



INFORME DE DESEMPEÑO

Eje Multimodal Amazonas Norte- IIRSA Norte - 2015
2015

**Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos**



Contenido

RESUMEN EJECUTIVO.....	3
INFORME DE DESEMPEÑO 2015.....	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.....	5
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	8
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	10
IV. TARIFAS REGULADAS.....	13
V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.....	14
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	17
VII. INDICADORES FINANCIEROS.....	19
VIII. CONCLUSIONES.....	24
ANEXO N°1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	27
ANEXO N°2: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL.....	30

Cuadros

Cuadro N° 1 IIRSA NORTE: UNIDADES DE PEAJE.....	8
Cuadro N° 2 IIRSA Norte: PARTICIPACIÓN POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2015.....	11
Cuadro N° 3 IIRSA Norte: VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2014-2015.....	12
Cuadro N° 4 IIRSA Norte: TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2015.....	13
Cuadro N° 5 IIRSA Norte: TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2015... ..	14
Cuadro N° 6 TRAMO N° 1: PAGO ANUAL POR MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN 2008-2015.....	15
Cuadro N° 7 TRAMO N° 1: RECAUDACIÓN POR COBRO DE PEAJE 2008-2015.....	16
Cuadro N° 8 IIRSA Norte: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES.....	20
Cuadro N° 9 IIRSA Norte: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 - 2015.....	22

Gráficos

Gráfico N° 1 IIRSA Norte: TRÁFICO VEHICULAR 2006-2014.....	10
Gráfico N° 2 IIRSA Norte: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO, POR ESTACIÓN DE PEAJE Y TIPO DE VEHÍCULO, 2015.....	11
Gráfico N° 3 IIRSA Norte: APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2013 – 2015.....	16
Gráfico N° 4 IIRSA Norte: NIVEL DE SERVICIO GLOBAL, 2013-2015.....	17
Gráfico N° 5 IIRSA Norte: ACCIDENTES, HERIDOS Y FALLECIDOS, 2015.....	18
Gráfico N° 6 IIRSA Norte: DAÑOS PERSONALES EN IIRSA NORTE.....	19
Gráfico N° 7 IIRSA Norte: RATIOS DE RENTABILIDAD 2013-2015.....	23
Gráfico N° 8 IIRSA Norte: RATIOS DE Liquidez 2013-2015.....	23
Gráfico N° 9 IIRSA Norte: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO.....	24

Ilustraciones

Ilustración N° 1: IIRSA Norte: Mapa de la Concesión.....	7
--	---

INFORME DE DESEMPEÑO 2015

EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE

IIRSA NORTE



Resumen Ejecutivo

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2015, de la Concesión del Eje Multimodal del Amazonas Norte (Carretera IIRSA Norte: Paita-Yurimaguas). El informe describe, entre otras, la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, desempeño financiero, entre otros.

El 17 de junio de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y la empresa Concesionaria IIRSA Norte S.A., (en adelante, el Concesionario) 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 kilómetros de carretera que une las ciudades de Paita, Piura, Olmos, Rioja, Tarapoto y Yurimaguas.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Accionistas de la Concesión	Inversiones Odebrecht (Brasil): 70,95% Constructora Odebrecht (Brasil): 29,05%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Menor valor presente de sumatoria de PAMO y PAO
Inversión comprometida	USD 510,3 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2012	USD 417,4 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	17 de junio de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	6

La Concesionaria tiene por objeto dedicarse única y exclusivamente a la explotación de la concesión otorgada en su favor en virtud del contrato de concesión de las obras y el mantenimiento de los tramos viales del eje multimodal del Amazonas Norte.

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

En el año 2015, circularon por la vía concesionada 5,38 millones de unidades vehiculares, de los cuales cerca de 2 millones fueron vehículos pesados (37,2%) y 3,37 millones vehículos ligeros (62,8%). La estación de peaje con mayor nivel de tráfico fue Mocce, con 1,16 millones de vehículos (21,6% del

total); seguido por la estación Paita, con una afluencia de 1,08 millones de vehículos en el año (20,0% del total).

En el año 2015, el Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 60 millones (incluido IGV), lo que representó un incremento de 68% en relación al año anterior (USD 35,7 millones). Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 513 millones (incluido IGV), con lo cual se alcanzó un cumplimiento del 82,8% de la inversión total comprometida, así como un avance físico de los kilómetros comprometidos para construcción y para ser intervenidos (958,07 km) del 100%. Este nivel de ejecución de obras se explica por la culminación de la obra principal y obras adicionales.

En el año 2015 por concepto de Pago Anual de Mantenimiento y Operación - PAMO se reconocieron ingresos por un monto de S/51.6 millones; mientras que los ingresos recaudados por cobro de peaje ascendieron a S/. 58,2 millones, lo cual fue suficiente para cubrir el 100% del PAMO.

En el 2015, el Concesionario transfirió un monto total de S/. 5,2 millones a OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó un importante incremento de 117% en relación a los aportes generados durante el 2014 (S/. 2,4 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2015¹. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 97,5%. Por su parte, el número de accidentes se mantuvo estable, registrándose una ligera disminución de 1% entre 2014 y 2015, al pasar de 612 a 606 accidentes en el año 2015. De manera similar, el número de heridos se mantuvo estable, registrando un leve aumento de 0,5% (de 582 a 585 heridos); mientras que el número de víctimas mortales se incrementó en 3,8% (de 53 a 55 fallecidos). Finalmente, se recibieron 62 reclamos, de los cuales se resolvieron 59 durante 2015, habiendo sido declarados infundados el 100%.

Los ingresos totales por construcción y mantenimiento del Concesionario ascendieron a S/. 352 millones durante 2015, lo cual significó un aumento de 63,6% respecto a los ingresos registrados el año anterior (S/. 215); mientras que los costos se ubicaron en un nivel de S/. 305 millones en 2015, lo cual significó un aumento de 53% en relación al 2014 (S/. 196 millones). Así, experimentó un importante incremento de 390%, al pasar de S/. 5 millones a S/.25 millones.

Durante 2015, los indicadores de ROE² y ROA³ experimentaron una mejora, alcanzado niveles de 44% y 10%, respectivamente, lo cual refleja que el Concesionario percibe ganancias de las inversiones realizadas. Así, de acuerdo a estos indicadores, la empresa tuvo un 10% de utilidad por cada unidad monetaria invertida (sin importar su procedencia) y los accionistas tuvieron un 44% de utilidad por cada unidad monetaria invertida de su patrimonio.

El análisis de los ratios de liquidez muestra que la empresa ha contado con la liquidez suficiente para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. El capital de trabajo fue positivo; el ratio de la prueba ácida estuvo por encima de 1 en el mismo periodo, lo que indica que la empresa ha tenido los activos corrientes suficientes para cubrir sus pasivos corrientes en el periodo.

¹ Cabe señalar que, durante 2015, no se iniciaron Procedimientos Administrativos Sancionadores (PAS) contra el Concesionario, ni se pusieron penalidades por incumplimiento del Contrato de Concesión.

² En economía, la rentabilidad financiera o «ROE» (por sus iniciales en inglés, *Return on equity*) relaciona el beneficio económico con los recursos necesarios para obtener ese lucro. Dentro de una empresa, muestra el retorno para los accionistas de la misma, que son los únicos proveedores de capital que no tienen ingresos fijos. La rentabilidad puede verse como una medida de cómo una compañía invierte fondos para generar ingresos. Se suele expresar como porcentaje.

³ El ROA se define como el rendimiento económico sobre la inversión total realizada sin considerar la forma de su financiación. Los activos totales son netos ya que se entiende que la amortización y la depreciación no generan resultado.

INFORME DE DESEMPEÑO 2015

EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE

IIRSA NORTE



I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.

a. Composición de la empresa

1. Concesionaria IIRSA Norte S.A. se constituyó en Perú el 10 de junio de 2005. La Concesionaria es subsidiaria directa de Odebrecht Latinvest Perú Transport S.AC., que a la fecha posee 99% de las acciones representativas de capital social; mientras que Norberto Odebrecht S.A posee el 1% de las acciones. Así, la Concesionaria pertenece al grupo económico Odebrecht (Grupo Odebrecht) cuya controlante final es Odebrecht S.A. domiciliada en Brasil.

b. Principales Características del Contrato de Concesión.

2. El Contrato de Concesión para la construcción, rehabilitación, mejoramiento, conservación, mantenimiento y explotación de la Carretera IIRSA Norte, fue suscrito el 17 de junio del año 2005 entre MTC y el Concesionario, por un plazo de 25 años contados desde la fecha de suscripción del contrato, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo⁴.
3. La Concesión materia del Contrato se otorga para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Conservación, Mantenimiento y Explotación de la infraestructura pública.
4. El Contrato de Concesión 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).
5. De acuerdo a lo estipulado en la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión concerniente al Régimen Económico, el Estado se obliga a pagar al Concesionario, en Dólares de los Estados Unidos de América, los siguientes conceptos por la Concesión que toma a su cargo: Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).
6. 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.
7. 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 a la siguiente fórmula de reajuste:

⁴ La cláusula 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.

