



# INFORME DE DESEMPEÑO 2018

## Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N° 3: Inambari – Iñapari

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos



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



## CONTENIDO

<b>I. RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....</b>	<b>6</b>
II.1. COMPOSICIÓN DE LA EMPRESA .....	6
II.2. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	6
II.3. ÁREA DE INFLUENCIA.....	8
II.4. PRINCIPALES ACTIVOS DE LA CONCESIÓN .....	9
II.5. HECHOS DE IMPORTANCIA .....	10
<b>III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....</b>	<b>10</b>
<b>IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>11</b>
IV.1. TRÁFICO VEHICULAR .....	11
IV.2. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS .....	14
<b>V. ESQUEMA TARIFARIO .....</b>	<b>15</b>
<b>VI. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>17</b>
VI.1. EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES.....	17
VI.2. PAGOS AL ESTADO.....	18
<b>VII. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>19</b>
VII.1. NIVELES DE SERVICIO.....	19
VII.2. INDICADOR DE TRÁFICO.....	20
VII.3. ACCIDENTES.....	20
VII.4. RECLAMOS .....	23
<b>VIII. INDICADORES COMERCIALES.....</b>	<b>23</b>
<b>IX. ANÁLISIS FINANCIERO .....</b>	<b>23</b>
IX.1. ESTADOS FINANCIEROS .....	23
IX.2. RATIOS FINANCIEROS .....	26
<b>X. CONCLUSIONES.....</b>	<b>28</b>
<b>XI. ANEXOS.....</b>	<b>30</b>



## CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 3: Aspectos Generales.....	6
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 3: Modificaciones Contractuales .....	8
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo 3: Modificaciones Contractuales .....	9
Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 3: Ubicación de la unidad de peaje y pasaje .....	10
Cuadro N° 5 IIRSA Sur Tramo 3: Variación del tráfico por estación de peaje, 2017-2018 .....	13
Cuadro N° 6 IIRSA Sur Tramo 3: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2018 .....	14
Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 3: Motivo de llamada de emergencia, 2018.....	15
Cuadro N° 8 IIRSA Sur Tramo 3: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario vigentes al 2018 .	16
Cuadro N° 9 IIRSA Sur Tramo 3: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2018 .....	20
Cuadro N° 10 IIRSA Sur Tramo 3: Motivo de reclamos por meses, 2018.....	23
Cuadro N° 11: Estado de Resultados Integrales, 2018 – 2017 .....	25
Cuadro N° 12: Estado de Situación Financiera, 2018 – 2017 .....	26
Cuadro N° 13: Ratios de Liquidez, 2018 – 2017 .....	26
Cuadro N° 14: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2018 – 2017 .....	27
Cuadro N° 15: Ratios de Rentabilidad, 2018 – 2017 .....	28

## GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 3: Corredor Vial Interoceánico Sur.....	9
Gráfico N° 2 IIRSA Sur Tramo 3: Tráfico de vehículos, 2012-2018.....	12
Gráfico N° 3 IIRSA Sur Tramo 3: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2018 .....	13
Gráfico N° 4 IIRSA Sur Tramo 3: Llamadas de emergencia, 2015 – 2018.....	14
Gráfico N° 5 IIRSA Sur Tramo 3: Asistencias mecánicas, 2014 – 2018.....	15
Gráfico N° 6 IIRSA Sur Tramo 3: Inversión Reconocida por OSITRAN, 2006-2018.....	17
Gráfico N° 7 IIRSA Sur Tramo 3: Aportes por regulación periodo 2013 – 2018.....	18
Gráfico N° 8 IIRSA Sur Tramo 3: Nivel de servicio global, 2013-2018 .....	19
Gráfico N° 9 IIRSA Sur Tramo 3: Intensidad Media Diaria, 2017-2018 .....	20
Gráfico N°10 IIRSA Sur Tramo 3: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2014 – 2018.....	21
Gráfico N° 11 IIRSA Sur Tramo 3: Daños personales por accidentes 2014 – 2018 .....	21
Gráfico N° 12 IIRSA Sur Tramo 3: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2018 .....	22
Gráfico N° 13 IIRSA Sur Tramo 3: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2018 .....	22
Gráfico N° 14 IIRSA Sur Tramo 3: Recaudación por cobro de peaje 2012-2018.....	23



# INFORME DE DESEMPEÑO 2018

## CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL: TRAMO N° 3



### I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2018, de la Concesión del Tramo N° 3 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, IIRSA Sur Tramo 3), que comprende desde el Puente Inambari hasta Iñapari en Madre de Dios.

El 04 de agosto de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 3 S.A. (en adelante, el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo 3 de la Iniciativa para la “Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA”, por un periodo de 25 años. El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 410,7 kilómetros, los cuales recorren el departamento de Madre de Dios en la Selva, desde el puente Inambari hasta Iñapari en la frontera con Brasil.

El Contrato de Concesión establece, entre otros, la inversión proyectada referencial asumida por el Concesionario, las tarifas y reajustes tarifarios de los servicios prestados, los niveles de servicio, así como el monto del Cofinanciamiento. A diciembre de 2018, se han suscrito 7 adendas al Contrato de Concesión.

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de tres (03) unidades de peaje y de pesaje. Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, auxilio mecánico, estaciones de atención de emergencias (24 horas), servicios higiénicos y casetas de comunicación de emergencia (cada 10 km).

En el año 2018, circularon por la vía concesionada 950,5 mil unidades vehiculares, lo que representó un aumento de 10,6% con relación al año anterior. Del total de vehículos registrados la mayor proporción (77,6%) fueron vehículos ligeros y mientras que el 22,4% fueron vehículos pesados. La estación de peaje con mayor nivel de tráfico fue la estación Unión Progreso, la cual registró el paso de 509,3 mil vehículos (53,6% del total de la concesión), seguida por la estación Planchón con una afluencia de 320,8 mil vehículos (33,7% del total de la concesión).

Durante 2018 el Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 584,4 mil (incluido IGV), lo que representó un aumento importante con relación a los USD 133,9 mil que se ejecutaron el año anterior. Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 626,1 millones (incluido IGV), con lo cual se alcanzó un avance del 91,1% de la inversión total comprometida. Al cierre de 2018, el concesionario cumplió con el 100,0% de los kilómetros comprometidos para construcción, la culminación de la obra principal, y la construcción de las obras adicionales (empalmes y cruces urbanos) y el puente “Guillermo Billinghurst”.

A lo largo de 2018 el Concesionario transfirió un monto total de S/ 2,16 millones al OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó una reducción del 1,8% en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 2,2 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2018. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos (90%), alcanzando una medición del 96,44%. Por su parte, el número de accidentes se incrementó en un 39,5%, al pasar de 119 en 2017 a 166 accidentes en 2018. Se registró una disminución en el número de víctimas mortales de 11 a 3 fallecidos, aunque el número de heridos prácticamente se mantuvo en el mismo nivel (75 a 74 personas heridas, entre 2017 y 2018). En cuanto a los reclamos, se presentaron 14 durante el 2018, principalmente en temas de auxilio mecánico y atención inadecuada.



Con relación a las tarifas cobradas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las tres unidades de peaje, estas se redujeron ligeramente, así para vehículos ligeros la tarifa pasó de S/ 6,40 en el 2017 a S/. 6,30 en 2018.

La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 9,8 millones en 2018, lo que representó un aumento del 8,6% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 9,1 millones), en línea con el aumento del tráfico vehicular.

Finalmente, en 2018, el concesionario obtuvo resultados favorables a nivel financiero, lo que se evidencia, pues al cierre del año se registró un aumento importante del valor contable de la empresa pues sus activos y (y pasivo y patrimonio), pasaron de S/ 99,8 millones a S/ 160,4 millones entre 2017 y 2018. Ello contribuyó a mejorar la liquidez del Concesionario, colocándolo en una mejor posición frente a sus acreedores. Asimismo, en 2018 la empresa tuvo resultados favorables en su situación financiera, pues aumentó sus ingresos por el desarrollo de obras de construcción, sumados a los efectos positivos de la evolución del tipo de cambio y la recuperación de la empresa de la multa que enfrentó en 2017, que generaron un impacto positivo en la utilidad de la empresa (S/ 10,4 millones) que representó más de 6 veces la utilidad obtenida el año anterior (S/ 1,5 millones). Ese resultado se reflejó en sus indicadores de rentabilidad que presentaron una mejoría general en 2018.



## II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### II.1. Composición de la empresa

1. El 1 de julio de 2005 se constituyó en el Perú la empresa Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo N 3 S.A., consorcio conformado por las empresas brasileras Odebrecht Participacoes e Investimentos<sup>1</sup> (45%) y Constructora Norberto Odebrecht S.A. (25%), así como por las empresas peruanas Graña y Montero S.A.A (19%), JJC Contratistas Generales S.A. (7%) e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. (4%). Como se aprecia, al momento de su conformación, la empresa Concesionaria pertenecía mayoritariamente al grupo económico Odebrecht (con el 70% de las acciones), cuya sede se ubica en Brasil y cuya controladora final es Odebrecht S.A.
2. Posteriormente, mediante contrato de transferencia de acciones de fecha 1 de diciembre de 2011, Graña y Montero transfirió a Odebrecht Participacoes e Investimentos el 19% de su participación, con lo cual esta última pasó a tener una participación mayoritaria (64%) en el capital social del Consorcio.
3. A diciembre de 2018, el grupo económico Odebrecht (a través de la subsidiaria Odebrecht Latinvest Perú Transport S.A.C.) posee el 89% de las acciones representativas del capital social del Concesionario; mientras que las empresas peruanas JJC Contratistas Generales S.A. (7%) e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. (4%) poseen el 11% restante.

### II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

4. El Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo 3 del proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil, fue suscrito el 04 de agosto del año 2005 entre MTC y el Concesionario, por un plazo de 25 años, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo<sup>2</sup> (Ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 3: Aspectos Generales	
<b>Concesionario</b>	Interoceánica Sur – Tramo N° 3 S.A.
<b>Accionistas de la Concesión</b>	Odebrecht Latinvest Perú S.A. con 89% JJC Contratistas Generales S.A. con 7% ICCGSA con 4%
<b>Tipo de Concesión</b>	Cofinanciada
<b>Factor de competencia</b>	Pago Anual por Mantenimiento y Operación
<b>Inversión comprometida al 2018<sup>3</sup></b>	USD 687,4 millones (incluido IGV)
<b>Inversión realizada al 2018</b>	USD 626,1 mil (incluido IGV)
<b>Inicio de la Concesión</b>	4 de agosto de 2005
<b>Vigencia de la Concesión</b>	25 años
<b>Número de Adendas</b>	7

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

5. La modalidad del Contrato de Concesión es cofinanciada, con lo cual dicho contrato contiene compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Tesoro Público que complementan los pagos realizados por los usuarios de la vía. Estos compromisos de pago por parte del Concedente deben ser suficientes para permitir el financiamiento de las obligaciones establecidas en el contrato (principalmente construcción, operación y mantenimiento).

