

# 2014

## Informe de Desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (Tramo N° 4)



Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## Contenido

Resumen Ejecutivo .....	3
I. Principales características del Contrato de Concesión .....	5
II. Servicios prestados .....	9
III. Hechos de importancia .....	10
IV. Tráfico de vehículos .....	11
V. Desempeño operativo .....	14
VI. Tarifas reguladas .....	15
VII. Inversiones .....	16
VIII. Resultados financieros .....	17
IX. Pagos al Estado .....	22
ANEXO .....	23

## Cuadros

Cuadro N° 1 SUB-TRAMOS DEL TRAMO N° 4 DEL CORREDOR VIAL IIRSA SUR .....	5
Cuadro N° 2 OBRAS COMPROMETIDAS POR EL CONCESIONARIO .....	7
Cuadro N° 3 TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN DIFERENCIA TARIFARIA Y POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2014 .....	12
Cuadro N° 4 VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2013-2014 .....	12
Cuadro N° 5 TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2014 .....	13
Cuadro N° 6 TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2014 .....	15
Cuadro N° 7 INVERSIÓN RECONOCIDA EN EL TRAMO N° 4, 2014 .....	16
Cuadro N° 8 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2013-2014 .....	18
Cuadro N° 9 ESTADO DE SITUACION FINANCIERA, 2013 - 2014.....	19

## Gráficos

Gráfico N° 1 TRAMO N° 4 DEL CORREDOR VIAL IIRSA SUR .....	6
Gráfico N° 2 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO 2013-2014.....	11
Gráfico N° 3 ESTRUCTURA DEL TRÁFICO POR TIPO DE VEHÍCULO, 2014 .....	12
Gráfico N° 4 ACCIDENTES Y DAÑOS PERSONALES EN LA RED VIAL N° 4, 2014 .....	14
Gráfico N° 5 INDICADORES DE ACCIDENTES, 2014.....	14
Gráfico N° 6 RECAUDACIÓN ANUAL POR ESTACIÓN DE PEAJE .....	17
Gráfico N° 7 INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO 2012 - 2014.....	20
Gráfico N° 8 RATIOS DE LIQUIDEZ PERIODO 2012 - 2014 .....	21
Gráfico N° 9 RATIOS DE ENDEUDAMIENTO PERIODO 2012 - 2014.....	21
Gráfico N° 10 APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2014.....	22

# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## CONCESIÓN DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL (TRAMO N° 4)

### Resumen Ejecutivo

El Tramo N° 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil se entregó en Concesión a la empresa Intersur Concesiones S.A. el 4 de agosto de 2005. Dicha empresa está conformada por la Constructora Andrade Gutiérrez S.A., Construccoes e Comercio Camargo Correa S.A. y Constructora Queiroz Galvao S.A., quienes se reparten en forma proporcional el accionariado del Concesionario.

La modalidad de la concesión es del tipo *Build Operate and Transfer* (BOT) por un plazo de 20 años. El tramo se extiende desde el Puente Inambari hasta Azángaro cubriendo una distancia de 305,9 km. La carretera se encuentra en la región Puno y atraviesa, entre otras, las ciudades de Azángaro, Macusani, Ollachea y San Gabán recorriendo el altiplano, llegando a una altura máxima de 4 872 msnm para luego descender hasta la selva baja a una altura de 371 msnm.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Intersur Concesiones S.A.
Accionistas de la Concesión	Constructora Andrade Gutierrez S.A., Construccoes e Comercio Camargo Correa S.A. y Constructora Queiroz Galvao S.A.
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Inversión comprometida	USD 686 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2014	USD 661 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	20 años
Número de Adendas	7

La Concesión cuenta en la actualidad con dos estaciones de peaje y una tercera se encuentra pendiente de ejecución, de manera similar a la estación de pesaje que aún no se ha ejecutado por la falta de entrega de los terrenos para su construcción. Las dos estaciones de peaje iniciaron su operación con la fecha de inicio de explotación de la Concesión, en octubre de 2011.

En 2014, el tráfico de vehículos alcanzó la cifra de 186 mil unidades con una media mensual de 15,5 mil. En comparación con el 2013, el tráfico vehicular se incrementó en 1,27%. Del total de vehículos, los vehículos ligeros representaron el 53,8%, mientras que los vehículos pesados representaron el 46,2%.

En la estación de San Gabán el tráfico ligero se incrementó en 22,4% y el tráfico pesado se redujo en 3,7% mientras que en la estación de Macusani, tanto el tráfico ligero como pesado se redujeron en 3,6% y 10,1% respectivamente.

Con respecto a los accidentes de tránsito que sucedieron en la vía durante 2014, estos sumaron 472 accidentes y como consecuencia de ellos se produjeron 231 heridos y 38 fallecidos. El ratio de accidentes por cada 100 mil vehículos fue de 25,37 en 2014. Asimismo, el ratio de heridos por accidente fue de 0,49 mientras que el ratio de muertes por accidente fue de 0,08.

En el 2014 se mantuvieron las tarifas aprobadas en 2011 y se fijaron tarifas diferenciadas por distancia de recorrido, las cuales estuvieron vigentes desde enero de 2014. El 14,6% del tráfico de vehículos pagó una tarifa diferenciada. La estación de peaje de Macusani concentró el 20,8% del tráfico de vehículos con tarifa diferenciada.

Respecto de la inversión en obras, en 2014 se ejecutaron USD 49,9 millones, lo cual representó el 6,7% de la inversión referencial, que de acuerdo al Programa de Ejecución de Obra vigente a diciembre 2014 asciende a USD 686 millones. La inversión acumulada, por su parte, ascendió a USD 661 millones, lo que representa el 96% de la inversión referencial que debe ejecutar el Concesionario de acuerdo al Contrato de Concesión.

De otro lado, los estados financieros revelan que la rentabilidad neta del Concesionario ascendió en 2014 a 36%, mientras que la rentabilidad operativa fue de 53% y la rentabilidad bruta fue de 51%. Asimismo, el ROE ascendió a 3,39 veces y el ROA a 1,35 veces.

El análisis de los ratios de liquidez del concesionario muestra un capital de trabajo positivo, suficiente para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. De igual forma, el ratio de la prueba ácida posee un valor de 1,63 que revela una situación de liquidez del Concesionario a diciembre de 2014.

Respecto a los aportes por regulación, estos ascendieron a S/. 4,5 millones lo que significa un incremento de reducción de 36,9% respecto de los aportes de 2013.

# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## CONCESIÓN DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL (TRAMO N° 4)

### I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 4 de agosto de 2005 se otorgó en concesión a la empresa Intersur Concesiones S.A. (Intersur) la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura de servicio público del Tramo N° 4 Puente Inambari – Azángaro del Corredor Vial Interoceánico Sur. La empresa tiene como objeto exclusivo la explotación de la Concesión otorgada a su favor y tiene como accionistas a las empresas de origen brasileño Constructora Andrade Gutiérrez S.A., Construcoes e Comercio Camargo Correa S.A. y Constructora Queiroz Galvao S.A., cada una con una participación de un tercio de las acciones de la empresa.
2. El tramo Puente Inambari – Azángaro tiene una extensión de 305,9 km y se encuentra en la Región Puno. A la fecha de entrega de la Concesión solo se encontraban asfaltados 44,3 km del tramo. La carretera recorre el altiplano a más de 3 800 msnm alcanzando su mayor altitud en el Abra a 4 872 msnm para luego descender hasta los 371 msnm en la selva baja. Entre los principales poblados que atraviesa la carretera se encuentran Azángaro, Macusani, Ollachea y San Gabán
3. El Cuadro N° 1 muestra la extensión de los sub-tramos inicialmente establecidos en el Contrato de Concesión y los kilómetros asfaltados a la fecha y que se corresponden con la progresiva de la carretera. Los kilómetros que se muestran todavía por asfaltar corresponden a los túneles que quedan por concluir.

Cuadro N° 1 SUB-TRAMOS DEL TRAMO N° 4 DEL CORREDOR VIAL IIRSA SUR				
SUB-TRAMO	PROGRESIVA (KM)	CONTRATO (Km)	ASFALTADOS (Km)	POR ASFALTAR (Km)
Azángaro - Dsv. Asillo	51+000 - 75+000	24,24	24,00	0,00
Dsv. Asillo - Progreso	75+000 - 100+480	13,26	25,48	0,00
Progreso - Macusani	100+480 - 181+240	94,00	80,76	0,00
Macusani - Ollachea	181+240 - 229+800	96,00	48,56	0,00
Ollachea - San Gabán	229+800 - 292+200	13,50	61,30	1,10
San Gabán - Pte. Inambari	292+200 - 356+900	64,90	64,70	0,00
<b>Total</b>		<b>305,90</b>	<b>304,80</b>	<b>1,10</b>

Fuente: Contrato de Concesión, INTERSUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

4. El Contrato del Tramo N° 4 establece la construcción de 3 peajes de los cuales se encontraban en funcionamiento en 2014 el peaje de San Gabán y Macusani, mientras que el peaje de San Antón se encuentra en espera de ejecución. El tramo N° 4 también deberá contar con una estación de pesaje en la zona de Ccatuyo.



Fuente: Intersur.

### 1.1. Compromisos de inversión

5. Las obras viales comprenden el asfaltado de 305,9 km, las cuales deberán ser ejecutadas en tres etapas, con plazos de entrega establecidos en el Contrato. La primera etapa comprende un avance de obra del 29%, la segunda de 38% y la tercera el restante 33%.
6. Dentro de las obras de construcción de la carretera, el Contrato establecía como obras referenciales la construcción de 38 pontones y 80 puentes; sin embargo, de acuerdo al Proyecto

de Ingeniería de Detalle se han aprobado las obras que se muestran en el siguiente cuadro. De estas obras solo resta por ejecutarse 1 túnel.

7. El mayor de los túneles tiene una longitud de 1,7 km y el menor una longitud de 32 metros, mientras los puentes poseen una longitud entre 12 y 65 metros.

Cuadro N° 2 OBRAS COMPROMETIDAS POR EL CONCESIONARIO		
TRAMO	TIPO DE OBRA	NÚMERO
Azángaro - Macusani	Puentes	7
Macusani - Ollachea	Puentes	5
Ollachea - San Gabán	Puentes	14
San Gabán - Inambari	Puentes	20
Azángaro - Inambari	Pontones	14
Azángaro - Inambari	Túneles	7

Fuente: Plan de Negocios 2015 de Intersur.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### I.2. Pagos al Estado

8. 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 que reciba por concepto de PAMO y obras, tal como lo establece la Ley N° 26917.
9. Asimismo, la cláusula 8.20 del Contrato establece que el Concedente asumirá los gastos que demande la supervisión de obras durante el periodo de construcción. El pago por la supervisión de obras será equivalente a un porcentaje del monto de inversión contemplado en el proyecto referencial para cada etapa. Así, la supervisión de cada etapa será pagada por el Concedente al Regulador en la forma que ambos acuerden.

### I.3. Regulación tarifaria

10. De acuerdo a la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario estará autorizado a cobrar la tarifa básica (peaje más IGV y otros aportes de Ley) a partir de la fecha de Explotación de las Obras. Dicha tarifa estará compuesta por un peaje de USD 1,50 al tipo de cambio vigente a la fecha de aprobación de la culminación de las obras, más el importe correspondiente al IGV y otros aportes de Ley que correspondan.
11. El literal c) establece que todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del día 10 de enero del año calendario siguiente al de la aprobación de la culminación de las Obras de las etapas de Construcción. Este reajuste ordinario se realizará cada doce (12) meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

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

Donde:

Peaje: es el monto a cobrar en Soles sin incluir el Impuesto General a las Ventas ni otros aportes de ley para vehículos livianos –o por eje para vehículos pesados.

i: es el mes anterior a aquel en el que se realiza el ajuste tarifario.

o: es el mes de finalización de las Obras de las etapas de Construcción.

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 para 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 primera cláusula del Contrato de Concesión.

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

12. En la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.

## II. Servicios prestados

13. Mediante el Contrato de Concesión, el Estado transfiere al Concesionario la titularidad de la Concesión durante la vigencia de la misma. Esta titularidad no está referida a la infraestructura concesionada, la cual mantiene su condición de pública, sino a las actividades de construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la obra.
14. Dentro de las actividades de explotación de la Concesión se encuentran los servicios de recaudación en las unidades de peaje y los servicios de pesaje en las unidades de pesaje. Para ello se tenía prevista la instalación de 3 unidades de peaje de las cuales a diciembre 2014 solo se encontraban en operación la estación de San Gabán y Macusani, quedando por ser entregada la unidad de peaje de San Antón. Asimismo, el Contrato establece la obligación para el Concesionario de construir y operar una estación de pesaje de San Antón.
15. El Contrato de Concesión establece que Intersur tiene la obligación de brindar de manera gratuita a sus usuarios, los siguientes servicios:
  - Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas. Este servicio deberá estar disponible a partir del sexto mes desde la fecha de Inicio de la Explotación.
  - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros del siguiente. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas exclusivamente a la central de emergencia. Este servicio deberá estar operativo a más tardar al finalizar el segundo año de la fecha de Inicio de Explotación de las Obras.
  - Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. El traslado se efectuará hasta el poblado, ciudad o taller más cercano hasta una distancia no mayor a 100 km.
  - Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control (área total construida por cada oficina no menor de 25 m<sup>2</sup>, incluyendo baño y cocina). Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de US\$ 1 000,00 (Un mil y 00/100 Dólares Americanos) mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú, así como el costo de reponer el bien en caso de destrucción total o parcial del mismo por cualquier causa. Las oficinas deberán estar operativas en la Fecha de Inicio de la Explotación de las Obras de Construcción y el pago señalado se hará efectivo a partir de la fecha en que dichas oficinas sean ocupadas para el servicio.