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

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.

o: es el mes de finalización de las obras de la primera etapa.

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).

8. De acuerdo a 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.
9. A diciembre de 2015 se han suscrito siete Adendas al Contrato de Concesión.
 - La primera, suscrita en diciembre de 2005, en la cual se adecuó operativamente el Contrato para facilitar la implementación de las prestaciones. En febrero de 2006,
 - La segunda Adenda adelantó para la Primera Etapa las obras de los tramos Dv. Olmos-Piura y Piura-Paita, originalmente programadas para la Segunda Etapa. En julio de 2006.
 - La tercera Adenda tuvo como objetivo lograr la bancabilidad del proyecto. Para ello, se determinó que con base en cada uno de los Certificados de Avance de Obra emitidos por el Regulador, el Concedente debería emitir y entregar al Concesionario treinta Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el Pago Anual por Obras (CRPAO).
 - La cuarta Adenda redefinió el plazo para la emisión de un laudo arbitral en un arbitraje de derecho local.
 - La quinta Adenda modificó la cláusula 6.39 para incluir un monto adicional para Obra Adicional de USD 53,5 millones e incluyó la cláusula 6.54 que determina que el pago por obras accesorias y adicionales se dará de manera mensual
 - La sexta Adenda donde se amplía el monto disponible para la ejecución de Obras Adicionales.
 - La séptima Adenda, donde se modificó la cláusula 6.39 del contrato de concesión para ampliar el monto disponible para la ejecución de Obras Adicionales.

c. Área de Influencia.

10. La concesión posee una longitud de 955,10 km y está dividido en siete tramos: (i) Yurimaguas-Tarapoto, (ii) Tarapoto-Rioja, (iii) Rioja-Corral Quemado, (iv) Corral Quemado-Olmos, (v) Olmos-Piura, (vi) Piura-Paita, (vii) Mocce- Desvío Olmos –Lambayeque.
11. El Eje Multimodal del Amazonas Norte forma parte de este proyecto y articula el norte del país con Brasil. Este corredor comprende seis regiones: Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto, así como cerca de 80 distritos. Con el desarrollo de la vía, se busca 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.
12. Adicionalmente, la Concesión conecta al oeste a las regiones de Piura y Lambayeque con la carretera Panamericana Norte (Carreta en Concesión a la Concesionaria Covisol, que conecta las regiones Piura, Lambayeque y La Libertad en la costa) y con el Empalme 1B que se conecta a la Concesión Buenos Aires Canchaque y, por el Este con el puerto de Yurimaguas (actualmente en Concesión a la empresa Concesionaria Puerto Amazonas)

Ilustración N° 1: IIRSA Norte: Mapa de la Concesión



d. Hechos de importancia

13. El 27 de noviembre de 2015, el Concedente y la Concesionaria han suscrito el acta de acuerdo en la que se otorga la autorización a la Concesionaria para la ejecución de las obras accesorias en los sectores de Olmos-Corral-Quemado (Chamaya), por el monto referencial de USD 9,3 millones para labores de mantenimiento.
14. En el año 2015, el MTC reconoció al concesionario un monto total de USD 1,5 millones por concepto de laudos arbitrales por Sectores Inestables.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

a. Servicios prestados

15. 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.
16. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A partir de la fecha de vigencia de las obligaciones, el Concesionario deberá efectuar el cobro de la tarifa a través de las unidades de peaje, es decir, a partir de la toma de posesión de las unidades existentes⁵.
17. A diciembre de 2015, el Concesionario se encuentra administrando diez unidades de peaje en operación, el detalle de las cuales se presenta en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 1 IIRSA NORTE: UNIDADES DE PEAJE	
UNIDAD DE PEAJE	SENTIDO DE COBRO
Paíta	Ambos Sentidos
Chulucanas	Ambos Sentidos
Mocce	Recaudo en un sentido
Olmos	Ambos Sentidos
Pomahuaca	Ambos Sentidos
Utcubamba	Recaudo en un sentido
Pedro Ruiz	Recaudo en un sentido
Aguas Claras	Ambos Sentidos
Moyobamba	Ambos Sentidos
Pongo	Ambos Sentidos

Fuente: IIRSA Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

18. Adicionalmente se cuenta con 1 estación de pesaje fija en Utcubamba (Región Amazonas) y una estación de pesaje móvil cercana a la estación de peaje de Chulucanas en la región Piura
19. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Norte, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
 - **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.

⁵ A la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, se contaba con ocho estaciones de peaje operando (Paíta, Chulucanas, Olmos, Pucara, Bagua, Pedro Ruiz, Aguas Claras y Moyobamba). Cabe mencionar que, el Concesionario y el Concedente podrán llegar a un acuerdo para implementar unidades de Peaje adicionales a las señaladas, y/o retirar las existentes o modificar su ubicación, previa opinión del Regulador.

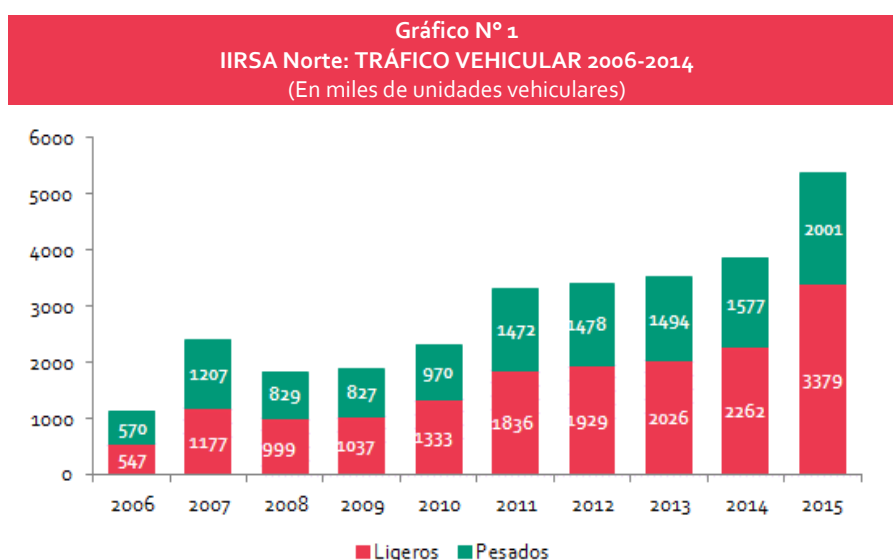
-
20. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
 - ✓ Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
 - ✓ Servicio de llamadas SOS.
 - ✓ Oficinas para la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de la localización de cada unidad de peaje.
 - ✓ Patrullaje de vigilancia.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa (hasta la estación de servicio más próxima, 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.
21. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
- ✓ Central de Operación de Tránsito⁶ (COT).

⁶ 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. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

Trafico en unidades vehiculares

22. Durante el año 2015 transitaron por la Carretera IIRSA Norte 5,38 millones de vehículos, lo cual representó un importante incremento de 40% en relación a los registrados el año anterior (3,84 millones)⁷, apreciándose un incremento de 49% en el número de vehículos ligeros y de 27% en el número de vehículos pesados. Cabe mencionar que, el importante incremento registrado en 2015, se explica porque desde finales de 2014 se contabilizan los vehículos de la estación de peaje Mocce del tramo Lambayeque – Mocce – Dv. Olmos (85,60 Km.), que fue transferido por PROVIAS he incorporado a la Concesión del IIRSA Norte.



Fuente: IIRSA Norte

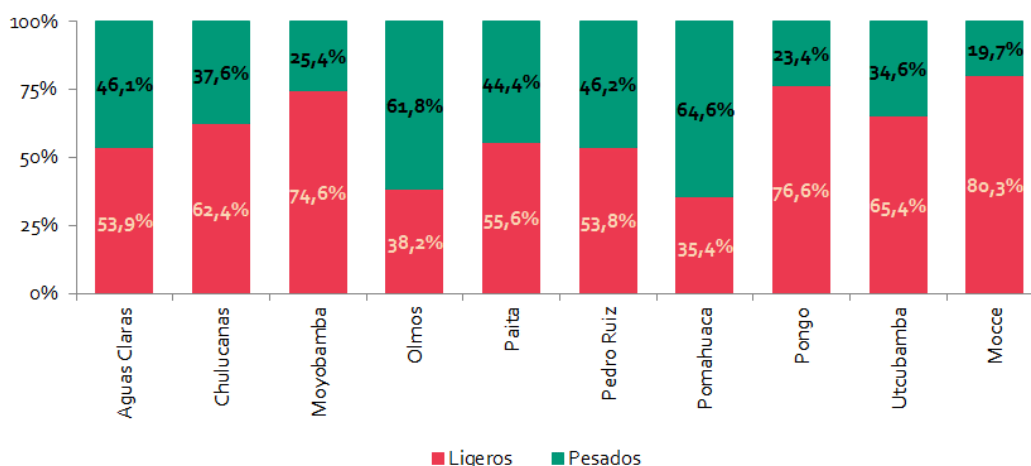
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

* A partir de noviembre de 2014 se contabilizan los vehículos de la estación de peaje Mocce del tramo Lambayeque-Mocce-Dv. Olmos entregado a la Concesión parte de PROVIAS

23. Como se aprecia en el siguiente gráfico, por la vía transitan principalmente vehículos ligeros; los cuales representaron el 62,8% del tráfico total en 2015, siendo las estaciones de peaje de Mocce, Pongo y Moyobamba donde se concentra el mayor volumen de los mismos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 37,2% del total de vehículos que transitan por la vía, siendo las estaciones de Olmos y Pedro Ruiz las que captaron el mayor porcentaje de vehículos pesados.