<sup>1</sup> Antes denominada Odebrecht Investimentos em Infraestrutura S.A.

<sup>2</sup> La cláusula 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.

<sup>3</sup> De acuerdo con el Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente.



6. De acuerdo con lo estipulado en la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, concerniente al Régimen Económico, el Estado se obliga a pagar al Concesionario los siguientes conceptos por la Concesión que toma a su cargo:
    - a) Pago Anual por Obras (PAO): Cuota anual que asciende a USD 40 682 000 por un plazo de quince (15) años desde el inicio de la Concesión, a partir de la verificación de las condiciones que se señalan en los Literales e) y g) e i) de la Cláusula 8.23 del Contrato. La proporción del PAO correspondiente a cada Etapa será equivalente a:
      - Primera Etapa: 29% del PAO
      - Segunda Etapa: 38% del PAO
      - Tercera Etapa: 33% del PAO
    - b) Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO): Cuota anual que asciende a la suma de USD 5 959 000 aplicable a partir de la fecha de inicio de Explotación y hasta el final de la Concesión, de acuerdo con lo indicado en el Literal d) de la Cláusula 8.24.
  7. La recaudación por peajes, descontando el porcentaje del monto que se destine a la ejecución de trabajos necesarios ante la ocurrencia de eventos catastróficos (Cláusula 10.6 del Contrato de Concesión) será depositada en una cuenta del fideicomiso, a efectos de que ese fondo sirva para efectuar los pagos correspondientes al PAMO a que tiene derecho el Concesionario.
  8. El Contrato de Concesión estableció que la única tarifa regulada es el peaje que el Concesionario deberá cobrar por cada vehículo ligero o eje de vehículo pesado. El esquema tarifario para los primeros años de la Concesión quedó establecido en la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión.
  9. De acuerdo con la cláusula 13.11 del Contrato 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.
- Modificaciones Contractuales
10. A la fecha, se han suscrito siete adendas al Contrato de Concesión entre el Estado y el Concesionario, el detalle de estas se muestra en el Cuadro N° 2.



<b>Cuadro N° 2</b>	
<b>IIRSA Sur Tramo 3: Modificaciones Contractuales</b>	
<b>Adenda 1</b>	
Fecha de suscripción:	24 de febrero de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 043-05-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Relacionada a aspectos de los trabajos de Transitabilidad, y avances en los Estudios de Ingeniería, Impacto Ambiental y Actividades Preparatorias
<b>Adenda 2</b>	
Fecha de suscripción:	16 de junio de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 015-06-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Precisión de los alcances del inciso c) de la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión (precisiones sobre el tipo de vehículo para la medición del nivel de servicio de la transitabilidad)
<b>Adenda 3</b>	
Fecha de suscripción:	26 de julio de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 029-06-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificar la definición de Acreedores Permitidos (2) Incorporar definiciones sobre CAO, CRPAO, Certificado de Correcta Ejecución, Hito, PAOCAO, Titulares de los CRPAO.
<b>Adenda 4</b>	
Fecha de suscripción:	16 de julio de 2007
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo N° 919-232-07-CD-OSITRAN Informe N° 005-07-GS-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Precisiones respecto a l mecanismo de reconocimiento y compensación de diferencias en metrados del Expediente Técnico en la Ejecución de Obras (Cláusulas. 6.4.A)
<b>Adenda 5</b>	
Fecha de suscripción:	30 de julio de 2009
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 020-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Continuidad de las obras hasta su culminación, inversión por encima del PAO contractual - periodo final
<b>Adenda 6</b>	
Fecha de suscripción:	15 de junio de 2010
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo N° 1246-343-10-CD-OSITRAN Informe N° 005-10-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificación de las cláusulas 7.1 y 12.2 de la Adenda N° 5 del Contrato de Concesión, referidas a: obras a ejecutar en el periodo final y monto de inversión de obras adicionales.
<b>Adenda 7</b>	
Fecha de suscripción:	09 de diciembre de 2010
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo N° 1309-363-10-CD-OSITRAN Informe N° 032-10-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de la Concesión del tramo 3.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

### II.3. Área de influencia

11. Como se aprecia en el Gráfico N° 1, la Concesión se inicia en el Puente Inambari en la región Madre de Dios, punto en el que se conecta con el Tramo N° 2 (Urcos – Puente Inambari) y el Tramo N° 4 (Puente Inambari – Azángaro) del IIRSA Sur que se desplaza hacia el sur del país, siendo que este último tramo a su vez se conecta con el Subtramo Azángaro-Juliaca del Tramo



N° 5 de la IIRSA Sur (ver gráfico). La Concesión cruza todo el departamento de Madre de Dios, incluida su capital Puerto Maldonado, y termina en la ciudad de Iñapari en la frontera con Brasil.

12. En Puerto Maldonado, el Tramo 3 se encuentra conectado al empalme PE-30 que une las poblaciones de Puerto Maldonado, Santa Elena, Mejía, San Francisco, Palma Real y Puerto Pardo (Frontera con Bolivia).



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

## II.4. Principales Activos de la Concesión

### Infraestructura

13. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 410,74 kilómetros desde el puente Inambari recorriendo toda la región de Madre de Dios hasta Iñapari, dividido en seis (6) subtramos, en los cuales operan tres (03) estaciones de peaje (Ver Cuadro N° 3)

**Cuadro N° 3**  
**IIRSA Sur Tramo 3: Modificaciones Contractuales**

Tramo	Longitud (km)	Estaciones de peaje
Tramo 1: Puente Inambari — Santa Rosa	42,5	—
Tramo 2: Santa Rosa — Dv. Laberinto	92,5	1. Unión Progreso
Tramo 3: Dv. Laberinto — Puerto Maldonado	44	—
Tramo 4: Puerto Maldonado — Alegría	63,7	2. Planchón
Tramo 5: Alegría — Iberia	104,3	3. San Lorenzo
Tramo 6: Iberia — Iñapari	56,2	—
<b>Total</b>	<b>410,7</b>	

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

14. La Concesión cuenta con tres unidades integradas de peaje y pesaje en Unión Progreso (km 354+800), Planchón (km 467+900) y San Lorenzo (km 574+500), las cuales incluyen



edificaciones habilitadas para la prestación de multiservicios, como servicios higiénicos de uso público. Asimismo, a lo largo de la vía se encuentran habilitados 45 puentes de entre 12 y 723 metros de longitud (5 existentes y 40 construidos por el Concesionario) y 14 pontones de entre 5 y 10 metros de longitud (3 existentes y 11 construidos por el Concesionario)<sup>4</sup>, así como otras estructuras (muros gavión, de suelo reforzado, de concreto, badenes, entre otros).

#### Equipamiento

15. Como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 41 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados a cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por el Centro de Control de Operaciones (CCO), a través de los mismos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
16. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición grúas para vehículos pesados y vehículos livianos, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día, a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito.
17. Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las tres (3) estaciones de peaje.

### **II.5. Hechos de importancia**

18. En el 2018 se efectuaron las siguientes actividades por parte del concesionario:
  - ✓ Monitoreo de calidad de agua y sedimentos en cumplimiento a lo indicado a la resolución directoral de derecho de área acuática emitido por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas RD N° 572-2015-MGP/DGCG.
  - ✓ Se ejecutaron los informes técnicos de mantenimiento(ITM) SH km. 596+397- km.656+734(Iberia-Iñapari, ITM SH km.423+651- km.435+600(Cruce Urbano), ITM SH km.466+937,74-km. 596+406.08(Planchón-Iberia), ITM Reparación por Derrumbes- Nov'12 a Abr'13, ITM Reparación por Derrumbes – Nov'13 a Abr'14 y ITM Barandas metálicas y juntas de dilatación tipo Jeene en puentes y pontones.
  - ✓ Inversiones ejecutadas en el 2018 (aprobadas en el 2018) como el PAMO T3 y CAM (Obras Adicionales, Variación de Metrados, UIPPs, Pte Billinghamurst).

### **III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA**

19. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
20. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. Todas las estaciones de peaje deberán estar en funcionamiento desde el Inicio de Explotación de la concesión. Con la finalidad de cumplir con esta obligación, el Concesionario podrá instalar de forma temporal unidades de peaje móviles, pero las estaciones definitivas deberán estar construidas antes de los 10 años de la concesión.
21. El periodo de explotación se inició el 30 de marzo de 2012 con la culminación de las obras. A diciembre de 2018, el Concesionario se encuentra operando tres estaciones de peaje y pesaje. En el siguiente cuadro se muestra la ubicación y el tipo de cada una de dichas unidades (Ver Cuadro N° 4)

<b>Cuadro N° 4</b>				
<b>IIRSA Sur Tramo 3: Ubicación de la unidad de peaje y pasaje</b>				
<b>Unidad de peaje</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Departamento</b>	<b>Tipo</b>	<b>Sentido de Cobro</b>

<sup>4</sup> Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo N° 3. Inventario Anual de Bienes de la Concesión. 2018



Unión progreso	Km 354+800	Madre de Dios	Fija	Habilitado en ambos sentidos
Planchón	Km 467+900	Madre de Dios	Fija	Habilitado en ambos sentidos
San Lorenzo	Km 574+500	Madre de Dios	Fija	Habilitado en ambos sentidos

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

22. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 3, según lo estipulado en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión, se dividen en dos:

- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
- **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.

23. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:

a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:

- ✓ Servicio de Central de Emergencia, que funcionará las 24 horas.
- ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
- ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
- ✓ Patrullaje de vigilancia.
- ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder los 100 kilómetros.
- ✓ Libro de reclamos y sugerencias.

b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:

- ✓ 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.

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

25. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo con los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

## IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

### IV.1. Tráfico vehicular

26. A continuación, se analiza la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como en número de ejes. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre

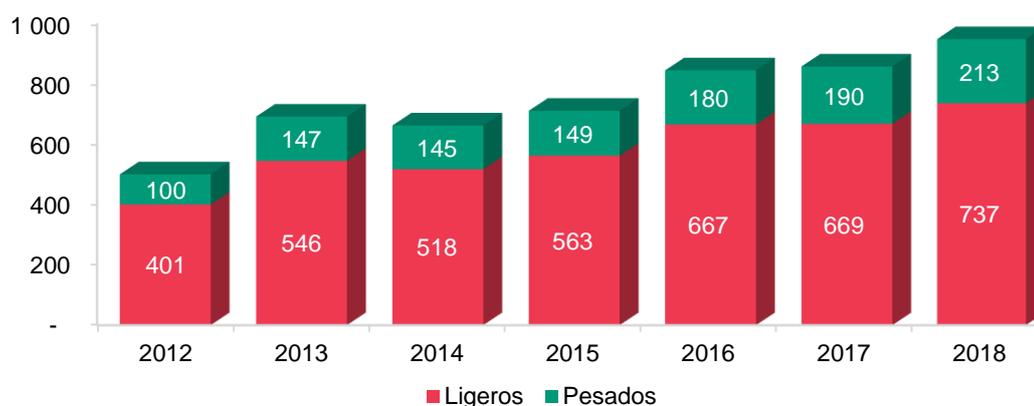


el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en cada unidad de peaje en operación.

