se tiene años de atraso en el cierre de la etapa de inversiones.

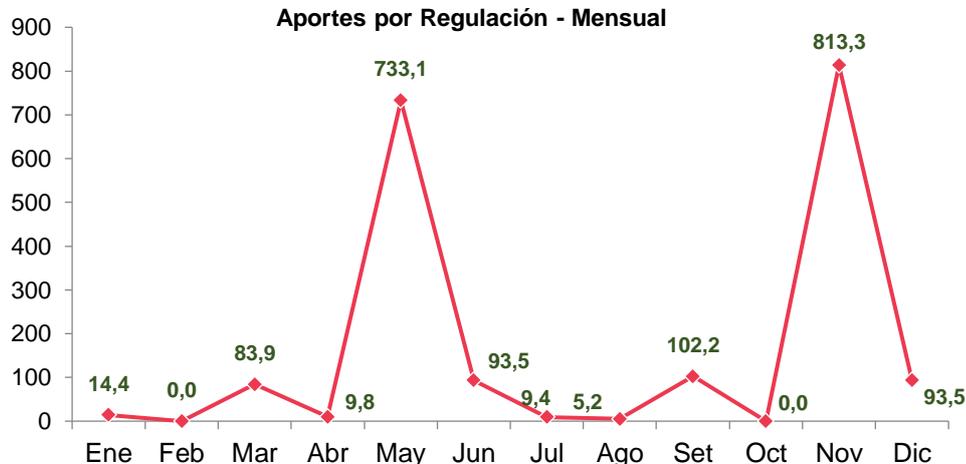


**Gráfico N° 7**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Aportes por regulación periodo 2013 - 2022**  
(Miles de Soles)

**Aportes por Regulación**



**Aportes por Regulación - Mensual**



Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

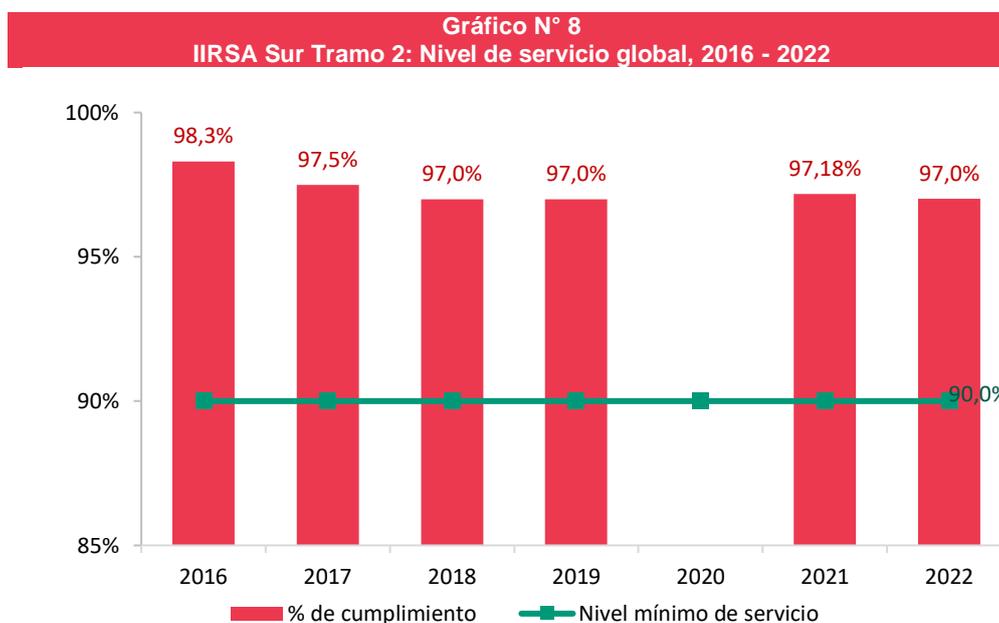
## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VII.1. Niveles de servicio

51. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador es el encargado de supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
52. En el Gráfico N° 8 se muestran los resultados de la evaluación realizada por OSITRAN sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que, el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios, se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.



53. Como se aprecia, en 2022, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2022 (97,02%). Cabe indicar que, en el 2020 no se realizó la medición de los niveles de servicio debido a la situación generada por las medidas aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

54. Por otra parte, en 2022, el OSITRAN ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)<sup>15</sup>. El valor máximo de la rugosidad media deslizando no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro.
55. Los resultados obtenidos de la evaluación muestran que la rugosidad de la vía registró un nivel de IRI de 2 metros por kilómetro, con lo cual se evidenció que el concesionario cumplió con mantener a vía concesionada bajo los niveles de servicio previstos en el Contrato (valor máximo admisible de 3,5).

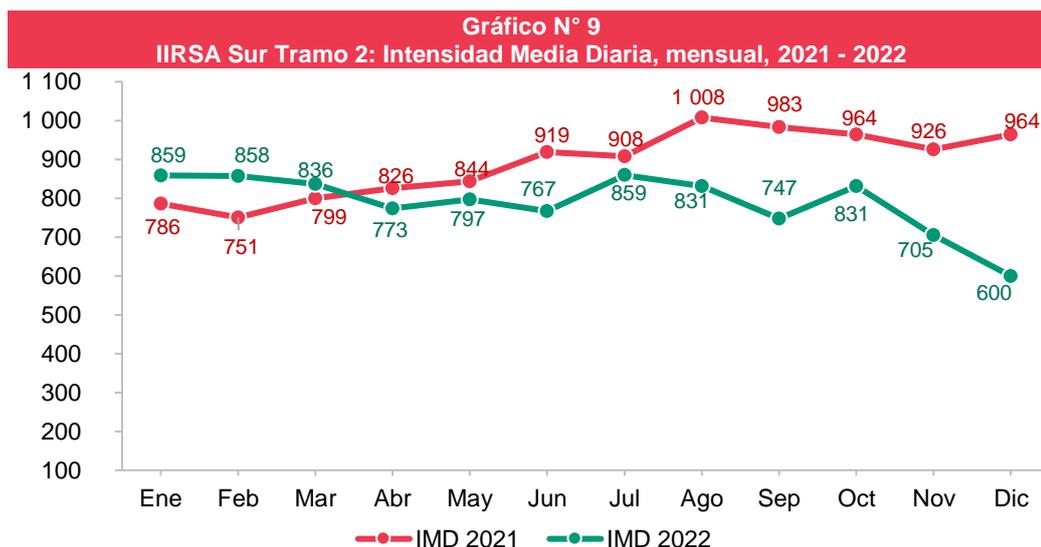
## VII.2. Indicador de tráfico

56. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)<sup>16</sup> está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 9, el IMD promedio anual en 2022 alcanzó los 788 vehículos por día, cifra que representa un nivel inferior de tráfico de 11,5% en relación con los 890 vehículos diarios registrados por día en el 2021. Asimismo, durante 2022, desde abril a diciembre la infraestructura vial afrontó un menor tráfico de vehículos que el respectivo periodo del año anterior.