⁷ Se debe precisar que a partir de noviembre de 2014 se incluyen los vehículos de la estación de peaje de Mocce del tramo Lambayeque-Mocce-Dv. Olmos entregado a la Concesión por parte de PROVIAS

Gráfico N° 2
IIRSA Norte: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO, POR ESTACIÓN DE PEAJE Y TIPO DE VEHÍCULO, 2015
 (En Porcentaje)



24. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2015 la estación de Mocce recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros (27,7% del tráfico total), lo que se puede explicar por la cercanía al Terminal Portuario de Paita y a la ciudad de Piura. En segundo lugar, se ubicó la estación de Paita, la cual captó el 17,9% del total de vehículos ligeros que circularon por la vía, lo que se puede explicar por la cercanía a la ciudad de Lambayeque y Chiclayo, en el caso de la estación de Mocce.
25. En cuanto a tráfico de vehículos pesados, la estación de Paita fue quien recibió el mayor tráfico de dicho tipo de vehículos, con una participación de 24,2%; seguido por la estación de Chulucanas con el 14,1% de los vehículos pesados. En el siguiente gráfico se puede observar la participación por cada estación de peaje, tanto para vehículos ligeros como pesados.

Cuadro N° 2
IIRSA Norte: PARTICIPACIÓN POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2015
 (Unidades vehiculares)

Estación	Ligeros	Part. %	Pesados	Part. %	Total	Part. %
Aguas Claras	140,790	4.2%	120,491	6.0%	261,281	4.9%
Chulucanas	468,018	13.8%	282,161	14.1%	750,179	13.9%
Moyobamba	418,524	12.4%	142,743	7.1%	561,267	10.4%
Olmos	153,346	4.5%	248,304	12.4%	401,650	7.5%
Paita	604,370	17.9%	483,286	24.2%	1,087,656	20.2%
Pedro Ruiz	87,981	2.6%	75,410	3.8%	163,391	3.0%
Pomahuaca	131,213	3.9%	239,219	12.0%	370,432	6.9%
Pongo	236,025	7.0%	72,293	3.6%	308,318	5.7%
Utcubamba	204,068	6.0%	108,197	5.4%	312,265	5.8%
Mocce	935,076	27.7%	228,847	11.4%	1,163,923	21.6%
Total	3,379,411	100.0%	2,000,951	100.0%	5,380,362	100.0%

Fuente: IIRSA Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

* A partir de noviembre de 2014 se contabilizan los vehículos de la estación de peaje de Mocce del tramo Lambayeque-Mocce-Dv. Olmos entregado a la Concesión por parte de PROVIAS

26. En el siguiente cuadro se muestra el tráfico vehicular por tipo de vehículo y por estación de peaje entre 2014 y 2015.

Cuadro N° 3
IIRSA Norte: VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2014-2015
 (Unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	2015	2014	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos ligeros	3,379,411	2,262,255	49.4%
Aguas Claras	140,790	127,908	10.1%
Chulucanas	468,018	399,021	17.3%
Moyobamba	418,524	370,326	13.0%
Olmos	153,346	135,019	13.6%
Paita	604,370	564,249	7.1%
Pedro Ruiz	87,981	84,318	4.3%
Pomahuaca	131,213	108,657	20.8%
Pongo	236,025	219,599	7.5%
Utcubamba	204,068	171,324	19.1%
Mocce	935,076	81,834	-
Vehículos pesados	2,000,951	1,576,769	26.9%
Aguas Claras	120,491	119,111	1.2%
Chulucanas	282,161	263,310	7.2%
Moyobamba	142,743	134,553	6.1%
Olmos	248,304	233,784	6.2%
Paita	483,286	349,583	38.2%
Pedro Ruiz	75,410	70,780	6.5%
Pomahuaca	239,219	223,581	7.0%
Pongo	72,293	59,963	20.6%
Utcubamba	108,197	104,124	3.9%
Mocce	228,847	17,980	-

Fuente: IIRSA Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

* A partir de noviembre de 2014 se contabilizan los vehículos de la estación de peaje de Mocce del tramo Lambayeque-Mocce-Dv. Olmos entregado a la Concesión por parte de PROVIAS

27. Como se aprecia, en relación al crecimiento del tráfico de vehículos ligeros por estación de peaje, se observa que, la unidad de peaje de Pomahuaca mostró el mayor dinamismo, registrando un aumento del número de vehículos ligeros de 20,8% entre 2014 y 2015, al pasar de 108 mil a 131 mil vehículos. Por su parte, la unidad de peaje de Paita registró el mayor dinamismo en cuanto el número de vehículos pesados, registrando un aumento de 38,2% en el tráfico de dicho tipo de vehículos, al pasar de 349 mil a 483 mil vehículos.

Trafico en ejes cobrables

28. En términos de ejes cobrables, circularon por la vía más de 10 millones de ejes, de los cuales el 68% correspondió a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Cabe señalar que los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (3,2 millones).

Cuadro N° 4
IIRSA Norte: TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2015
 (En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO								TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	7	Más de 7	
Unidades vehiculares	3,379,411	716,318	557,705	117,517	63,654	535,643	9,864	236	5,380,362
Aguas Claras	140,790	30,485	30,100	8,501	3,767	47,362	257	19	261,281
Chulucanas	468,018	153,979	54,980	4,034	5,455	62,434	1,270	9	750,179
Moyobamba	418,524	42,012	34,138	8,367	4,285	53,662	266	13	561,267
Olmos	153,346	63,229	75,591	25,532	9,695	73,651	559	47	401,650
Paita	604,370	186,421	164,856	12,312	15,629	99,041	4,959	68	1,087,656
Pedro Ruiz	87,981	20,897	21,951	5,737	2,243	24,306	267	9	163,391
Pomahuaca	131,213	55,735	74,475	25,463	9,663	73,268	571	44	370,432
Pongo	236,025	20,635	21,269	3,662	2,184	24,391	146	6	308,318
Utcubamba	204,068	35,128	29,652	9,033	3,436	30,647	280	21	312,265
Mocce	935,076	107,797	50,693	14,876	7,297	46,881	1,289	14	1,163,923
Ejes cobrables	3,379,411	1,432,636	1,673,115	470,068	318,270	3,213,858	69,048	3,721	10,560,127
Aguas Claras	140,790	60,970	90,300	34,004	18,835	284,172	1,799	89	630,959
Chulucanas	468,018	307,958	164,940	16,136	27,275	374,604	8,890	8	1,367,829
Moyobamba	418,524	84,024	102,414	33,468	21,425	321,972	1,862	73	983,762
Olmos	153,346	126,458	226,773	102,128	48,475	441,906	3,913	187	1,103,186
Paita	604,370	372,842	494,568	49,248	78,145	594,246	34,713	2,744	2,230,876
Pedro Ruiz	87,981	41,794	65,853	22,948	11,215	145,836	1,869	48	377,544
Pomahuaca	131,213	111,470	223,425	101,852	48,315	439,608	3,997	280	1,060,160
Pongo	236,025	41,270	63,807	14,648	10,920	146,346	1,022	32	514,070
Utcubamba	204,068	70,256	88,956	36,132	17,180	183,882	1,960	120	602,554
Mocce	935,076	215,594	152,079	59,504	36,485	281,286	9,023	140	1,689,187

Fuente: IIRSA Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

* A partir de noviembre de 2014 se contabilizan los vehículos de la estación de peaje de Mocce del tramo Lambayeque-Mocce-Dv. Olmos entregado a la Concesión por parte de PROVIAS

29. Cabe señalar que en las estaciones de peaje Aguas Claras, Chulucanas, Moyobamba, Olmos, Paita, Pedro Ruiz y Mocce se permite el pago de tarifa diferenciada a ciertos vehículos, según la distancia recorrida. Así, en la estación de Paita estos vehículos representaron el 2,6% del tráfico total; mientras que en la estación de Chulucanas significaron el 1,1% del tráfico total.