#### Tráfico en unidades vehiculares

27. Durante el año 2018, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la Carretera IIRSA Sur Tramo 3 ascendió a 950,5 mil unidades, lo cual representó un aumento del 10,6% en relación con los registrados el año anterior (859,5 mil vehículos). En particular, se aprecia un incremento del 10,2% en el número de vehículos ligeros y de 12,0% en el número de vehículos pesados. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión.

**Gráfico N° 2**  
**IIRSA Sur Tramo 3: Tráfico de vehículos, 2012-2018**  
(En miles de unidades vehiculares)

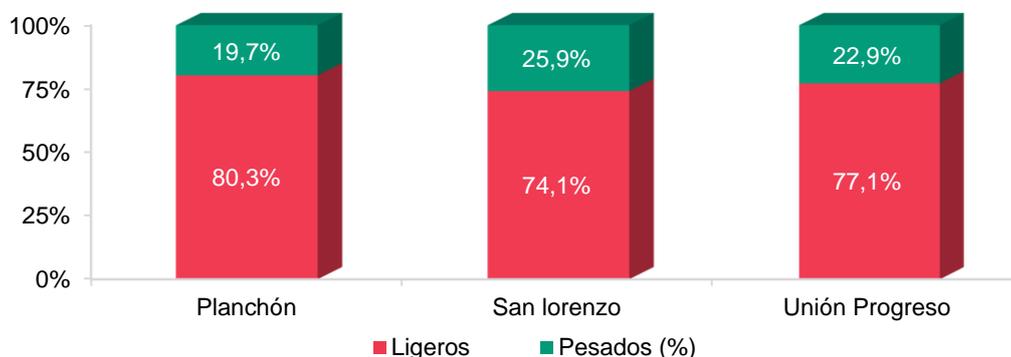


Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

28. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros; los cuales representaron el 77,6% del tráfico total en 2018, siendo las estaciones de peaje de Unión progreso y Planchón donde se concentra el mayor volumen de los mismos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 22,4% del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo la estación de Unión Progreso la que captó el mayor porcentaje de vehículos pesados. En el Gráfico N° 3 se muestra la distribución de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión.



**Gráfico N° 3**  
**IIRSA Sur Tramo 3: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2018**  
 (En porcentaje)



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

29. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2018 la estación de Unión Progreso recibió 391,7 mil vehículos ligeros, que representaron 53,1% del tráfico total de vehículos ligeros) y 117,6 mil vehículos pesados que representaron 55,2% del tráfico total de vehículos pesados, lo que se explica por la cercanía a la ciudad de Puerto Maldonado. Cabe mencionar que la estación de Unión Progreso se encuentra en el trayecto entre la ciudad de Puerto Maldonado (Madre de Dios) y los departamentos de Puno y Cusco.
30. Considerando la variación del tráfico entre los años 2017 y 2018 por estación de peaje y tipo de vehículo, la estación de peaje de Unión Progreso mostró un aumento en el número de vehículos tanto ligeros y pesados entre los años 2017 y 2018 (Ver Cuadro N° 5). Asimismo, el peaje San Lorenzo que se encuentra próximo a la frontera con Brasil tuvo un importante crecimiento respecto al tráfico de vehículos pesados (11,4%).

**Cuadro N° 5**  
**IIRSA Sur Tramo 3: Variación del tráfico por estación de peaje, 2017-2018**  
 (Unidades vehiculares)

Estación de Peaje	2017	2018	Variación Anual
<b>Vehículos ligeros</b>	<b>666 378</b>	<b>737 463</b>	<b>10,2%</b>
Planchón	242 226	256 782	6,0%
San Lorenzo	80 694	89 029	10,3%
Unión Progreso	346 458	391 652	13,0%
<b>Vehículos Pesados</b>	<b>190 185</b>	<b>213 024</b>	<b>12,0%</b>
Planchón	59 338	63 978	7,8%
San Lorenzo	28 210	31 414	11,4%
Unión Progreso	102 637	117 632	14,6%

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

#### Tráfico en ejes cobrables

31. En términos de ejes cobrables, circularon por la vía más de 1 562 mil ejes, de los cuales el 52,8% correspondió a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se observa en el Cuadro N° 6, los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (26,4% del total de ejes), después de los ejes correspondientes a vehículos ligeros.



**Cuadro N° 6**  
**IIRSA Sur Tramo 3: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2018**  
 (En unidades vehiculares y ejes cobrables)

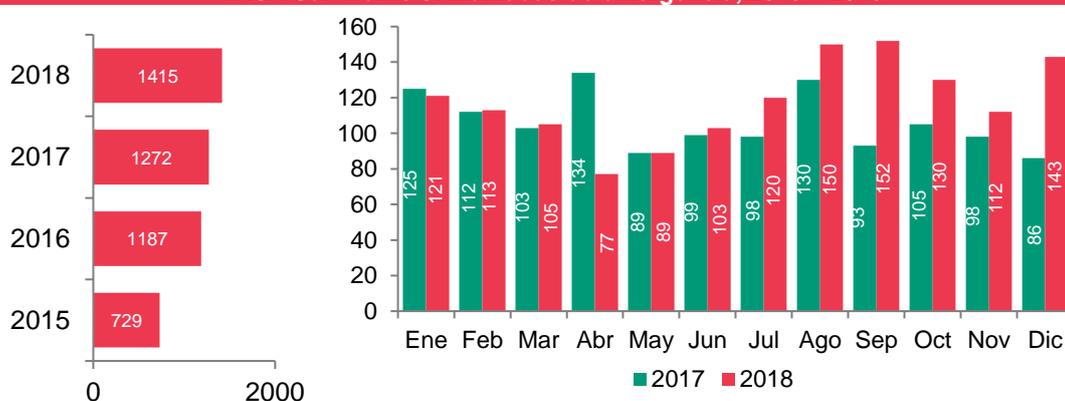
ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
<b>Unidades Vehiculares</b>	<b>737</b>	<b>64</b>	<b>54</b>	<b>11</b>	<b>17</b>	<b>68</b>	<b>0</b>	<b>950</b>
Planchón	257	21	13	2	5	23	0	321
San Lorenzo	89	8	6	1	4	12	0	120
Unión Progreso	392	34	34	8	8	33	0	509
<b>Ejes Cobrables</b>	<b>737</b>	<b>127</b>	<b>161</b>	<b>44</b>	<b>83</b>	<b>407</b>	<b>1</b>	<b>1562</b>
Planchón	257	42	39	7	24	139	0	509
San Lorenzo	89	17	19	4	20	69	1	219
Unión Progreso	392	68	103	33	39	199	0	834

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

## IV.2. Servicios complementarios

32. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
33. Durante 2018, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 1 415, cifra que representó un incremento de 11,2% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (1 272 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 4, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de agosto y setiembre

**Gráfico N° 4**  
**IIRSA Sur Tramo 3: Llamadas de emergencia, 2015 – 2018**



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

34. Además, como se muestra en el Cuadro N° 7, la mayor proporción de las llamadas recibidas tuvo la finalidad de solicitar auxilio mecánico (65,7%) y para reportar Invasión de derecho de vía (14,1%). Del total de llamadas reportando incidentes o accidentes, el 66,4% reportó una interrupción de la vía. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayoría lo hizo directamente a los teléfonos de la central de emergencia del concesionario, mientras que el 5,7% lo hizo a través de los postes SOS de la Concesión.

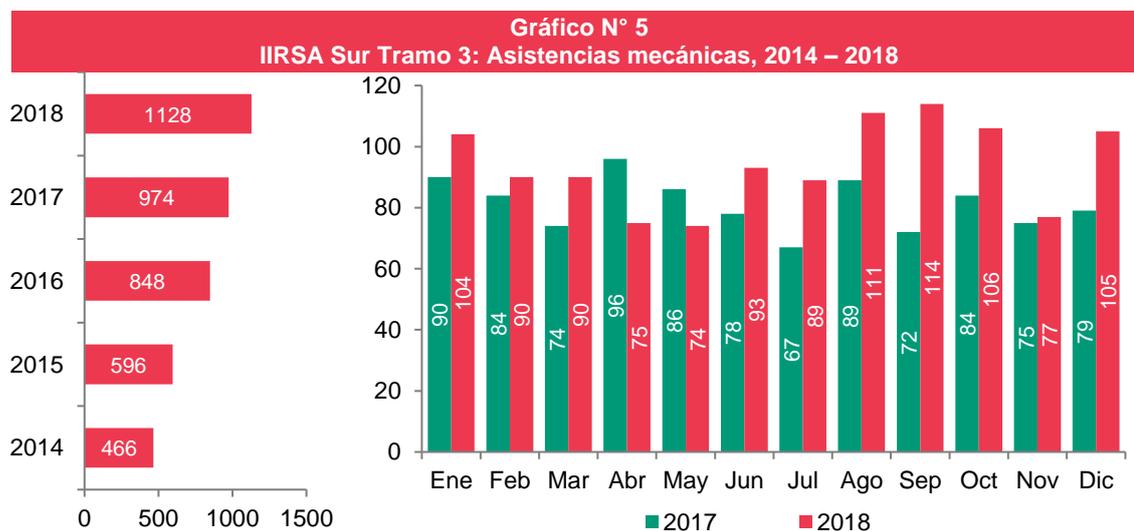


**Cuadro N° 7**  
**IIRSA Sur Tramo 3: Motivo de llamada de emergencia, 2018**  
 (En unidades vehiculares y ejes cobrables)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	619	310	812	72	45	929
Invasión de derecho de vía	199				199	199
Accidente de Tránsito	58	125	168	8	7	183
Desastres ambientales	49	17	56		10	66
Otros	14	24	30	1	7	38
<b>Total</b>	<b>939</b>	<b>476</b>	<b>1066</b>	<b>81</b>	<b>268</b>	<b>1415</b>

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

35. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas proporcionadas por el Concesionario a lo largo de 2018 fue de 1 128, cifra 15,8% superior en relación con las asistencias mecánicas efectuadas el año anterior (974). Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de agosto y setiembre.



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

## V. ESQUEMA TARIFARIO

36. Conforme a lo establecido en la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación (marzo de 2012), el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo, la misma que se cobrará en ambos sentidos del desplazamiento<sup>5</sup>. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa equivalente a un eje; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa diferenciada según el número de ejes.
37. Asimismo, de acuerdo con el punto c) de la cláusula 8.17, todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria 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.

<sup>5</sup> Cabe mencionar que, los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia, los vehículos militares y los vehículos de la Cruz Roja Peruana están exonerados del cobro de las tarifas.