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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:

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



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

### VII.3. Accidentes

57. Como se observa en el Cuadro N° 7, durante 2022, el número de accidentes en la vía concesionada aumentó levemente en 1,4% con respecto al año anterior, pasando de 142 accidentes a 144 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos se incrementó en un 54,8% (de 42 a 65 heridos) y de manera contraria las víctimas mortales disminuyeron moderadamente en relación a lo registrado en 2021 (de 7 a 5 fallecidos).

**Cuadro N° 7**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 - 2022**

Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2015	106	35	2	234	57	3
2016	81	43	10	348	157	34
2017	133	30	3	342	84	6
2018	108	34	4	495	89	10
2019	108	30	5	310	102	28
2020	90	26	1	165	43	1
2021	110	28	4	181	42	7
2022	113	28	3	239	65	5

Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

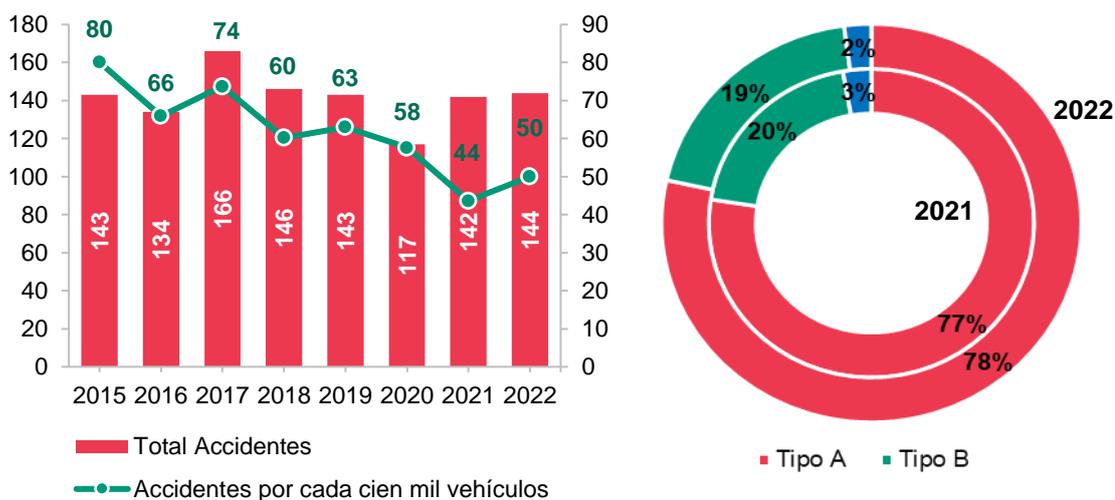
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

58. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2022 es de 50, cifra 14,6% superior en relación al 2021. Esto indica que el número de accidentes se incrementó en una proporción mayor al incremento del tráfico en la vía. Por otro lado, como se observa en el Gráfico N° 10 respecto a las consecuencias de los accidentes, 3 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 2%), mientras que 28 reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 19%).



**Gráfico N° 10**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia\*, 2015 - 2022**



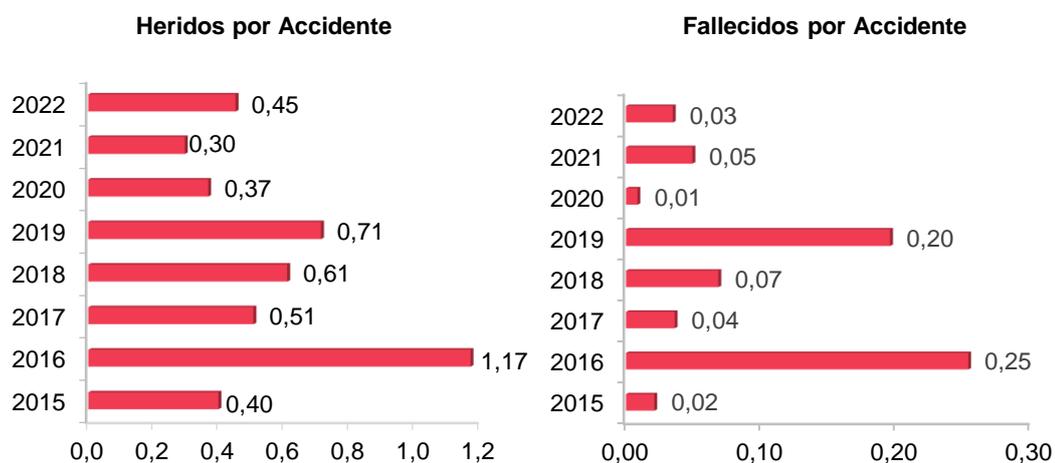
\* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

59. En 2022, el número de heridos por accidente se incrementó en un 52,6%, pasando de 0,3 a 0,45 heridos por accidente. De manera contraria, en dicho año la cantidad de víctimas fatales por accidente disminuyó al pasar de 0,05 a 0,03. En el Gráfico N° 11 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2015 - 2022.