IV. TARIFAS REGULADAS

30. Conforme a lo establecido en la Cláusula 8. 17 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del área de concesión.
31. Asimismo, de acuerdo al punto d) del clausula 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 (ver párrafos 6 y 7 del presente informe).
32. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante enero de 2015 se fijó una tarifa de 5,50 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado), lo cual representó un aumento de 5,8% en relación a las tarifas establecidas en enero de 2014 (S/. 5,20 por unidad y eje). Entre 2006 y 2015, las tarifas registraron un crecimiento acumulado de 22,2%, al pasar de S/. 4,50 a S/. 5,5 por unidad y por eje.

Cuadro N° 5
IIRSA Norte: TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO
VIGENTES EL 2015
(En Nuevos Soles)

Fecha de actualización		Tarifa	
Desde	Hasta	Ligero (Unidad)	Pesado (Eje)
12/04/2006	09/01/2010	4,50	4,00
10/01/2010	09/01/2011	5,10	5,10
10/01/2011	28/02/2011	5,20	5,20
01/03/2011	09/01/2012	5,10	5,10
10/01/2012	09/01/2013	5,20	5,20
10/01/2013	09/01/2014	5,20	5,20
10/01/2014	09/01/2015	5,50	5,50

Fuente: IIRSA Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.

a. Evolución de las inversiones

33. A 2015, el Concesionario ha concluido con la ejecución de las obras contenidas en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde a obras accesorias⁸ y obras adicionales⁹. Así, durante 20015, 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 firmadas¹⁰.
34. En ese sentido, al 31 de diciembre del año 2015, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 513 millones (incluido IGV), lo que representa la realización del 82,8% del total de la inversión comprometida (considerando tanto las incluidas en el Contrato de Concesión como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad) quedando por finalizar obras accesorias y adicionales. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción y para ser intervenidos, así como de las obras adicionales (vía de evitamiento de Tarapote, acceso nuevo al Puerto de Yurimaguas, vía de evitamiento de Piura e intercambio vial de Piura).
35. Cabe señalar que el monto de avance de obras ejecutadas reconocidas por OSITRAN en el 2015 fue de USD 60,6 millones (incluido IGV), lo cual representó un incremento de 70% en relación a

⁸ 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.

⁹ 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.

¹⁰ Los compromisos de inversión de obras adicionales fueron ajustados por la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión incrementándose en USD 90,3 millones, la cual fue firmada el 25 de noviembre del 2014.

la inversión ejecutada en 2014 (USD 35,7 millones, incluido IGV). En particular, durante 2015 se ejecutaron las siguientes inversiones:

- Obra adicional: Vía de Evitamiento Piura, Subtramo Piura - Dv. Olmos: Concluida.
- Obra adicional: Intercambio vial de la Vía de Evitamiento Piura, Subtramo Piura - Dv. Olmos: Concluida.
- Obra adicional: Construcción de la Segunda Calzada Piura - Paita: (Al 61.09% de avance).
- Obra accesoria del Sector Km. 180+780 al Km. 180+950 del Tramo 4: Dv. Olmos – Corral Quemado: (Al 3.18% de avance).
- Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 20 Sectores de obras accesorias prioritarias: (Al 90.00% de avance).

b. Cofinanciamiento

36. De acuerdo a lo estipulado en la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión concerniente al Régimen Económico, el Estado se obliga a pagar al Concesionario, en Dólares de los Estados Unidos de América, los siguientes conceptos por la Concesión que toma a su cargo:

- a) Pago Anual por Obras (PAO): Cuota anual que asciende a la suma de USD 29 450,963 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) de la Cláusula 8.23 del Contrato. La proporción del PAO correspondiente a cada Etapa será equivalente a: Primera Etapa 70.64% del PAO y Segunda Etapa 29.36% del PAO.
- b) Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO): Cuota anual que asciende a la suma de USD.15'90,534 aplicable a partir de la fecha de inicio de Explotación y hasta el final de la Concesión, de acuerdo a lo indicado en el Literal d) de la Cláusula 8.24

35 La recaudación por peajes, descontando el porcentaje del monto recaudado 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.

36 Durante el año 2015, se reconocieron ingresos por concepto de PAMO ascendentes a S/. 51 millones, lo que representó un incremento de 5,7% en relación a los ingresos reconocidos el año anterior (S/. 48,3 millones). En el siguiente gráfico se detalla los pagos realizados por concepto de PAMO al Concesionario entre los años 2008-2015.

Cuadro N° 6							
TRAMO N° 1: PAGO ANUAL POR MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN 2008-2015							
(En miles de soles)							
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
41 878	42 714	46 454	42 282	44 770	46 146	48 325	51 062

Fuente: IIRSA Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

37. Por su parte, la recaudación por el cobro de peaje ascendieron a S/. 58,2 millones durante 2015, lo que representó un incremento de 37% en relación al monto recaudado el año

anterior (S/. 42,5 millones). Entre 2012 y 2015, los ingresos por recaudación experimentaron un crecimiento acumulado de 288%.

Cuadro N° 7 TRAMO N° 1: RECAUDACIÓN POR COBRO DE PEAJE 2008-2015 (En millones de soles)							
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
15 002	15 203	22 577	34 801	36 445	37 368	42 530	58 237

Fuente: IIRSA Norte

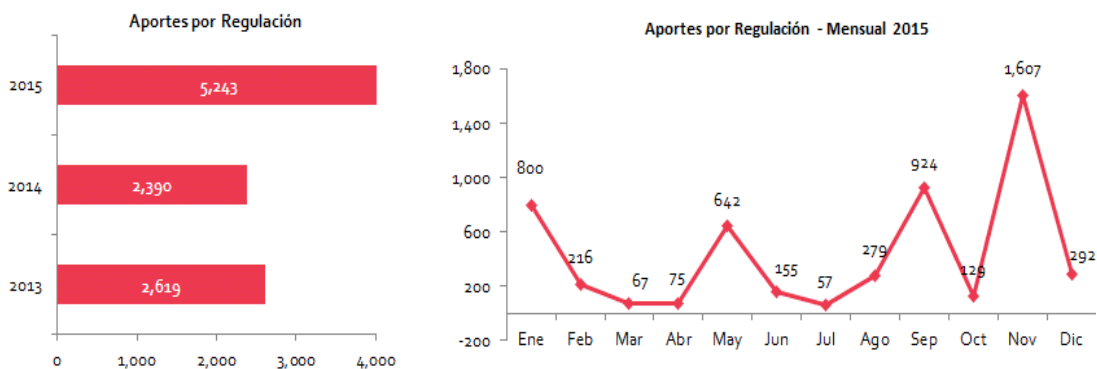
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

38. Así, como se puede apreciar los ingresos por recaudación fueron suficientes para cubrir el 100% del PAMO otorgado en 2015 por el Concedente, por lo que no hubieron aportes por cofinanciamiento del Estado por dicho concepto.

c. Pagos al Estado

39. 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 directamente por el Concesionario por peaje y cualquier otro servicio que brinde directamente o a través de terceros, así como los ingresos transferidos por el Concedente para completar los recursos necesarios para el PAMO.
40. Durante 2015, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/.5,2 millones, monto que representó un importante aumento de 117% en relación a los aportes pagados en 2014 (S/. 2,4 millones). Conforme se aprecia en el siguiente gráfico, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 3
IIRSA Norte: APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2013 – 2015
(Miles de Nuevos Soles)



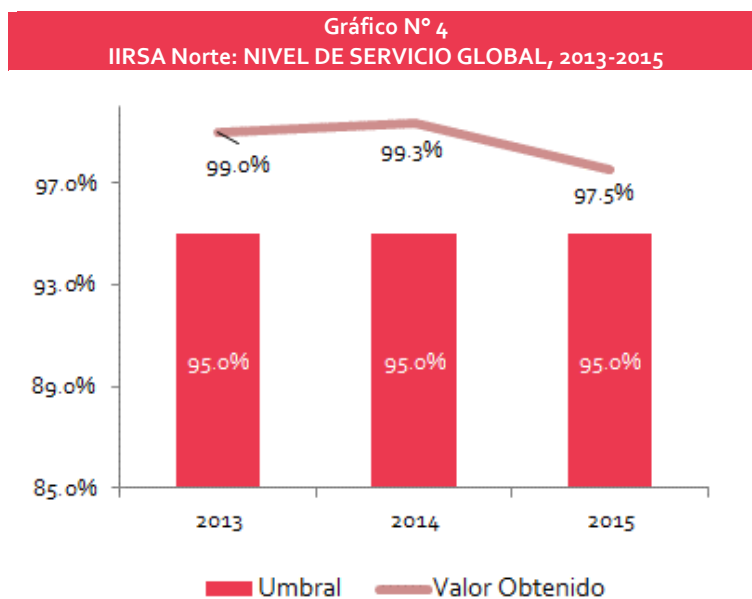
Fuente: Gerencia de Administración

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

a. Niveles de servicio

41. De acuerdo al Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
42. En el siguiente gráfico se muestran los resultados de la evaluación realizada por OSITRAN sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que, el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios, se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
43. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2015. En efecto, si bien entre 2014 y 2015, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario registró una ligera reducción (de 99,3% a 97,5%), se mantuvo por encima del nivel mínimo exigido (95%).