38. La tarifa se actualizará cada doce meses en forma ordinaria por el Concesionario, a partir de 10 de enero de cada año según el incremento de precios nacionales, de acuerdo con 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 por cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.
- i*: es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.
- 0: es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.
- CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.
- TC: es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.
- IPC: es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
39. De producirse una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
40. Como se aprecia en el Cuadro N° 8, durante enero de 2018 se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 6,30 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para cada una de las estaciones de las tres (03) estaciones de peaje, lo cual representó una disminución de 1,6% en relación con las tarifas establecidas en enero de 2017 (S/ 6,40 por unidad y eje). Entre 2006 y 2018, las tarifas registraron un crecimiento acumulado de 14,5%, al pasar de S/ 5,50 a S/ 6,30 por unidad y por eje.

**Cuadro N° 8**  
**IIRSA Sur Tramo 3: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario vigentes al 2018**  
(Soles, incluido IGV)

CONCEPTO	Unidad de Cobro	Tarifa 2017 (S/)	Tarifa 2018 (S/)
Vehículos Ligeros	Por vehículo	6,40	6,30
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por vehículo	12,80	12,60
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por vehículo	19,20	18,90
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por vehículo	25,60	25,20
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por vehículo	32,00	31,50
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por vehículo	38,40	37,80
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por vehículo	44,80	44,10
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por vehículo	51,20	50,40

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

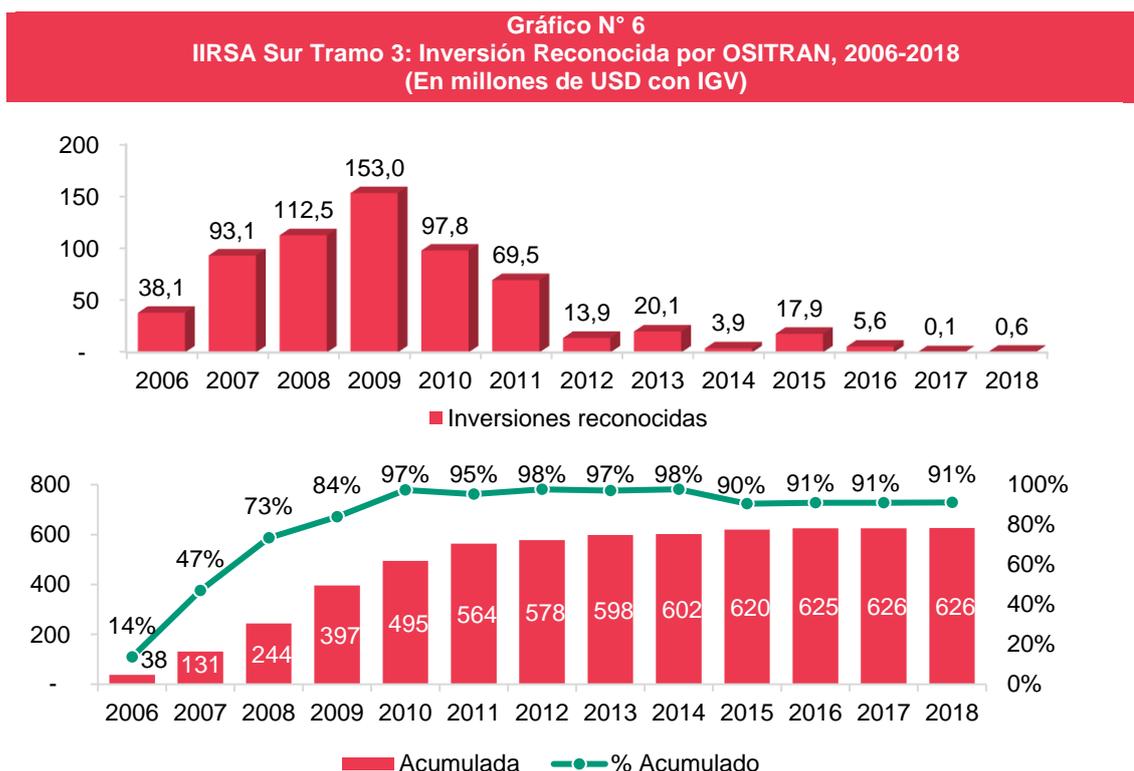
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán



## VI. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

### VI.1. Evolución de las inversiones

41. Al 31 de diciembre del año 2018, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 626,1 millones (incluido IGCV), lo que representó un avance de 91,1% del total de la inversión comprometida (USD 687,4 millones, incluido IGCV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad). El Gráfico N° 6 muestra las inversiones reconocidas desde el 2006 hasta el 2018.



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

42. Al cierre de 2018, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde a obras accesorias<sup>6</sup> y obras adicionales<sup>7</sup>. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (410,33 km) como parte de la obra principal.
43. Así, durante 2018, se desarrollaron labores de operación y mantenimiento de la infraestructura concesionada, así como la ejecución de obras adicionales y accesorias, conforme a lo regulado en el Contrato de Concesión y adendas firmadas<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

<sup>7</sup> Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.

<sup>8</sup> Los compromisos de inversión de obras adicionales fueron ajustados por la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión incrementándose en USD 170,9 millones, la cual fue firmada en julio del 2017.

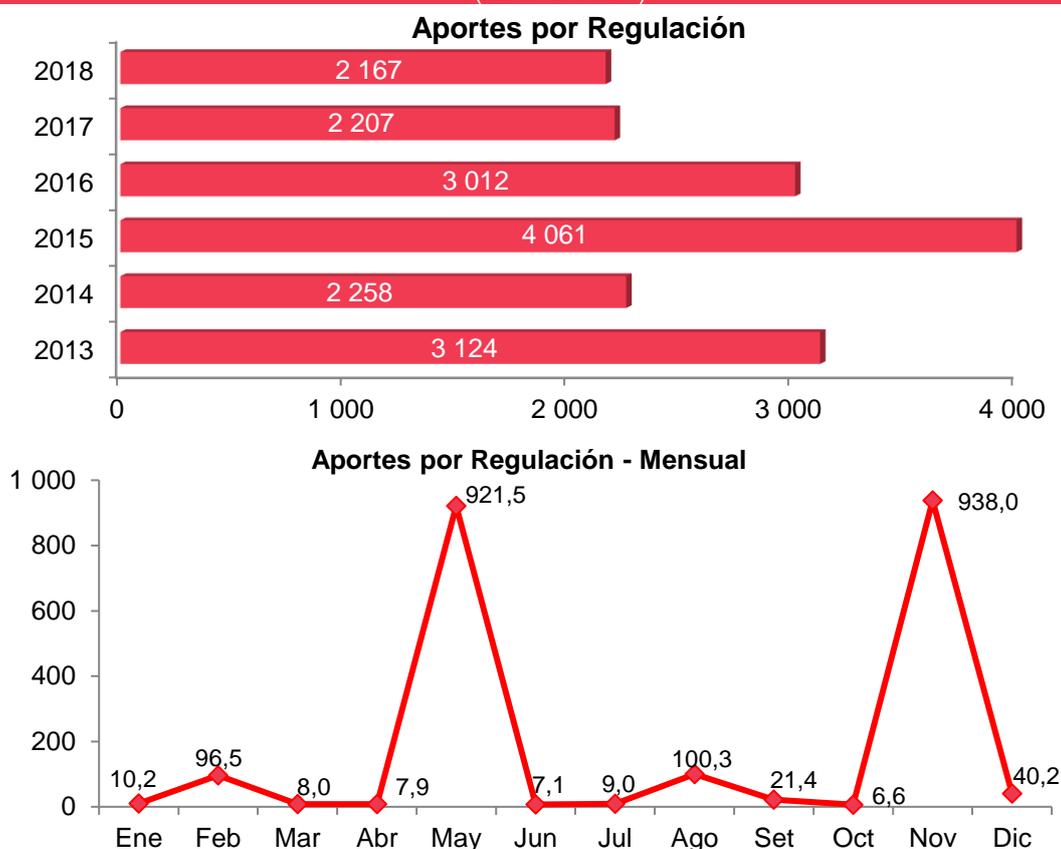


44. El monto de avance de obras ejecutadas reconocidas por OSITRAN en el 2018 fue de USD 584,4 mil (incluido IGV), lo cual representó un incremento con relación a la inversión ejecutada en 2017 (USD 134 mil, incluido IGV). En particular, durante 2018 se concluyó las obras accesorias de los informes técnicos de mantenimiento (ITM) SH km. 596+397-km.656+734 (Iberia-Iñapari, ITM SH km.423+651- km.435+600 (Cruce Urbano), ITM SH km.466+937,74-km. 596+406.08 (Planchón-Iberia), ITM Reparación por Derrumbes- Nov'12 a Abr'13, ITM Reparación por Derrumbes – Nov'13 a Abr'14 y ITM Barandas metálicas y juntas de dilatación tipo Jeene en puentes y pontones.

## VI.2. Pagos al Estado

45. Conforme a lo establecido en la Cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el 1% de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos por peaje y cualquier otro servicio que brinde directamente o a través de terceros, así como los ingresos transferidos por el Concedente para completar los recursos necesarios para el PAMO.
46. Durante 2018, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 2,1 millones, monto que representa una reducción de 1,8% con relación a los aportes pagados en 2017 (S/ 2,2 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico 7, los aportes mensuales por regulación muestran que hay variabilidad entre los distintos meses, coincidiendo con la variabilidad de los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO. Al ser dichas transferencias del Concedente variables en el tiempo, los aportes por regulación entre un año y otro pueden variar también en función del momento en el que el Concedente haga sus transferencias.

**Gráfico N° 7**  
**IIRSA Sur Tramo 3: Aportes por regulación periodo 2013 – 2018**  
(Miles de Soles)



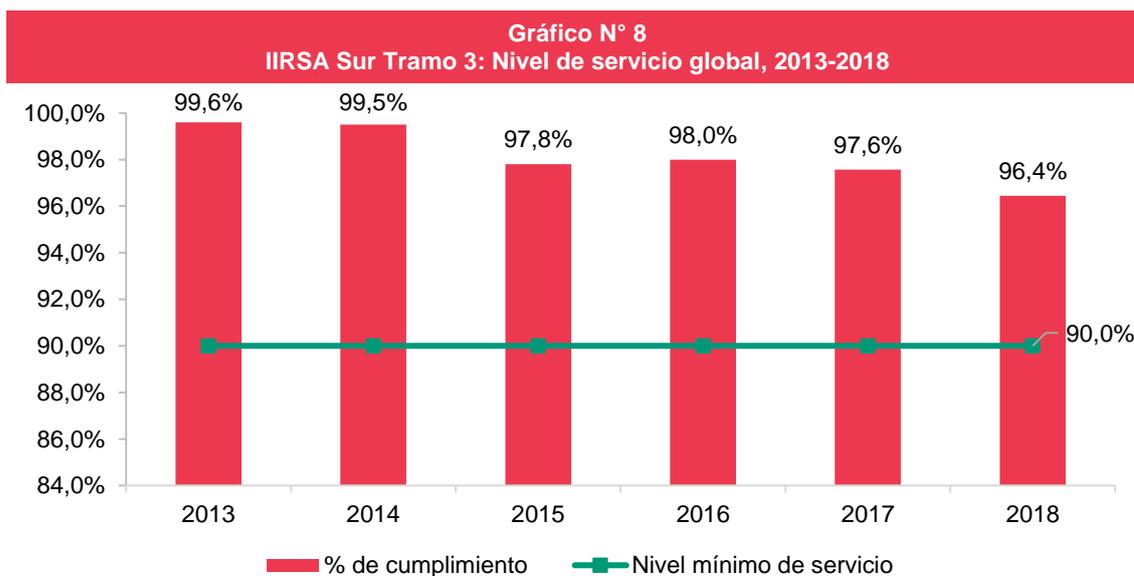
Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VII.1. Niveles de servicio

47. De acuerdo con el Contrato de Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
48. En el Gráfico N° 8 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que, el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
49. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2018. En efecto, si bien entre 2017 y 2018 el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario registró una ligera reducción (de 97,6% a 96,4%), a lo largo de los últimos años siempre se mantuvo por encima del nivel mínimo exigido (90%).



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

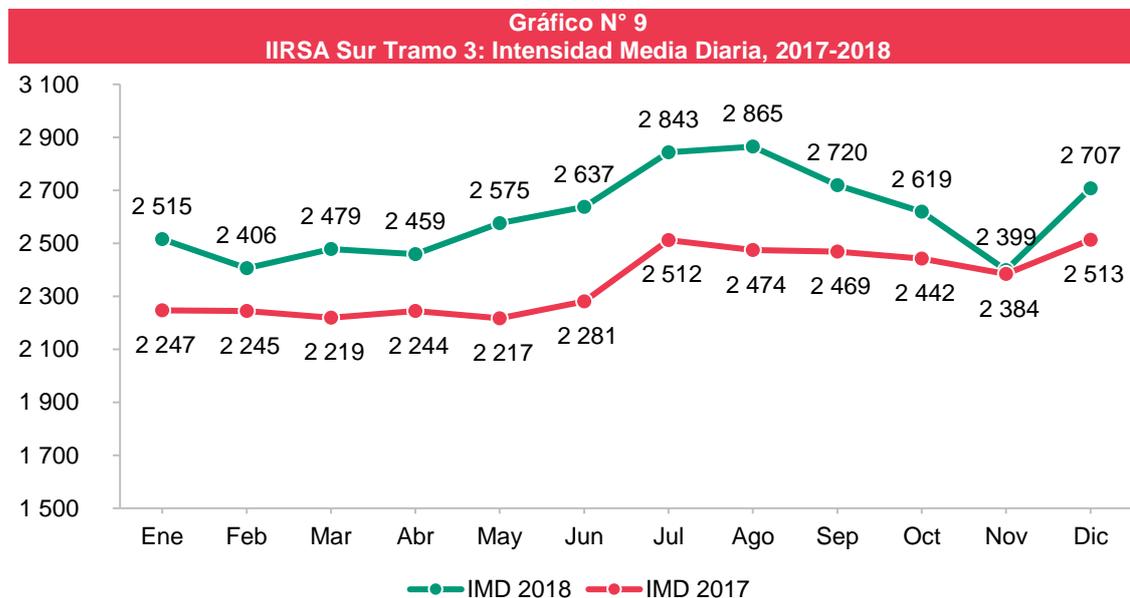
50. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)<sup>9</sup>. De acuerdo al Contrato de Concesión el valor máximo de la rigurosidad media deslizante no debe superar el valor de 3,5 metros por kilómetro en ningún intervalo. Durante el 2018, la rigurosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 2,09 metros por kilómetro, cumpliendo con la obligación de mantener dicho indicador por debajo de 3,5.

<sup>9</sup> El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.



## VII.2. Indicador de Tráfico

51. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)<sup>10</sup>. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referida al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Al respecto, en el 2018, el IMD anual resultó cerca de 2 602 vehículos por día, lo que representa 10,5% más de los 2 354 vehículos registrados por día en el 2017. Como se aprecia en el Gráfico N° 9, el IMD mostró incrementos en todos los meses respecto al 2017.



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

## VII.3. Accidentes

52. Como se observa en el Cuadro N° 9, durante el 2018 se incrementó de manera importante el número de accidentes en la vía concesionada, en efecto, se registraron 39,5% más accidentes que el año anterior, pasando de 119 accidentes a 166 accidentes. A pesar de ello, se redujeron las víctimas mortales se redujo en 72.7% con relación a lo registrado en 2017 (de 11 a 3 fallecidos), aunque el número de heridos prácticamente se mantuvo en el mismo nivel (pasó de 75 a 74 heridos, entre 2017 y 2018).

**Cuadro N° 9**  
**IIRSA Sur Tramo 3: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2018**

Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2015	87	36	15	171	88	15
2016	93	40	10	228	68	16
2017	76	36	7	225	75	11
2018	124	39	3	212	74	3

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

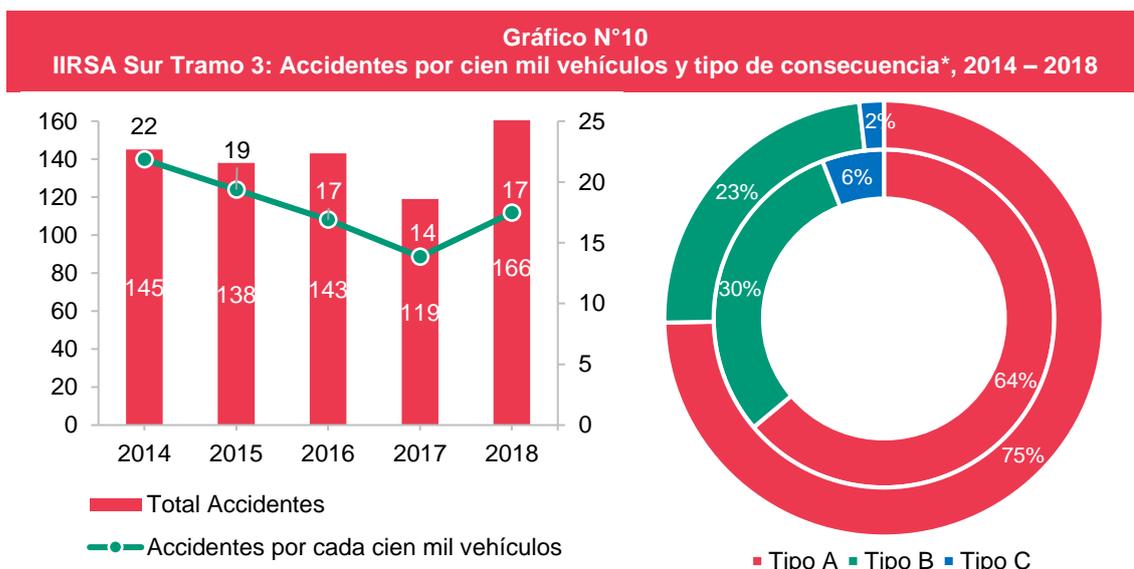
Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

<sup>10</sup> Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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

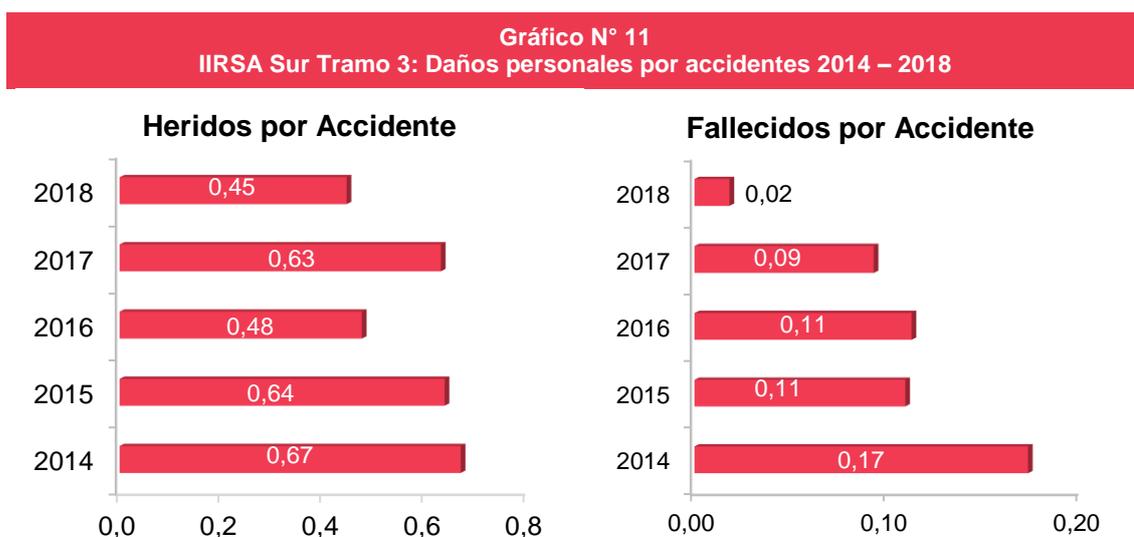


53. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2018 es 17,5, teniendo un incremento del 26,2% respecto al año anterior (Ver Gráfico N° 10). Esto indica que el aumento del número de accidentes, no se explica por el aumento de la intensidad del tráfico en la vía. Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 3 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 2%), mientras que 39 accidentes reportaron personas heridas (Accidentes Tipo B, 23%). Ello representa una reducción de los accidentes Tipo B y Tipo C en términos relativos respecto al 2017, es decir, que hubo menos accidentes que implicaron algún tipo de daño físico a las personas.



\* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).  
Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

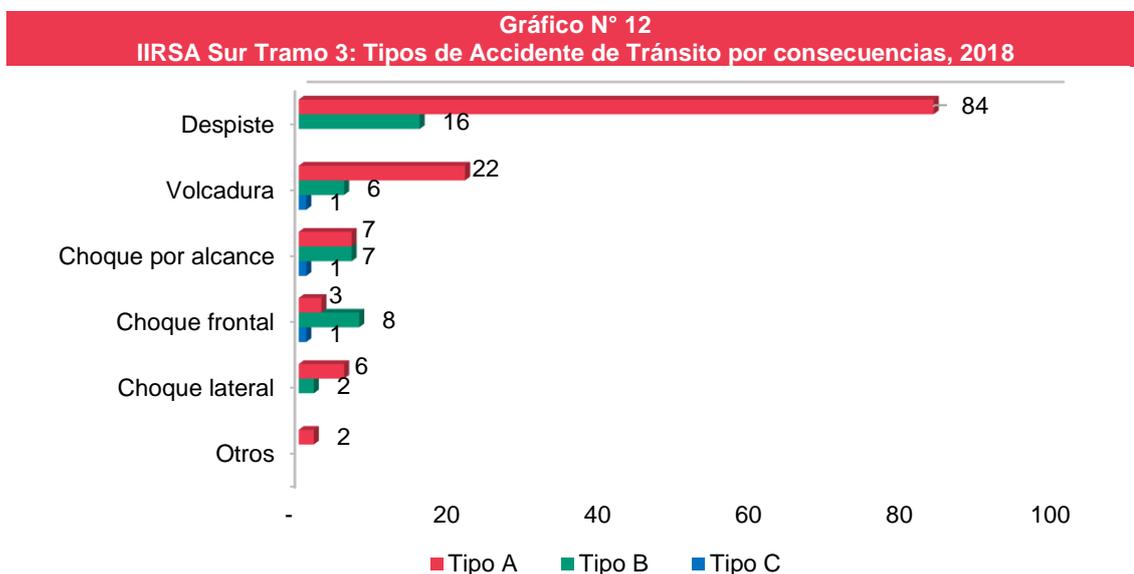
54. El número de heridos por accidente se incrementó en un 28,6%, pasando de 0,63 a 0,45 heridos por accidente. En lo que respecta a la cantidad de víctimas fatales por accidente, se observa una reducción del 77,8%, pasando de 0,09 a 0,02. En el Gráfico N° 11 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2018.



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

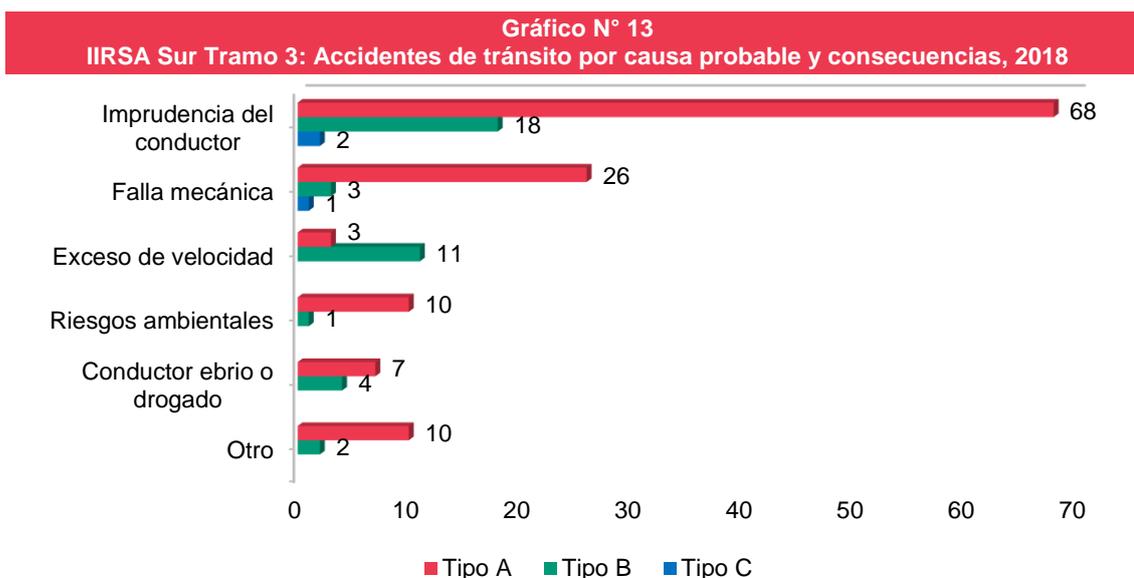


55. En el 2018, el 60% de los accidentes de tránsito fue por despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales. Asimismo, el 17% fue por volcadura y el 9% por choque por alcance; cabe mencionar que el 8% de los choques frontales implicó pérdidas humanas. El Gráfico N° 12 resume los tipos de accidentes según sus consecuencias sobre la vida humana.



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

56. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, la imprudencia de los conductores fue la principal causa de accidentes en 2018, concentrando el 53% de los mismos, ello incluyó las maniobras temerarias, invasión de carril, deslumbramiento, adelanto de vehículo, etc. Entre tanto, el 18% de los accidentes se atribuye a las fallas mecánicas, principalmente relacionadas a los frenos y los neumáticos; asimismo el 7% a los riesgos ambientales, que comprenden los accidentes atribuidos a las condiciones climáticas adversas tales como lluvia o neblina, por ejemplo. El Gráfico N° 13 muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



## VII.4. Reclamos

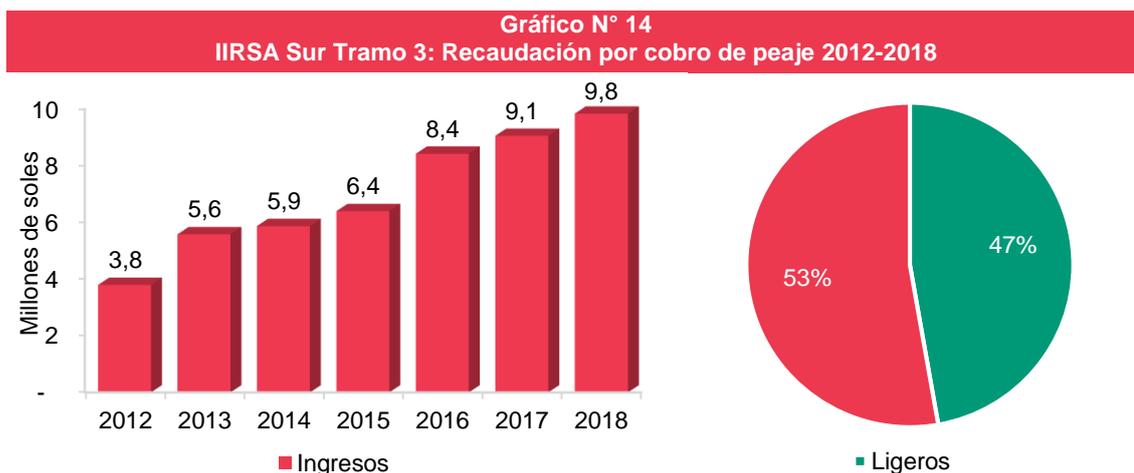
57. Como se muestra en el Cuadro N° 10, durante 2018 se presentaron 9 reclamos al concesionario, lo que representó una disminución del 18% con relación a los reclamos presentados en 2017 (11 reclamos).

Cuadro N° 10													
IIRSA Sur Tramo 3: Motivo de reclamos por meses, 2018													
Mes	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2017
Total	1	1	0	1	0	0	1	1	1	0	1	2	9

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

## VIII. INDICADORES COMERCIALES

58. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 9,8 millones durante 2018, lo que representó un incremento del 8,6% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 9,1 millones). En particular, el 52,8% de la recaudación correspondieron al cobro de vehículos pesados. Entre el 2012 y 2018, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 49,0 millones (Ver Gráfico N° 14).



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

## IX. ANÁLISIS FINANCIERO

### IX.1. Estados Financieros

- Estado de Resultados Integrales**

59. Considerando la naturaleza cofinanciada de la Concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario proceden del Pago Anual por Obras (PAO)<sup>11</sup> y Pagos Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Retribución económica por los servicios de construcción que ejecuta el Concesionario.

<sup>12</sup> Estos pagos tienen el objeto de retribuir al Concesionario los servicios de operación, mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico. Los PAMO serán cancelados con el peaje recaudado y con el cofinanciamiento del Concedente a través del Fideicomiso de Administración.



60. Durante el 2018, el Concesionario registró ingresos por un monto de S/ 53,6 millones, lo cual representó un crecimiento de 4,1% en relación a los ingresos registrados el año anterior (S/ 51,5 millones).
61. Este ingreso está conformado por dos tipos de servicios: el ingreso por actividades de construcción (conformado por el PAO, obras accesorias y el Proyecto de Ingeniería de Detalle) y el ingreso por servicios de operación y mantenimiento (conformado por el PAMO, el mantenimiento de emergencia, el informe técnico de mantenimiento y el costo anual de mantenimiento).
62. El crecimiento de los ingresos observado en 2018 se explica por el aumento de los ingresos por actividades de construcción, en particular, debido al reconocimiento por obras accesorias<sup>13</sup> por S/ 4,3 millones por parte del Concedente (en el 2017 no se aprobaron ni desarrollaron obras accesorias).
63. En línea con lo explicado anteriormente sobre las actividades de construcción ejecutadas por el Concesionario para el 2018, los costos de operación de la Concesión se incrementaron en 3,9% entre el año 2017 y 2018. Este incremento de los costos se explica por los costos asociados a los servicios de construcción, en los que no se incurrió el año anterior.
64. Como resultado de las variaciones de los ingresos y los costos en 2018, la utilidad bruta de la empresa fue de S/ 14,4 millones, superior en 4,6% a la obtenida en 2017, pues los ingresos aumentaron en mayor medida que los costos. La utilidad operativa también se incrementó, incluso a una tasa mayor (89,1%) en relación con 2017, como consecuencia de la reducción de los gastos administrativos pues en 2017 la empresa enfrentó el pago de una multa por S/ 4,4 millones, sumado a los ingresos obtenidos por intereses pagados por la Administración Tributaria, entre otros ingresos.
65. Adicionalmente, la empresa tuvo un impacto positivo por la evolución de tipo de cambio en 2018, pues mientras que en el 2017 la empresa registró pérdidas por S/ 2,2 millones en la cuenta Diferencia de cambio neta<sup>14</sup>, en 2018 se revirtió la situación al obtener ganancias por S/ 2,4 millones en dicha cuenta. Todo lo anterior generó que la utilidad neta obtenida por la empresa en 2018 (S/ 10,4 millones) represente aproximadamente 6 veces más que la obtenida el año anterior (S/ 1,5 millones).

<sup>13</sup> Acta de Acuerdos para la Ejecución de la Obra Accesorias del Sector Km 264+280 al Km 264+350.

<sup>14</sup> La compañía factura sus servicios en soles. El riesgo de tipo de cambio surge de las cuentas por cobrar y por pagar con entidades relacionadas y endeudamiento con entidades financieras en dólares estadounidenses.



**Cuadro N° 11**  
**Estado de Resultados Integrales, 2018 – 2017**  
**(en miles de soles)**

CONCEPTO	2 018	2 017	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2018	2017	2018 - 2017
<b>Ingresos</b>					
Ingresos por actividades de construcción	4 540	-	8,5%	0,0%	
Ingreso por servicios de operación y mantenimiento	49 026	51 457	91,5%	100,0%	-4,7%
<b>Ingresos totales</b>	<b>53 566</b>	<b>51 457</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>4,1%</b>
<b>Costos</b>			0,0%	0,0%	
Costo por servicios de construcción	(4 112)	-	7,7%	0,0%	
Costo por servicios de operación y mantenimiento	(35 085)	(37 714)	65,5%	73,3%	-7,0%
<b>Costos totales</b>	<b>(39 197)</b>	<b>(37 714)</b>	<b>73,2%</b>	<b>73,3%</b>	<b>3,9%</b>
<b>Utilidad bruta</b>	<b>14 369</b>	<b>13 743</b>	<b>26,8%</b>	<b>26,7%</b>	<b>4,6%</b>
Gastos administrativos	(2 882)	(6 981)	5,4%	13,6%	-58,7%
Otros ingresos	1 301	-	2,4%	0,0%	
<b>Utilidad Operativa</b>	<b>12 788</b>	<b>6 762</b>	<b>23,9%</b>	<b>13,1%</b>	<b>89,1%</b>
Gastos financieros	(1 789)	(1 711)	3,3%	3,3%	4,6%
Ingresos financieros	1 235	1 575	2,3%	3,1%	-21,6%
Ganancia por diferencia de cambio	2 395	(2 295)	4,5%	4,5%	-204,4%
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>14 629</b>	<b>4 331</b>	<b>27,3%</b>	<b>8,4%</b>	<b>237,8%</b>
Impuesto a la renta	(4 223)	(2 799)	7,9%	5,4%	50,9%
<b>Utilidad neta del ejercicio</b>	<b>10 406</b>	<b>1 532</b>	<b>19,4%</b>	<b>3,0%</b>	<b>579,2%</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2018 de Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- **Estado de Situación Financiera**

66. De acuerdo al Estado de Situación Financiera, los activos, así como el pasivo y patrimonio de la Concesión crecieron en 60,6% entre 2017 y 2018, pasando de S/ 99,9 millones a S/ 160 millones.
67. Este aumento se explica principalmente por el aumento del activo corriente (+133,5%) por un lado y el pasivo corriente (+57%) por el lado del financiamiento de la empresa. La firma del Acta de Acuerdo sobre las obras accesorias en el 2018 aumentó considerablemente las cuentas *Efectivo* y *Cuentas por cobrar comerciales* lo cual tuvo como contraparte un aumento en las obligaciones contraídas para el pago de servicios por el avance de las obras, que se refleja en el crecimiento de la cuenta del pasivo *Anticipos del concedente*<sup>15</sup>, como se observa a continuación.

<sup>15</sup> Los anticipos recibidos corresponden a los fondos utilizados para las labores de mantenimiento periódico y el Acta de Acuerdo del ITM.



**Cuadro N° 12**  
**Estado de Situación Financiera, 2018 – 2017**  
**(en miles de soles)**

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2 018	2 017		2 018	2 017
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>133 571</b>	<b>57 200</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>91 404</b>	<b>41 493</b>
Efectivo	36 993	10 223	Cuentas por pagar comerciales	366	603
Cuentas por cobrar			Cuentas por pagar a partes relacionadas	23 826	31 044
Comerciales	76 438	15 555	Anticipos del concedente	56 690	9 358
A partes relacionadas	3 415	3 265	Otras cuentas por pagar	10 522	488
Diversas	16 725	28 157			
			<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>91 404</b>	<b>41 493</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>26 871</b>	<b>42 685</b>	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>69 038</b>	<b>58 392</b>
Cuentas por cobrar comerciales	6 971	3 491	Capital social	58 287	58 287
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	19 821	39 164	Resultados acumulados	10 751	105
Impuesto a la renta diferido	62	3			
Mobiliario y equipo, neto	17	24			
Intangibles, neto	-	3			
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>160 442</b>	<b>99 885</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>160 442</b>	<b>99 885</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2018 de Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

## IX.2. Ratios Financieros

- Ratios de Liquidez**

68. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Es así que en 2017 y en 2018, la empresa alcanzó ratios de liquidez mayores a 1, revelando que la empresa tiene los recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. Para el 2018, los ratios se incrementaron reflejando una mejoría en la liquidez de la empresa.
69. En particular, los indicadores de Liquidez clásica<sup>16</sup> y la Prueba ácida<sup>17</sup> registraron incrementos en 2018 debido al aumento del Efectivo y Cuentas por cobrar comerciales entre 2017 y 2018 (por el comienzo de las obras accesorias), colocando al Concesionario en una mejor posición frente a sus acreedores.
70. El ratio de Liquidez absoluta<sup>18</sup> o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de los ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre de 2018, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,4 por cada sol de deuda, ratio superior al de 2017 que alcanzó los S/ 0,25.

**Cuadro N° 13**  
**Ratios de Liquidez, 2018 – 2017**

Ratios	2018	2017
Liquidez clásica	1,46	1,38
Prueba ácida	1,46	1,38
Liquidez absoluta	0,40	0,25

Fuente: Estados financieros auditados 2018 de Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- Ratios de Endeudamiento Financiero**

<sup>16</sup> El cálculo es: Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>17</sup> El cálculo es: (Efectivo + Cuentas por cobrar + Otras cuentas) / Pasivo Corriente.

<sup>18</sup> El cálculo es: Efectivo / Pasivo Corriente.



71. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en 2018 reflejan una situación de mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, al experimentar un aumento en los distintos indicadores, como se aprecia en el cuadro que se presenta líneas abajo, debido principalmente al aumento de las obligaciones por los anticipos del Concedente.
72. El ratio Endeudamiento del Activo<sup>19</sup> que en 2018 alcanzó el valor de 57% indica que de todas las inversiones del concesionario (activo total), un 57% se financia a través de terceros; mientras que en 2017 dicha dependencia fue de 41,5%. Entre 2017 y 2018 el ratio Calidad de la deuda<sup>20</sup>, se mantuvo en 100% indicando que la empresa no presenta pasivos de largo plazo.
73. Así también, el ratio Deuda - Patrimonio<sup>21</sup> indica que los recursos ajenos de la entidad suponen un 134,4% en relación con los recursos propios (en el 2017, este valor era de 71,1%). Finalmente, para el Índice de solvencia<sup>22</sup> que mida la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones, se observa que la empresa ha caído, pasando de 2,41 a 1,76 veces.

Cuadro N° 14		
Ratios de Endeudamiento Financiero, 2018 – 2017		
Ratios	2018	2017
Deuda - Patrimonio	132,4%	71,1%
Endeudamiento del Activo	57,0%	41,5%
Calidad de la Deuda	100,0%	100,0%
Índice de Solvencia	1,76	2,41

Fuente: Estados financieros auditados 2018 de Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- **Ratios de Rentabilidad**

74. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto aumentó levemente al pasar de 26,7% a 26,8% entre en 2017 y 2018. De igual forma se observa un crecimiento del Margen operativo al pasar de 13,1% a 23,9%, en línea con los resultados favorables obtenidos en la utilidad en 2018.
75. El Margen EBITDA<sup>23</sup>, que nos da una idea de la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, evaluando la capacidad de producir ingresos que cubran los gastos incurridos. Para el 2018. Esta cobertura creció, al pasar de 13,2% a 23,9%. Para el Margen neto se observa un crecimiento (de 3% a 19,4%). Este aumento de los márgenes se explica por el decrecimiento de los gastos de administración, al eliminarse la multa que se le impuso a la Concesionario en el 2017.
76. Por otra parte, se observa un aumento para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE<sup>24</sup>, es decir los socios tuvieron mayor rentabilidad sobre su capital invertido con respecto al 2017. Situación similar ocurre con el valor del ROA<sup>25</sup> (rendimiento sobre los activos), que fue de 6,5% (1,5% en el 2017), así la empresa tuvo mayores ganancias para el 2018 sobre el capital total invertido.

<sup>19</sup> El cálculo es: Pasivo Total / Activo Total.

<sup>20</sup> Este indicador muestra la proporción de la deuda a corto plazo sobre la deuda total. Donde se prefiere que sea el menor posible, reflejando así una mayor facilidad para devolver los fondos ajenos. El cálculo es: Pasivo Corriente / Pasivo Total.

<sup>21</sup> El cálculo es: Pasivo Total / Patrimonio.

<sup>22</sup> El cálculo es: Activo Total / Pasivo Total = 1 / Endeudamiento del Activo.

<sup>23</sup> Su cálculo es: (Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingreso Total.

<sup>24</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

<sup>25</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



**Cuadro N° 15**  
**Ratios de Rentabilidad, 2018 – 2017**

<b>Ratios</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Margen Bruto	26,8%	26,7%
Margen Operativo	23,9%	13,1%
Margen EBITDA	23,9%	13,2%
Margen Neto	19,4%	3,0%
ROE	15,1%	2,6%
ROA	6,5%	1,5%

Fuente: Estados financieros auditados 2018 de Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

## **X. CONCLUSIONES**

77. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 3: Inambari – Iñapari durante 2018, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico vehicular presentó un incremento de 10,6% entre 2017 y 2018, al pasar de 859,6 mil a 950,5 mil vehículos. Del total de vehículos que transitaron por la concesión en 2018, el 77,6% correspondió a vehículos ligeros, mientras que el 22,4% restante a vehículos pesados. En relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 1,56 millones de ejes, lo cual representó un incremento de 11,6% respecto al año anterior.
  - (ii) Al cierre de 2018, el Concesionario cuenta con tres estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Unión Progreso y El Planchón, las cuales registraron 509 mil de vehículos (53,6%) y 320 mil vehículos (33,7%), respectivamente.
  - (iii) Con relación a la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2018, el número de llamadas de emergencia aumentó en 11,2%; mientras que las asistencias mecánicas se incrementaron en 15,8%.
  - (iv) Al 31 de diciembre de 2018, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el OSITRAN ascendieron a USD 626,1 millones, lo cual significó un avance de 91,1% de la inversión comprometida, así como un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para construcción (410,7 km) como parte de la obra principal. Durante 2018, el Concesionario ejecutó inversiones por USD 584 mil.
  - (v) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del OSITRAN bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 2,17 millones de soles, monto que representa una reducción de 1,8% con relación al aporte de 2017 (S/ 2,2 millones).
  - (vi) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2018, se ha verificado lo siguiente:
    - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (90%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 96,4%.
    - El número de accidentes se incrementó en 39,5%, el número de personas heridas disminuyó en 1,3%, así mismo, el número de personas fallecidas se redujo en 72,7% respecto al año anterior.
    - Se registraron 166 accidentes durante 2018, lo que representó un incremento del 39,5% con relación al año anterior. Como resultado de dichos accidentes se registraron 74 heridos y 3 fallecidos, lo que representó una disminución con relación al año anterior en que se registraron 75 heridos y 11 fallecidos. Por otra parte, la



mayor cantidad de accidentes estuvieron asociados a despistes y volcaduras (78%, en conjunto); además el 80% de los accidentes tuvieron como causa probable a la imprudencia de los conductores, las fallas mecánicas y exceso de velocidad, por lo que resultaría conveniente que las instituciones competentes realicen campañas de concientización y se supervisen las condiciones técnicas de los vehículos.

- El número de reclamos en general se ha mantenido bajo, apreciándose que los mismos ascendieron a 9 durante 2018.
- (vii) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las estaciones de peaje en operación, se observó que las mismas se redujeron en 1,6% entre 2017 y 2018, al pasar de S/ 6,40 a S/ 6,30 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en las estaciones de peaje de Planchón, San Lorenzo y Unión Progreso.
- (viii) Durante 2018, los ingresos totales obtenidos por el concesionario por concepto de recaudación de peaje ascendieron a S/ 9,8 millones, lo que representó un incremento de 8,6% con relación al año anterior.
- (ix) A partir del análisis de los Estados Financieros Auditados se observa que al cierre de 2018 se registró un aumento importante del valor contable de la empresa pues sus activos y (y pasivo y patrimonio), pasaron de S/ 99,8 millones a S/ 160,4 millones entre 2017 y 2018. Ello contribuyó a mejorar la liquidez del Concesionario, colocándolo en una mejor posición frente a sus acreedores. Asimismo, en 2018 la empresa tuvo resultados favorables en su situación financiera, pues aumentó sus ingresos por el desarrollo de obras de construcción, sumados a los efectos positivos de la evolución del tipo de cambio y la recuperación de la empresa de la multa que enfrentó en 2017, que generaron un impacto positivo en la utilidad de la empresa que se reflejó en sus indicadores de rentabilidad.