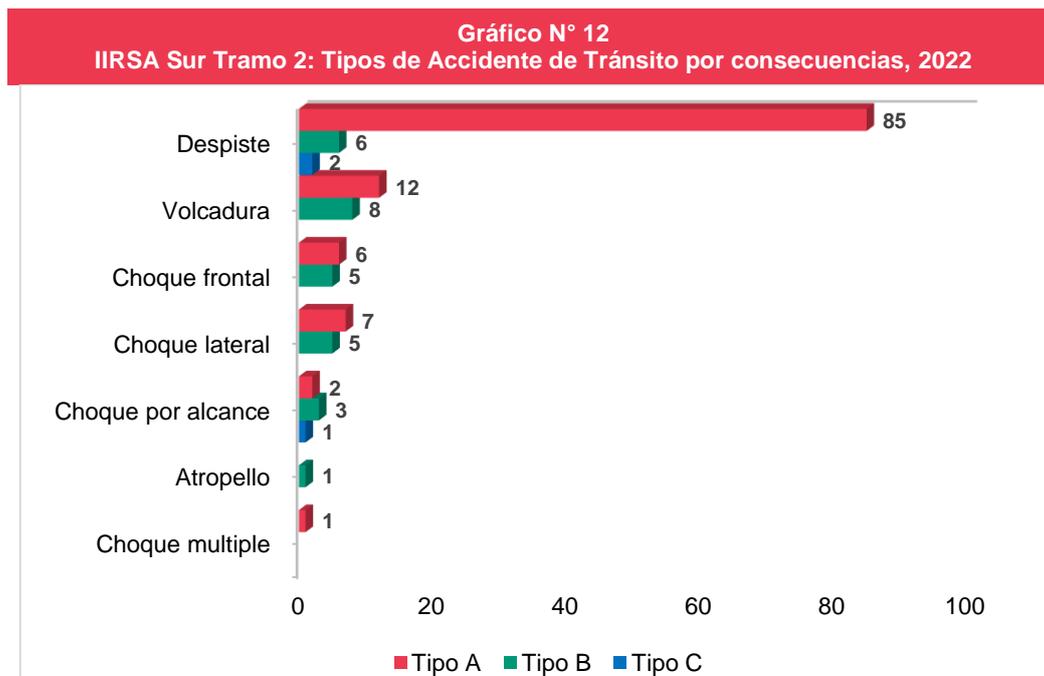
**Gráfico N° 11**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Daños personales por accidentes 2015 - 2022**



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

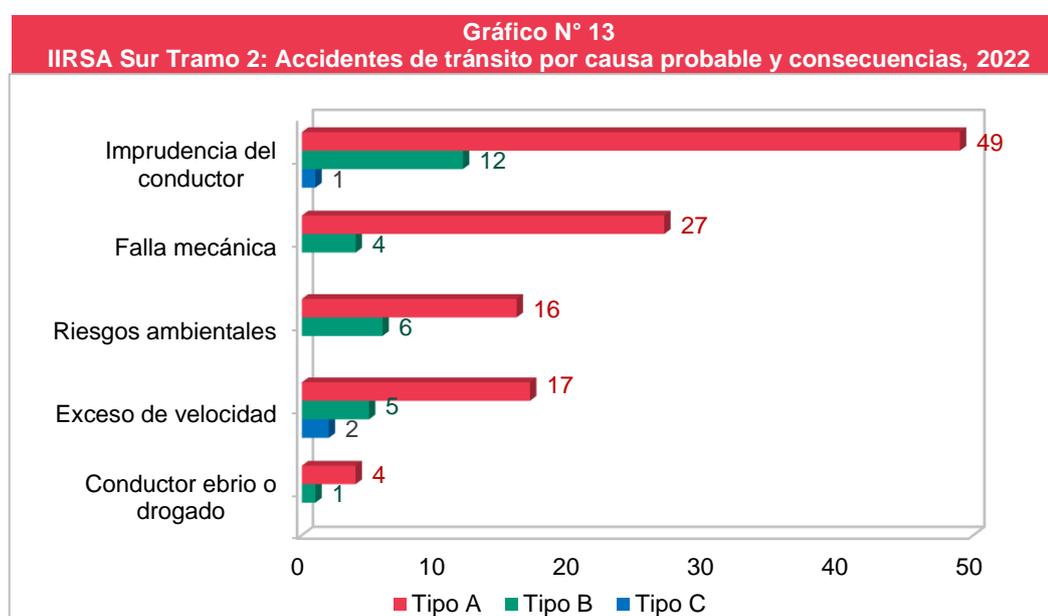
60. En el 2022, el 64,6% de los accidentes de tránsito estuvo asociado a despiste de vehículos, los cuales tuvieron como consecuencias principales los daños materiales (91%) y en menor medida (6%) involucró personas heridas. En tanto, el 13,9% de accidentes ocurrió por volcaduras, el 20,8% por diversos tipos choques y el 0,7% restante debido a atropello. El Gráfico N° 12 resume los tipos de accidentes ocurridos en 2022 según consecuencias acontecidas sobre la vida humana.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

61. La imprudencia de los conductores fue la causa más frecuente de los accidentes reportados en 2022, representando el 43,1% de ellos. Al respecto, el comportamiento imprudente incluyó la realización de maniobras temerarias, invasión de carril, adelanto de vehículo, etc. Por su parte, el 21,5% de los accidentes se atribuye a fallas mecánicas, mientras que el 15,3% tuvo como causa los riesgos ambientales, que comprenden los accidentes ocurridos debido a las condiciones climáticas adversas tales como lluvia o neblina. Por último, el exceso de velocidad y el presunto manejo bajo estado de ebriedad de los conductores representaron el 16,7% y 3,5% de las causas de los accidentes, respectivamente. El Gráfico N° 13 muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



#### VII.4. Reclamos

62. En 2022, el concesionario recibió solamente 1 reclamo por parte de los usuarios de la vía concesionada, que presenta como exposición de motivo la inadecuada atención en el servicio de grúa. (Ver Cuadro N° 8). Cabe mencionar que, dicho reclamo fue resuelto como infundado.

Cuadro N° 8													
IIRSA Sur Tramo 2: Motivo de reclamos por meses, 2022													
Mes	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total
Número de Reclamos	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

#### VIII. INDICADORES COMERCIALES

63. Como ha sido mencionado, a diciembre de 2022, la Concesión no ha iniciado la etapa de explotación, por lo cual no se cobran tarifas de peaje. Así, los ingresos percibidos por el Concesionario por concepto de PAMO son cubiertos íntegramente por el cofinanciamiento del Estado.
64. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)<sup>17</sup>, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario<sup>18</sup>.
65. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2022, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/ 114,5 millones, monto 52,4% menor a lo devengado el año anterior. Entre 2008 y 2022, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 330 millones y S/ 2185,5 millones, respectivamente.