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

b. Accidentes

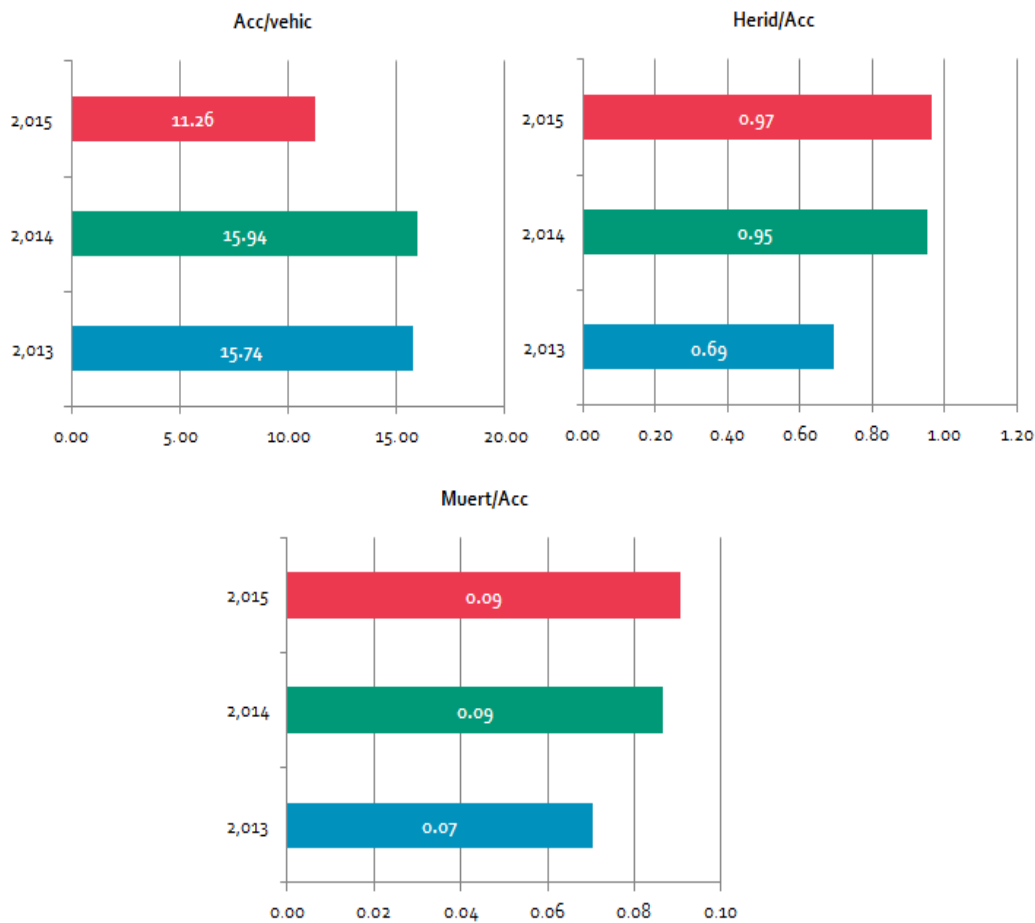
44. El número de accidentes en la vía concesionada se mantuvo cerca a los niveles registrados el año anterior, registrando una ligera disminución de 1% con respecto al año anterior, pasando de 612 accidentes en el año 2014 a 606 accidentes en el año 2015. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos en el año 2015 aumentó en 0,5% (de 582 a 585 heridos) y

el número de víctimas mortales se incrementó en 3,8% con relación a lo registrado el año anterior (de 53 a 55 fallecidos).



45. Al analizar el indicador de accidentes por cada cien mil vehículos registrado en 2015, se observa una reducción de dicho índice de 29% con respecto al año 2014, al pasar de 15,9 a 11,3 accidentes. Sin embargo, el número de heridos por accidente se incrementó en 2%, pasando de 0,95 a 0,97 heridos por accidente). En lo que respecta a la cantidad de víctimas fatales por accidente, se observa un incremento de 5%, pasando de 0,087 a 0,091 fallecidos, siendo el número más alto en los últimos tres años. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2013-2015.

Gráfico N° 6
IIRSA Norte: DAÑOS PERSONALES EN IIRSA NORTE



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

c. Reclamos

46. El número de reclamos presentados a la empresa en el 2015 fue de 62, los cuales tuvieron como motivos principales la mala atención por parte del personal (30,5%), la falta de señalización y/o mantenimiento (27%), desperfectos de la vía (23,7%), el cobro de las tarifas (10,2%), entre otros. Cabe destacar que, el 100% de los reclamos resueltos en 2015 (59 reclamos), fueron declarados infundados.

VII. INDICADORES FINANCIEROS

Estado de Resultados Integrales

47. Para el año 2015, los ingresos de la Concesión se incrementaron 63,6%, pasando S/ 215 millones a S/. 352 millones. Los ingresos están conformados principalmente por las transferencias que realiza el Concedente por los servicios de construcción (obras adicionales y accesorias) y por los ingresos por servicios de operación y mantenimiento.

48. El dinamismo mostrado por los ingresos se explica principalmente por el incremento de 75% en las transferencias realizadas por el Concedente por servicios de construcción, las cuales pasaron de S/. 146,8 millones a S/. 256 millones, así como por el aumento de 41% en los ingresos correspondientes a operación y mantenimiento, que pasaron de S/. 68,7 millones a S/.96,6 millones.
49. Por su parte, los costos de construcción y mantenimiento de la Concesión también se incrementaron de manera importante entre 2014 y 2015. Así, en dicho periodo, tales costos pasaron de S/. 196 millones a S/. 305 millones, lo cual representó un aumento de 53%. Este incremento de los costos se explica debido a que la concesión ha cancelado obras terminadas por las empresas encargadas de las labores de construcción y mantenimiento.
50. Así, considerando que los ingresos se incrementaron (63,6%) en mayor proporción que el aumento de los costos (53%), la utilidad operativa registró un importante aumento de 600%, al pasar de S/. 3,4 millones a S/. 24 millones. Por su parte, la utilidad antes de impuestos registró un aumento de 400%, al pasar de S/. 7 millones en 2014 a S/. 35 millones en 2015. Ello teniendo en consideración que, la Concesión tuvo gastos financieros por S/. 47 mil e ingresos por diferencia de tipo de cambio por S/. 11 millones.
51. De esta manera, la utilidad neta del 2015 fue de S/. 25 millones, cifra significativamente superior a la registrada en el año 2014, que ascendió a S/. 5 millones (un incremento de 390%)

Cuadro N° 8			
IIRSA Norte: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES			
(En miles de Nuevos Soles)			
CONCEPTO	2015	2014	Var.%
Ingresos por servicios de construcción	256,113	146,855	74%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	96,610	68,719	41%
Costo de los servicios de construcción	(230,290)	(141,470)	63%
Costo de servicio de operación y mantenimiento	(75,432)	(55,385)	36%
Utilidad bruta	47,001	18,719	151%
Gastos administrativos	(23,090)	(15,363)	50%
Otros gastos	226	125	
Utilidad (pérdida) de operación	24,137	3,481	-95%
Ingresos financieros	391	52	652%
Gastos financieros	(47)	(640)	
Diferencia en cambio, neta	11413	4,639	146%
Utilidad antes de impuesto a la renta	35,894	7,532	377%
Impuesto a la renta	(10,831)	(2,412)	349%
Utilidad del año	25,063	5,120	390%

Fuente: IIRSA Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Estado de Situación Financiera

52. Durante el año 2015, los activos totales de la empresa se incrementaron 2,2% respecto del año anterior, pasando de S/ 249 millones a S/. 254 millones. Este incremento se debió principalmente al aumento del efectivo de la empresa, que se elevó en un 38,6% pasando de S/.92 millones a S/. 128 millones. El incremento de efectivo estuvo relacionado a los pagos anuales por mantenimiento periódico realizados por el Concedente y que son depositados en un fondo de fideicomiso.