## XI. ANEXOS

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

Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Carretera: Inambari – Iñapari

Fecha de actualización: 20 de marzo de 2018

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo Inambari – Iñapari (403,20 Km.) que incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Puente Inambari – Santa Rosa (42,50 Km.)</li><li>▪ Santa Rosa – Dv. Laberinto (92,50 Km.)</li><li>▪ Dv. Laberinto – Puerto Maldonado (44,00 Km.)</li><li>▪ Puerto Maldonado – Alegría (63,70 Km.)</li><li>▪ Alegría – Iberia (104,30 Km.)</li><li>▪ Iberia – Iñapari (56,20 Km.)</li></ul>	Clausula 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"><li>▪ <b>Adenda 1:</b> 24 de febrero de 2006.</li><li>▪ <b>Adenda 2:</b> 16 de junio de 2006.</li><li>▪ <b>Adenda 3:</b> 26 de julio de 2006.</li><li>▪ <b>Adenda 4:</b> 16 de julio de 2007.</li><li>▪ <b>Adenda 5:</b> 30 de julio de 2009.</li><li>▪ <b>Adenda 6:</b> 15 de junio de 2010.</li><li>▪ <b>Adenda 7:</b> 09 de diciembre de 2010.</li></ul>	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"><li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> por USD 18 millones.</li><li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u><ul style="list-style-type: none"><li>- Por USD 3,6 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión.</li><li>- Por USD 6 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del contrato.</li><li>- Por USD 12 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 06 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato.</li></ul></li></ul>	Cláusula 9.2. (p. 77) Cláusula 9.3. (p. 78)
9	Garantías a favor del concesionario	<b>Garantía de Crédito Parcial</b> , está destinada a garantizar el servicio de la deuda a los Acreedores Permitidos. <b>Línea de Crédito de Enlace</b> , 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.	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.



Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Carretera: Inambari – Iñapari

Fecha de actualización: 20 de marzo de 2018

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	Construcción a nivel de asfaltado del tramo Puente Inambari – Iñapari (403 km.) incluyendo obras de drenaje, puentes, señalización, etc. <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <u>Primera Etapa</u> (12 meses desde el Inicio de la Construcción): 29%</li><li>▪ <u>Segunda Etapa</u> (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa): 38%</li><li>▪ <u>Tercera Etapa</u> (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa): 33%</li></ul>	Cláusula 6.1. (p. 37) Anexo VIII, numeral 2.2.1. (p. 207)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Trato Directo.</li><li>▪ Controversia Técnica se someterán a Arbitraje de Conciencia.</li><li>▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete a arbitraje Internacional de Derecho.</li><li>▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima.</li></ul>	Cláusula 16.10. Cláusula 16.11.b (p. 133-136)
13	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Se refieren a: eventos a la fecha de suscripción del contrato, régimen de bienes, obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales, así como consideraciones socioambientales.</li><li>▪ Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas.</li></ul>	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"><li>▪ Terminación del Contrato.</li><li>▪ Vencimiento del plazo.</li><li>▪ Mutuo Acuerdo.</li><li>▪ Incumplimiento del Concesionario.</li><li>▪ Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos).</li><li>▪ Decisión Unilateral del Concedente.</li><li>▪ Fuerza Mayor (Salida unilateral del Concesionario).</li></ul>	Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. (p. 120-129) Adenda 3
15	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ El Concedente, con opinión previa del regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando:<ul style="list-style-type: none"><li>- Existe en variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa (IPE), segunda etapa (ISE) y tercera etapa (ITE), con respecto a los valores iniciales de IPE, ISE e ITE.</li><li>- Existe variaciones en términos reales en costos de operación y administración (COA) y los costos de mantenimiento (CM), con respecto a los valores iniciales de COA y CM.</li></ul></li><li>▪ El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO.</li></ul>	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 73) Adenda 3
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) así como las acciones y participaciones del Concesionario.	Cláusula 9.6.b Adenda 3
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ De responsabilidad civil contra terceros.</li><li>▪ Sobre los bienes en Construcción.</li><li>▪ De riesgos laborales</li></ul> Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro, para su aprobación.	Cláusula 10.1.a (p. 81) Cláusula 10.1.b (p. 82) Cláusula 10.2.c (p. 82)
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)



Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Carretera: Inambari – Iñapari

Fecha de actualización: 20 de marzo de 2018

Nº	Tema	Contenido	Ref.
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"><li>▪ USD 40 682 000,00 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV).</li><li>▪ Estos son:<ul style="list-style-type: none"><li>- <u>Pagos primera etapa</u>: 30 pagos semestrales de 14,5% del PAO.</li><li>- <u>Pagos segunda etapa</u>: 30 pagos semestrales de 19% del PAO.</li><li>- <u>Pagos tercera etapa</u>: 30 pagos semestrales de 16,5% del PAO.</li></ul></li><li>▪ Por lo tanto, la proporción del PAO pagado, en la primera, segunda y tercera etapa será de 29%, 38% y 33% del PAO.</li><li>▪ La parte proporcional de los PAO será pagada los días 30 de abril y 30 de octubre.</li><li>▪ El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero).</li></ul>	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"><li>▪ 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.</li><li>▪ 25% del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario por un año entre culminación de obras e inicio de explotación.</li><li>▪ Transitabilidad: Siete (7) pagos trimestrales por un monto no mayor a los USD 12 458 780,00.</li></ul>	Cláusula 8.21. (p. 60-61)
25	Retribución al Estado	No existe	



## ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO

### INDICADORES ANUALES: IIRSA SUR TRAMO 3: Carretera: Inambari - Iñapari

<b>Concesionario:</b>	<b>Interoceánica Sur - Tramo 3 S.A.</b>
<b>Modalidad:</b>	<b>COFINANCIADA</b>
<b>Periodo:</b>	<b>2012-2018</b>

#### a) Tráfico

		UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Número de Vehículos</b>									
Total Ligeros	Vehículos		401 090	545 782	518 338	563 317	666 926	669 378	737 463
Total Pesados	Vehículos		100 139	147 379	145 405	149 201	179 995	190 185	213 024
<b>Número de Ejes Cobrables</b>									
Total Ligeros	Ejes		401 090	545 782	518 338	563 317	666 926	669 378	737 463
Total Pesados	Ejes		360 400	552 028	573 056	582 675	695 562	747 426	824 490
<b>Número de Vehículos por Unidad de Peaje</b>									
<b>Planchón</b>	<b>Vehículos</b>		<b>176 880</b>	<b>236 307</b>	<b>251 001</b>	<b>263 938</b>	<b>305 677</b>	<b>301 564</b>	<b>320 760</b>
Ligeros	Vehículos		141 720	193 119	203 355	215 079	248 203	242 226	256 782
Pesados	Vehículos		35 160	43 188	47 646	48 859	57 474	59 338	63 978
<b>San lorenzo</b>	<b>Vehículos</b>		<b>65 458</b>	<b>93 129</b>	<b>90 361</b>	<b>89 236</b>	<b>106 463</b>	<b>108 904</b>	<b>120 443</b>
Ligeros	Vehículos		51 520	69 575	66 604	69 896	81 389	80 694	89 029
Pesados	Vehículos		13 938	23 554	23 757	19 340	25 074	28 210	31 414
<b>Unión Progreso</b>	<b>Vehículos</b>		<b>258 891</b>	<b>363 725</b>	<b>322 381</b>	<b>359 344</b>	<b>434 781</b>	<b>449 095</b>	<b>509 284</b>
Ligeros	Vehículos		207 850	283 088	248 379	278 342	337 334	346 458	391 652
Pesados	Vehículos		51 041	80 637	74 002	81 002	97 447	102 637	117 632
<b>Número de Ejes por Unidad de Peaje</b>									
<b>Planchón</b>	<b>Ejes</b>		<b>265 216</b>	<b>350 296</b>	<b>385 337</b>	<b>401 808</b>	<b>469 776</b>	<b>476 310</b>	<b>508 977</b>
Ligeros	Ejes		141 720	193 119	203 355	215 079	248 203	242 226	256 782
Pesados	Ejes		123 496	157 177	181 982	186 729	221 573	234 084	252 195
<b>San lorenzo</b>	<b>Ejes</b>		<b>101 151</b>	<b>150 172</b>	<b>163 852</b>	<b>148 056</b>	<b>179 889</b>	<b>194 533</b>	<b>219 041</b>
Ligeros	Ejes		51 520	69 575	66 604	69 896	81 389	80 694	89 029
Pesados	Ejes		49 631	80 597	97 248	78 160	98 500	113 839	130 012
<b>Unión Progreso</b>	<b>Ejes</b>		<b>395 123</b>	<b>597 342</b>	<b>542 205</b>	<b>596 128</b>	<b>712 823</b>	<b>745 961</b>	<b>833 935</b>
Ligeros	Ejes		207 850	283 088	248 379	278 342	337 334	346 458	391 652
Pesados	Ejes		187 273	314 254	293 826	317 786	375 489	399 503	442 283

		UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>b) Recaudación por Cobro de Peaje</b>									
<b>Total</b>	<b>Soles</b>		<b>3 807 450</b>	<b>5 596 534</b>	<b>5 887 001</b>	<b>6 412 817</b>	<b>8 432 060</b>	<b>9 062 009</b>	<b>9 843 350</b>
Ligeros	Soles		2 005 450	2 782 147	2 794 897	3 151 804	4 125 960	4 280 651	4 647 783
Pesados	Soles		1 802 000	2 814 387	3 092 104	3 261 014	4 306 099	4 781 358	5 195 567

#### c) Accidentes

		accidentes	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Accidentes</b>	<b>accidentes</b>		<b>-</b>	<b>60</b>	<b>145</b>	<b>138</b>	<b>143</b>	<b>119</b>	<b>166</b>
Heridos	Personas		-	32	97	88	68	75	74
Fallecidos	Personas		-	6	25	15	16	11	3



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima  
Teléfono: (511) 500 9330

[estudioseconomicos@OSITRAN.gob.pe](mailto:estudioseconomicos@OSITRAN.gob.pe)

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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sota  
Jefe de Estudios  
Económicos

Melina Caldas Cabrera  
Jefe de Regulación

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

---

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista  
Wilmer Zela Moraya - Especialista  
Oscar Ubillús Ramirez – Analista  
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante  
Andrea Raza Herrera – Practicante