**Gráfico N° 14**  
IIRSA Sur Tramo 2: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2008 - 2022  
(En S/ millones, incluido IGV)



Fuente: MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

<sup>17</sup> MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

<sup>18</sup> 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**

66. 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. En ese sentido, los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
67. A continuación, se analizará en detalle cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

Cuadro N° 9 Ingresos por servicios, 2021 - 2022 (en miles de soles)						
Concepto	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2022	2021	2021/2020	
<b>Ingresos por servicios de operación y mantenimiento</b>	<b>69 760</b>	<b>99 475</b>	<b>87,9%</b>	<b>98,5%</b>	<b>-29,9%</b>	
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	6 732	6 083	8,5%	6,0%	10,7%	
Acta de trato directo	14 658	14 051	18,5%	13,9%	4,3%	
Costo anual de mantenimiento (CAM)	19 844	36 024	25,0%	35,7%	-44,9%	
Mantenimiento de emergencia	16 312	14 216	20,5%	14,1%	14,7%	
Informe técnico de mantenimiento (ITM)	12 214	29 101	15,4%	28,8%	-58,0%	
<b>Ingresos por servicios de construcción</b>	<b>9 645</b>	<b>1 551</b>	<b>12,1%</b>	<b>1,5%</b>	<b>521,9%</b>	
Ingresos por actividades de construcción	9 645	1 551	12,1%	1,5%	521,9%	
<b>Total Ingresos por servicios</b>	<b>79 405</b>	<b>101 026</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-21,4%</b>	

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

68. En el 2022, los ingresos totales constituido por i) los servicios de operación y mantenimiento y ii) los servicios de construcción de la concesión alcanzaron los S/ 79,4 millones, un 21,4% menor que los S/ 101,03 millones registrados en el 2021. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se redujeron en un 29,9% frente a lo registrado en el 2021, esto es en S/ -29,7 millones, debido a la reducción principalmente en las actividades de *Informe técnico de mantenimiento (ITM)* en S/ 16,9 millones y en *Costo anual de mantenimiento (CAM)* en S/ 16,2 millones; mientras que los ingresos por servicios de construcción se incrementaron en un 521,9%, esto es en S/ 8,1 millones, debido a los mayores ingresos por la ejecución de obras accesorias.
69. En relación a los ingresos por servicio de operación y mantenimiento<sup>19</sup>, en el ejercicio 2022 estos representaron el 87,9% de los ingresos totales. De dichos ingresos, las actividades de costo anual de mantenimiento (CAM) e Informe técnico de mantenimiento (ITM) son los de mayor relevancia ascendiendo al 25,0% y 15,4% de los ingresos totales respectivamente.

<sup>19</sup> Al cierre del año 2022, la concesión no ha iniciado la etapa de explotación debido a que todavía no ha realizado la construcción de las UIPP de Yanacancha por la falta de entrega del terreno correspondiente por parte del Concedente; en tal sentido el rubro de ingreso por PAMO sólo corresponde al 25% del PAMO definido por el Concesionario en su oferta económica más el reajuste por fórmula polinómica. La empresa estima que en el 2024 se hará la entrega de los terrenos.



70. En lo que respecta a los costos del servicio de operación y construcción de la concesión, para el ejercicio 2022, estos alcanzaron los S/ 59,8 millones, monto menor en 5,8% al del ejercicio 2021. Los costos totales están conformados por dos prestaciones de servicios, i) los costos por servicio de operación y mantenimiento, el cual asciende a S/ 50,3 millones, monto que se ha reducido en 20,1% con relación al año anterior (S/ 12,6 millones); y ii) los costos por servicio de construcción que en el 2022 ascendió a S/ 9,5 millones, monto que ha crecido en 1581,2% con relación al año anterior (S/ 8,9 millones).

<b>Cuadro N° 10</b>					
<b>Costos de prestación de servicios, 2021 - 2022</b>					
<b>(en miles de soles)</b>					
Concepto	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022/2021
<b>Costos por servicios de operación y mantenimiento</b>	<b>50 278</b>	<b>62 909</b>	<b>84,1%</b>	<b>99,1%</b>	<b>-20,1%</b>
Honorarios de operación	24 882	24 146	41,6%	38,0%	3,0%
Servicio por obra de emergencia	12 355	12 521	24,0%	19,7%	14,6%
Informe técnico de mantenimiento	10 883	26 092	18,2%	41,1%	-58,3%
Proyecto de ingeniería de detalle (PID)	13	14	0,0%	0,0%	-7,1%
Tributos	145	136	0,2%	0,2%	6,6%
<b>Costos por servicios de construcción</b>	<b>9 482</b>	<b>564</b>	<b>15,9%</b>	<b>0,9%</b>	<b>1581,2%</b>
Servicios de construcción	9 482	564	15,9%	0,9%	1581,2%
<b>Total</b>	<b>59 760</b>	<b>63 473</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-5,8%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

71. En relación a los costos por servicio de operación y mantenimiento en el ejercicio 2022 estos representaron el 84,1% de los costos totales. De dichos costos, las actividades de honorarios de operación y servicios por obra de emergencia son los de mayor relevancia ascendiendo al 41,6% y 24,0% de los costos totales respectivamente.
72. En lo que respecta a los gastos administrativos, para el ejercicio 2022, estos se incrementaron en 49,5% con respecto al 2021, pasando de S/ 3,8 millones a S/ 5,7 millones, impulsado principalmente por el aumento de los servicios recibidos prestados por terceros y otras cargas de gestión que representaron el 50,4% y el 31,6% de los costos totales de administración en el ejercicio 2022, respectivamente.

<b>Cuadro N° 11</b>					
<b>Gastos de administración, 2021 - 2022</b>					
<b>(en miles de soles)</b>					
Concepto	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022/2021
Cargas de personal	1 015	848	17,9%	22,3%	19,7%
Servicios recibidos prestados por terceros	2 864	2 489	50,4%	65,4%	15,1%
Tributos	7	11	0,1%	0,3%	-36,4%
Otras cargas de gestión	1 799	455	31,6%	12,0%	295,4%
Depreciación	0	0	0,0%	0,0%	-
<b>Total</b>	<b>5 685</b>	<b>3 803</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>49,5%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

73. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2022, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 19,6 millones, lo que significó una reducción de 47,7% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 37,6 millones). En esa misma línea, la utilidad de operación disminuyó 58,6%, ascendiendo a S/ 14 millones en el 2022. Respecto a la utilidad final



del ejercicio en el 2022 se redujo en 92,1% es decir a S/ 2,3 millones frente a S/ 28,9 millones obtenido en el 2021.