-
53. Sin embargo, en el caso de la partida cuentas por cobrar comerciales, éstas se redujeron un 30%, pasando de S/. 85 millones a S/. 60 millones. Estas cuentas incluyen los anticipos dados a las empresas que realizan las labores de construcción, operación y mantenimiento y que para el 2015 han finalizado obras adicionales y obras de mantenimiento, cancelando parte de la deuda contraída. De otro lado, las cuentas por cobrar a partes relacionadas, producto de los anticipos entregados a Odebrecht Latinvest Operación y Mantenimiento S.A.C. para la ejecución de obras accesorias, se incrementaron de S/. 54 millones a S/. 57 millones. Este anticipo será pagado con la facturación por avance de obra de la empresa.
 54. En lo referente al valor de los activos no corrientes, estos ascendieron a S/. 2,6 millones en el 2015, cifra menor en 33,6% a los S/. 3,9 millones registrados en el 2014. Cabe señalar, que los activos no corrientes representan solo el 1% del total de activos de la empresa.
 55. Por su parte, el pasivo corriente registró un nivel de S/. 198 millones durante 2015, lo cual representó una reducción del 5,9% con respecto al año 2014 donde los pasivo corrientes ascendieron a S/. 201,8 millones.
 56. La principal cuenta del pasivo corriente corresponde a los anticipos del concedente con S/. 149 millones (75,5% del pasivo corriente) que incluye los desembolsos efectuados por el Estado para las actividades de construcción, mantenimiento y operación, entre otros. Esta cuenta se incrementó entre el 2014 y 2015 en 29,8%
 57. Caso contrario ocurre con la cuentas por pagar a empresas relacionadas que se redujo en un 45% pasando de S/. 86 millones a S/. 47 millones, al haberse cancelado parte de las obras realizadas por las empresas encargadas de las actividades de construcción mantenimiento de la vía.
 58. En lo que respecta a otras cuentas por pagar, estas se redujeron de S/. 8 millones en el 2014 a S/. 377 mil en el 2015. Esta cuenta incluía S/. 7,7 millones por concepto de deuda por impuesto general a las ventas, la cual fue cancelada en el 2015, lo que explica su variación.
 59. El patrimonio neto de la empresa se incrementó en 46% durante el año 2015 producto de los resultados acumulados, que se incrementaron de S/. 7 millones a S/. 22 millones y del incremento de capital de la empresa, que pasó de S/26 a S/.31 millones (producto de un aumento de capital por parte de los accionistas), lo cual implica un incremento del 20% con respecto al año anterior. Así, para el 2015 el patrimonio total de la empresa ascendió a S/.65,3 millones, 46,2% mayor que los S/. 38,5 millones registrados en el 2014.

Cuadro N° 9
IIRSA Norte: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 - 2015
(En miles de Nuevos Soles)

ACTIVO			PASIVO Y PATRIMONIO NETO		
	2015	2014		2015	2014
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalentes de efectivo	128,035	92,353	Cuentas por pagar comerciales	794	1,276
Cuentas por cobrar comerciales	60,043	85,626	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	47,515	86,237
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	57,093	54,515	Anticipos del Concedente	149,738	115,333
Otras cuentas por cobrar	6,968	12,947	Otras cuentas po pagar	377	8,016
			TOTAL PASIVO CORRIENTE	198,424	210,862
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	252,139	245,441			
ACTIVO NO CORRIENTE			PATRIMONIO		
Impuesto a la renta diferido	457	1,515	Capital	31,279	26,066
Instalaciones, maquinaria y equipo	1,691	1,842	Reserva legal	2,506	5,213
Otros activos	479	597	Resultados acumulados	22,557	7,254
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	2,627	3,954	TOTAL PATRIMONIO	56,342	38,533
TOTAL ACTIVO	254,766	249,395	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	254,766	249,395

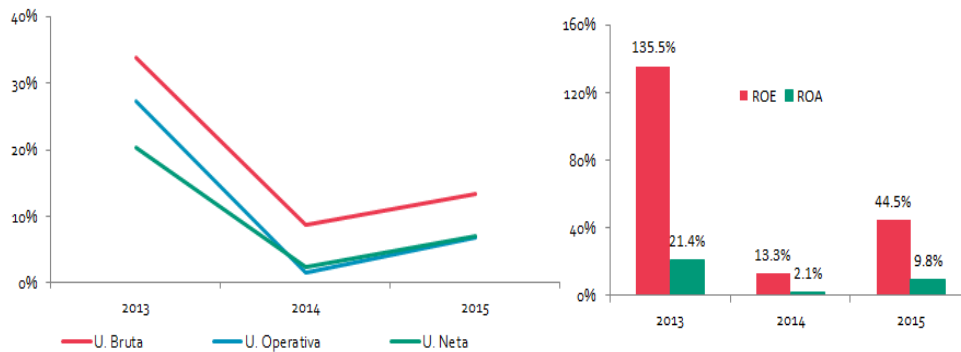
Fuente: IIRSA Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Ratios Financieros

60. El margen de utilidad neta del Concesionario en el año 2015 ascendió a 7%, resultado mayor con respecto al registrado el año anterior, que ascendió a 2%. El margen operativo tuvo similar comportamiento, pasando de 1,6% a 6,8%. Estos resultados se pueden explicar por el mayor incremento relativo de los ingresos de la Concesión (por pagos de obras y anticipos del Concedente) con respecto a la variación de los costos.
61. El incrementarse la utilidad neta de la Concesión en cerca de S/20 millones impactó directamente en el valor de los ratios ROE y ROA DURANTE 2015. Así, el ROE tuvo una rentabilidad de 44%, mayor que el 13% de año anterior, es decir, los accionistas de la empresa tuvieron un mayor retorno a su inversión. De forma similar, el ROA se incrementó de 2,1% a 9,8%, lo que refleja que los accionistas tuvieron un 9,8% de utilidad por cada unidad monetaria invertida de su patrimonio.

Gráfico N° 7
IIRSA Norte: RATIOS DE RENTABILIDAD 2013-2015



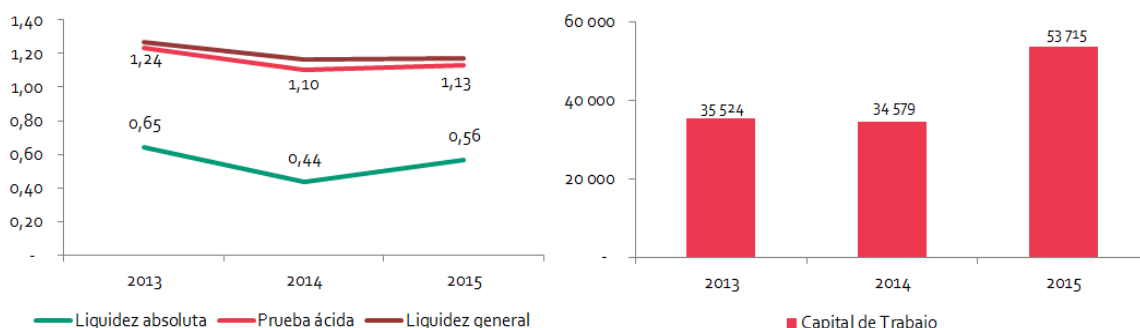
RATIO	2013	2014	2015
Rentabilidad			
Margen de utilidad bruta	33.8%	8.7%	13.3%
Margen de utilidad operativa	27.2%	1.6%	6.8%
Margen neto de utilidad	20.2%	2.4%	7.1%
Rentabilidad neta del Patrimonio (ROE)	135.5%	13.3%	44.5%
Rentabilidad de la inversión (ROA)	21.4%	2.1%	9.8%

Fuente: IIRSA Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

62. En cuanto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo¹¹ registró valores positivos, siendo de S/. 53 millones, lo que muestra la existencia de liquidez suficiente para hacer frente a las obligaciones de corto plazo. En el mismo sentido, el ratio de prueba ácida¹² alcanzó un nivel de 1,13 en 2015, manteniéndose así en niveles por encima de la unidad, lo cual refleja que la empresa posee activos corrientes suficientes para hacer frente a los pasivos corrientes en el periodo.
63. No obstante, el ratio de liquidez absoluta¹³ se ubicó en un nivel de 0,56 durante 2015, lo cual muestra una escasa liquidez, pues dicho ratio considera la cuenta de efectivo del activo corriente y no toma en cuenta las cuentas por cobrar con las que hace frente a sus obligaciones, como es el caso de los ingresos por PAMO. Así, a lo largo del periodo analizado dicho indicador a registrado valores por debajo de la unidad.

Gráfico N° 8
IIRSA Norte: RATIOS DE LIQUIDEZ 2013-2015



Fuente: IIRSA Norte

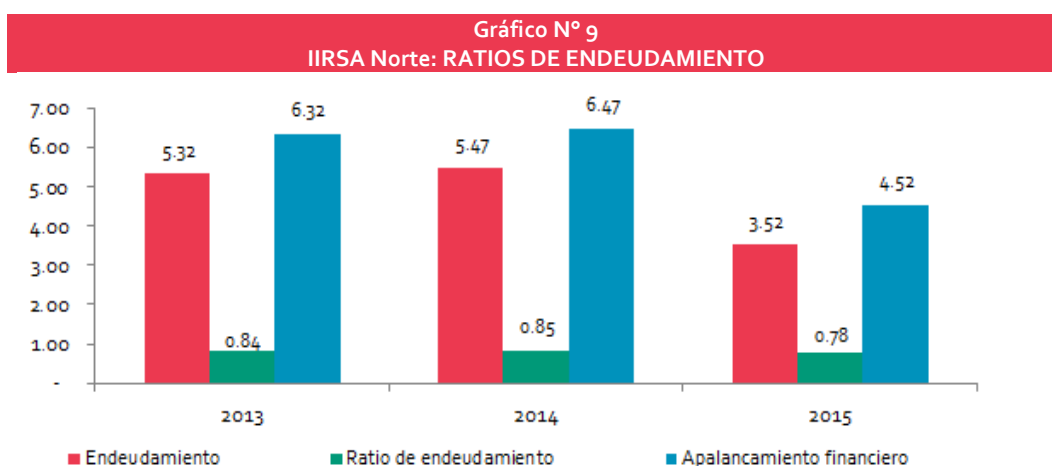
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

¹¹ Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

¹² Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

¹³ Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

64. Por otro lado, si bien los ratios de apalancamiento han mejorado con respecto al 2014, aún nos indican que la empresa financia sus operaciones con deuda (principalmente debido a las obligaciones por pagar y a los anticipos recibidos por parte del Estado).
65. El ratio de endeudamiento muestra que la empresa tienen una elevada concentración de pasivos con respecto al patrimonio invertido, Así para el 2015, los pasivos eran 3,5 veces el patrimonio (aunque menor al 5,47 del año 2014).
66. De otro lado, se puede apreciar una reducción en el ratio de endeudamiento, que mide cuanto del total de activos es financiado por deuda, al pasar de 84,5% en el 2014 a 78% en el 2015 debido tanto al incremento del patrimonio, como la reducción de los pasivos.
67. En lo que respecta al ratio de apalancamiento financiero (activo total sobre patrimonio), que mide cuanta deuda usa la compañía para financiar sus activos, se observa que la empresa ha mejorado dicho indicador entre el 2014 y 2015, pasando de 6,4 a 4,3 veces el patrimonio, esta variación se explica tanto por la reducción de los pasivos corrientes como el incremento del patrimonio de la Concesión con respecto al año 2014. En el siguiente gráfico se puede observar su evolución en los últimos tres años.



Fuente: IIRSA Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VIII. CONCLUSIONES

68. De la evaluación del desempeño de la Concesión del IIRSA Norte durante el año 2015, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante el 2015, el tráfico total de vehículos registró un importante aumento de 40% respecto del año anterior, alcanzando un total de 5,38 millones vehículos, de los cuales la mayor parte (62,8%) fueron vehículos ligeros; mientras que los vehículos pesados representaron el 37,2%. En relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 10,6 millones de ejes.

-
- (ii) Al cierre de 2015, el Concesionario cuenta con diez estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Mocce y Paita, las cuales registraron 1,16 millones de vehículos y 1,08 millones de vehículos, respectivamente.
- (iii) En 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 incrementaron 5,8% entre 2014 y 2015, al pasar de S/. 5,20 a S/. 5,50 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados). Cabe señalar que, desde diciembre de 2007, con el inicio de la explotación de la Concesión, el Concesionario efectúa el cobro de las tarifas de peaje.
- (iv) Al 31 de diciembre de 2015, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN ascendieron a USD 512 millones, lo cual significó un cumplimiento de 82,8% de la inversión comprometida, así como un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para construcción y para ser intervenidos (958,07 km). Durante 2015, el Concesionario ejecutó inversiones por USD 60 millones, lo cual representó un incremento de 68% en relación al año anterior (USD 35,7 millones).
- (v) En relación a los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO, durante el año 2015, se desembolsó a favor del Concesionario un monto total de S/. 51 millones, lo que representó un incremento de 5,7% en relación a los ingresos reconocidos el año anterior (S/. 48,3 millones). Por su parte, los ingresos recaudados por concepto de cobro de peaje ascendieron a S/. 58,2 millones, monto 37% superior al recaudado el año anterior (S/. 42,5 millones). Con ello, se aprecia que los ingresos por recaudación de peaje cubrieron el 100% del PAMO.
- (vi) En el 2015, el Concesionario transfirió un monto total de S/. 5,2 millones a OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó un importante incremento de 117% en relación a los aportes generados durante el 2014 (S/. 2,4 millones).
- (vii) En relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2015, se ha verificado lo siguiente:
- El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 97,5%.
 - El número de accidentes se mantuvo estable, registrándose una ligera disminución de 1% entre 2014 y 2015, al pasar de 612 a 606 accidentes en el año 2015. De manera similar, el número de heridos se mantuvo estable, registrando un leve aumento de 0,5% (de 582 a 585 heridos); mientras que el número de víctimas mortales se incrementó en 3,8% (de 53 a 55 fallecidos)
 - Se recibieron 62 reclamos, de los cuales se resolvieron 59 durante 2015, habiendo sido declarados infundados el 100%.
- (viii) Los ingresos totales por construcción y mantenimiento se incrementaron 63,6% (de S/. 215 a S/. 352 millones); mientras que los costos se incrementaron 53% (de S/. 196 millones a S/. 305 millones). Así, el incremento de los ingresos en mayor magnitud que el incremento de los

ingresos, generó que la utilidad neta del Concesionario registrara un importante crecimiento de 390%, al pasar de S/. 5 millones a S/.25 millones.

- (ix) En línea con el aumento de la utilidad neta, los indicadores de ROE y ROA se incrementaron, alcanzado niveles de 44% y 10%, respectivamente, lo cual refleja que la empresa tuvo un 10% de utilidad por cada unidad monetaria invertida (sin importar su procedencia) y los accionistas tuvieron un 44% de utilidad por cada unidad monetaria invertida de su patrimonio. El análisis de los ratios de liquidez mostraron que la empresa ha contado con la liquidez suficiente para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo, apreciándose que el capital de trabajo fue positivo y que el ratio de la prueba ácida estuvo por encima de 1. Finalmente, se aprecia una mejora en los indicadores de solvencia, los cuales reflejan que el Concesionario tiene una mayor autonomía financiera.

ANEXO N°1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A. Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Eje Multimodal Amazonas Norte (955 Km.), que comprenden: <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.	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	25 años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato.	Cláusula 4.1. (p. 35)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 28 de diciembre de 2005. ▪ Adenda 2: 23 de febrero de 2006. ▪ Adenda 3: 21 de julio de 2006. ▪ Adenda 4: 14 de mayo de 2009. ▪ Adenda 5: 03 de mayo de 2011. ▪ Adenda 6: 25 de noviembre de 2014. ▪ Adenda 7: 03 de julio de 2015. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7
5	Modalidad	Cofinanciado.	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 TULO de las Bases
7	Capital mínimo	USD 8 millones de dólares. Al finalizar el cuarto año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4. (p. 22)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de construcción de obras</u> por USD 10 millones, que estará vigente hasta la emisión del Acta de Recepción de Obras correspondiente a la segunda etapa. ▪ <u>Garantía de fiel cumplimiento de contrato de concesión</u> por USD 10 millones, que permanecerá vigente hasta seis (06) meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato. 	Cláusula 9.2. (p. 88) Cláusula 9.3. (p. 88)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Garantía de Crédito Parcial.</u> Está destinada a garantizar la obligación del Concedente de realizar los PAO. ▪ <u>Línea Crédito de Enlace (LCE),</u> 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. 	Cláusula 18.1. (p. 151) Cláusula 18.2. (p. 151) Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada: USD 205 millones (sin incluir IGV) en un plazo máximo de 48 meses.	Anexo N° 10. Propuesta Técnica

Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Actividades preparatorias (180 días):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento del afirmado en el tramo Tarapoto – Yurimaguas (Transitabilidad en 3,5 horas). ▪ <u>Primera Etapa (duración 2 años):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de 114 km. de vías (Yurimaguas-Tarapoto). - Rehabilitación y mejoramiento del tramo Dv. Olmos – Piura (169 km.) y Piura – Paita (56 km.). ▪ <u>Segunda Etapa (duración 2 años):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Rehabilitación, mejoramiento y estabilización del tramo Tarapoto – Rioja (133 km.) 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 ▪ Controversias 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. 	Cláusula 16.10. (p. 146-147) Cláusula 16.11. (p. 147-149)
13	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales. ▪ Consideraciones socio ambientales. 	Cláusula 3.6. (p. 27) Cláusula 5.40. (p. 42) Cláusulas 6.23. (p. 52-53) Cláusula 11.47. (p. 125) Anexo X (p. 238)
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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. 	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 82-83) 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 peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) y las acciones del Concesionario.	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)

**Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte**

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
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	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. 180)
20	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ USD 1,50 (más impuestos) a partir del mes calendario de aprobadas obras de primera etapa. ▪ Asimismo, las partes podrán solicitar al Regulador la modificación de las Tarifas. 	Cláusulas 8.17. b), c) y e) (p. 67-68)
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ En el reajuste se utilizará los índices de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y de Perú, así como el tipo de cambio. 	Cláusula 8.17.d.

