

2013

INFORME DE DESEMPEÑO DE LAS CONCESIONES DE CARRETERAS DE LA INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA - IIRSA



**Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos**



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN	7
I.1 MODALIDAD DE CONCESIÓN Y ESQUEMA DE FINANCIAMIENTO	9
I.2 PAGO ANUAL POR OBRAS (PAO).....	9
I.3 PAGO ANUAL POR MANTENIMIENTO Y OPERACIONES (PAMO).....	10
I.4 REGULACIÓN TARIFARIA	11
I.5 PAGOS AL ESTADO	12
II. SERVICIOS PRESTADOS	13
III. TRÁFICO DE VEHÍCULOS	14
IV. DESEMPEÑO OPERATIVO	16
IV.1 INDICADORES DE ACCIDENTES	16
V. TARIFAS REGULADAS	18
VI. INVERSIONES	19
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	22
VII.1 RECAUDACIÓN DE PEAJES.....	22
VII.2 ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS	23
VII.3 BALANCE GENERAL	25
VII.4 RATIOS FINANCIEROS	26
VIII. ANÁLISIS	29
IX. PAGOS AL ESTADO	31
ANEXOS	32



Tablas

Tabla N° 1: Estadísticas sobre accidentes en IIRSA SUR, 2013.....	16
Tabla N° 2: Valor de peajes y Número de estaciones por Concesión	18
Tabla N° 3: Inversión en el Tramo 4, por periodos	21

Gráficos

Gráfico N° 1: Tráfico vehicular por tipo de vehículo, 2013.....	14
Gráfico N° 2: Estructura del tráfico por tipo de vehículo, 2013.....	14
Gráfico N° 3: IMD por Concesión, 2013.....	15
Gráfico N° 4: Indicadores de accidentes, 2013	17
Gráfico N° 5: Inversiones, por Concesión.....	19
Gráfico N° 6: Recaudación de peaje, 2013	22
Gráfico N° 7: Recaudación de peaje e Ingresos por mantenimiento y operación, 2013.....	23
Gráfico N° 8: Relación de Ingresos y Costos Operativos.....	23
Gráfico N° 9: Márgenes Operativo y de Utilidad Neta	25
Gráfico N° 10: Balance General	25
Gráfico N° 11: Ratios de liquidez	26
Gráfico N° 12: Ratios de rentabilidad	27
Gráfico N° 13: Ratios de endeudamiento	28
Gráfico N° 14: Inversión comprometida e IMD, 2013.....	29
Gráfico N° 15: Inversión Comprometida y Km Intervenidos	30
Gráfico N° 16: Gasto en OyM (2013) y Km. de la Concesión	30
Gráfico N° 17: Pagos al estado, 2013	31

Ilustraciones

Ilustración 1: Mapa del Eje Amazonas de la Iniciativa IIRSA	8
Ilustración 2: Eje Perú-Brasil-Bolivia de la Iniciativa IIRSA.....	8





Resumen Ejecutivo

El 17 de junio de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Concesionaria **IIRSA Norte S.A.**, suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Conservación, y Explotación de los tramos viales del Eje Multimodal del Amazonas Norte del "Plan de acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA", por un periodo de 25 años. La Concesión comprende 955,10 km de carretera que une las ciudades de Paita, Piura, Olmos, Rioja, Tarapoto y Yurimaguas.

IIRSA Sur- Tramo N° 1 inicia el 23 de octubre de 2007 con la firma de contrato entre el Concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) y la empresa **Survial S.A.**, subsidiaria de Graña y Montero S.A.A. quien posee el 99,99% del capital social de la empresa. La Concesión, de diseño *Build Operate and Transfer* (BOT), se otorgó por un plazo de 25 años.

El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 751 km y se inicia en el puerto de San Juan de Marcona en la Región Ica, terminando en la ciudad de Urcos en la Región Cusco. La inversión comprometida en dicho tramo asciende a USD 138,43 millones incluido IGV.

IIRSA Sur-Tramo N° 2 y Tramo N° 3 inician la concesión desde agosto de 2005: Tramo N° 2 para la construcción, operación y mantenimiento de los 300 km comprendidos en este tramo que va desde Urcos, Cuzco, en el altiplano (3250 a 4700 msnm) hasta Puente Inambari, en la selva de Madre de Dios (370 msnm). Este tramo forma parte del Corredor Vial Interoceánico Sur, que conecta a Perú y Brasil; y Tramo N° 3 la construcción, operación y mantenimiento de los 403 km. comprendidos en este tramo, que va desde Puente Inambari hasta Iñapari, en Madre de Dios. Este tramo forma parte del Corredor Vial Interoceánico Sur, que conecta a Perú y Brasil.

IIRSA Sur – 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 Gutierrez S.A.**, **Construcoes 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.

IIRSA Sur Tramo N° 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil se entregó en concesión el 24 de octubre de 2007 al Concesionario Vial del Sur S.A. de capitales ecuatorianos. El contrato de concesión se suscribió por un plazo de 25 años bajo la modalidad BOT (*Build Operate and Transfer*).



La Concesión se compone de 3 sub-tramos. El tramo Matarani – Juliaca posee una extensión de 369,24 km. El segundo sub-tramo, casi paralelo al primero, comunica Ilo con Juliaca y posee la mayor extensión de los 3 sub tramos, 403,27 km. El tercer sub-tramo se encuentra en la región de Puno, comunica las ciudades de Juliaca y Azángaro y tiene una extensión de 82,17 km. De esta forma, la longitud total del Tramo N° 5 es de 854,68 km.

El total de inversión proyectada en los 5 tramos de la concesión asciende a USD 2 750 millones invertidos en un total de 3085 kilómetros de carretera.

Para el año 2013 se han invertido USD 89 millones, un 3% de la inversión comprometida, lo que sumado a la inversión de años anteriores da un total de USD 2 580 millones.

Durante el 2013, transitaron por las carreteras IIRSA estudiadas un total de 12,69 millones de vehículos, lo cual significa un incremento de 9,2% respecto del 2012. Más de la mitad de este tráfico pertenece al Tramo 5 (53%), el 28% circuló por IIRSA Norte y el 12% por el Tramo 1. Las carreteras de menor tránsito fueron los Tramos 3, 4 y 2 con una participación de 5%, 1% y 1%, respectivamente.

En IIRSA Norte la distribución del tráfico es 58% de vehículos ligeros y 42% de vehículos pesados, mientras que en el global de las carreteras de IIRSA Sur la distribución es bastante similar (57% de ligeros y 43% de pesados). Individualmente, la carretera de mayor proporción de tráfico ligero es el Tramo 3 de IIRSA Sur con una participación de 79%. Mientras que la carretera con mayor proporción de tráfico pesado en el 2013 fue el Tramo 4 de IIRSA Sur, con 50%.

En el año 2013 se registraron un total de 1 416 accidentes en los 5 tramos de IIRSA Sur. Producto de estos accidentes, hubieron 1 218 heridos y 204 víctimas fatales. El mayor número de accidentes se produjo en el Tramo 5, con 37%, seguido del Tramo 1, con 31%. De igual forma, el mayor número de heridos se produjo en el Tramo 5 y 1, con una participación de 51% y 23%, respectivamente. Asimismo, el mayor número de fallecidos, como consecuencia de los accidentes, se produjo en los Tramos 5 y 1, con una participación de 66% y 12%, respectivamente.

Para el 2012 no se cuenta con información de los Tramos 2 y 3, por lo que no se puede tener una tasa de crecimiento global, pero individualmente el número de accidentes en los Tramos 1, 4 y 5 se incrementó en 20%, 47% y 23%, respectivamente. En cuanto al número de heridos y fallecidos, estos se redujeron en el caso del Tramo 1 en 31% y 55%, respectivamente. En los Tramos 4 y 5, el número de heridos se incrementó en 69% y 47%, respectivamente, mientras que el número de fallecidos se incrementó en 17% y 113%, respectivamente.

En lo que respecta a la recaudación por el concepto de Aportes por Regulación, de acuerdo a la Gerencia de Administración y Finanzas de OSITRAN, por las carreteras evaluadas de la IIRSA en el 2013 es de S/. 12,6 millones. El mayor aporte fue realizado por INTERSUR con S/. 3,3 millones, seguido de IIRSA Norte con S/. 2,6 millones; Tramo 3 con S/. 2,28 millones.



DATOS GENERALES DE LAS CONCESIONES

Concesionario	IIRSA Norte S.A.	SURVIAL S.A. (Tramo 1)	Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 2 S.A.	Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 3 S.A.	Intersur Concesiones S.A. (Tramo 4)	Concesionaria Vial del Sur S.A. (Tramo 5)
Accionistas de la Concesión	* Inversiones Odebrecht(Brasil): 70,95% * Constructora Odebrecht(Brasil): 29,05%	* G&M 99,99%	* Odebrecht Participações e Investimentos S.A. (64%) * Constructora Norberto Odebrecht S.A. (25%) * JJC Contratistas Generales S.A. (7%) * ICCGSA (4%)	* Odebrecht Participações e Investimentos S.A. (64%) * Constructora Norberto Odebrecht S.A. (25%) * JJC Contratistas Generales S.A. (7%) * ICCGSA (4%)	* Constructora Andrade Gutierrez S.A. * Construccoes e Comercio Camargo Correa S.A. * Constructora Queiroz Galvao S.A.	* Hidalgo e Hidalgo: 65% * Construcción y Administración: 25% * Concesionaria Norte Co - Norte: 10%
Tipo de Concesión	Cofinanciada	Cofinanciada	Cofinanciada	Cofinanciada	Cofinanciada	Cofinanciada
Factor de competencia	Menor valor presente de sumatoria de PAMO y PAO	Mejor Oferta Económica (MOE)*	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)	Mejor Oferta Económica (MOE)*
Inversión comprometida (inc. IGV)	USD 493,4 millones	USD 135,95 millones	USD 653,7 millones	USD 616,1 millones	USD 644,5 millones	USD 195,1 millones
Inversión realizada al 2013 (inc. IGV)	USD 417,4 millones	USD 134,3 millones	USD 640,8 millones	USD 598 millones	USD 611,1 millones	USD 178,8 millones
Porcentaje de ejecución (%)	84,6%	98,8%	98,0%	97,1%	94,8%	91,7%
Inicio de la Concesión	17 de junio de 2005	23 de octubre de 2007	04 de agosto de 2005	04 de agosto de 2005	04 de agosto de 2005	24 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años	25 años	25 años	25 años	25 años	25 años
Número de Adenda	5	2	8	7	7	2

(*) Valor presente del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento de Obras (PAMO).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



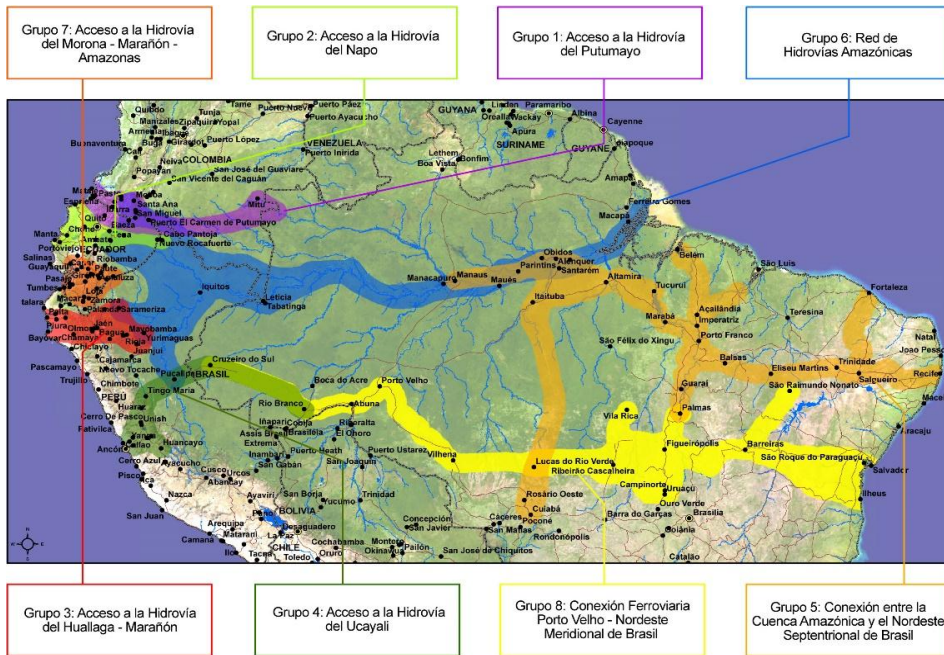


I. Principales características de los Contratos de Concesión

1. La "Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Suramericana – IIRSA" es el Foro Técnico para temas relacionados con la planificación de la integración física regional suramericana del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). La UNASUR fue creada por los doce países de América del Sur como un espacio de articulación y diálogo político de alto nivel. Dentro del UNASUR, el COSIPLAN es la instancia que tiene la responsabilidad de implementar la integración de la infraestructura regional.
2. Para organizar el territorio y ordenar la cartera de proyectos la iniciativa IIRSA ha identificado 10 Ejes de Integración y Desarrollo (EID). Estos ejes son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran recursos naturales, poblaciones, zonas productivas y flujos comerciales. Estos ejes son los siguientes:
 - Eje Andino
 - Eje Andino del Sur
 - Eje de Capricornio
 - Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná
 - Eje del Amazonas
 - Eje del Escudo Guayanés
 - Eje del Sur
 - Eje Interoceánico Central
 - Eje MERCOSUR-Chile
 - Eje Perú-Brasil-Bolivia
3. Las concesiones de infraestructura de carreteras que se analizan en este informe pertenecen al eje de Amazonas y al eje Perú-Brasil-Bolivia. La Carretera IIRSA Norte forma parte del eje de Amazonas y articula el norte del país con Brasil. Este corredor comprende seis regiones: Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto y casi 80 distritos, buscando promover la integración económica entre el puerto de Paita y el Terminal Fluvial de Yurimaguas en el Río Huallaga que a su vez se conecta con el Río Amazonas.
4. Los cinco tramos que conforman la Carretera IIRSA Sur integran el eje Perú-Brasil-Bolivia. En el territorio peruano, esta carretera integra los departamentos de Ica, Ayacucho, Abancay, Arequipa, Moquegua, Cusco, Puno y Madre de Dios, conectando los puertos de San Juan de Marcona, Matarani e Ilo con las ciudades de Arequipa, Cusco, Puno, Juliaca y llegando hasta la ciudad de Iñapari en la frontera con Brasil. Las siguientes ilustraciones muestran los ejes IIRSA.