**Cuadro N° 12**  
**Estado de Resultados Integrales, 2021 - 2022**  
(en miles de soles)

	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022 / 2021
<b>Ingresos</b>	<b>79 405</b>	<b>101 026</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>21,4%</b>
Ingresos por actividades de construcción	9 645	1 551	12,1%	1,5%	521,9%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	69 760	99 475	87,9%	98,5%	.29,9%
<b>Costos</b>	<b>-59 760</b>	<b>-63 473</b>	<b>-75,3%</b>	<b>-62,8%</b>	<b>-5,8%</b>
Costos por servicios de construcción	-9 482	-564	-11,9%	-0,6%	1591,2%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	-50 278	-62 909	-63,3%	-62,3%	-20,1%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>19 645</b>	<b>37 553</b>	<b>24,7%</b>	<b>37,2%</b>	<b>-47,7%</b>
Gastos de administración	-5 685	-3 803	-7,2%	-3,8%	49,5%
Otros ingresos	-	4	0,0%	0,0%	-100,0%
<b>Utilidad de operación</b>	<b>13 960</b>	<b>33 754</b>	<b>17,6%</b>	<b>33,4%</b>	<b>-58,6%</b>
Ingresos financieros	54	46	0,1%	0,0%	17,4%
Gastos financieros	-2 108	-2 003	-2,7%	-2,0%	5,2%
Ganancia por diferencia de cambio	29 667	29 912	37,4%	29,6%	-0,8%
Pérdida por diferencia de cambio	-37 563	-20 568	-47,3%	-20,4%	82,6%
<b>Resultado antes del impuesto a la ganancia</b>	<b>4 010</b>	<b>41 141</b>	<b>5,1%</b>	<b>40,7%</b>	<b>-90,3%</b>
Impuesto a la renta	-1 719	-12 246	-2,2%	-12,1%	-86,0%
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>2 291</b>	<b>28 895</b>	<b>2,9%</b>	<b>28,6%</b>	<b>-92,1%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

- **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 el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2021 y 2022.

**Cuadro N° 13**  
**Estado de Situación Financiera, 2021 - 2022**  
(en miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>81 303</b>	<b>100 359</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>92 290</b>	<b>108 125</b>
Efectivo	3 522	22 399	Cuentas por pagar comerciales	1 094	796
Cuentas por cobrar comerciales	67 320	47 954	Cuentas por pagar a partes relacionadas	31 566	39 450
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	2 949	15 927	Anticipos del Concedente	41 942	51 358
Cuentas por cobrar diversas	7 512	14 079	Otras cuentas por pagar	17 688	16 521
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>112 726</b>	<b>107 214</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>92 290</b>	<b>108 125</b>
Cuentas por cobrar comerciales	75 245	71 569	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>101 739</b>	<b>99 448</b>
Cuentas por cobrar relacionadas	15 712	16 060	Capital social	37 683	37 683
Cuentas por cobrar diversas	21 596	19 530	Reserva legal	6 148	341
Impuesto a la renta diferido	173	55	Resultados acumulados	57 908	61 424
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>194 029</b>	<b>207 573</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>194 029</b>	<b>207 573</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



**Cuadro N° 14**  
**Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2021 - 2022**  
(en miles de soles)

ACTIVO	Análisis Vertical		Análisis Horizontal	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2022	2021	2022/2021		2022	2021	2022/2021
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>41,9%</b>	<b>48,3%</b>	<b>-19,0%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>47,6%</b>	<b>52,1%</b>	<b>-14,6%</b>
Efectivo	1,8%	10,8%	-84,3%	Cuentas por pagar comerciales	0,6%	0,4%	37,4%
Cuentas por cobrar comerciales	34,7%	23,1%	40,4%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	16,3%	19,0%	-20,0%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1,5%	7,7%	-81,5%	Anticipos del Concedente	21,6%	24,7%	-18,3%
Cuentas por cobrar diversas	3,9%	6,8%	-46,6%	Otras cuentas por pagar	9,2%	8,0%	7,1%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>58,1%</b>	<b>51,7%</b>	<b>5,1%</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>47,6%</b>	<b>52,1%</b>	<b>-14,6%</b>
Cuentas por cobrar comerciales	38,8%	34,5%	5,1%	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>52,4%</b>	<b>47,9%</b>	<b>2,3%</b>
Cuentas por cobrar relacionadas	8,1%	7,7%	-2,2%	Capital social	19,4%	18,2%	0,0%
Cuentas por cobrar diversas	11,1%	9,4%	10,6%	Reserva legal	3,2%	0,2%	1702,9%
Impuesto a la renta diferido	0,1%	0,0%	214,5%	Resultados acumulados	29,8%	29,6%	-5,7%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-6,5%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-6,5%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

75. Al cierre del año 2022, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujo en 6,5% respecto al 2021, pasando de S/ 207,6 millones a S/194,0 millones.
76. Por el lado del activo, el activo corriente registró la mayor variación entre el 2021 y 2022 reduciéndose de S/ 100,4 millones a S/ 81,3 millones (- 19,0%); mientras que los activos no corrientes aumentaron 5,1% pasando de S/ 107,2 millones a S/ 112,8 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 48,3% de los activos totales en el año 2021 al 41,9% en el año 2022, debido principalmente a la reducción del efectivo<sup>20</sup>, cuentas por cobrar diversas y a partes relacionadas por el lado de los activos corrientes; y de las cuentas por cobrar diversas en los activos no corrientes.
77. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, se redujeron en un 14,6% mientras que el patrimonio neto se incrementó un 2,3%, ascendiendo en el ejercicio 2022 a S/ 92,3 millones y S/ 101,8 millones respectivamente lo que representa el 47,6% y 52,4% del total de pasivo y patrimonio. Cabe señalar que la concesión no cuenta con registros de pasivos no corrientes por lo que la reducción del pasivo corriente se explica principalmente por las cuentas anticipos del Concedente, ascendente a S/ 41,9 millones (S/ 51,4 millones en el 2021) y cuentas por pagar a partes relacionadas por S/ 31,6 millones (S/ 39,5 millones en el 2021).
78. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó para el 2022 pasando de S/ 99,5 millones a S/ 101,8 millones (un incremento del 2,3%), debido al aumento de las reservas legales del periodo, que pasaron de S/ 0,3 millones a S/ 6,1 millones.