ANEXO N°2: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL

INDICADORES ANUALES: del Eje Multimodal del Amazonas Norte (Carretera IIRSA Norte: Paita-Yurimaguas)

Concesionario	Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a. Tráfico

	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de Vehículos											
- Livianos	Vehículo	758 946	1 177 108	998 573	1 036 696	1 332 538	1 836 402	1 929 441	2 026 006	2 262 255	3 379 411
- Pesados	Vehículo	802 386	1 206 642	828 663	827 414	969 807	1 471 612	1 477 589	1 494 496	1 576 769	2 000 951
Número de Ejes cobrables											
- Livianos	Eje	758 946	1 177 108	998 573	1 036 696	1 332 538	1 836 402	1 929 441	2 026 006	2 262 255	3 379 411
- Pesados	Eje	2 499 994	3 787 268	2 612 157	2 613 580	3 177 691	5 039 798	5 181 652	5 325 547	5 694 567	7 179 031

Número de Vehículos por unidad de peaje:											
Unidad Aguas Claras	Vehículo	112 120	167 135	192 985	199 077	226 812	256 001	250 005	239 461	247 019	261 281
- Livianos	Vehículo	55 414	81 186	92 091	96 203	110 261	134 820	130 918	119 833	127 908	140 790
- Pesados	Vehículo	56 706	85 949	100 894	102 874	116 551	121 181	119 087	119 628	119 111	120 491
Unidad Chulucanas	Vehículo	258 709	370 735	404 094	455 829	509 047	543 833	562 677	623 589	662 331	750 179
- Livianos	Vehículo	125 768	181 214	204 220	246 022	273 367	299 695	321 837	364 532	399 021	468 018
- Pesados	Vehículo	132 941	189 521	199 874	209 807	235 680	244 138	240 840	259 057	263 310	282 161
Unidad Moyobamba	Vehículo	188 471	305 314	375 341	371 320	437 127	483 215	490 456	481 308	504 879	561 267
- Livianos	Vehículo	132 687	212 817	265 019	255 709	310 681	352 001	360 091	350 799	370 326	418 524
- Pesados	Vehículo	55 784	92 497	110 322	115 611	126 446	131 214	130 365	130 509	134 553	142 743
Unidad Olmos	Vehículo	176 094	262 199	80 880	148 065	173 137	341 817	352 078	361 853	368 803	401 650
- Livianos	Vehículo	52 166	76 957	23 936	47 522	56 998	109 537	110 945	125 093	135 019	153 346
- Pesados	Vehículo	123 928	185 242	56 944	100 543	116 139	232 280	241 133	236 760	233 784	248 304
Unidad Paita	Vehículo	297 139	473 412	553 686	572 127	621 290	732 126	765 084	798 982	913 832	1 087 656
- Livianos	Vehículo	149 049	259 605	317 002	334 742	367 297	459 345	492 275	513 854	564 249	604 370
- Pesados	Vehículo	148 090	213 807	236 684	237 385	253 993	272 781	272 809	285 128	349 583	483 286
Unidad Pedro Ruiz	Vehículo	124 248	191 869	59 661	117 692	134 680	152 607	149 236	151 957	155 098	163 391
- Livianos	Vehículo	57 134	89 076	26 765	56 498	66 272	78 677	77 466	78 836	84 318	87 981
- Pesados	Vehículo	67 114	102 793	32 896	61 194	68 408	73 930	71 770	73 121	70 780	75 410
Unidad Pomahuaca	Vehículo	184 376	262 632	63 040	0	0	348 914	332 587	329 441	332 238	370 432
- Livianos	Vehículo	69 114	85 776	16 269	0	0	109 890	99 924	102 269	108 657	131 213
- Pesados	Vehículo	115 262	176 856	46 771	0	0	239 024	232 663	227 172	223 581	239 219
Unidad Pongo	Vehículo	0	0	0	0	200 252	208 769	251 933	276 678	279 562	308 318
- Livianos	Vehículo	0	0	0	0	147 662	152 139	186 278	216 976	219 599	236 025
- Pesados	Vehículo	0	0	0	0	52 590	56 630	65 655	59 702	59 963	72 293
Unidad Utcubamba	Vehículo	220 175	350 454	97 549	0	0	240 732	252 974	257 233	275 448	312 265
- Livianos	Vehículo	117 614	190 477	53 271	0	0	140 298	149 707	153 814	171 324	204 068
- Pesados	Vehículo	102 561	159 977	44 278	0	0	100 434	103 267	103 419	104 124	108 197
Unidad Mocce	Vehículo	0	0	0	0	0	0	0	0	99 814	1 163 923
- Livianos	Vehículo	0	0	0	0	0	0	0	0	81 834	935 076
- Pesados	Vehículo	0	0	0	0	0	0	0	0	17 980	228 847

Fuente: IIRSA NORTE S.A; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

INDICADORES ANUALES: del Eje Multimodal del Amazonas Norte (Carretera IIRSA Norte: Paita-Yurimaguas)

Concesionario	Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a. Tráfico

	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de Ejes cobrables por unidad de peaje											
Aguas Claras		253 860	379 686	458 869	466 917	542 131	596 676	596 161	601 913	607 495	631 026
- Livianos	Eje	55 414	81 186	92 091	96 203	110 261	134 820	130 918	119 833	127 908	140 790
- Pesados	Eje	198 446	298 500	366 778	370 714	431 870	461 856	465 243	482 080	479 587	490 236
Chulucanas		492 414	699 859	772 906	847 468	977 988	1 048 996	1 061 616	1 166 529	1 231 818	1 367 893
- Livianos	Eje	125 768	181 214	204 220	246 022	273 367	299 695	321 837	364 532	399 021	468 018
- Pesados	Eje	366 646	518 645	568 686	601 446	704 621	749 301	739 779	801 997	832 797	899 875
Moyobamba		319 359	525 199	645 955	658 889	760 709	829 763	852 937	859 723	899 496	983 797
- Livianos	Eje	132 687	212 817	265 019	255 709	310 681	352 001	360 091	350 799	370 326	418 524
- Pesados	Eje	186 672	312 382	380 936	403 180	450 028	477 762	492 846	508 924	529 170	565 273
Olmos		456 477	691 056	217 896	394 988	463 918	947 226	995 783	1 007 375	1 013 535	1 103 379
- Livianos	Eje	52 166	76 957	23 936	47 522	56 998	109 537	110 945	125 093	135 019	153 346
- Pesados	Eje	404 311	614 099	193 960	347 466	406 920	837 689	884 838	882 282	878 516	950 033
Paita		553 193	836 379	988 892	1 010 847	1 123 261	1 289 931	1 347 835	1 421 808	1 744 074	2 228 690
- Livianos	Eje	149 049	259 605	317 002	334 742	367 297	459 345	492 275	513 854	564 249	604 370
- Pesados	Eje	404 144	576 774	671 890	676 105	755 964	830 586	855 560	907 954	1 179 825	1 624 320
Pedro Ruiz		282 718	442 659	146 393	271 167	313 722	350 353	349 205	360 595	357 069	377 570
- Livianos	Eje	57 134	89 076	26 765	56 498	66 272	78 677	77 466	78 836	84 318	87 981
- Pesados	Eje	225 584	353 583	119 628	214 669	247 450	271 676	271 739	281 759	272 751	289 589
Pomahuaca		445 776	672 981	175 826	0	0	970 063	965 453	960 907	962 661	1 060 236
- Livianos	Eje	69 114	85 776	16 269	0	0	109 890	99 924	102 269	108 657	131 213
- Pesados	Eje	376 662	587 205	159 557	0	0	860 173	865 529	858 638	854 004	929 023
Pongo		0	0	0	0	328 500	351 338	424 282	444 228	449 740	514 086
- Livianos	Eje	0	0	0	0	147 662	152 139	186 278	216 976	219 599	236 025
- Pesados	Eje	0	0	0	0	180 838	199 199	238 004	227 252	230 141	278 061
Utcubamba		455 143	716 557	203 993	0	0	491 854	517 821	528 475	548 994	602 604
- Livianos	Eje	117 614	190 477	53 271	0	0	140 298	149 707	153 814	171 324	204 068
- Pesados	Eje	337 529	526 080	150 722	0	0	351 556	368 114	374 661	377 670	398 536
Mocce		0	0	0	0	0	0	0	0	141 940	1 689 161
- Livianos	Eje	0	0	0	0	0	0	0	0	81 834	935 076
- Pesados	Eje	0	0	0	0	0	0	0	0	60 106	754 085

b. Recaudación por cobro de peaje (Incluido IGV)

Ingresos	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Livianos	S/. Miles	3 111	4 997	4 265	4 442	6 462	9 056	9 713	10 237	12 107	17 782
Pesados	S/. Miles	10 049	15 409	10 738	10 761	16 115	25 745	26 732	27 131	30 423	40 455
Total	S/. Miles	13 160	20 406	15 002	15 203	22 577	34 801	36 445	37 368	42 530	58 237

c. Accidentes

Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Accidentes	Persona	73	401	500	494	667	650	593	554	612	606
Heridos	Persona	134	453	519	441	417	441	563	384	582	585
Fallecidos	Persona	32	64	91	72	52	53	75	39	53	55

Fuente: IIRSA NORTE S.A.; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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

Manuel Carrillo

Gerente de Regulación

Ricardo Quesada

Jefe de Estudios

Económicos

José Aguilar

Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Oscar Ubillús

DISEÑO Y EDICIÓN

Oscar Ubillús