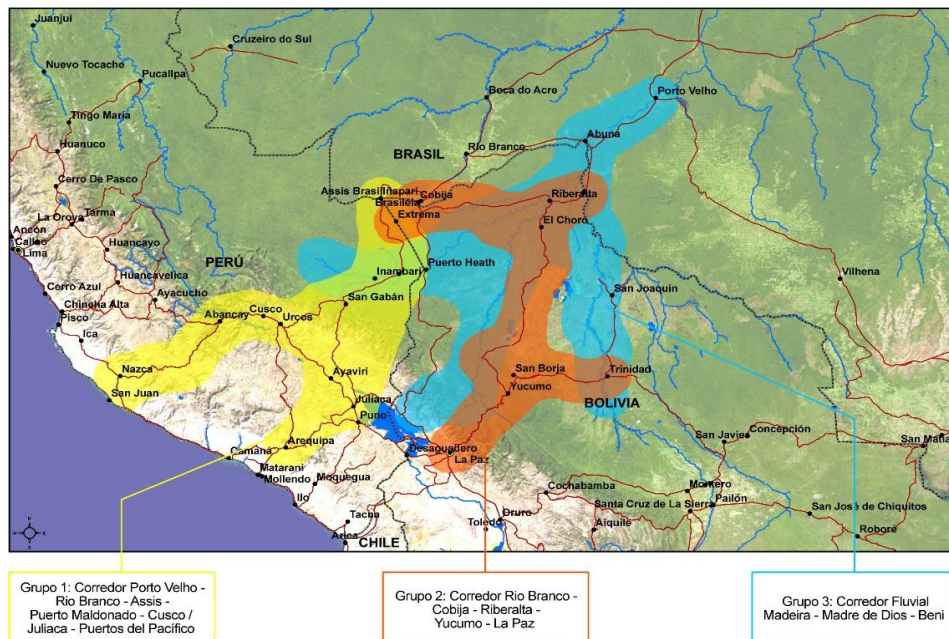


Ilustración 1: Mapa del Eje Amazonas de la Iniciativa IIRSA



Fuente: IIRSA.

Ilustración 2: Eje Perú-Brasil-Bolivia de la Iniciativa IIRSA



Fuente: IIRSA.

- El conjunto de carreteras que se evalúan en este informe fueron concesionadas en dos grupos en el 2005 y 2007. En el primer grupo se encuentran la carretera IIRSA Norte y los Tramos 2, 3 y 4 de la carretera IIRSA Sur, mientras que el segundo grupo se encuentra conformado por los Tramos 1 y 5 de la carretera IIRSA Sur. Todos los contratos de concesión tienen una vigencia de 25 años.



6. A lo largo de la vigencia de los contratos, estos han sido modificados en diversas oportunidades con distintas finalidades como lograr una mejor definición y delimitación de las obligaciones, corregir errores de la versión inicial o lograr el financiamiento de las inversiones del proyecto. Los contratos del primer grupo de concesiones son los que han sufrido el mayor número de modificaciones, hasta 8 adendas en el caso del Tramo 2 de la carretera IIRSA Sur, mientras que los contratos del segundo grupo se fueron perfeccionando antes de otorgar la concesión y como consecuencia, a la fecha solo han registrado dos modificaciones cada una.

1.1 MODALIDAD DE CONCESIÓN Y ESQUEMA DE FINANCIAMIENTO

7. Las seis concesiones evaluadas constituyen proyectos deficitarios debido a una combinación del elevado volumen de inversión requerido y a la escasa demanda por el servicio. Por ello, los proyectos se concesionaron bajo la modalidad de cofinanciamiento. Las concesiones cofinanciadas permiten la provisión de servicios públicos a partir del esfuerzo compartido del sector público y privado.
8. Los contratos de concesión establecen compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Estado que complementan los ingresos por concepto de peaje. De esta forma, el Estado garantiza que se puedan cubrir los costos de ejecución de obras y mantenimiento de las mismas en los proyectos deficitarios.
9. De esta forma, se establecen contractualmente compromisos de pagos fijos por obras, operación y mantenimiento, aislando implícitamente al Concesionario del riesgo de demanda, el cual está asociado a las variaciones en los niveles de tráfico. Sin embargo, aunque el principal riesgo respecto de los ingresos del proyecto es inexistente en estos casos, los proyectos todavía enfrentan los riesgos de construcción, diseño y operativos. Algunos de los cuales pueden ser cubiertos a través de seguros como es el caso del riesgo de construcción mediante los seguros contra todo riesgo de construcción (C.A.R. por sus siglas en inglés).
10. En los contratos de concesión se desarrolla el esquema de pagos que deberá realizar el Concedente al Concesionario basado en dos tipos de aportes garantizados por parte del Estado como contraprestación por: (i) la construcción de las obras comprometidas y, (ii) el mantenimiento y operación de la Concesión.

1.2 PAGO ANUAL POR OBRAS (PAO)

11. El Pago Anual por Obras (PAO) es el pago que tiene como finalidad retribuir la inversión en que incurre el concesionario de acuerdo a los términos y condiciones de cada contrato de concesión. En el caso de Survial (IIRSA Sur Tramo 1) y Covisur (IIRSA Sur Tramo 5), los PAO se establecen a suma alzada, por esta razón, no se realiza ningún ajuste sobre ellos, de forma que los pagos no pueden reajustarse por los cambios en los precios.
12. Por otro lado, en el caso de IIRSA Norte y los Tramos 2, 3 y 4 de IIRSA Sur, durante el periodo comprendido entre la fecha de presentación de las ofertas hasta la finalización de las obras, el PAO se podrá ajustar, a solicitud del Concesionario o del Concedente, ante una variación de los precios de los insumos. El ajuste del PAO se lleva a cabo mediante la siguiente fórmula polinómica. Esta fórmula toma en cuenta las variaciones en el índice de precios de los Estados



Unidos de América y en un factor de ajuste por la variación de los precios de los insumos nacionales de la construcción ajustados por la variación del tipo de cambio.

$$PAO_i = PAO * \left(0,5 * \frac{CPI_i}{CPI_0} + 0,5 * \frac{TC_0}{TC_i} * k_i \right) * f_i$$

$$PAO_1 = \sum_1^n PAO_i$$

Donde:

$$k_i = 0,35 * \frac{IPC_i}{IPC_0} + 0,25 * \frac{J_i}{J_0} + 0,15 * \frac{M4_i}{M4_0} + 0,1 * \frac{M1_i}{M1_0} + 0,05 * \left(\frac{M2_i}{M2_0} + \frac{M3_i}{M3_0} + \frac{E_i}{E_0} \right)$$

k_i es el factor de ajuste que pondera la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) y la variación de los precios de los siguientes insumos de la construcción: mano de obra incluyendo las leyes sociales (J), cemento asfáltico (M1), acero de construcción corrugado (M2), cemento Portland Tipo I (M3), Petróleo Diesel (M4) y maquinaria y equipo nacional (E).

1.3 PAGO ANUAL POR MANTENIMIENTO Y OPERACIONES (PAMO)

13. El Pago Anual por Mantenimiento y Operaciones (PAMO) es el pago que tiene como finalidad retribuir la actividad de explotación y conservación en que incurre el concesionario en el cumplimiento de la prestación del servicio.
14. El monto del PAMO se reajusta anualmente de acuerdo la fórmula establecida en cada contrato de concesión. En el caso de IIRSA Norte, IIRSA Sur Tramo 2, IIRSA Sur Tramo 3 e IIRSA Sur Tramo 4, el reajuste considera la variación de precios nacional y de los Estados Unidos de América, según la fórmula siguiente:

$$PAMO_{final} = 0,5 * PAMO_{ofertado} * \frac{CPI_i}{CPI_0} + 0,5 * PAMO_{ofertado} * \frac{TC_0}{TC_i} * \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

- PAMO_{ofertado}: monto ofertado por el Concesionario en su propuesta económica.
- o: es la fecha de presentación de la oferta económica de los postores en el concurso (o la fecha de la última revisión del PAMO).
- i: es el último día hábil del mes anterior al que se deba pagar la cuota i de PAMO.
- 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 año i de ajuste se utilizará el CPI publicado para el año anterior.
- TC: es el tipo de cambio.
- IPC: es el Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).



15. Al igual que en el caso del PAO, el PAMO también fue fijado a suma alzada para las concesiones de los Tramos 1 y 5 de IIRSA Sur. Sin embargo, para el PAMO, el contrato de concesión sí establece una fórmula de reajuste que considera un ajuste por la variación de los precios locales¹.

$$PAMO_{ajustado} = PAMO_0 \times \frac{TC_0}{TC_i} \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

PAMO_{ajustado}: Monto en dólares, resultante de la aplicación de la fórmula.

o: es la fecha de presentación de la oferta económica de los postores en el concurso, o la fecha de la última revisión del PAMO.

i: es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar la cuota i de PAMO.

TC: tipo de cambio definido en la Cláusula 1.6 del Contrato.

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

1.4 REGULACIÓN TARIFARIA

16. Los Contratos de Concesión establecen la tarifa del peaje que el Concesionario deberá cobrar por cada vehículo ligero y por cada eje de vehículo pesado. En los casos en que preexiste a la concesión una estación de peaje, desde el inicio de la concesión hasta la aceptación de las obras se cobrará la tarifa vigente. Una vez aprobada la culminación de las obras se procede a fijar un peaje en Soles equivalente a USD 1,50 (sin IGv).
17. Este valor del peaje se encuentra fijado en los contratos de las 6 concesiones analizadas. Sin embargo, se debe resaltar que los tramos 1 y 5 se concesionaron en el 2007, 2 años después que el primer grupo de carreteras en 2005, y se mantuvo el peaje en USD 1,50 (sin IGv) sin ajustes por inflación. Esta falta de ajuste al valor inicial es inconsistente con el ajuste anual que se realiza, en el que el peaje se ajusta por inflación, de acuerdo a la fórmula del siguiente párrafo.
18. El peaje se actualiza cada doce meses en forma ordinaria por el Concesionario, a partir de la fecha que determine cada contrato, según el incremento de precios nacionales, internacionales y el tipo de cambio, de acuerdo a la siguiente fórmula de reajuste:

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

Donde:

Peaje: es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir IGv y otros aportes de Ley, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.

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

¹ En ambos casos, el Contrato de Concesión establece una revisión del PAMO cada 5 años, independientemente de esta revisión el PAMO se reajusta por inflación. Este reajuste se introdujo mediante la Adenda N° 2 de los respectivos Contratos de Concesión.



- o: es el mes de finalización de las 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 para el mes anterior. En caso de no haber sido publicado se utilizará el del mes precedente.
- TC: es el tipo de cambio.
- IPC: es el Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

I.5 PAGOS AL ESTADO

19. De acuerdo a los Contratos de Concesión y el Reglamento de Aporte por Regulación de OSITRAN, el Concesionario está obligado a realizar pagos mensuales por el concepto de aporte por regulación, los cuales equivalen al 1% de los recursos que reciba por concepto de PAMO, los cuales incluyen: (i) Ingresos percibidos directamente por peaje, (ii) Ingresos transferidos por el Concedente con el objetivo de completar los recursos necesarios para el PAMO.



II. Servicios prestados

20. Los servicios públicos prestados por los concesionarios en las carreteras de IIRSA Norte y Sur, según lo estipulado en sus contratos 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.

21. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:

a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en los contratos de concesión:

- ✓ Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
- ✓ Servicio de llamadas SOS.
- ✓ Oficinas para la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de la localización de cada unidad de peaje.
- ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa (hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder los 100 kilómetros).

Además, en IIRSA Norte:

- ✓ Patrullaje de vigilancia.

b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar en IIRSA Norte y los Tramos 2, 3 y 4 de IIRSA Sur:

- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.
- ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa para traslado a distancias mayores a los 100 kilómetros.

22. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes (en IIRSA Norte):

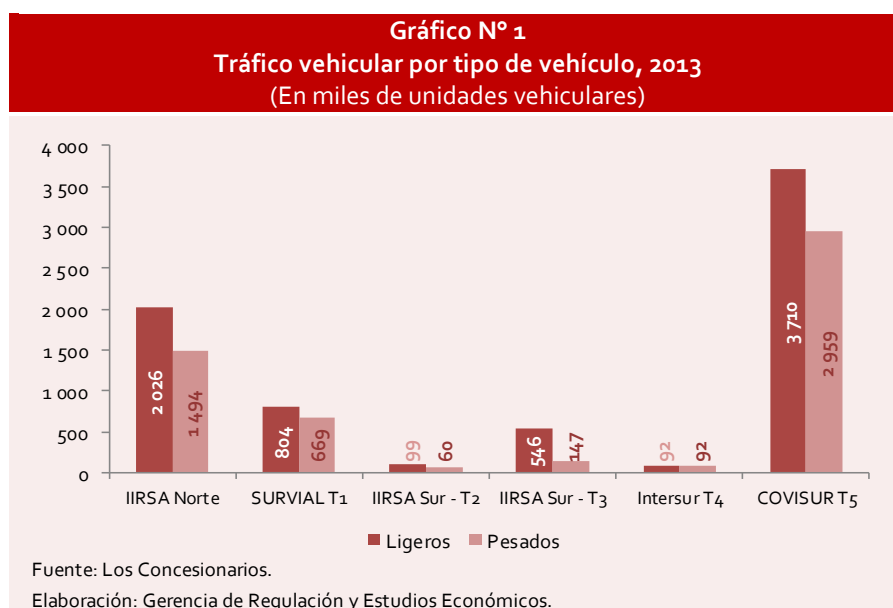
- ✓ Central de Operación de Tránsito² (COT).

² Atiende los servicios de emergencia, auxilio mecánico y grúa, a través de diferentes medios de comunicación; asimismo, atiende reclamos y sugerencias de los usuarios.