## 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 se ha reducido la

<sup>20</sup> Durante el 2022 mediante Actas de Acuerdos de Informes Técnicos de Mantenimiento el concedente autorizó la liberación de fondos en fideicomiso para realizar actividades de mantenimiento periódico de "22 puentes y 86 pontones en el tramo 2: Urcos- Inambari" y "10 puentes ubicados entre el km 213+00 al km 246+437.49 del Tramo 2: Urcos-Inambari".



capacidad de la empresa de tener los recursos suficientes para afrontar sus obligaciones de corto plazo, por ello es que los ratios están por debajo de 1.

80. En particular, la reducción del activo corriente en un 19,0% frente a la reducción en el pasivo corriente en un 14,6% han determinado que el ratio Liquidez clásica<sup>21</sup> disminuya de 0,93 a 0,88; similar situación ocurre con el ratio de Prueba ácida<sup>22</sup> considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y cuentas por cobrar.

Cuadro N° 15 Ratios de Liquidez, 2021 - 2022		
Ratios	2022	2021
Liquidez clásica	0,88	0,93
Prueba ácida	0,88	0,93
Liquidez absoluta	0,04	0,21

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

81. Con relación al ratio de Liquidez absoluta<sup>23</sup> o también llamado ratio de prueba defensiva en 2022, este indicador disminuye de 0,21 a 0,04, 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 4%).

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

82. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
83. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2022 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

Cuadro N° 16 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2021 - 2022		
Ratios	2022	2021
Deuda - Patrimonio	90,7%	108,7%
Endeudamiento del Activo	47,6%	52,1%
Calidad de la Deuda	100,0%	100,0%
Índice de Solvencia	2,10	1,92

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

84. El ratio Deuda - Patrimonio<sup>24</sup>, muestra para el ejercicio 2022 que por cada S/ 100 de patrimonio existe una deuda de S/ 90,7, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento

<sup>21</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

<sup>22</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

<sup>23</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

<sup>24</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio



de la empresa; no obstante, en comparación al año anterior el nivel de apalancamiento es menor, en línea con el incremento de las reservas legales en el ejercicio 2022, que constituyen patrimonio del Concesionario.

85. El ratio Endeudamiento del Activo<sup>25</sup> en el ejercicio 2022 indica que de todo el activo total, un 47,6% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 52,1% que tuvo en el 2021, lo cual muestra un aumento del financiamiento del activo con recursos propios, significando un incremento del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
86. El ratio Calidad de la deuda<sup>26</sup> muestra que durante los cinco últimos años este ratio se ha mantenido en 100%, situación similar presentada en los años 2018, 2019 y 2020, al no presentarse obligaciones de largo plazo.
87. Finalmente, el Índice de solvencia<sup>27</sup> para el ejercicio 2022 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 2,10 de activo total. En el 2021 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,92 de activo total. Cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se evidencia que entre el 2021 y 2022, el nivel de solvencia de la empresa se ha incrementado.

- **Ratios de rentabilidad**

88. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de recursos propios.
89. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto<sup>28</sup> disminuyó al pasar de 37,2% en 2021 a 24,7% en 2022. Respecto al Margen operativo<sup>29</sup> y el Margen EBITDA<sup>30</sup>, estos también se han reducido pasando de 33,4% en el 2021 a 17,6% en el 2022. De otro lado, el Margen neto<sup>31</sup> se redujo de 28,6% en el 2021 a 2,9% en el 2022. Este último ratio indica que en el ejercicio 2022 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 2,9 de utilidad neta, ello debido a la significativa reducción de utilidades en el ejercicio 2022.

Cuadro N° 17 Ratios de Rentabilidad, 2021 - 2022		
Ratios	2022	2021
Margen Bruto	24,7%	37,2%
Margen Operativo	17,6%	33,4%
Margen EBITDA	17,6%	33,4%
Margen Neto	2,9%	28,6%
ROE	2,3%	29,1%
ROA	1,2%	13,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 - INTEROCEÁNICA SUR TRAMO 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

90. El ROE<sup>32</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que en el ejercicio 2022 disminuye respecto al ejercicio 2021, puesto que en el ejercicio 2022, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 2,3 de utilidad neta mientras que en el ejercicio 2021 se obtuvo S/ 29,1 de utilidad neta. Su disminución se debe al efecto producido por la significativa reducción de las utilidades netas.

<sup>25</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total

<sup>26</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

<sup>27</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

<sup>28</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

<sup>29</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

<sup>30</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

<sup>31</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

<sup>32</sup> *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto



91. Finalmente, se observa una reducción para la rentabilidad sobre los activos o ROA<sup>33</sup> el cual ascendió a 1,2% (13,9 % en el 2021), mostrando de esta manera que la empresa tuvo menores ganancias para el 2022 sobre el capital invertido.

## X. CONCLUSIONES

92. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 2: Urcos – Inambari durante 2022, se ha identificado los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo. De la evaluación del desempeño de la Concesión durante el año 2022; por lo tanto, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico total de vehículos registró una reducción del 11,5% respecto al año anterior, al pasar de 325,1 mil a 287,8 mil vehículos. De dicho total, el 70,1% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 29,9% restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 516,4 mil ejes, lo cual representó un nivel inferior de 10,5% respecto al año anterior.
  - (ii) En relación con la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2022, el número de llamadas de emergencia fue de 682, cifra menor en 6,3% en relación con el año anterior (728).
  - (iii) Al cierre de 2022, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario descendió a USD 671,4 millones, lo cual representó un avance de 95,2% en relación con la inversión total comprometida que ascendió a USD 705,2 millones.
  - (iv) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 1,96 millones de soles, monto que representa un decrecimiento del 18,2% en relación con el aporte de 2021 (S/ 2,39 millones).
  - (v) En relación al desempeño operativo, se ha verificado lo siguiente:
    - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio (90%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 97% en el año 2022.
    - Se registró un total de 144 accidentes durante 2022, que significó un incremento de 1,4% con relación al año anterior; asimismo, el indicador de número de accidentes por cien mil vehículos se incrementó de 43,7 a 50, lo que evidencia un aumento efectivo de la cantidad de accidentes. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes están asociados a despistes y volcaduras (78,5% en conjunto). Entre las causas más frecuentes de los accidentes tenemos la imprudencia de los conductores, las fallas mecánicas y los riesgos ambientales.
  - (vi) Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2022, no se ha efectuado cobro alguno de las tarifas fijadas por el uso de la vía (peaje), pues no se han cumplido las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión para el inicio de la explotación, por lo cual los ingresos totales percibidos por concepto de PAMO fueron cubiertos integralmente por el cofinanciamiento del Estado.