Los servicios obligatorios por los que se le permitirá cobrar serán los servicios higiénicos ubicados en las unidades de peaje y estaciones de pesaje y los servicios de emergencia de auxilio mecánico y grúa para traslado a distancias mayores a los 100 km. Las tarifas que cobre el Concesionario por estos servicios deberán ser previamente aceptadas por el Regulador, quien verificará la calidad de los mismos.

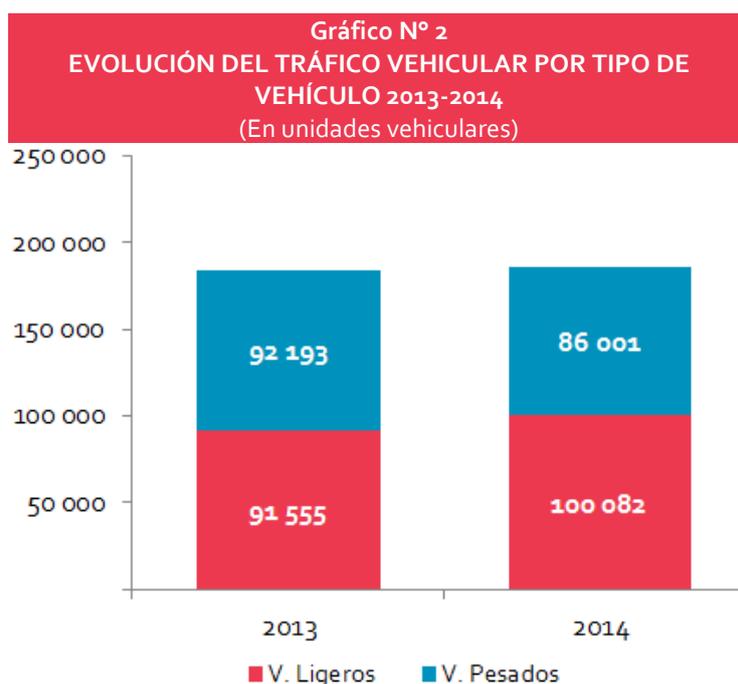
16. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del Regulador.

### III. Hechos de importancia

17. En el Año 2014, se culminó la construcción del Túnel 3 de 760 ml. de longitud y Túnel El Carmen de 467 ml de longitud. También se continuó con la construcción del Túnel Wayrasencca de 765 ml. de longitud.
18. El 14 de mayo de 2014, se culminó la Obra Adicional Acceso al Centro Poblado de Puerto Manoa.
19. El 22 de julio de 2014, iniciaron los trabajos de la Obra Accesorias Defensa Ribereña del Km 102+400 al Km 129+400 – San Antón.
20. En este mismo año se ejecutaron diversos trabajos de mantenimiento periódico de la Concesión como los trabajos de señalización horizontal (marcas en el pavimento) entre el Km 51+000 al Km 209+860; Km 209+860 al Km 356+055, señalización vertical y elementos de encarrilamiento y defensa en diversos sectores del Tramo
21. Se ejecutaron trabajos de Intervenciones Iniciales de Mantenimiento de Emergencia en diversos sectores de la carretera que fueron afectados por las intensas precipitaciones pluviales, y atenciones de Mantenimiento de Emergencia debido al colapso del Puente Tantamayo en el Km 324+486.

## IV. Tráfico de vehículos

22. En 2014 el tráfico ascendió a 186 mil vehículos, con una media mensual de 15,5 mil vehículos, lo que significa un incremento del 1,3% respecto al 2013. Para el 2014, los vehículos ligeros constituían el 53,8% del total de vehículos, mientras que el 46,2% eran vehículos pesados.
23. Sin embargo, evaluando el crecimiento por tipo de vehículo, se observa que mientras los vehículos ligeros tuvieron un crecimiento del 9,3%, los vehículos pesados se redujeron en 6,7%, lo que explica el leve crecimiento total.



Fuente: Intersur.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

24. El Contrato de Concesión tiene especificada la operación de 3 estaciones de peaje, sin embargo, en la actualidad solo se encuentran en operación 2 de ellas. Estas son las estaciones de San Gabán y Macusani. Entre ambas estaciones han registrado un total de 186 mil vehículos de los cuales el 77% pagó una tarifa normal, el 13% una tarifa diferenciada y el 10% utilizó los servicios de prepago pero con tarifa normal.

**Cuadro N° 3**  
**TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN DIFERENCIA TARIFARIA Y POR**  
**ESTACIÓN DE PEAJE, 2014**  
(En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	SUJETO A PAGO DE PEAJE			Total
	Tarifa normal	Tarifa diferenciada	Tarjeta Prepago	
San Gabán	79.124	15.368	7.767	<b>102.259</b>
Macusani	63.521	3.638	16.665	<b>83.824</b>
<b>TOTAL</b>	<b>142.645</b>	<b>19.006</b>	<b>24.432</b>	<b>186.083</b>

Fuente: Intersur.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

25. El siguiente cuadro muestra la variación del tráfico ligero y pesado por estación de peaje. En la estación de Macusani se produjo una reducción del tráfico tanto ligero como pesado, mientras que en el peaje de San Gabán el tráfico ligero se incrementó en un 22,4% y el tráfico pesado se redujo en 3,6%.

**Cuadro N° 4**  
**VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE**  
**PEAJE, 2013-2014**  
(En unidades vehiculares)

PEAJE	2013	2014	Variación
<b>Vehículos ligeros</b>			
San Gabán	45 622	55 842	22,4%
Macusani	45 933	44 240	-3,7%
<b>Vehículos pesados</b>			
San Gabán	48 150	46 417	-3,6%
Macusani	44 043	39 584	-10,1%

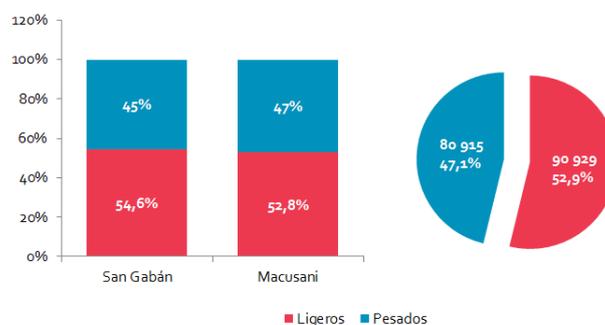
1/ No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

Fuente: Intersur.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

26. El tráfico ligero concentra el 53,8% del tráfico de vehículos de la Concesión. Esta concentración es similar en las dos estaciones de peaje, en San Gabán el 54,6% del tráfico es ligero y en Macusani el 52,8%.

**Gráfico N° 3**  
**ESTRUCTURA DEL TRÁFICO POR TIPO DE VEHÍCULO, 2014**  
(En unidades vehiculares)



Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

Fuente: Intersur.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. Cuando se observa la distribución de vehículos pesados por número de ejes, se aprecia que el 39,4% de vehículos pesados que circularon el 2012 por el Tramo N° 4 son de 6 ejes, el 33% de 2 ejes y el 19% de 3 ejes. Al contabilizar el tráfico por número de ejes, los vehículos de 6 ejes representan el 59%, los de dos ejes el 16,4% y los de 3 ejes el 14,2%.

**Cuadro N° 5**  
**TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES**  
**COBRABLES, 2014**  
(En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	2	3	4	5	6	7	8	
<b>Unidades vehiculares</b>	<b>25 403</b>	<b>19 774</b>	<b>1 712</b>	<b>5 592</b>	<b>32 968</b>	<b>549</b>	<b>3</b>	<b>86 001</b>
San Gabán	13 389	13 002	887	2 766	15 972	401	0	46 417
Macusani	12 014	6 772	825	2 826	16 996	148	3	39 584
<b>Ejes cobrables</b>	<b>50 806</b>	<b>59 322</b>	<b>6 848</b>	<b>27 960</b>	<b>197 808</b>	<b>3 843</b>	<b>24</b>	<b>346 611</b>
San Gabán	26 778	39 006	3 548	13 830	95 832	2 807	0	181 801
Macusani	24 028	20 316	3 300	14 130	101 976	1 036	24	164 810

Nota: No incluye vehículos exonerados

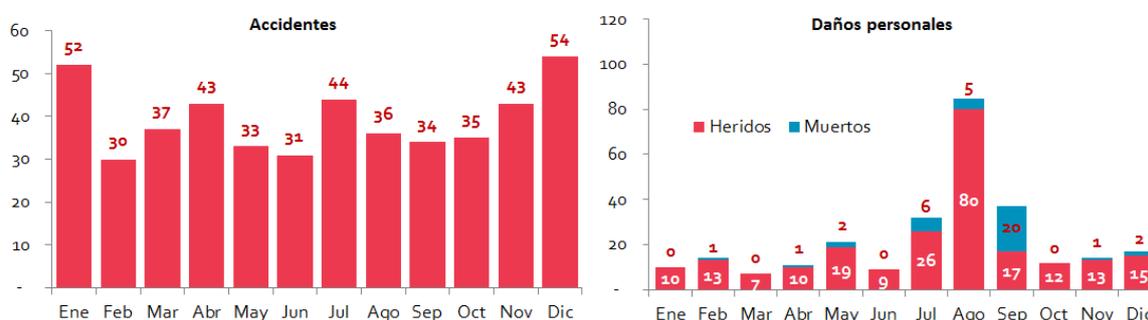
Fuente: Contrato de Concesión, INTERSUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## V. Desempeño operativo

28. Durante el 2014 el número de accidentes ocurridos fue de 472, lo que significa una media mensual de 39,3 accidentes. El mes de mayor ocurrencia fue diciembre, concentrando el 11% de accidentes ocurridos en el año. Por su parte, el número de heridos y fallecidos como consecuencia de los accidentes fue de 231 y 38 respectivamente<sup>1</sup>. La media mensual de heridos se situó en 19,25y los meses de agosto y setiembre fueron los de mayor número de heridos, concentrando en conjunto el 46% de heridos en 2014. Respecto de los fallecidos, la media mensual ascendió a 3,2 fallecidos y el mes de mayor incidencia fue octubre, que acumula el 53% de muertes en el año.

**Gráfico N° 4**  
**ACCIDENTES Y DAÑOS PERSONALES EN LA RED VIAL N° 4, 2014**

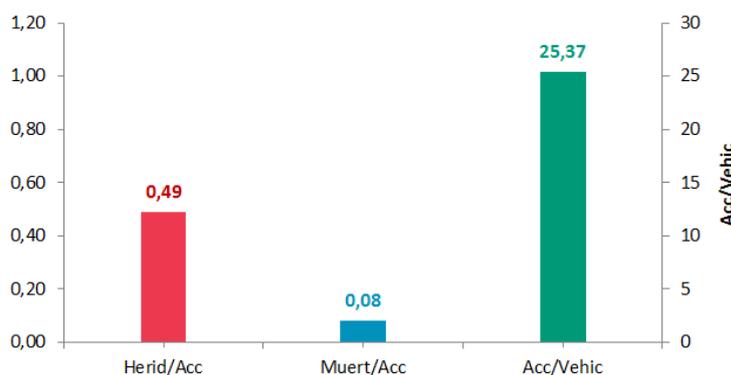


Fuente: Intersur.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

29. En el año 2014 el ratio de accidentes por cada 100 000 vehículos ascendió a 25,37, mientras que el ratio de heridos por accidente ascendió a 0,49 durante 2014 y el ratio de muertes por accidente se situó en 0,08. Ambos indicadores se encuentran dentro de los valores hallados en otras carreteras.

**Gráfico N° 5**  
**INDICADORES DE ACCIDENTES, 2014**



Fuente: INTERSUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

30. De otro lado, en cuanto al número de reclamos presentados por los usuarios de la vía, este ascendió solo a 5 reclamos durante 2014.

<sup>1</sup> Cabe mencionar que no se cuenta con información sobre heridos y muertes para los meses de noviembre y diciembre 2012.

## VI. Tarifas reguladas

31. Las tarifas vigentes durante el 2014 en las 2 estaciones de peaje operativas de la Concesión del Tramo N° 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur se muestran en el Cuadro N° 6. Estas tarifas corresponden a la aplicación de la cláusula 8.17, literales a) y b) del Contrato de Concesión. De acuerdo a estos literales, la tarifa que se viene aplicando es USD 1,50 más IGV.<sup>2</sup>

**Cuadro N° 6**  
**TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2014**  
(En Nuevos Soles)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	DISTANCIA RECORRIDA (KM)	TARIFA (Peaje + IGV)
<b>1. Estaciones de peaje: San Gabán y Macusani</b>			
Vehículo ligeros	Por vehículo		5,10
Vehículos pesados	Por eje		5,10
<b>2. Estaciones de peaje: San Gabán y Macusani (Tarifas diferenciadas)</b>			
Vehículos ligeros diferenciado 1	Por vehículo	0 - 20	0,50
Vehículos pesados diferenciado 1	Por eje	0 - 20	0,50
Vehículos ligeros diferenciado 2	Por vehículo	> 20 - 40	1,50
Vehículos pesados diferenciado 2	Por eje	> 20 - 40	1,50
Vehículos ligeros diferenciado 3	Por vehículo	> 40 - 60	2,50
Vehículos pesados diferenciado 3	Por eje	> 40 - 60	2,50
Vehículos ligeros diferenciado 4	Por vehículo	> 60 -79	4,50
Vehículos pesados diferenciado 4	Por eje	> 60 -79	4,50

Fuente: Intersur.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

32. La aplicación de tarifas diferenciadas es parte de la política de descuentos comerciales en peaje. Las tarifas diferenciadas son de aplicación en los 3 peajes de la Concesión, pero se viene aplicando solo en aquellos que se encuentran operativos. Asimismo, cabe señalar que la aplicación de descuentos es para aquellos vehículos cuyos propietarios acrediten residencia dentro de una distancia en km. (de acuerdo al tarifario del cuadro N° 6) a la estación de peaje así como la propiedad del vehículo.
33. El pago se hace en cada sentido de circulación y solo es válido en la estación en la cual el vehículo es inscrito, no siendo válido para otras estaciones de peaje.

<sup>2</sup> De acuerdo al contrato, la tarifa se redondea a los 10 céntimos más próximos.

## VII. Inversiones

### VI.1 EJECUCIÓN DE OBRAS

34. Inicialmente, de acuerdo al Contrato de Concesión, la ejecución de las obras de la Concesión se dividía en 3 etapas. En la primera etapa, con 12 meses de duración, contempla la ejecución del 29% del presupuesto referencial. La segunda etapa tiene una duración de 18 meses y plantea la ejecución del 38% del presupuesto referencial, y la tercera etapa tiene una duración de 18 meses y comprende la ejecución del 33% restante del presupuesto referencial.

Cuadro N° 7 INVERSIÓN RECONOCIDA EN EL TRAMO N° 4, 2014 (En USD incluido IGV)			
Año	MONTO	Avance anual	Avance acumulado
<b>Referencial</b>	<b>686 186 156</b>		
2006	27 283 648	4%	4%
2007	73 617 585	11%	15%
2008	60 939 417	9%	24%
2009	98 278 968	14%	38%
2010	125 080 805	18%	56%
2011	101 659 953	15%	71%
2012	78 465 503	11%	82%
2013	45 818 471	7%	89%
2014	49 908 239	7%	96%

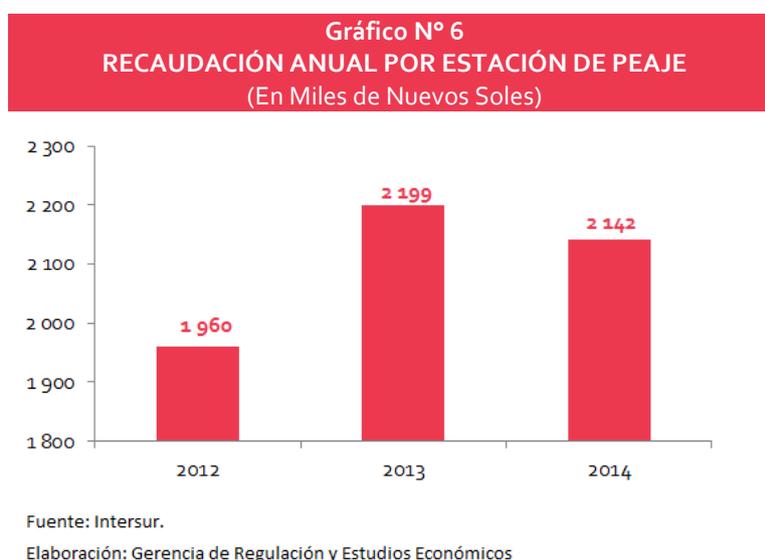
Fuente: Gerencia de Supervisión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

35. En el 2014, la inversión se ha concentrado en la ejecución de 3 túneles (El Carmen, Wayrasenca y Túnel 3. Asimismo, se ha tenido una inversión de USD 9,4 millones en la Obra Accesorias Defensas Ribereñas San Antón y de USD 2,95 millones en la ejecución de la Obra Adicional Acceso Pto. Manoa.
36. En este mismo año se ejecutaron diversos trabajos de mantenimiento periódico de la Concesión como los trabajos de señalización horizontal, señalización vertical y elementos de encarrilamiento y defensa en diversos sectores del Tramo N° 4, tratamiento de fisuras con emulsión asfáltica modificada, tratamiento de grietas.
37. También se ejecutaron trabajos de Intervenciones Iniciales de Mantenimiento de Emergencia en diversos sectores de la carretera que fueron afectados por las intensas precipitaciones pluviales, y atenciones de Mantenimiento de Emergencia debido al colapso del Puente Tantamayo.

## VIII. Resultados financieros

38. En el 2014, el Concesionario recaudó S/. 2,1 millones por concepto de peaje, un 3% menor que lo recaudado el año anterior. Si bien en número de vehículos totales se incrementó en el 2014, hubo una reducción del número de vehículos pesados, lo que se refleja en la recaudación.



### Estado de Resultados Integrales

39. El 2014, el Estado de Resultados Integrales muestra un incremento en los ingresos totales de la Concesión en un 50%, pasando de S/. 225 millones a S/. 338 millones. En lo que respecta a los ingresos de construcción, estos se incrementaron en un 65% debido al aumento en la valorización al año final y el mantenimiento de emergencia (que comprende limpieza de cause de río, movimiento de rocas, protección de estribos con enrocado, protección de puentes). Los ingresos por operación y mantenimiento se redujeron de S/. 42 millones a S/. 36 millones por la reducción de los ingresos por PAMO y Mantenimiento de emergencia y otros.
40. La utilidad bruta del ejercicio para el año 2014 fue de S/. 179,8 millones, 125% más que el año anterior, explicado principalmente por el aumento de los ingresos por operación, que se incrementaron en mayor proporción que los costos de construcción.
41. Asimismo, la utilidad operativa para el 2014 fue de S/. 171 millones, lo que representó un incremento de 143%, sustentado, al igual que la utilidad bruta, en el incremento de los ingresos de construcción ya que los gastos administrativos no han tenido un incremento significativo en comparación, incrementándose solo en 14%
42. Por otra parte, los ingresos financieros netos, aunque poco significativos se redujeron en 21,9% respecto de 2013, pasando de S/. 1,7 millones a S/. 1,4 millones.
43. El margen de utilidad neta para el 2014 muestra un incremento de 142% respecto al 2013, como se ha reiterado, producto del incremento elevado de los ingresos de la concesión y dado que los costos no han tenido un incremento significativo en comparación con estos.

**Cuadro N° 8**  
**ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2013-2014**  
(En Miles de Nuevos Soles)

CONCEPTO	2014	2013	VARIACIÓN
Ingresos por servicios de construcción	302 461 620	182 620 215	65,6%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	36 053 072	42 541 446	-15,3%
Costos de construcción	-147 145 129	-128 880 188	14,2%
Costos de servicios de operación	-11 537 451	-16 362 678	-29,5%
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>179 832 112</b>	<b>79 918 795</b>	<b>125,0%</b>
Gastos de Administración	-14 645 682	-12 846 421	14,0%
Ingresos diversos	6 467 085	3 534 177	83,0%
Gastos diversos	-172 042	-277 688	-38,0%
<b>Utilidad Operativa</b>	<b>171 481 473</b>	<b>70 328 863</b>	<b>143,8%</b>
Ingresos Financieros	1 389 075	1 777 626	-21,9%
Gastos Financieros	-429 678	-386 975	11,0%
<b>Total</b>	<b>959 397</b>	<b>1 390 651</b>	<b>-31,0%</b>
<b>Utilidad del periodo antes de Impuesto a la Renta</b>	<b>172 440 870</b>	<b>71 719 514</b>	<b>140,4%</b>
Impuesto a la Renta	-51 668 914	-21 741 542	137,7%
<b>UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO</b>	<b>120 771 956</b>	<b>49 977 972</b>	<b>141,7%</b>

Fuente: Intersur.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Estado de Situación Financiera

44. El Estado de Situación Financiera de 2014 de INTERSUR muestra que el 99,9% de los activos son activos corrientes, los cuales están formados principalmente por las cuentas de efectivo y equivalente de efectivo (48%), cuentas por cobrar comerciales (45%). Los activos totales se incrementaron en el periodo en 30% producto del incremento de la cuenta Efectivo del Concesionario.
45. Dentro del activo corriente, la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo se incrementó de S/. 12,7 millones a S/. 43 millones respecto de 2013. Esta cuenta está formada principalmente por cuentas de depósitos a plazo (98,4% del total del efectivo).
46. Las cuentas por cobrar comerciales disminuyeron en 9% respecto del año anterior. Dichas cuentas están formadas por las valorizaciones del año final (8,2%), el PAMO (22%), las obras adicionales y valorizaciones por facturar (69,8%). La cancelación de estas cuentas se encuentra garantizada por el Concedente luego que el avance de obra reciba la conformidad por parte de OSITRAN.
47. El pasivo y patrimonio total está conformado por un 60% de pasivo corriente y 40% de patrimonio neto. La empresa no presenta deudas de largo plazo.
48. El pasivo corriente se incrementó en 77% y está compuesto en un 42% por las cuentas por pagar a partes relacionadas, 42% de otras cuentas por pagar y 16% de anticipos recibidos. Por otro lado, la cuenta de préstamos a empresas relacionadas se incrementó en 142% con referencia al 2013. Esta cuenta corresponde a avances de obra por la construcción del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, cuentas por pagar a Operadora Surperu S.A. que corresponden íntegramente a los servicios de construcción, operación y mantenimiento del área de la concesión.

49. Asimismo, la cuenta de anticipos recibidos se incrementó en 16% respecto del año anterior. Los anticipos recibidos en 2014 se refieren al anticipo otorgado por el MTC para la ejecución de Obras adicionales en instalaciones de peaje y pesajes por S/. 1,8 millones de dólares y Adicionalmente, en el 2014 la concesionaria recibió un anticipo por el 60% valor referencial del PID por miles de S/. 6,9 millones. En el caso de la cuenta de Otras cuentas por pagar, esta se incrementó de S/. 15 millones a S/. 22,6 millones por el incremento de impuestos a las ganancias y otros tributos.
50. De otro lado, el patrimonio neto se redujo en 7% respecto del 2013 debido a la reducción del 41% en los resultados acumulados. El capital de S/. 26,7 millones del Concesionario se reparte por partes iguales entre los tres accionistas. Asimismo, como parte de la política de dividendos en 2014, se repartieron dividendos por S/. 123,2 millones. Este reparto fue compensado por el resultado del ejercicio 2014 que ascendió a S/. 120 millones.

Cuadro N° 9 ESTADO DE SITUACION FINANCIERA, 2013 - 2014					
ACTIVO	2014	2013	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2014	2013
<b>Activo corriente</b>	<b>88 740 044</b>	<b>68 006 264</b>	<b>Pasivo corriente</b>	<b>53 916 862</b>	<b>30 454 663</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	43 218 961	12 783 619	Cuentas por pagar a partes relacionadas	22 478 351	9 281 300
Cuentas por cobrar comerciales	40 484 510	44 352 650	Otras cuentas por pagar	22 638 758	15 442 016
Otras cuentas por cobrar	5 036 573	10 869 995	Anticipos recibidos	8 799 753	5 731 347
			<b>Pasivo no corriente</b>	-	<b>3298</b>
			Impuesto a la ganancia diferido	-	3298
			<b>Total pasivo</b>	<b>53 916 862</b>	<b>30 457 961</b>
<b>Activo no corriente</b>	<b>778 173</b>	<b>537 792</b>	<b>Patrimonio neto</b>	<b>35 601 355</b>	<b>38 086 095</b>
Maquinaria y equipo	778 173	537 792	Capital	26 654 226	26 654 226
Otros activos			Reserva legal	5 330 847	5 330 847
Impuesto a la renta diferido			Resultados acumulados	3 616 282	6 101 022
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>89 518 217</b>	<b>68 544 056</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>89 518 217</b>	<b>68 544 056</b>

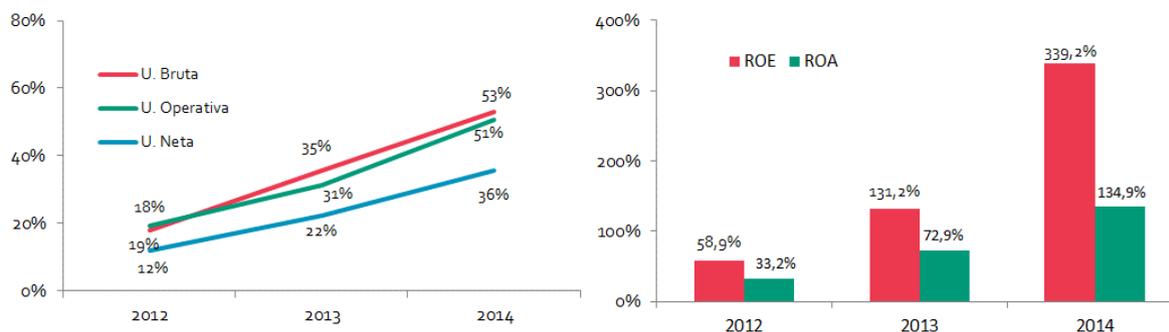
Fuente: Intersur.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Indicadores Financieros

51. Tal como lo muestra el siguiente gráfico, a partir de la explotación de la Concesión los márgenes de ganancia bruto, operativo y neto son positivos con una tendencia creciente. Así, para el 2014 estos fueron de 53%, 51% y 36%. Estos valores son resultados de las transferencias realizadas por el Estado para cubrir los servicios de Construcción realizados por el Concesionario.

Gráfico N° 7  
INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO 2012 - 2014



Fuente: EEFF auditados de Intersur.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

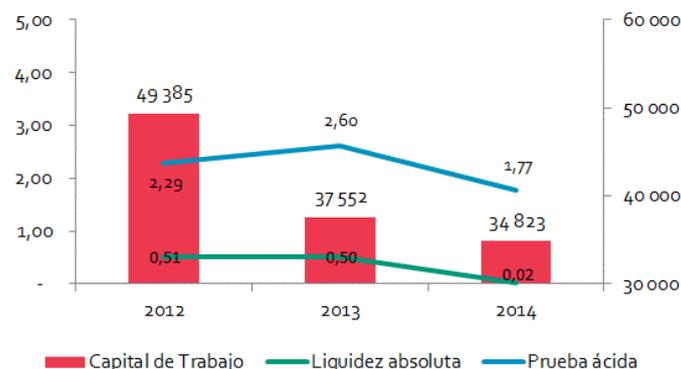
52. En cuanto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo<sup>3</sup>, muestra valores positivos durante todo el periodo, situación que se debió en gran medida a los anticipos recibidos. Para el 2014 se puede apreciar un incremento constante del capital de trabajo lo cual es un buen indicador de la liquidez del Concesionario.
53. La prueba ácida<sup>4</sup> muestra consistentemente ratios superiores a 1 y crecientes desde 2008, lo cual muestra una imagen robusta de una situación líquida del Concesionario. Sin embargo, el ratio de liquidez absoluta<sup>5</sup> muestra valores menos a 1 en todo el periodo. Esto se debe a que el ratio de liquidez absoluta solo toma en cuenta la cuenta de efectivo, dejando de lado las cuentas por cobrar comerciales y los préstamos a empresas relacionadas. En este sentido, hay que tener en cuenta que las cuentas por cobrar comerciales están formadas por las valorizaciones del periodo final, el PAMO, las obras adicionales y las valorizaciones por facturar, cuentas necesarias para cancelar las cuentas por pagar comerciales formada por las cuentas de las constructoras y operadora de la Concesión. Así, al solo considerar la cuenta de efectivo se está dejando de lado la cuenta que es fuente de efectivo para cancelar las cuentas por pagar comerciales, de forma que el ratio de liquidez absoluta no es un ratio muy apropiado para medir la liquidez en este caso.

<sup>3</sup> Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

<sup>4</sup> Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

<sup>5</sup> Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

**Gráfico N° 8**  
**RATIOS DE LIQUIDEZ PERIODO 2012 - 2014**

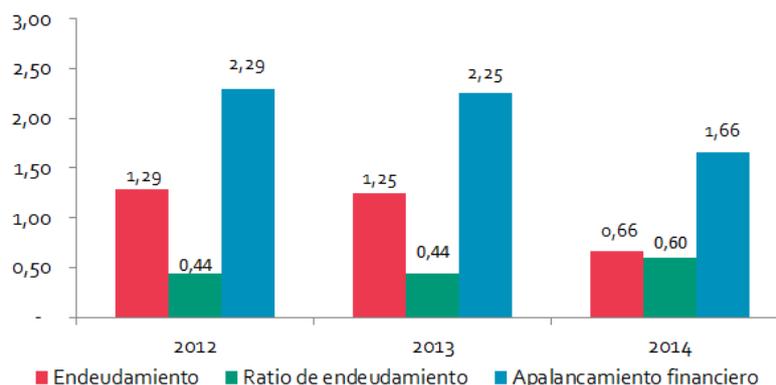


Fuente: EEFF auditados de Intersur.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

54. Con respecto a los ratios de endeudamiento<sup>6</sup>, lo primero que hay que destacar es que el Concesionario no mantiene, a diciembre 2014, deuda de largo plazo con ninguna entidad financiera, es decir, el 100% de sus pasivos son de naturaleza corriente.
55. Respecto a los ratios y su evolución, tanto el ratio Pasivo / Patrimonio neto (Endeudamiento) y Activo Total / Patrimonio neto (Apalancamiento Financiero) estos se han incrementado en los últimos tres años dado el incremento de los pasivos de corto plazo de la empresa y la reducción del patrimonio neto.
56. Lo descrito se puede apreciar de mejor forma al observar el ratio de endeudamiento (Pasivo / Activo total) el cual ha pasado de 0,44 en 2012 a 0,60 en 2014. El ratio muestra una ligera caída en la utilización de capital propio para el financiamiento de las operaciones de la Concesión.

**Gráfico N° 9**  
**RATIOS DE ENDEUDAMIENTO PERIODO 2012 - 2014**



Fuente: EEFF auditados de Intersur.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>6</sup> Los ratios de endeudamiento se han calculado de la siguiente forma:

Endeudamiento = Pasivo / Patrimonio neto

Ratio de endeudamiento = Pasivo / Activo total

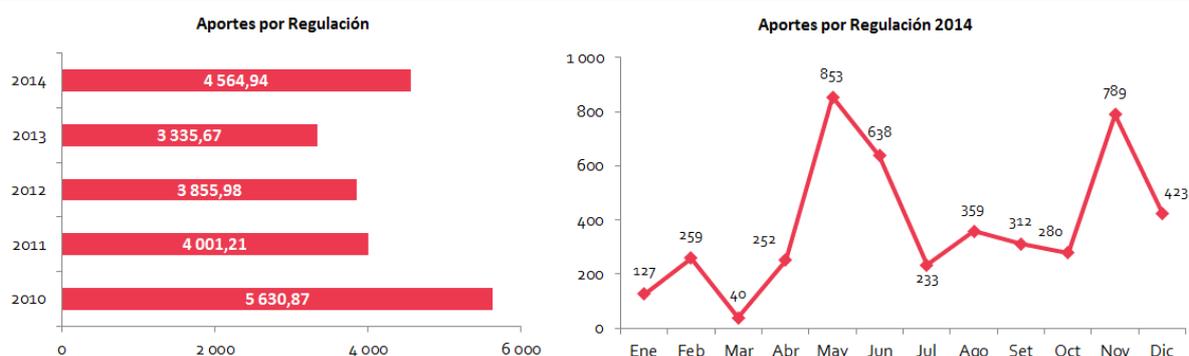
Apalancamiento financiero = Activo total / Patrimonio neto.

## IX. Pagos al Estado

### *Aporte por Regulación*

- 57. En el 2014 el pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/. 4,5 millones un 37% más que el 2013.
- 58. Entre el 2009 y 2014 el aporte promedio por regulación fue de S/. 3,5 millones de soles.
- 59. El pago por Aporte por Regulación se hace como máximo por el 1% de ingresos de la Concesión (Ingresos por construcción, ingresos por operación y mantenimiento, ingresos por peaje, etc.). Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

**Gráfico N° 10**  
**APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2014**  
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## ANEXO

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: INTERSUR CONCESIONES S.A.**  
**CARRETERA: INAMBARI-AZÁNGARO (TRAMO 4)**

**Fecha de actualización: 30 de junio de 2014**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Tramo Inambari – Azángaro (305,90 Km) que incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Puente Inambari-San Gabán (64,90 Km)</li> <li>• San Gabán – Ollachea (13,50 Km)</li> <li>• Ollachea – Macusani (96,00 Km)</li> <li>• Macusani – Progreso (96,00 Km)</li> <li>• Progreso – Dv. Asillo (13,26 Km)</li> <li>• Dv. Asillo – Azángaro (24,24 Km).</li> </ul>	<p>Cláusula 2.4 (p. 19) Anexo I :Apéndice I (p. 158) Anexo XI (p. 231)</p>
2	Fecha de suscripción	4 de agosto de 2005	p. 140
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato (opción de ampliación de plazo).	<p>Cláusula 4.1.(p. 30) Cláusula 4.3 y 4.4 (p. 30-31)</p>
4	Adendas	<p>Fecha de suscripción:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adenda 1: 1 de marzo de 2006.</li> <li>• Adenda 2: 16 de mayo de 2006.</li> <li>• Adenda 3: 26 de julio de 2006.</li> <li>• Adenda 4: 18 de febrero de 2009.</li> <li>• Adenda 5: 19 de mayo de 2009.</li> <li>• Adenda 6: 6 de agosto de 2009.</li> <li>• Adenda 7: 4 de marzo de 2011.</li> </ul>	<p>Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7</p>
5	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
6	Capital mínimo	<p>US\$ 8'583,067</p> <p>Al finalizar el tercer año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.</p>	Cláusula 3.4.(p. 23)
7	Garantías a favor del concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por US \$ 12 millones.</p> <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Por US \$ 2,4 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión</li> <li>• Por US \$ 4 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del Contrato.</li> <li>• Por US \$ 8 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 06 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato.</li> </ul>	<p>Cláusula 9.2.(p. 77)</p> <p>Cláusula 9.3 (p. 78)</p>

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: INTERSUR CONCESIONES S.A.**  
**CARRETERA: INAMBARI-AZÁNGARO (TRAMO 4)**

**Fecha de actualización: 30 de junio de 2014**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
8	Garantías a favor del concesionario	<p>Garantía de Crédito Parcial. Está destinada a garantizar la el servicio del a deuda a los Acreedores Permitidos.</p> <p>Línea de Crédito de Enlace: para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por US\$ 49'540,000. 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.</p>	Cláusula 3.12 (p.30)
9	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial de US\$ 205 millones (sin incluir IGV) en un plazo máximo de 48 meses (3 etapas, al mes 12, 30 y 48).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS y Propuesta Técnica
10	Obras	<p>Construcción a nivel de asfaltado del tramo Puente Inambari-Azángaro (306km) incluyendo, obras de drenaje, puentes, señalización, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Primera Etapa: (12 meses desde el Inicio de la Construcción) 29%</li> <li>Segunda Etapa: (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa) 38%</li> <li>Tercera Etapa: (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa) 33%</li> </ul>	<p>Cláusula 6.1 (p. 37)</p> <p>Anexo VIII, numeral 2.2.1. (p. 207)</p>
11	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 US\$ 5 Millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho.</li> <li>Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a US\$ 5 Millones se someterá a arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima.</li> </ul>	<p>Cláusula 16.10</p> <p>Cláusula 16.11</p> <p>(p. 133-136)</p>
12	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se refieren a: eventos a la fecha de suscripción del contrato, régimen de bienes, Obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales, así como consideraciones socios ambientales.</li> <li>Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas.</li> </ul>	<p>Cláusula 3.6(p.26) , 5.40 (p. 36), 6.23 (p.45), 11.47 (111) y Anexo X (p. 228)</p> <p>Cláusula 13.10 (p. 119)</p>

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: INTERSUR CONCESIONES S.A.**  
**CARRETERA: INAMBARI-AZÁNGARO (TRAMO 4)**

**Fecha de actualización: 30 de junio de 2014**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	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> </ul> <p>Incumplimiento del Concedente ((deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Decisión Unilateral del Concedente</li> <li>• Fuerza Mayor (Salida unilateral del Concesionario)</li> </ul>	<p>Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. (p.120-129) Adenda 3</p>
14	Equilibrio económico	<p>El equilibrio económico financiero se afecta cuando :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Existe en variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa (IPE), segunda etapa (ISE) y tercera etapa (ITE), con respecto a los valores iniciales de IPE, ISE e ITE.</li> <li>• Existe variaciones en términos reales en costos de operación y administración (COA) y los costos de mantenimiento (CM), con respecto a los valores iniciales de COA y CM.</li> </ul> <p>El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO.</p>	<p>Cláusula 8.28 Cláusula 8.29 Adenda 3</p>
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	<p>Se puede otorgar en garantía: el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado), así como las acciones y participaciones del Concesionario.</p>	<p>Cláusula 9.6 b) Adenda 3</p>
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De responsabilidad civil contra terceros.</li> <li>• Sobre los bienes en Construcción.</li> <li>• De riesgos laborales</li> </ul> <p>Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro para su aprobación.</p>	<p>Cláusula 10.1 a) (p.81) Cláusula 10.1 b) (p.82) Cláusula 10.2. c) (p.82)</p>
17	Inicio de operaciones	<p>El inicio de la explotación de las obras de la Primer, Segunda y Tercera etapa, se computará luego de transcurrido (12) meses, de culminadas la totalidad de las Obras de Construcción.</p>	<p>Cláusula 8.10 (p.54)</p>
18	Estándares de servicio	<p>Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.</p>	<p>Anexo I. Apéndice 3.(p.160)</p>
19	Tarifas	<p>Peaje inicial de US \$ 1,50 (más impuestos) por vehículo ligero o por cada eje a partir del inicio de explotación de las obras.</p>	<p>Cláusulas 8.14., 8.15, 8.16, 8.17. (p. 56-59)</p>

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: INTERSUR CONCESIONES S.A.**  
**CARRETERA: INAMBARI-AZÁNGARO (TRAMO 4)**

**Fecha de actualización: 30 de junio de 2014**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
20	Reajustes de tarifas	Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción. Reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 8.17 c) (p.58)
21	PAO	<p>US \$ 25'449,000 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión. (No incluye IGV).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagos primera etapa. 30 pagos semestrales de 14,5% del PAO.</li> <li>• Pagos segunda etapa. 30 pagos semestrales de 19% del PAO.</li> <li>• Pagos tercera etapa. 30 pagos semestrales de 16,5% del PAO.</li> </ul> <p>Por lo tanto la proporción del PAO pagado, en la primera, segunda y tercera etapa será de 29%, 38% y 33% del PAO.</p> <p>La parte proporcional de los PAO será pagada los días 30 de abril y 30 de octubre.</p> <p>El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero).</p>	Cláusula 8.21 (p. 60) y 8.23 (p.61-65). Cláusula 18.2 Adenda 3
22	CRPAO	Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de Derecho sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.	Cláusula 1.6 (p. 19) Adenda 3
23	PAMO y Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PAMO (Trimestral): US\$ 4.68 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de US\$ 573 mil para mantenimiento periódico.</li> <li>• 25% del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario por un año entre culminación de obras e inicio de explotación.</li> <li>• Transitabilidad: 7 pagos trimestrales por un monto no mayor a los US\$ 16'420,820.</li> </ul>	Cláusula 8.21.(p.60)
24	Retribución al Estado	No existe	



Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)

[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

### CONSEJO DIRECTIVO

---

Patricia Benavente Donayre

César Balbuena Vela

Jorge Cárdenas Bustíos

### GERENCIA DE REGULACIÓN

---

Manuel Carrillo Barnuevo

**Gerente de Regulación y Estudios Económicos**

Ricardo Quesada Oré

**Jefe de Estudios**

**Económicos**

José Aguilar Reátegui

**Jefe de Regulación**

### ELABORACIÓN

---

Oscar Ubillús Ramírez

**Analista de Estudios**

**Económicos**