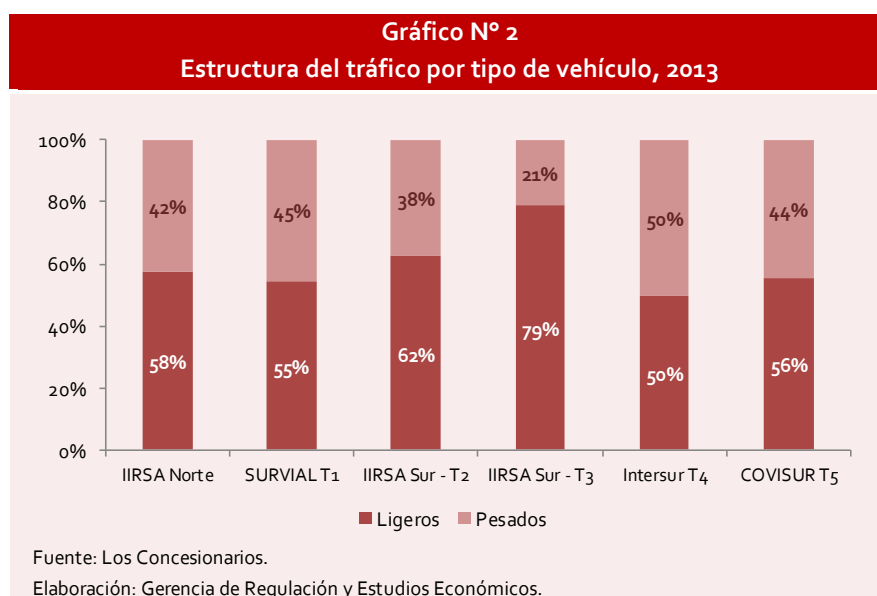


III. Tráfico de vehículos

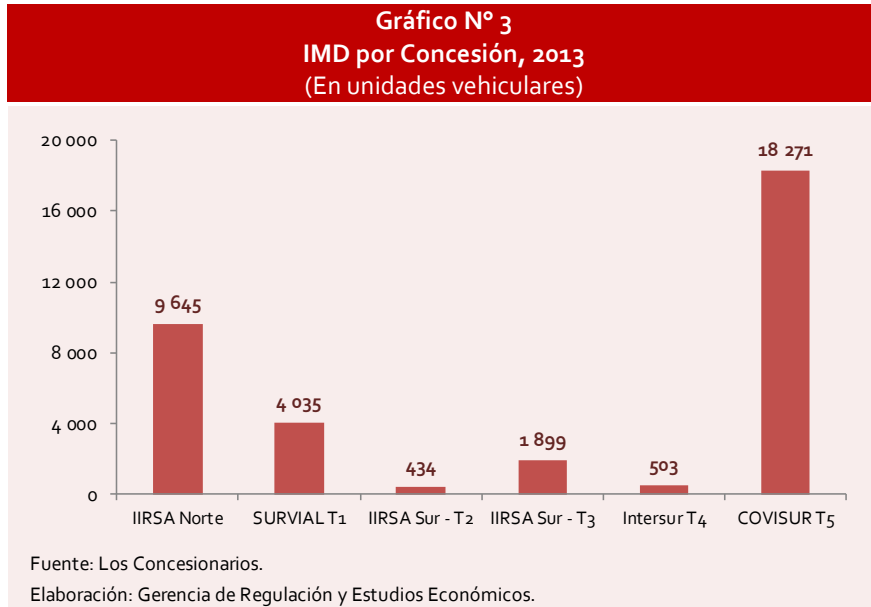
23. Durante el 2013, transitaron por las carreteras IIRSA estudiadas un total de 12,69 millones de vehículos, lo cual significa un incremento de 9,2% respecto del 2012. Más de la mitad de este tráfico pertenece al Tramo 5 (53%), el 28% circuló por IIRSA Norte y el 12% por el Tramo 1. Las carreteras de menor tránsito fueron los Tramos 3, 4 y 2 con una participación de 5%, 1% y 1%, respectivamente. En el Gráfico N° 1, se observa el tráfico vehicular por tipo de vehículo (ligero y pesado) para cada concesión.



24. En IIRSA Norte la distribución del tráfico es 58% de vehículos ligeros y 42% de vehículos pesados, mientras que en el global de las carreteras de IIRSA Sur la distribución es bastante similar (57% de ligeros y 43% de pesados). Individualmente, la carretera de mayor proporción de tráfico ligero es el Tramo 3 de IIRSA Sur con una participación de 79%. Mientras que la carretera con mayor proporción de tráfico pesado en el 2013 fue el Tramo 4 de IIRSA Sur, con 50%.



25. En el Gráfico N° 3, se muestra el tráfico en las concesiones de la IIRSA Norte y Sur, medido por la Intensidad Media Diaria (IMD) en el año 2013. El Tramo 5 posee el mayor IMD con 18 271 vehículos diarios, seguido de IIRSA Norte con 9 645. Las concesiones de menor IMD son el Tramo 4 y 2 con 503 y 434 de IMD, respectivamente.



IV. Desempeño operativo

IV.1 INDICADORES DE ACCIDENTES

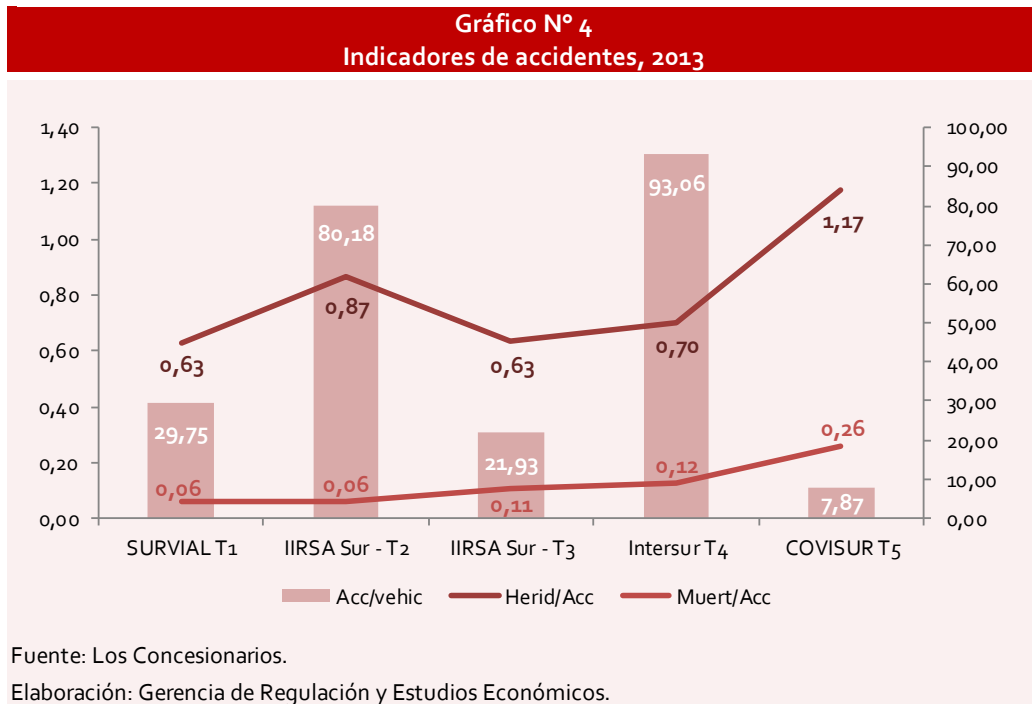
26. En el año 2013 se registraron un total de 1 416 accidentes en los 5 tramos de IIRSA Sur. Producto de estos accidentes, hubieron 1 218 heridos y 204 víctimas fatales. El mayor número de accidentes se produjo en el Tramo 5, con 37%, seguido del Tramo 1, con 31%. De igual forma, el mayor número de heridos se produjo en el Tramo 5 y 1, con una participación de 51% y 23%, respectivamente. Asimismo, el mayor número de fallecidos, como consecuencia de los accidentes, se produjo en los Tramos 5 y 1, con una participación de 66% y 12%, respectivamente.
27. Para el 2012 no se cuenta con información de los Tramos 2 y 3, por lo que no se puede tener una tasa de crecimiento global, pero individualmente el número de accidentes en los Tramos 1, 4 y 5 se incrementó en 20%, 47% y 23%, respectivamente. En cuanto al número de heridos y fallecidos, estos se redujeron en el caso del Tramo 1 en 31% y 55%, respectivamente. En los Tramos 4 y 5, el número de heridos se incrementó en 69% y 47%, respectivamente, mientras que el número de fallecidos se incrementó en 17% y 113%, respectivamente.

Tabla N° 1			
Estadísticas sobre accidentes en IIRSA SUR, 2013			
	Accidentes	Heridos	Muertos
SURVIAL T1	441	276	25
IIRSA Sur - T2	127	110	8
IIRSA Sur - T3	152	96	16
Intersur T4	171	120	21
COVISUR T5	525	616	134
TOTAL	1416	1218	204

Fuente: Los Concesionarios.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

28. Aunque, como se puede apreciar en el Tabla N° 1, en el Tramo 5 se producen el mayor número de accidentes, en términos relativos respecto al número de vehículos que circulan por cada tramo, en el Tramo 5 se produce el menor número de accidentes por cada 100 mil vehículos, 7,87 accidentes/vehículos (100 mil). En las carreteras de los Tramos 2 y 4, se han registrado los mayores ratios, 80,18 y 93,06 accidentes/vehículos (100 mil), respectivamente. Sin embargo, esto es consecuencia del bajo registro de tráfico como resultado de no haberse concluido con el total de las estaciones de peaje proyectadas.
29. Con respecto a la relación entre el número de accidentes y el número de heridos y víctimas fatales, el Tramo 5 es el que presenta los indicadores más elevados con 1,17 heridos/accidente y 0,26 muertes/accidente, es decir, que es el tramo en el que se han producido los accidentes de mayor gravedad. En orden de gravedad, le siguen los Tramos 2 y 4, con ratios de 0,87 y 0,70, respectivamente, en términos de número de heridos por accidente. Mientras que considerando el número de muertes por accidente, después del Tramo 5 se encuentran el Tramo 4 y 3, con un ratio de 0,12 y 0,11, respectivamente.





30. Considerando las carreteras IIRSA Sur como un conjunto, en el 2013 se produjeron un total de 15,41 accidentes por cada 100 mil vehículos, que tuvieron como consecuencia, un ratio de 0,86 heridos por accidente y 0,14 fallecidos por accidente.



V. Tarifas reguladas

31. Las tarifas de los peajes se encuentran reguladas por los contratos de concesión y se ajustan de manera anual de acuerdo a la fórmula de ajuste descrita anteriormente. Tal como se mencionó, el ajuste reconoce el cambio en el índice de precios local y de Estados Unidos de Norte América.
32. En la siguiente tabla se muestra la situación de los peajes, así como el valor de las tarifas al inicio de la concesión y a diciembre de 2013. Dado que en tres (03) de las carreteras existían estaciones de peaje antes de otorgar las concesiones (IIRSA Norte, IIRSA Sur Tramo 1 y 5), al momento de iniciarse las concesiones, se siguieron cobrando las tarifas existentes previamente.

Tabla N° 2 Valor de peajes y Número de estaciones por Concesión						
	IIRSA Norte	SURVIAL T ₁	Concesionaria Interoceánica Sur - T ₂	Concesionaria Interoceánica Sur - T ₃	INTERSUR T ₄	COVISUR T ₅
A partir del inicio de la Concesión (S/. sin IGV)	4,60	3,25	n. a.	n. a.	n. a.	3,25 4,20 L y 3,36 P*
Aprobada la culminación de las obras (USD sin IGV)	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Actualizado al 2013 (S/. Inc. IGV)	5,20	3,90	n. a.	5,40	5,20	3,90 5,00 L y 4,00 P*
Peajes Existentes y Proyectados	8E, 1P	5E, 1P(prob)	2P(inicio), 1P(5to año)	2P(inicio), 1P(acep. Obras)	3P(mayo 2011)	7E, 3P
Peajes Operativos	9	5	1	3	2	7
Fecha (t ₀)	Dic - 2009	n.a.	n.a.	Dic - 2010	Ago - 2011	n.a.
TC ₀	2,88			2,82	2,73	
IPC ₀	100,10			102,18	105,59	
CPI ₀	215,95			219,18	226,55	

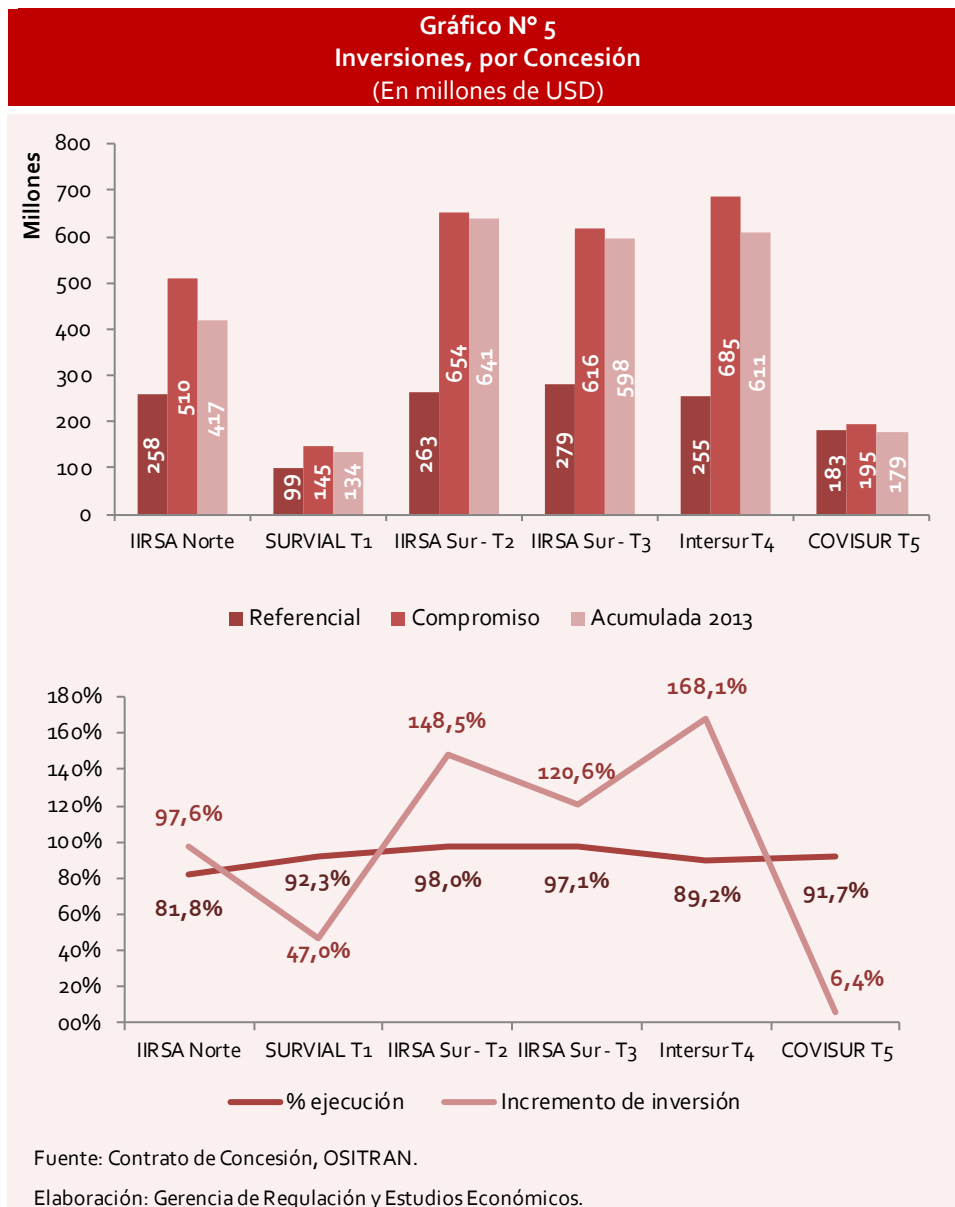
(*) Peaje correspondiente a las estaciones de Matarani y Uchumayo.
Fuente: Contratos de concesión, concesionarios, OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

33. Se aprecia además, que solo en la mitad de las concesiones analizadas (IIRSA Norte, IIRSA Sur T₃ e INTERSUR T₄) se ha pasado a la etapa de fijación y ajuste del peaje, mientras que en SURVIAL T₁, IIRSA Sur T₂ y COVISUR T₅ la falta de culminación de las obras ha impedido que se pase a la etapa de fijación de los peajes, y en el caso de IIRSA Sur T₂ que no se pueda cobrar el peaje en la estación de peaje construida (Quincemil). Tanto en SURVIAL T₁, IIRSA Sur T₂ como en COVISUR T₅ no se ha podido concluir con la construcción de las estaciones de peaje proyectadas debido al incumplimiento del Concedente en la entrega de terrenos para realizar dichas edificaciones.
34. Como consecuencia de esta situación, existe un déficit de recaudación en los peajes debido a tres factores. El primero es la imposibilidad de incrementar el valor del peaje a la tarifa establecida en los contratos de concesión, en aquellas estaciones pre-existentes a los contratos de concesión. El segundo factor es el peaje no recaudado en aquellas estaciones que hasta la fecha no se han podido construir. Por último, entre la fecha en que se debieron terminar las obras (e iniciar el cobro), y la fecha en que efectivamente se concluyan las obras, existirá una diferencia entre los valores de las variables de ajuste del peaje, que no podrá ser compensado.



VI. Inversiones

35. Al cierre del 2013 ninguna de las concesiones evaluadas ha concluido con el 100% de la inversión comprometida derivada de los contratos de concesión. La concesión con un menor nivel de ejecución es IIRSA Norte con 82% y la de mayor ejecución es IIRSA Sur Tramo 2 con 98% de ejecución. Uno de los principales motivos por los que no se ha logrado el cumplimiento del 100% de la inversión comprometida es por el problema de la entrega de terrenos para la construcción de las estaciones de peaje proyectadas de acuerdo a los contratos de concesión, con excepción de IIRSA Norte.



36. Cabe destacar, tal como se puede apreciar en el Gráfico N° 5, que se ha registrado un incremento significativo en los montos de inversión comprometidos a la fecha con respecto a los montos referenciales al momento de concesionar las carreteras.



37. Sobre este punto es posible diferenciar a dos grupos de concesiones, aquellas que fueron concesionadas con un monto de PAO a suma alzada (IIRSA Sur Tramo 1 y 5) y aquellas que no. En aquellas concesiones en las que el PAO se fijó como suma alzada el incremento de las inversiones ha sido bastante menor al incremento en el resto de concesiones. En el tramo 1 el incremento fue de 47% y en el Tramo 5 fue de 6%. Estos incrementos se debieron a la incorporación de nuevas obras.
38. En el caso de las concesiones de IIRSA Norte e IIRSA Sur Tramos 2, 3 y 4 el incremento en el monto de inversión comprometida respecto del referencial ha sido sustancial. El mayor incremento de inversión se dio en el Tramo 4, cuya inversión creció en 168%, mientras que el Tramo 2 y 3 se incrementaron en 149% y 121%, respectivamente.
39. De otro lado, la inversión de IIRSA Norte se incrementó en 98%, el cual es explicado por la inversión en obras adicionales y accesorias que se encuentran en ejecución. La inversión del proyecto inicial (USD 258 millones) se ejecutó al 100%, por lo que el porcentaje no ejecutado corresponde solo a las obras adicionales y accesorias.
40. En el Tramo 1, cuando se inician las obras en 2009, el Plan de Ejecución de Obras señala que la inversión en el tramo es de USD 135,87 millones, lo cual significa un incremento de 37% respecto de la inversión referencial. En el 2013, con la inclusión de obras adicionales de señalización y la vía de evitamiento de Urcos (USD 9,45 millones), la inversión se incrementó a USD 145,42 millones.
41. En el Tramo 2, 3 y 4 de IIRSA Sur existieron problemas para concluir las obras con la inversión que debía ser recuperada por los PAO. Para poder concluir las obras se estableció un periodo final y posteriormente se incluyeron obras adicionales en sectores críticos e inestables.
42. En el Tramo 4, por ejemplo, las distintas fases por las que ha atravesado el proyecto explican la diferencia entre la inversión referencial y la inversión comprometida al 2013. En una primera etapa se construyó hasta donde las variaciones de metrado lo permitían de acuerdo al contrato de concesión. De esta forma, en la primera etapa se ejecutaron USD 293,8 millones sin concluir toda la extensión de la obra. En la segunda fase, denominada periodo final, se concluye la obra con una inversión de USD 178,9 millones. En la tercera etapa se realizan obras de sectores críticos e inestables como túneles, refuerzo de puentes, entre otros. La inversión de estas obras asciende a USD 212,1 millones. En total, fuera de lo previsto en el contrato de concesión, la inversión se incrementó en 133% y respecto a la inversión del proyecto referencial, la inversión se incrementó en 168%.



Tabla N° 3			
Inversión en el Tramo 4, por periodos			
Periodo	Monto de Inversión		% Part.
	(USD sin IGV)	(USD inc IGV)	
Periodo inicial (CAO)	197 550 389	233 109 459	34%
Variación de metrados	51 469 178	60 733 630	9%
Periodo final	151 581 580	178 866 265	26%
Sectores críticos e inestables	179 770 905	212 129 668	31%
TOTAL	580 372 052	684 839 022	100%
Fuente: OSITRAN.			
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.			

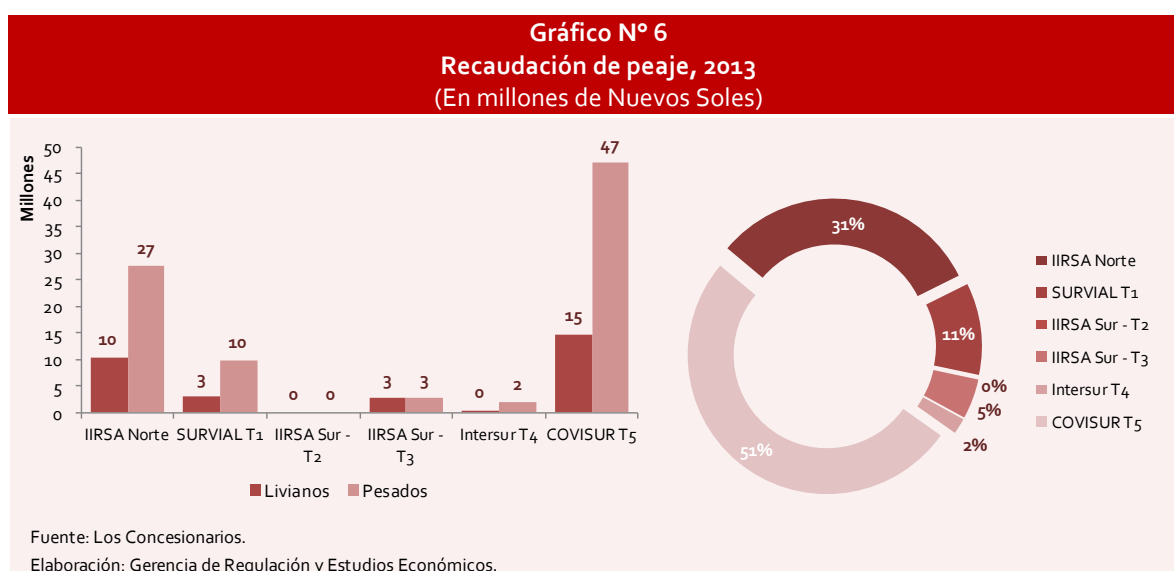
43. Con respecto al Tramo 5, la inversión se ha incrementado por la incorporación de obras adicionales como la construcción de los puentes Bello y San Camilo. En el 2013, la inversión comprometida asciende a USD 195,12 millones, lo cual significa un incremento de 6,4% respecto de la inversión referencial.



VII. Resultados financieros

VII.1 RECAUDACIÓN DE PEAJES

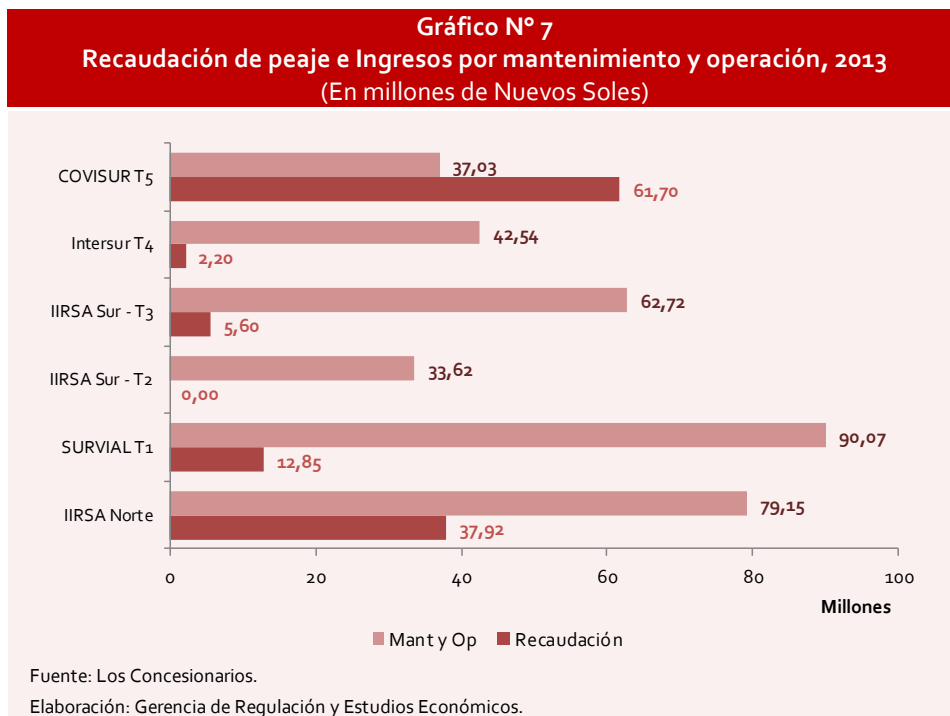
44. El ingreso de los concesionarios está conformado por la suma del PAMO y PAO. El primero cubre los costos de operación y mantenimiento y el segundo está destinado a la recuperación de la inversión realizada. Los fondos para realizar estos pagos provienen de dos fuentes, la recaudación de los peajes de cada carretera concesionada y los fondos públicos del Estado.
45. Como se mencionó anteriormente, no se ha concluido con la construcción de todas las estaciones de peaje proyectadas en los contratos de concesión, las únicas concesiones que han concluido con la construcción de las estaciones de peaje proyectadas son IIRSA Norte e IIRSA Sur Tramo 3. En el Gráfico N° 6 se muestra la recaudación por cada concesión de IIRSA Sur e IIRSA Norte. Si bien en el Tramo 2 se ha concluido con la estación de peaje de Quincemil en Cusco, aún no se está recaudando el peaje al no haberse establecido la culminación de las obras. En el resto de concesiones se puede observar que la recaudación es bastante baja, con excepción del Tramo 5 que representa el 75% de la recaudación de IIRSA Sur (el 51% de las IIRSA) e IIRSA Norte, que representa el 31% de la recaudación de las IIRSA.



46. En los Tramos 1, la baja recaudación no solo se debe al escaso tráfico, sino también a la falta de actualización de las tarifas. Este problema también afecta al Tramo 5 que es el de mayor recaudación de las IIRSA.
47. Por otro lado, la recaudación de las concesiones, con excepción del Tramo 5, aún es insuficiente para cubrir los ingresos por mantenimiento y operación de los concesionarios. En conjunto, en el 2013, las concesiones IIRSA solo recaudaron el 35% de lo necesario para cubrir los ingresos por mantenimiento y operación, alcanzando un déficit global de S/. 224,9 millones solo por este rubro, es decir, no se está considerando la recuperación de la inversión.
48. El Tramo 4 recaudó solo el 5% del ingreso en mantenimiento y operación, mientras que el tramo 3, 1 y el Norte recaudaron el 9%, 14% y 48%, respectivamente. El mayor déficit lo tuvo el Tramo 1 con S/. 77,2 millones.

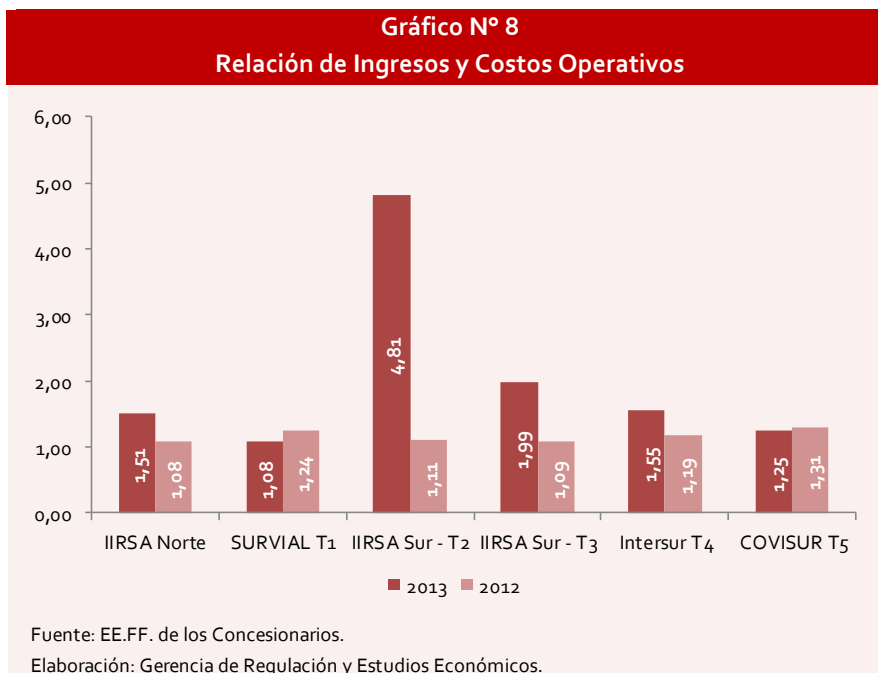


49. El Tramo 5 fue el único tramo superavitario, logrando recuperar 167% del ingreso por mantenimiento y operación del concesionario.



VII.2 Estado de Ganancias y Pérdidas

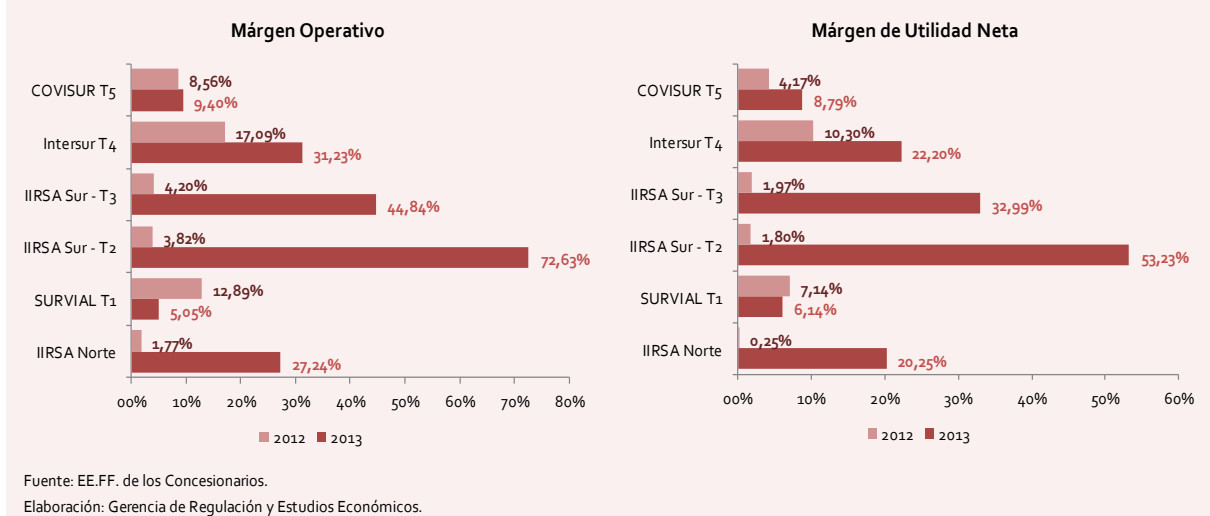
50. La relación entre ingresos y costos operativos (Ingresos sobre Costos) es bastante variable entre las concesiones evaluadas. Con excepción del Tramo 1 y 5 de IIRSA Sur, el ratio *Ingresos/Costos Operativos* se incrementó en el 2013. Los mayores incrementos se dieron en los Tramos 2 y 3 de IIRSA Sur y en IIRSA Norte.



51. El mayor incremento se produjo en la concesión de IIRSA Sur Tramo 2, sin embargo, este incremento se debe a que en el 2013 el concesionario recibió S/. 147 millones correspondientes a un laudo arbitral. Si se retira el efecto del laudo el ratio es de 1,14. Los ingresos por servicios de mantenimiento de la concesión están conformados, además del PAMO, por ingresos definidos en actas de trato directo, costo anual de mantenimiento (CAM), mantenimiento de emergencia e ingresos definidos en el informe técnico de mantenimiento (ITM).
52. En el Tramo 3 de IIRSA Sur también ha sucedido algo similar, los ingresos del 2013 se han incrementado debido al pago de un laudo arbitral, el cual asciende a S/. 105 millones. Sin el efecto del laudo arbitral, el ratio asciende a 1,19 en el 2013. Asimismo, los ingresos por servicio de mantenimiento están conformados por el PAMO, el mantenimiento de emergencia, el costo anual de mantenimiento (CAM) y el informe técnico de mantenimiento (ITM).
53. En el caso de IIRSA Sur Tramo 4, el incremento del ratio se debe a razones diferentes, en el 2013 los costos de construcción se redujeron en 31%, mientras que los ingresos en conjunto se redujeron en 6%. Como consecuencia de la mayor reducción de costos, el ratio ingreso / costos se incrementó en 31%. El ratio de ingreso / costos de construcción fue de 1,42 y el de mantenimiento de 2,60 en el 2013, incrementándose 30% y 11% respectivamente.
54. En la concesión de IIRSA Norte, el incremento del ratio es explicado por el incremento en los ingresos de construcción debido al pago de un laudo arbitral que ascendió a S/. 69 millones, lo cual contribuyó a elevar los ingresos en 52,5%. A su vez, los costos de construcción y mantenimiento se elevaron en 9%.
55. Con respecto a las concesiones de los tramos 1 y 5 de IIRSA Sur, el ratio se redujo en ambos casos, en 13% y 4% respectivamente. En el Tramo 5 esta reducción tiene su origen en el incremento de los costos en 33%, mientras los ingresos por PAMO solo se incrementaron en 27%. En el Tramo 1 la reducción también se explica por un mayor incremento de los costos de mantenimiento respecto del incremento de los ingresos.
56. En conjunto se observa, que a pesar de la distorsión en los ratios ingreso / costo debido al cobro de los laudos arbitrales y el consiguiente incremento de los ingresos por construcción, en todos los casos, encontramos que los ingresos logran cubrir los costos operativos, obteniéndose un margen bruto positivo.
57. En el Gráfico N° 9 se puede apreciar una comparación de los márgenes operativos y de utilidad neta de las concesiones analizadas. Los márgenes operativos incorporan el efecto de los gastos administrativos de la operación y el margen de utilidad neta refleja la utilidad final de la operación después de impuestos.



Gráfico N° 9
Márgenes Operativo y de Utilidad Neta

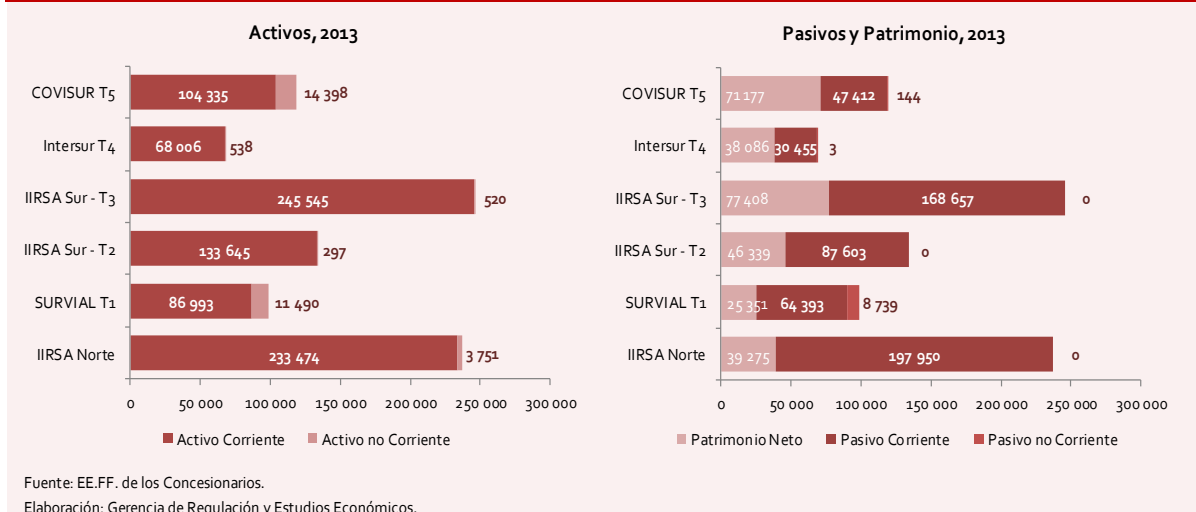


58. En los casos de IIRSA Sur tramos 2 y 3 e IIRSA Norte, se observa que tanto los márgenes operativos como los de utilidad neta se encuentran distorsionados por los cambios en los ingresos debido al cobro de los laudos arbitrales. En comparación con el 2012, los márgenes del 2013 son bastante elevados en estas concesiones, pero tienen su origen en un evento extraordinario.

VII.3 Balance General

59. En la comparación de los balances generales del 2013 de los concesionarios, se puede apreciar que con excepción de los tramos 1 y 5 de IIRSA Sur, los activos corrientes representan más del 98% de los activos. En todos estos casos, el activo no corriente está conformado en su mayor parte por la cuenta de impuestos a la renta diferidos. En los casos de los tramos 1 y 5 de IIRSA Sur el mayor componente de los activos no corrientes es la parte no corriente del crédito fiscal por el IGV. Este crédito fiscal fue generado por la ejecución de las obras de estas concesiones.

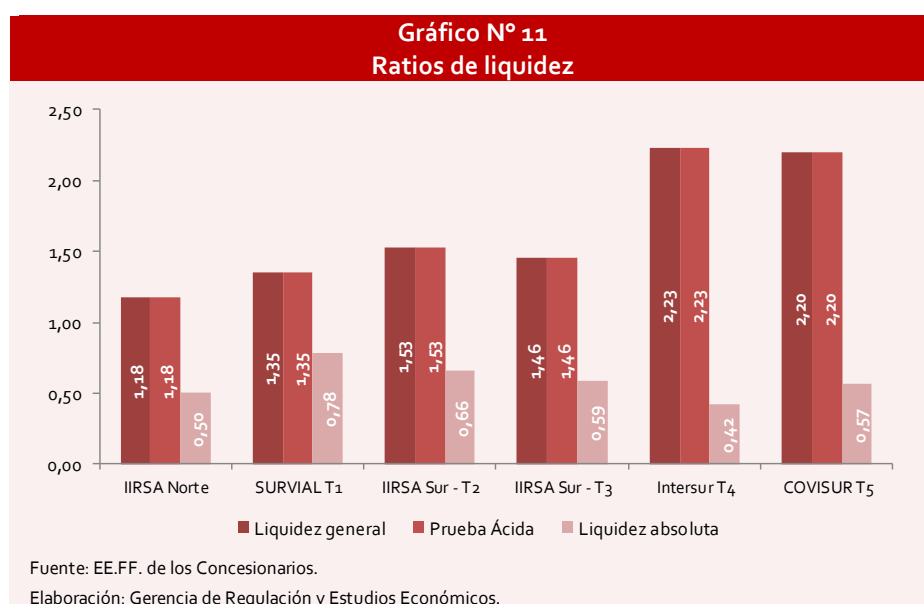
Gráfico N° 10
Balance General
(En miles de Nuevos Soles)



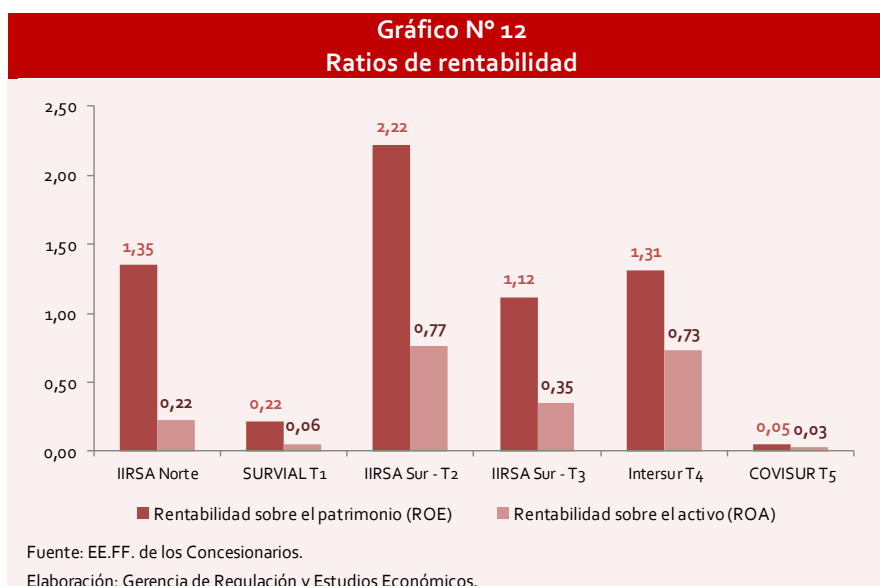
60. Respecto al volumen de activos, el Tramo 3 de IIRSA Sur e IIRSA Norte son las concesiones que presentan mayor cantidad de activos. Esto se debe a que existen obras accesorias y adicionales en ejecución o ya ejecutadas cuyos pagos futuros se encuentran registrados en las cuentas por cobrar comerciales de los activos corrientes. En el momento en que estas obras se concluyan y se realicen los pagos por parte del Concedente, es de esperarse que el volumen de activos de estas concesiones disminuya sustancialmente a niveles en que se refleje solo la operación y mantenimiento de las concesiones.
61. Los pasivos también muestran una característica común, los concesionarios cuentan con un financiamiento de largo plazo casi nulo. Prácticamente el 100% de la deuda de los concesionarios está formada por deuda corriente. En la mayoría de los casos, el principal componente de los pasivos corrientes es la cuenta por pagar a empresas vinculadas. Estos pagos a vinculadas están referidos a las operaciones de mantenimiento y construcción.
62. Otro componente importante del pasivo corriente de los concesionarios es la cuenta de anticipos del Concedente, que incrementan de manera significativa el pasivo corriente. En especial en las concesiones de IIRSA Norte y el tramo 3 de IIRSA Sur, en las que esta cuenta representa el 46% y 45% de los pasivos corrientes del 2013.

VII.4 Ratios Financieros

63. El análisis de los ratios de liquidez de los concesionarios muestra en primer lugar que, de acuerdo con los ratios de liquidez general y la prueba ácida, estos no presentan problemas para enfrentar sus obligaciones de corto plazo, ya que el indicador es mayor a uno. Se puede observar que la prueba ácida tiene el mismo valor que el ratio de liquidez general, esto se debe a que los concesionarios no cuentan con inventarios en sus operaciones, esto puede ser una consecuencia de tercerizar el servicio de mantenimiento con sus empresas vinculadas.
64. En la prueba de liquidez absoluta, que contempla solo los activos de la cuenta de efectivo, se puede observar que SURVIAL es el concesionario que posee una mejor posición de liquidez con un ratio de 0,78. Los concesionarios con menor cobertura son IIRSA Norte e Intersur con un ratio de 0,50 y 0,42 respectivamente.



65. Por su parte, los indicadores de rentabilidad, el ROE³ y el ROA⁴, muestran, de acuerdo al primero, que las concesiones más rentables en el 2013 son IIRSA Sur Tramo 2 e IIRSA Norte, con un ROE de 2,22 y 1,35, respectivamente. Mientras que de acuerdo al ROA, las concesiones más rentables fueron IIRSA Sur Tramo 2 e Intersur Tramo 4 con 0,77 y 0,73, respectivamente.
66. En el caso de IIRSA Sur Tramo 2, estos resultados son coyunturales, debido a los ingresos correspondientes al laudo arbitral. En el 2012, tuvo una rentabilidad de 0,05 y 0,03 de acuerdo al ROE y al ROA respectivamente.
67. Otras concesiones que han tenido un efecto en el 2013 por el pago de laudos arbitrales han sido IIRSA Sur Tramo 3 e IIRSA Norte. En el 2012, IIRSA Sur Tramo 3 obtuvo un ROE de 0,05 y un ROA de 0,03, mientras que IIRSA Norte obtuvo una rentabilidad de 0,02 y 0,004 medida por el ROE y ROA, respectivamente. La baja rentabilidad de IIRSA Norte en el 2012 se debe al bajo nivel de su utilidad neta, S/. 426 miles.
68. Tomando en cuenta los efectos coyunturales descritos, las rentabilidades obtenidas en el 2013 por SURVIAL y COVISUR no son, comparativamente, tan bajas, como lo puede sugerir la comparación del Gráfico N° 12.

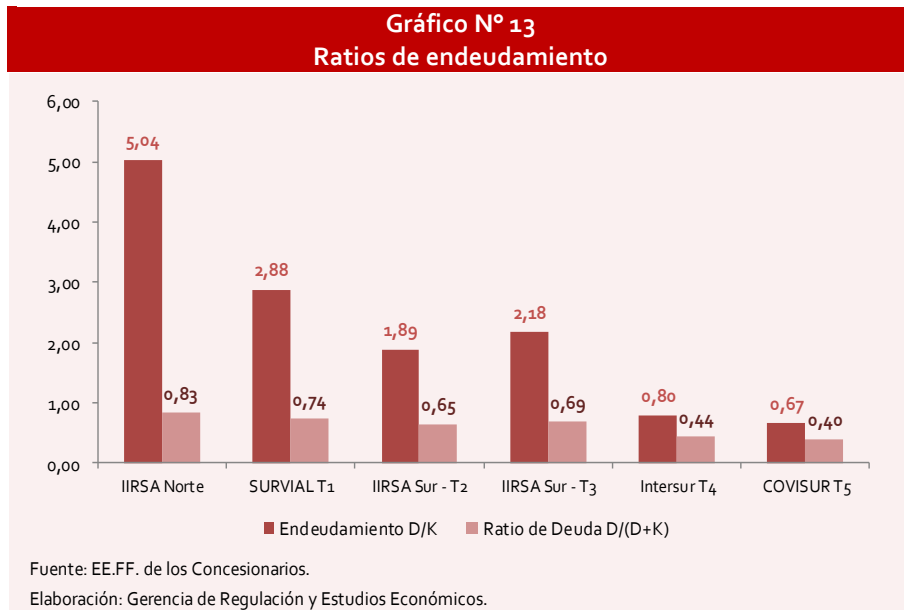


69. En términos de endeudamiento se debe tener en cuenta que los ratios han sido obtenidos empleando la deuda corriente, ya que los concesionarios casi no cuentan con deuda de largo plazo. Así, el concesionario que posee la operación más apalancada es IIRSA Norte, que posee un 83% de deuda. La operación menos apalancada es la del Tramo 5, con 40% de deuda.

³ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: $ROE = \text{Utilidad Neta} / \text{Patrimonio Neto}$

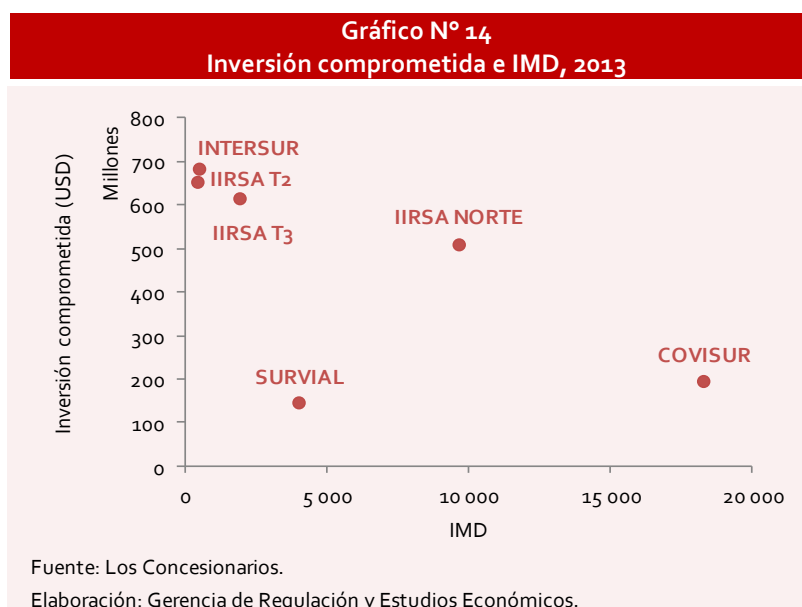
⁴ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: $ROA = \text{Utilidad Neta} / \text{Activo Total}$





VIII. Análisis

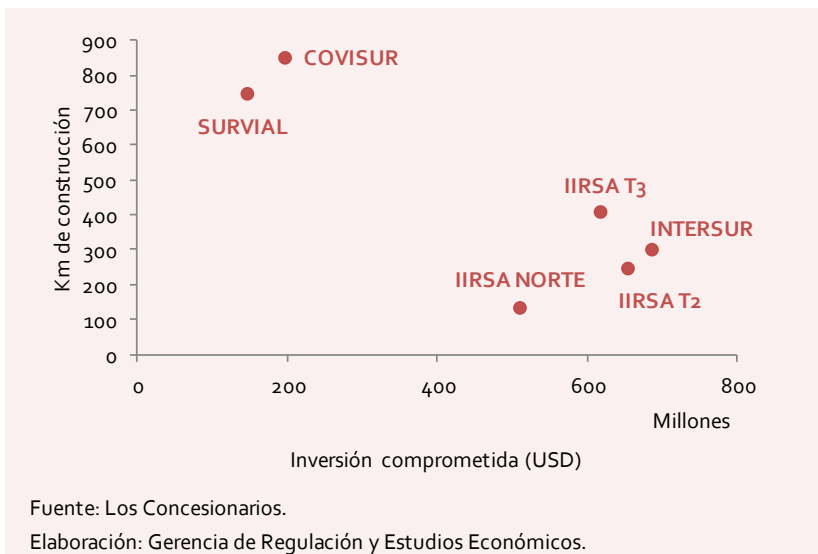
70. Con la información recopilada, es posible realizar un corto análisis comparativo de las concesiones de las carreteras IIRSA Norte e IIRSA Sur. En primer lugar comparamos la relación que existe entre la inversión comprometida y el IMD de cada concesión en el 2013. Esta comparación nos puede dar una idea del nivel de impacto que puede tener la inversión en estas carreteras o el costo relativo de cada una de ellas.
71. En primer lugar observamos que los Tramos 2, 3 y 4 de IIRSA Sur son los de más bajo IMD y también son las concesiones en donde se ha realizado la mayor inversión. En este sentido, se podría intuir que la inversión realizada por usuario en estas carreteras es mucho más elevada que en el resto de carreteras estudiadas. Por ejemplo, en el Tramo 3 la inversión por IMD es 6,1 veces más elevada que en IIRSA Norte, y la inversión por IMD en el Tramo 2 es 28,5 veces la inversión por IMD en IIRSA Norte.



72. Con relación a la inversión comprometida y los kilómetros de construcción o intervenidos, se puede observar en primer lugar la baja inversión de los Tramos 1 y 5 siendo las carreteras con más kilómetros intervenidos. Esto se debe a que estas carreteras se encontraban construidas al momento de la concesión y que los trabajos realizados en ellas consistieron en intervenciones para lograr la puesta a punto de estas. Por esta razón es que la inversión en ellas es menor al resto de concesiones.
73. Asimismo, los Tramos 2, 3 y 4 de IIRSA Sur son los tramos de mayor inversión, esto se debe a que la carretera se debió construir íntegramente en estas concesiones.

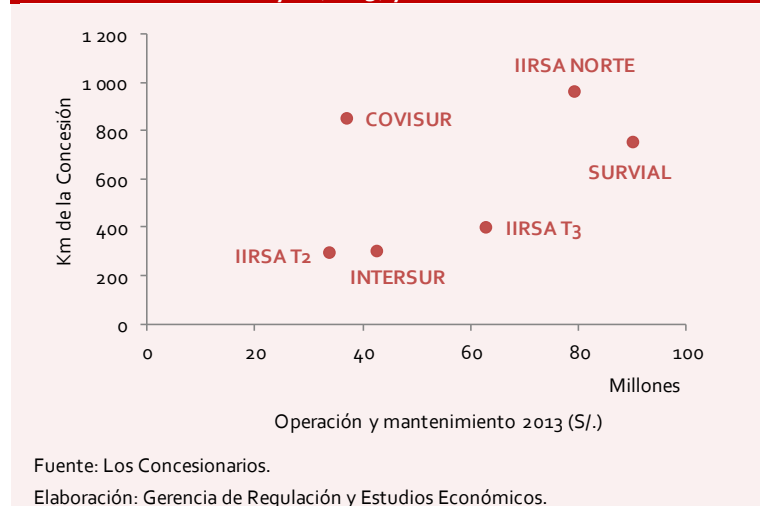


Gráfico N° 15
Inversión Comprometida y Km Intervenidos



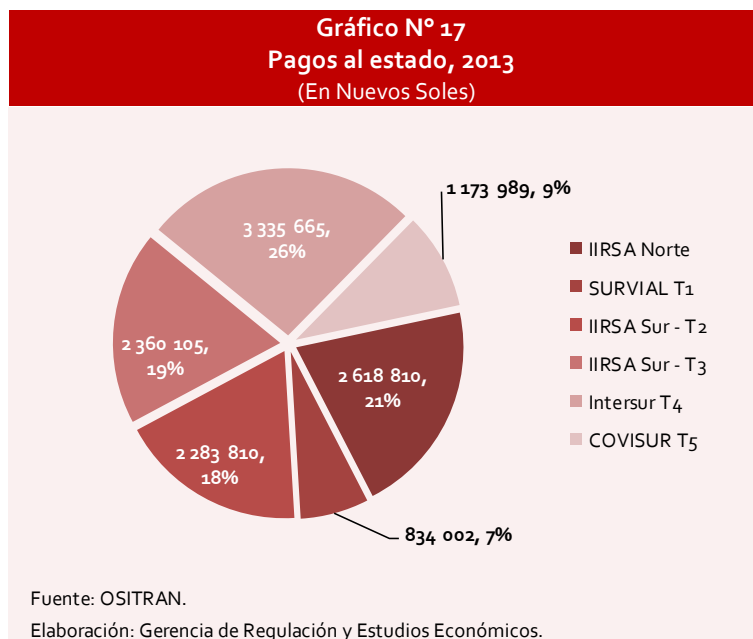
74. Con referencia al gasto en Operación y Mantenimiento en el 2013 y el número de kilómetros de cada concesión se puede observar que no existe una relación muy clara. Los Tramos 2 y 4 poseen casi la misma extensión, pero el gasto del Tramo 4 es 27% más elevado. De la misma forma, el Tramo 5 tiene una extensión 185% mayor a la del Tramo 2, pero posee un gasto solo 10% mayor. A pesar de estas distorsiones, se puede decir que existe una relación positiva entre gasto de operación y mantenimiento y kilómetros de concesión, a mayor extensión mayor gasto.

Gráfico N° 16
Gasto en OyM (2013) y Km. de la Concesión



IX. Pagos al Estado

75. De acuerdo a los contratos de concesión y el Reglamento de Aportes por Regulación de OSITRAN, el concesionario debe realizar pagos mensuales por concepto de aporte por regulación, los cuales no deben exceder el 1% del valor de la facturación anual, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal.
76. El total recaudado por el concepto de Aportes por Regulación de acuerdo a la Gerencia de Administración y Finanzas de OSITRAN, por las carreteras evaluadas de la IIRSA en el 2013 es de S/. 12,6 millones. El mayor aporte fue realizado por INTERSUR, seguido de IIRSA Norte.



ANEXOS



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Eje Multimodal Amazonas Norte (955 Km), que comprenden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Yurimaguas- Tarapoto (127,20 Km), • Tarapoto-Rioja (133,00 Km.), • Roja-Corral Quemado (274,00 Km.), • Corral Quemado-Olmos (196,20 Km), • Olmos-Piura (168,90 Km.), • Piura-Paita (55,80 Km.) 	Cláusula 2.4 (p. 19)
2	Fecha de suscripción	17 de junio de 2005	p. 154
3	Plazo de concesión	25 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato.	Cláusula 4.1 (p. 35)
4	Adendas	<p>Fecha de suscripción:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 28 de diciembre de 2005 • Adenda 2: 23 de febrero de 2006 • Adenda 3: 26 de julio de 2006 • Adenda 4: 6 de mayo de 2009 • Adenda 5: 3 de mayo de 2011 <p>Modificación de la cláusula 6.39 e inclusión de la cláusula 6.54.</p>	<p>Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5</p>
5	Modalidad	Cofinanciada	Cláusula 2.6 (p. 21)
6	Factor de competencia	Monto de Oferta Económica (MOE): Menor valor presente de sumatoria de PAMO y PAO.	Literal c) del numeral 7.2.1 del TUO de las Bases
7	Capital mínimo	<p>USD 8 millones de dólares</p> <p>Al finalizar el cuarto año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.</p>	Cláusula 3.4 (p. 22)
8	Garantías a favor del concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de construcción de obras (GFCO) y de fiel cumplimiento de contrato de concesión (GFCC) por USD 10 millones, respectivamente.</p> <ul style="list-style-type: none"> • GFCO estará vigente hasta la emisión del Acta de Recepción de Obras correspondiente a la segunda etapa. 	<p>Cláusula 9.2 (p.88)</p> <p>Cláusula 9.3 (p. 88)</p>



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> • GFCC permanecerá vigente hasta (06) meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato. 	
9	Garantías a favor del concesionario	<p>Garantía de Crédito Parcial. Está destinada a garantizar la obligación del Concedente de realizar los PAO.</p> <p>Línea Crédito de Enlace (LCE), para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 60 millones. 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>	<p>Cláusula 18.1 (p.151)</p> <p>Cláusula 18.2 (p. 151)</p> <p>Adenda 3</p>
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada de USD 205 millones (sin incluir IGV) en un plazo máximo de 48 meses.	Anexo Nº 10. Propuesta Técnica
11	Obras	<p>Actividades preparatorias: (180 días)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento del afirmado en el tramo Tarapoto-Yurimaguas – Transitabilidad en 3,5 horas <p>Primera Etapa: (duración 2 años)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de 114 km de vías (Yurimaguas-Tarapoto) • Rehabilitación y mejoramiento del tramo Dv. Olmos-Piura (169km) y Piura-Paita (56km). <p>Segunda Etapa: (duración 2 años)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rehabilitación, mejoramiento y estabilización del tramo Tarapoto-Rioja (133km) y Naranjitos-Corontochaca. • Reforzamiento de puentes Bolivia y Cumbaza • Construcción del puente Ponazapa • Otros. 	Cláusula 6.1 (p. 42-45)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia • Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 Millones, se somete arbitraje internacional. • Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 Millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima. 	<p>Cláusula 16.10 (p. 146-147)</p> <p>Cláusula 16.11 (p.147-149)</p>
13	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la fecha de suscripción del contrato • Régimen de bienes 	<p>Cláusula 3.6 (p. 27)</p> <p>Cláusula 5.40 (p. 42)</p> <p>Cláusulas 6.23 (p. 52-53)</p> <p>Cláusula 11.47 (125)</p> <p>Anexo X (p. 238)</p>



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> Obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales Consideraciones socio ambientales 	
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> Terminación del Contrato Vencimiento del plazo Mutuo Acuerdo Incumplimiento del Concesionario Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos) Decisión Unilateral del Concedente Fuerza Mayor 	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. 133-141) Adenda 3
15	Equilibrio económico	<p>El equilibrio económico financiero se afecta si las inversiones correspondientes a la primera etapa (IPE) y las inversiones de la segunda etapa (ISE); o los costos de operación y administración (COA) así como los costos de mantenimiento (CM) han variado en más de 5%. El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO.</p>	Cláusula 8.28 Cláusula 8.29 (p. 82-83) Adenda 3
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	<p>Se puede otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) y las acciones del Concesionario.</p>	Cláusula 9.6 b) Adenda 3
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> De responsabilidad civil contra terceros. Sobre los bienes de la Concesión. Sobre los bienes en operación del Concesionario. De riesgos laborales Se establece expresamente posibilidad de revisión de obligaciones de contratar seguros. 	Cláusula 10.2 a) Cláusula 10.2 b) Cláusula 10.2 c) Cláusula 10.2 d) Cláusula 10.7(p. 93-100)
18	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> El inicio de la explotación para las obras existentes, comenzará en la fecha de Toma de Posesión. El inicio de explotación de los tramos de la Primera y Segunda Etapa del proyecto, se dará en la fecha que el Concesionario reciba la parte del PAO que corresponde a cada una de las etapas respectivas. 	Cláusula 8.10 a), b) y c) (p. 63) Adenda 3
19	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>	Anexo I. Apéndice 3.(p. 180)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
20	Tarifas	<p>Peaje inicial de S/. 4,60 (más impuestos) para vehículos ligeros o por cada eje a partir de toma de posesión de bienes de la Concesión y hasta culminación obras primera etapa.</p> <p>USD 1,50 (más impuestos) a partir del mes calendario de aprobadas obras de primera etapa.</p> <p>Asimismo, las partes podrán solicitar al Regulador la modificación de las Tarifas.</p>	Cláusulas 8.17 b), c) y e) (p. 67-68)
21	Reajustes de tarifas	<p>Los peajes serán reajustados cada 12 meses por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario siguiente al de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa.</p> <p>En el reajuste se utilizará los índices de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y de Perú. Así como el tipo de cambio.</p>	Cláusula 8.17 d)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: SURVIAL S.A.
Carretera: San Juan de Marcona – Urcos

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

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



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: SURVIAL S.A.
Carretera: San Juan de Marcona – Urcos

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

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



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: SURVIAL S.A.
Carretera: San Juan de Marcona – Urcos

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Reajustes de tarifas	Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras. El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en 50% al IPC nacional y en 50% al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 9.6.d (p. 58)
19	PAS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Pago por Servicio (PAS) es la contraprestación percibida por el Concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato. ▪ El PAS reconoce los costos de inversión (representados por el PAO) y los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario (representados por el PAMO). 	Cláusula 9.1. (p. 56) Anexo XIII (p. 273)
20	PAO	<ul style="list-style-type: none"> - El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas con periodicidad semestral durante 15 años, a través del Fideicomiso de Administración. El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a Tasa Costo de Deuda +1%. - El PAO asciende a USD 12 930 094,00. 	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 272-273)
21	PAMO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión. ▪ El PAMO asciende a USD 11 679 164,50. 	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 272)
22	Cofinanciamiento	El monto del Cofinanciamiento es igual a: PAO + PAMO - (Recaudación de Peaje - Prov. Eventos Catastróficos)	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 274)
23	Retribución al Estado	No existe	



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

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo Urcos – Inambari (300 Km.) que incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Urcos – Ocongate (73,5 Km.) ▪ Ocongate – Marcapata (97,0 Km.) ▪ Marcapata – Quincemil (72,45 Km.) ▪ Quincemil – Inambari (57,05 Km.) 	Cláusula 2.4. (p. 19) Anexo I, Apéndice I (p. 158) Anexo XI (p. 231)
2	Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 30) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30-31)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 24 de febrero de 2006. ▪ Adenda 2: 16 de junio de 2006. ▪ Adenda 3: 26 de julio de 2006. ▪ Adenda 4: 16 de julio de 2007. ▪ Adenda 5: 18 de febrero 2009. ▪ Adenda 6: 31 de julio de 2009. ▪ Adenda 7: 08 de julio de 2010. ▪ Adenda 8: 27 de diciembre de 2010. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8
5	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
6	Modalidad	Cofinanciado.	Cláusula 2.6. (p. 20)
7	Capital mínimo	USD 10 233 258. Al finalizar el tercer año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4. (p. 23)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> por USD 15 millones. ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Por USD 3 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión. ▪ Por USD 5 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del contrato. ▪ Por USD 10 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 06 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato. 	Cláusula 9.2. (p. 77) Cláusula 9.3. (p. 78)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Garantía de Crédito Parcial</u>, está destinada a garantizar la el servicio del a deuda a los Acreedores Permitidos. - <u>Línea de Crédito de Enlace</u>, para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 59 080 000,00. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula. 	Cláusula 3.12. (p. 30) Cláusula 18.1. (p. 138) Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada: USD 221 millones (sin incluir IGV).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS.



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

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

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



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

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> - De responsabilidad civil contra terceros. - Sobre los bienes en Construcción. - De riesgos laborales <p>Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro, para su aprobación.</p>	<p>Cláusula 10.1.a (p. 81)</p> <p>Cláusula 10.1.b (p. 82)</p> <p>Cláusula 10.2.c (p. 82)</p>
18	Inicio de operaciones	El inicio de la explotación de las obras de la Primer, Segunda y Tercera etapa, se computará luego de transcurrido (12) meses, de culminadas la totalidad de las Obras de Construcción.	Cláusula 8.10. (p. 54)
19	Estándares del servicio	Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 160)
20	Tarifas	Peaje inicial de USD 1,50 (más impuestos) por vehículo ligero o por cada eje a partir del inicio de explotación de las obras.	Cláusulas 8.14., 8.15., 8.16., 8.17. (p. 56-59)
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción. ▪ El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de Estados Unidos. 	Cláusula 8.17.c (p. 58)
22	PAO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ USD 31 858 000 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV). ▪ Estos son: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pagos primera etapa: 30 pagos semestrales de 14,5% del PAO. ▪ Pagos segunda etapa: 30 pagos semestrales de 19% del PAO. ▪ Pagos tercera etapa: 30 pagos semestrales de 16,5% del PAO. ▪ Por lo tanto la proporción del PAO pagado, en la primera, segunda y tercera etapa será de 29%, 38% y 33% del PAO. ▪ La parte proporcional de los PAO será pagada los días 30 de abril y 30 de octubre. ▪ El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero). 	<p>Cláusula 8.21. (p. 60)</p> <p>Cláusula 8.23. (p. 61-65)</p> <p>Cláusula 18.2. Adenda 3</p>
23	CRPAO	Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.	Cláusula 1.6. (p. 11) Adenda 3
24	PAMO y Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PAMO (Trimestral): USD 4,76 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de USD 564 mil para mantenimiento periódico. ▪ 25% del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario por un año entre culminación de obras e inicio de explotación. ▪ Transitabilidad: Siete (7) pagos trimestrales por un monto no mayor a los USD 12 220 400. 	Cláusula 8.21. (p. 60-61)
25	Retribución al Estado	No existe	



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.
Carretera: Inambari – Iñapari

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo Inambari – Iñapari (403,20 Km.) que incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none"> - Puente Inambari – Santa Rosa (42,50 Km.) - Santa Rosa – Dv. Laberinto (92,50 Km.) - Dv. Laberinto – Puerto Maldonado (44,00 Km.) - Puerto Maldonado – Alegría (63,70 Km.) - Alegría – Iberia (104,30 Km.) - Iberia – Iñapari (56,20 Km.) 	Cláusula 2.4. (p. 19) Anexo I, Apéndice I (p. 158) Anexo XI (p. 231)
2	Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 30) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30-31)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 24 de febrero de 2006. ▪ Adenda 2: 16 de junio de 2006. ▪ Adenda 3: 26 de julio de 2006. ▪ Adenda 4: 16 de julio de 2007. ▪ Adenda 5: 21 de julio de 2009. ▪ Adenda 6: 16 de junio de 2010. ▪ Adenda 7: 26 de noviembre de 2010. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.6. (p. 20)
6	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
7	Capital mínimo	USD 15 828 682. Al finalizar el tercer año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4. (p. 23)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> por USD 18 millones. ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Por USD 3,6 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión. ▪ Por USD 6 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del contrato. ▪ Por USD 12 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 06 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato. 	Cláusula 9.2. (p. 77) Cláusula 9.3. (p. 78)
9	Garantías a favor del concesionario	<p>Garantía de Crédito Parcial, está destinada a garantizar el servicio de la 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 USD 91 380 000,00. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula.</p>	Cláusula 3.12. (p. 30) Cláusula 18.1. (p. 137) Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada es de USD 332 millones (sin incluir IGV).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS.



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.
Carretera: Inambari – Iñapari

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	<p>Construcción a nivel de asfaltado del tramo Puente Inambari – Iñapari (403 km.) incluyendo obras de drenaje, puentes, señalización, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Primera Etapa</u> (12 meses desde el Inicio de la Construcción): 29% - <u>Segunda Etapa</u> (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa): 38% - <u>Tercera Etapa</u> (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa): 33% 	Cláusula 6.1. (p. 37) Anexo VIII, numeral 2.2.1. (p. 207)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> - Trato Directo. - Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia. - Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete a arbitraje Internacional de Derecho. - Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima. 	Cláusula 16.10. Cláusula 16.11.b (p. 133-136)
13	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se refieren a: eventos a la fecha de suscripción del contrato, régimen de bienes, obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales, así como consideraciones socioambientales. ▪ Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas. 	Cláusula 3.6. (p.26), 5.40. (p. 36), 6.23. (p. 45), 11.47. (p. 111) y Anexo X (p. 228) Cláusula 13.10. (p. 119)
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminación del Contrato. ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos). ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor (Salida unilateral del Concesionario). 	Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. (p. 120-129) Adenda 3
15	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente, con opinión previa del regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Existe en variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa (IPE), segunda etapa (ISE) y tercera etapa (ITE), con respecto a los valores iniciales de IPE, ISE e ITE. ▪ Existe variaciones en términos reales en costos de operación y administración (COA) y los costos de mantenimiento (CM), con respecto a los valores iniciales de COA y CM. ▪ El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO. 	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 73) Adenda 3
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) así como las acciones y participaciones del Concesionario.	Cláusula 9.6.b Adenda 3



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Carretera: Inambari – Iñapari

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil contra terceros. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ De riesgos laborales <p>Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro, para su aprobación.</p>	Cláusula 10.1.a (p. 81) Cláusula 10.1.b (p. 82) Cláusula 10.2.c (p. 82)
18	Inicio de operaciones	El inicio de la explotación de las obras de la Primer, Segunda y Tercera etapa, se computará luego de transcurrido (12) meses, de culminadas la totalidad de las Obras de Construcción.	Cláusula 8.10. (p. 54)
19	Estándares del servicio	Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 160)
20	Tarifas	Peaje inicial de USD 1,50 (más impuestos) por vehículo ligero o por cada eje a partir del inicio de explotación de las obras.	Cláusulas 8.14., 8.15., 8.16., 8.17. (p. 56-59)
21	Reajustes de tarifas	Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción. Reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 8.17.c (p. 58)
22	PAO	<ul style="list-style-type: none"> - USD 40 682 000,00 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV). - Estos son: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pagos primera etapa: 30 pagos semestrales de 14,5% del PAO. ▪ Pagos segunda etapa: 30 pagos semestrales de 19% del PAO. ▪ Pagos tercera etapa: 30 pagos semestrales de 16,5% del PAO. - Por lo tanto la proporción del PAO pagado, en la primera, segunda y tercera etapa será de 29%, 38% y 33% del PAO. - La parte proporcional de los PAO será pagada los días 30 de abril y 30 de octubre. - El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero). 	Cláusula 8.21. (p. 60) Cláusula 8.23. (p. 61-65) Cláusula 18.2. Adenda 3
23	CRPAO	Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.	Cláusula 1.6. (p. 11) Adenda 3
24	PAMO y Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PAMO (Trimestral): USD 5,96 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de USD 758 mil para mantenimiento periódico. ▪ 25% del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario por un año entre culminación de obras e inicio de explotación. ▪ Transitabilidad: Siete (7) pagos trimestrales por un monto no mayor a los USD 12 458 780,00. 	Cláusula 8.21. (p. 60-61)
25	Retribución al Estado	No existe	



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	Tramo Inambari – Azángaro (305,90 Km.) que incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none"> - Puente Inambari – San Gabán (64,90 Km.) - San Gabán – Ollachea (13,50 Km.) - Ollachea – Macusani (96,00 Km.) - Macusani – Progreso (96,00 Km.) - Progreso – Dv. Asillo (13,26 Km.) - Dv. Asillo – Azángaro (24,24 Km.) 	Cláusula 2.4. (p. 19) Anexo I, Apéndice I (p. 158) Anexo XI (p. 231)
2	Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 30) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30-31)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 1 de marzo de 2006. ▪ Adenda 2: 16 de mayo de 2006. ▪ Adenda 3: 26 de julio de 2006. ▪ Adenda 4: 18 de febrero de 2009. ▪ Adenda 5: 19 de mayo de 2009. ▪ Adenda 6: 6 de agosto de 2009. ▪ Adenda 7: 4 de marzo de 2011. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7
5	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
6	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.6. (p. 20)
7	Capital mínimo	USD 8 583 067. Al finalizar el tercer año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4. (p. 23)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por USD 12 millones. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Por USD 2,4 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión. ▪ Por USD 4 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del contrato. ▪ Por USD 8 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 06 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato. 	Cláusula 9.2. (p. 77) Cláusula 9.3. (p. 78)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Crédito Parcial, está destinada a garantizar la el servicio del a deuda a los Acreedores Permitidos. ▪ Línea de Crédito de Enlace, para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 49 540 000,00. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula. 	Cláusula 3.12. (p. 30)
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial de USD 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



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.
11	Obras	<p>Construcción a nivel de asfaltado del tramo Puente Inambari – Azángaro (306 km.) incluyendo, obras de drenaje, puentes, señalización, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Primera Etapa</u> (12 meses desde el Inicio de la Construcción): 29% - <u>Segunda Etapa</u> (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa): 38% - <u>Tercera Etapa</u> (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa): 33% 	Cláusula 6.1. (p. 37) Anexo VIII, numeral 2.2.1. (p. 207)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia ▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete a arbitraje Internacional de Derecho. ▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima. 	Cláusula 16.10. Cláusula 16.11.b (p. 133-136)
13	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se refieren a: eventos a la fecha de suscripción del contrato, régimen de bienes, obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales, así como consideraciones socioambientales. ▪ Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas. 	Cláusula 3.6. (p. 26), 5.40. (p. 36), 6.23. (p. 45), 11.47. (p. 111) y Anexo X (p. 228) Cláusula 13.10. (p. 119)
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminación del Contrato. ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos). ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor (Salida unilateral del Concesionario). 	Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. (p. 120-129) Adenda 3
15	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente, con opinión previa del regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Existe en variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa (IPE), segunda etapa (ISE) y tercera etapa (ITE), con respecto a los valores iniciales de IPE, ISE e ITE. ▪ Existe variaciones en términos reales en costos de operación y administración (COA) y los costos de mantenimiento (CM), con respecto a los valores iniciales de COA y CM. ▪ El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO. 	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 73) Adenda 3
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) así como las acciones y participaciones del Concesionario.	Cláusula 9.6.b Adenda 3



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.
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil contra terceros. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ De riesgos laborales. <p>Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro, para su aprobación.</p>	Cláusula 10.1.a (p. 81) Cláusula 10.1.b (p. 82) Cláusula 10.2.c (p. 82)
18	Inicio de operaciones	El inicio de la explotación de las obras de la Primer, Segunda y Tercera etapa, se computará luego de transcurrido (12) meses, de culminadas la totalidad de las Obras de Construcción.	Cláusula 8.10. (p. 54)
19	Estándares del servicio	Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.	Anexo I. Apéndice 3 (p. 160)
20	Tarifas	Peaje inicial de USD 1,50 (más impuestos) por vehículo ligero o por cada eje a partir del inicio de explotación de las obras.	Cláusulas 8.14., 8.15., 8.16., 8.17. (p. 56-59)
21	Reajustes de tarifas	Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción. El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 8.17.c (p. 58)
22	PAO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ USD 40 682 000,00 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV). ▪ Estos son: <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Pagos primera etapa</u>: 30 pagos semestrales de 14,5% del PAO. ▪ <u>Pagos segunda etapa</u>: 30 pagos semestrales de 19% del PAO. ▪ <u>Pagos tercera etapa</u>: 30 pagos semestrales de 16,5% del PAO. ▪ Por lo tanto la proporción del PAO pagado, en la primera, segunda y tercera etapa será de 29%, 38% y 33% del PAO. ▪ La parte proporcional de los PAO será pagada los días 30 de abril y 30 de octubre. ▪ El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero) 	Cláusula 8.21. (p. 60) Cláusula 8.23. (p. 61-65) Cláusula 18.2. Adenda 3
23	CRPAO	Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.	Cláusula 1.6. (p. 19) Adenda 3
24	PAMO y Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none"> - PAMO (Trimestral): USD 4,68 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de USD 573 mil para mantenimiento periódico. - 25% del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario por un año entre culminación de obras e inicio de explotación. - Transitabilidad: Siete (7) pagos trimestrales por un monto no mayor a los USD 16 420 820,00. 	Cláusula 8.21. (p. 60)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A.
Carretera: Matarani – Azángaro– Ilo – Juliaca

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Incluye los siguientes Subtramos (854,678 Km. en total):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Matarani – Juliaca (369,24 Km.): <ul style="list-style-type: none"> • Matarani – Empalme Panamericana (57,96 Km.) • Empalme Panamericana – Arequipa (14,65 Km.) • Arequipa – Yura (58,78 Km.) • Yura – Patahuasi (52,91 Km.) • Patahuasi – Imata (52,74 Km.) • Imata – Santa Lucía (73,18 Km.) • Santa Lucía – Juliaca (59,02 Km.) ▪ Ilo – Puno – Juliaca (383,29 Km.): <ul style="list-style-type: none"> • Ilo – Repartición (44,50 Km.) • Repartición – Dv. Moquegua (37,92 Km.) • Dv. Moquegua – Torata (28,17 Km.) • Torata – Humajalso (71,17 Km.) • Humajalso – Puente Gallatini (76,27 Km.) • Puente Gallatini – Puno (96,41 Km.) • Puno – Juliaca (48,83 Km.) ▪ Juliaca – Azángaro (74,58 Km.): <ul style="list-style-type: none"> • Juliaca – Calapuja (24,05 Km.) • Calapuja – Mataro (18,45 Km.) • Mataro – Azángaro (32,08 Km.) • Vía de Evitamiento de Azángaro (7,59 Km.) 	Anexo I, Apéndice I (p. 142) Adenda 1
2	Fecha de suscripción	24 de octubre de 2007.	Contrato de Concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 29) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30)
4	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	Bases del Contrato, Cláusula 7.2. (p. 37)
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> - Adenda 1: 25 de noviembre de 2010. - Adenda 2: 24 de junio de 2011. 	Adenda 1 Adenda 2
6	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
7	Capital social mínimo	USD 15 000 000,00. A la Fecha de Suscripción del Contrato, se pagará el 25%; al finalizar el 1er año de Concesión, se pagará el 40%; al finalizar el 2do año de Concesión se deberá haber pagado por lo menos el 70%; y al finalizar el 3er año se debe haber abonado la totalidad del capital social mínimo.	Cláusula 3.3. (p. 26)
8	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras: USD 15 millones. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: USD 4 millones, durante todo el período de vigencia de la Concesión. Dicho monto se reajustará en la misma proporción que se reajuste el PAMO. 	Cláusula 11.2. (p. 65) Cláusula 11.3. (p. 66)
9	Garantías a favor del concesionario	El Concesionario puede solicitar una garantía del Estado, en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente. Debe resaltarse que no es una garantía financiera.	Cláusula 11.1. (p. 65)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A.
Carretera: Matarani – Azángaro– Ilo – Juliaca

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 183 371 948,05 (incluido IGV).	Anexo V (p. 178)
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje de Conciencia: aplicable a las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes. ▪ Arbitraje de Derecho: aplicable a las Controversias No-Técnicas. 	Cláusula 18.10. Cláusula 18.11. (p. 103-105)
12	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Ejecución de obras. ▪ Conservación de otras obras y servicios (Anexo I). ▪ Consideraciones socio-ambientales. 	Anexo X (p. 268-270)
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminación del Contrato. ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario). 	Cláusula 16.1. Cláusula 16.2. Cláusula 16.3. Cláusula 16.4. Cláusula 16.5. Cláusula 16.6. Cláusula 16.9. Cláusula 16.10. (p. 92-97)
14	Equilibrio económico financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando, debido a Leyes y Disposiciones Aplicables, existan variaciones en los ingresos, costos o ambos a la vez. ▪ El Concedente con opinión del Regulador establecerán la magnitud del desequilibrio estará en función a la diferencia entre: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Resultado neto de ingresos menos costos que incluyen las variaciones por efectos de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y, ▪ Resultado neto de ingresos menos costos que se hubieren obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables. 	Cláusula 9.12. (p. 61) Cláusula 9.13. (p. 62)
15	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil ▪ Sobre los bienes en Construcción ▪ De riesgos laborales ▪ Otras pólizas <p>Anualmente, el Concesionario deberá presentar al Regulador la relación de pólizas de seguro.</p>	Cláusula 12.2.a (p. 67) Cláusula 12.2.b (p. 68) Cláusula 12.2.c (p. 68) Cláusula 12.2.d (p. 68) Cláusula 12.4. (p. 69)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A.
Carretera: Matarani – Azángaro– Ilo – Juliaca

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
16	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> - El inicio de la explotación se producirá a más tardar a los 45 días calendario, desde la suscripción del Contrato, siempre que: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Las pólizas de seguro estén debidamente aprobadas y, ▪ Se encuentre operativo el Fideicomiso. - El inicio de la explotación implica el cobro de tarifas. 	Cláusula 8.10. (p. 54) Cláusula 8.11. (p. 54)
17	Estándares de servicio	Niveles de servicio para calzada (tratamiento superficial y concreto asfáltico), berma (tratamiento bituminoso y concreto asfáltico), badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 127-139)
18	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir de la fecha de inicio de la explotación, se cobrará la tarifa que el Concedente ha venido cobrando en ese Tramo. ▪ A partir de la aceptación de las Obras de Construcción, se cobrará USD 1,50 por eje (más impuestos). 	Cláusula 9.9. (p. 59)
19	Reajustes de tarifas	Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras. El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en 50% al IPC nacional y en 50% al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 9.9.d (p. 59)
20	PAS	<ul style="list-style-type: none"> - El Pago por Servicio (PAS) es la contraprestación percibida por el Concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato. - El PAS reconoce los costos de inversión (representados por el PAO) y los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario (representados por el PAMO). 	Cláusula 9.1. (p. 56) Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 286)
21	PAO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas semestrales durante 20 años, a través del Fideicomiso de Administración. ▪ El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a Tasa Costo de Deuda +1%. ▪ El PAO asciende a USD 20 676 463,00 durante 20 años. 	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 286-287)
22	PAMO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión. ▪ El PAMO asciende a USD 13 691 681,00, durante 25 años. El retraso del pago genera interés de LIBOR + 2%. 	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 279)
23	Cofinanciamiento	El monto del Cofinanciamiento es igual a: PAO + PAMO – (Recaudación de Peaje - Prov. Eventos Catastróficos)	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 288)
24	Retribución al Estado	No existe.	





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente

Jorge Cárdenas

César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Oré
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De La Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Daniel Galarza

DISEÑO Y EDICIÓN

M. Martín Morillo