<sup>33</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



- (vii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de PAMO y PAO se redujeron en 52,4% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ 240,5 millones a S/ 114,5 millones. El PAMO fue de S/ 26,9 millones, 54,3% menor al año anterior; asimismo el PAO experimentó una reducción de 51,7%.
- (viii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se redujeron en 21,4% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ 101,0 millones a S/ 79,4 millones, mientras que los costos totales disminuyeron en menor proporción (5,8%). A partir de lo mencionado, la utilidad bruta en el 2022 se redujo a S/ 19,6 millones (-47,7%); asimismo la utilidad neta presentó reducción de 92,1% al pasar de S/ 28,8 millones en el 2021 a S/ 2,3 millones en el 2022, influenciado por las pérdidas por diferencia de cambio.
- (ix) Al cierre del año 2022, la empresa redujo sus valores contables frente al observado al cierre de 2021, así pues sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una disminución de 6,5%, al registrar S/ 207,6 millones en 2021 y S/ 194,0 millones al finalizar 2022. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha deteriorado ligeramente conforme a la reducción de los indicadores de liquidez del 2022 frente a los del 2021, revelando que al final del ejercicio del 2022, la empresa no contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad (cubre el 88%). En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos indicadores disminuyeron. De otro lado, todos los márgenes de rentabilidad de la empresa han empeorado, con lo cual se infiere que se ha reducido la eficacia final de la empresa en la generación de beneficios en el ejercicio 2022.



## XI. ANEXOS

### ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A.Carretera: Urcos – Inambari			
Fecha de actualización: 1 de abril de 2022			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo Urcos – Inambari (300 Km.) en Cusco que incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Urcos – Ocongate (73,5 Km.)</li><li>▪ Ocongate – Marcapata (97,0 Km.)</li><li>▪ Marcapata – Quincemil (72,45 Km.)</li><li>▪ Quincemil – Inambari (57,05 Km.)</li></ul>	Cláusula 2.4. Apéndice 1 del Anexo I
2	Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde la fecha de Suscripción del Contrato (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. Cláusula 4.3. y 4.4.
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Adenda 1:</b> 24 de febrero de 2006.</li><li>▪ <b>Adenda 2:</b> 16 de junio de 2006.</li><li>▪ <b>Adenda 3:</b> 26 de julio de 2006.</li><li>▪ <b>Adenda 4:</b> 16 de julio de 2007.</li><li>▪ <b>Adenda 5:</b> 18 de febrero 2009.</li><li>▪ <b>Adenda 6:</b> 31 de julio de 2009.</li><li>▪ <b>Adenda 7:</b> 08 de julio de 2010.</li><li>▪ <b>Adenda 8:</b> 27 de diciembre de 2010.</li></ul>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8
5	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
6	Modalidad	Cofinanciado.	Cláusula 2.6.
7	Capital mínimo	El capital social solicitado es de USD 10 233 258., monto que podrá ser pagado como máximo hasta finalizar el tercer año de vigencia.	Cláusula 3.4.
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> por USD 15 millones.</li><li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u><ul style="list-style-type: none"><li>- Por USD 3 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión.</li><li>- Por USD 5 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del contrato.</li><li>- Por USD 10 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 06 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato.</li></ul></li></ul>	Cláusula 9.2. Cláusula 9.3.
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <u>Garantía de Crédito Parcial</u>, destinada a garantizar el servicio de deuda que el Concesionario tiene con los Acreedores Permitidos.</li><li>▪ <u>Línea de Crédito de Enlace</u>, para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 59 080 000. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula.</li></ul>	Cláusula 3.12. Cláusula 18.1. Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada: USD 221 millones (sin incluir IGV).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS.
11	Obras	Construcción a nivel de asfaltado del tramo Urcos – Puente Inambari (300 km.) incluyendo, obras de drenaje, puentes, señalización, etc. <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <u>Primera Etapa</u> (12 meses desde el Inicio de la Construcción): 29%</li><li>▪ <u>Segunda Etapa</u> (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa): 38%</li><li>▪ <u>Tercera Etapa</u> (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa): 33%</li></ul>	Cláusula 6.1. Anexo VIII, numeral 2.2.1.



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A. Carretera:**  
**Urcos – Inambari**

Fecha de actualización: 1 de abril de 2022

Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Trato Directo.</li><li>▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia.</li><li>▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete a arbitraje Internacional.</li><li>▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima.</li></ul>	Cláusula 16.10. Cláusula 16.11.a) b)
13	Penalidades	<p>El Regulador se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales frente a incumplimientos del Concesionario referido a las siguientes obligaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato</li><li>▪ Régimen de bienes</li><li>▪ Obras de Construcción</li><li>▪ Consideraciones Socioambientales</li></ul> <p>El pago de penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la concesión ni tampoco se podrá invocar por la ruptura del equilibrio económico-financiero.</p> <p>Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas.</p>	Cláusula 3.6. Cláusula 5.40. Cláusula 6.23. Cláusula 11.47.  Anexo X (Tablas 1,2,3 y 4)  Cláusula 13.10.
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Terminación del Contrato.</li><li>▪ Vencimiento del plazo.</li><li>▪ Mutuo Acuerdo.</li><li>▪ Incumplimiento del Concesionario.</li><li>▪ Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos).</li><li>▪ Decisión Unilateral del Concedente.</li><li>▪ Fuerza Mayor (Salida unilateral del Concesionario).</li></ul>	Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. Adenda 3
15	Equilibrio económico	<p>Las Partes reconocen que el contrato se encuentra en equilibrio económico – financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados.</p> <p>En caso de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y/o por causas sobrevinientes al Contrato conforme a lo dispuesto en el tercer párrafo de la presente cláusula, que se traduzcan en la contabilidad del CONCESIONARIO, el Concedente, con opinión previa del Regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Existe variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa, segunda etapa y tercera etapa, con respecto a los valores iniciales presentados en el modelo de evaluación económica y financiera.</li><li>▪ Existe variaciones en términos reales en costos de operación y administración y los costos de mantenimiento, con respecto a los valores iniciales presentados en el modelo de evaluación económica y financiera.</li></ul> <p>El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO.</p>	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29.  Adenda 3
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	<p>Se puede otorgar en garantía: (i) el derecho de Concesión (ii) los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) y (iii) las acciones y participaciones del Concesionario.</p>	Cláusula 9.6.b) y c) Adenda 3



## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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

Fecha de actualización: 1 de abril de 2022

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Pólizas de seguros	<p>Aualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de las siguientes pólizas de seguro, para su aprobación.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De responsabilidad civil.</li> <li>▪ Sobre los bienes en Construcción.</li> <li>▪ De riesgos laborales.</li> <li>▪ Otras pólizas.</li> </ul>	<p>Cláusula 10.1.a</p> <p>Cláusula 10.2.a), b) c) y d)</p>
18	Inicio de operaciones	<p>El inicio de la explotación de la Concesión se producirá a más tardar a los 30 días de haberse implementado las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje</p>	<p>Cláusula 8.10. Adenda 8</p>
19	Estándares del servicio	<p>Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía, puentes y viaductos.</p>	<p>Anexo I, Apéndice 3</p>
20	Tarifas	<p>La tarifa inicial estará compuesta por (i) por un Peaje de USD 1,50, al tipo de cambio vigente en la fecha de la aprobación de las obras y (ii) el IGV y otros impuestos de Ley</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cada Vehículo ligero pagará una tarifa</li> <li>▪ Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje</li> </ul> <p>La Tarifa resultante de la aplicación del IGV o de los aportes de ley al Peaje y de la aplicación del Tipo de Cambio, será aproximada a la décima más próxima que corresponda.</p>	<p>Cláusula 8.14. Cláusula 8.15. Cláusula 8.16. Cláusula 8.17 a) y b)</p>
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción.</li> <li>▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses.</li> <li>▪ El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado.</li> <li>▪ El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario.</li> </ul>	<p>Cláusula 8.17.c)</p>
22	PAO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ USD 31 858 000 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV).</li> <li>▪ La proporción correspondiente a cada etapa: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Primera etapa: 29% del PAO.</li> <li>- Segunda etapa: 38% del PAO</li> <li>- Tercera etapa: 33% del PAO.</li> </ul> </li> <li>▪ El aporte por concepto de PAO será efectuado por el CONCEDENTE, a los Titulares de los CRPAO.</li> <li>▪ El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero).</li> </ul>	<p>Cláusula 8.21. a)</p> <p>Cláusula 8.23.</p> <p>Cláusula 18.2.</p> <p>Adenda 3</p>
23	CRPAO	<p>Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.</p>	<p>Cláusula 1.6. Adenda 3</p>
24	PAMO y Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PAMO (Trimestral): USD 4,76 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de USD 564 mil para mantenimiento periódico.</li> <li>▪ 25% del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario demore la implementación de las unidades de peaje y pesaje, el pago será abonado por el CONCEDENTE en única cuota en un plazo no mayor a los quince (15) Días desde la Fecha de Inicio de la Explotación.</li> </ul> <p>Transitabilidad: se entregará al Concesionario un monto no mayor a los USD 12 220 400 para mantener la transitabilidad de los sectores, el pago se efectuará según el procedimiento previsto en el Contrato.</p>	<p>Cláusula 8.21. b) y c)</p> <p>Adenda 1</p> <p>Adenda 2</p> <p>Adenda 8</p>
25	Retribución al Estado	<p>No existe</p>	



**ANEXO N° 2**  
**RESUMEN ESTADÍSTICO**

**INDICADORES ANUALES: IIRSA Sur – Tramo 2 Urcos – Inambari**

<b>Concesionario:</b>	<b>Concesión Canchaque S.A.C.</b>
<b>Modalidad:</b>	<b>Cofinanciada</b>
<b>Periodo:</b>	<b>2013 - 2022</b>

<b>a) Tráfico</b>											
	<b>UNIDAD</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>Número de Unidades Vehiculares</b>											
<b>Quincemil</b>	<b>Vehículos</b>	<b>158 388</b>	<b>165 835</b>	<b>178 568</b>	<b>203 164</b>	<b>225 089</b>	<b>242 425</b>	<b>226 866</b>	<b>203 114</b>	<b>325 128</b>	<b>287 784</b>
Total Ligeros	Vehículos	98 881	101 000	114 200	134 240	149 043	162 779	154 029	136 994	227 266	201 872
Total Pesados	Vehículos	59 507	64 835	64 368	68 924	76 046	79 646	72 837	66 120	97 862	85 912
<b>Número de Ejes Cobrables</b>											
<b>Quincemil</b>	<b>Ejes</b>	<b>300 434</b>	<b>325 328</b>	<b>338 005</b>	<b>380 339</b>	<b>419 983</b>	<b>452 812</b>	<b>424 013</b>	<b>381 516</b>	<b>577 301</b>	<b>516 411</b>
Ligeros	Ejes	98 881	101 000	114 200	134 240	149 043	162 779	154 029	136 994	227 266	201 872
Pesados	Ejes	201 553	224 328	223 805	246 099	270 940	290 033	269 984	244 522	350 035	314 539

	<b>UNIDAD</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>b) Recaudación por Cobro de Peaje</b>											
<b>Total</b>	<b>Soles</b>	<b>0</b>									
Ligeros	Soles										
Pesados	Soles										

<b>c) Accidentes</b>											
<b>Accidentes</b>	<b>Personas</b>	<b>126</b>	<b>126</b>	<b>143</b>	<b>134</b>	<b>166</b>	<b>146</b>	<b>143</b>	<b>117</b>	<b>142</b>	<b>144</b>
Heridos	Personas	110	109	57	157	84	89	102	43	42	65
Fallecidos	Personas	8	7	3	34	6	10	28	1	7	2



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

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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sota  
Jefe de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera  
Jefe de Regulación

### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

Cinthya López Vásquez – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
María Alejandra Méndez Vega – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente  
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante  
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante  
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante