

# INFORME DE DESEMPEÑO

## Concesión del Tramo N° 3 Del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil

### 2015

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos





## Contenido

RESUMEN EJECUTIVO .....	3
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA .....	6
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	9
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	11
IV. TARIFAS REGULADAS.....	13
V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.....	14
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....	17
VII. INDICADORES FINANCIEROS .....	20
VIII. CONCLUSIONES .....	23
ANEXO N° 1: FICHA CONTRATATO DE CONCESIÓN .....	26
ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL.....	29

## Cuadros

Cuadro N° 1 TRAMO N° 3: UBICACIÓN DE LA UNIDADE DE PEAJE Y PESAJE .....	10
Cuadro N° 2 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO Y ESTACIÓN DE PEAJE, 2012 - 2015 .....	12
Cuadro N° 3 TRAMO N°3: TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2014 - 2015 .....	12
Cuadro N° 4 TRAMO N° 3: TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2015 .....	13
Cuadro N° 5 TRAMO N° 3: TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2015 .....	13
Cuadro N° 6 TRAMO N° 3: INVERSIÓN RECONOCIDA EN EL TRAMO N° 3 DE IIRSA SUR, 2006-2015 .....	14
Cuadro N° 7 TRAMO N° 3: PAGO ANUAL POR MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN 2012-2015 .....	16
Cuadro N° 8 TRAMO N° 3: RECAUDACIÓN POR COBRO DE PEAJE 2012-2015 .....	16
Cuadro N° 9 TRAMO N° 3: EVOLUCIÓN HISTORICA ANUAL DE RECLAMOS, 2012 – 2015 .....	19
Cuadro N° 10 TRAMO N° 3: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2014-2015.....	20
Cuadro N° 11 TRAMO N° 3: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 y 2015.....	21

## Gráficos

Gráfico N° 1 TRAMO N° 3 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR.....	8
Gráfico N° 2 TRAMO N° 3: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO .....	11
Gráfico N° 3 TRAMO N° 3: APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2013 – 2015 .....	17
Gráfico N° 4 TRAMO N° 3: NIVEL DE SERVICIO GLOBAL, 2013-2015 .....	18
Gráfico N° 5 TRAMO N° 3: NÚMERO Y TIPO DE ACCIDENTES, 2015 .....	18
Gráfico N° 6 TRAMO N° 3: INDICADORES DE ACCIDENTES EN, 2012 – 2015.....	19
Gráfico N° 7 TRAMO N° 3: INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO 2008 - 2015.....	22
Gráfico N° 8 TRAMO N° 3: RATIOS DE LIQUIDEZ PERIODO 2010 - 2015.....	23
Gráfico N° 9 TRAMO N° 3: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO PERIODO 2010- 2015.....	23



# INFORME DE DESEMPEÑO 2015

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

### RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño de la empresa Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo N° 3 S.A. (en adelante, el Concesionario o Interoceánica Sur – Tramo N° 3), consorcio concesionario del tramo vial Inambari – Iñapari del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil (en adelante, del tramo 3 del IIRSA Sur), a diciembre de 2015.

El 04 de agosto de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del tramo 3 del IIRSA Sur (en adelante, Contrato de Concesión) por un periodo de 25 años desde el inicio de la explotación. El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 403,20 kilómetros, los cuales recorren el departamento de Madre de Dios en la Selva, desde el puente Inambari hasta Iñapari en la frontera con Brasil, siendo la inversión comprometida en dicho tramo de USD 685 millones incluido IGV.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Interoceánica Sur – Tramo N° 3 S.A.
Accionistas de la Concesión	Odebrecht Latinvest Perú con 89% JJC Contratistas Generales S.A. con 7% ICCGSA Con 4%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación
Inversión comprometida al 2015 <sup>1</sup>	USD 685 millones (incluido IGV)
Inversión realizada al 2015	USD 680 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	7

<sup>1</sup> El compromiso de inversión corresponde al Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente. Se añadieron los montos correspondientes a obras accesorias, entre ellas la Pastora.

<sup>1</sup> De acuerdo al Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente.



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 2015, 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 3 unidades de peaje y de pesaje. Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, sistema de comunicación de emergencia en tiempo real cada 10 km de la vía, servicio de grúa y auxilio mecánico, entre otros.

En el 2015 el tráfico total de vehículos se incrementó en 7,3% respecto del año anterior, alcanzando un total de 712 mil vehículos, de los cuales el 77,6% fueron vehículos ligeros y el restante 22,4% vehículos pesados. En relación al número de ejes, el tráfico experimentó un crecimiento de 5%, al pasar de 1 091 a 1 145 miles de ejes.

Durante el 2015, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión (ver el punto 9 del presente informe), las tarifas de peaje que aplica el Concesionario a los vehículos ligeros y pesados registraron un incremento de 3,7% en relación al año anterior, al pasar de S/. 5,40 a S/. 5,60 por eje.

En cuanto a inversiones ejecutadas por el Concesionario durante 2015, OSITRAN reconoció un monto ascendente a USD 78,5 millones, lo cual representó un importante incremento de 19 veces la inversión reconocida en 2014 (USD 3,9 millones). Por su parte, la inversión acumulada al cierre de 2015 ascendió a USD 680 millones, lo cual significó un cumplimiento de 99,3% de la inversión comprometida, así como una avance físico de los kilómetros comprometidos para construcción (490 km) del 99,7%.

En relación a los ingresos reconocidos por el Concedente por actividades de mantenimiento (PAMO), durante el año 2015, se desembolsó a favor del Concesionario un monto total ascendente a S/. 23 millones. Por su parte, los ingresos recaudados por cobro de peaje ascendieron a S/. 6,4 millones, con lo cual se cubrió el 27,8% del PAMO.

En el 2015, el Concesionario transfirió un monto total de S/. 4,06 millones a OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó un importante incremento de 80% en relación a los aportes generados durante el 2014 (S/. 2,20 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio y accidentes durante 2015<sup>2</sup>. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 97,8%. Se contabilizaron un total de 138 accidentes, lo cual significó una reducción 5,5% respecto del año anterior (146 accidentes). De manera similar, el índice de accidentes por cada cien mil vehículos se redujo de 22 a 19,37, observándose también una reducción del índice de heridos y fallecidos por accidente.

Los ingresos totales por construcción y mantenimiento del Concesionario ascendieron a S/ 131 millones durante 2015, lo cual significó un aumento de 42% respecto a los ingresos registrados el año anterior (S/. 83). No obstante, debido a que los costos se incrementaron en mayor magnitud 118%, al pasar de S/. 75 millones a S/. 165 millones, la utilidad neta del Concesionario se contrajo 34,5%, al pasar de S/. 34 millones en 2014 a S/. 22,5 millones en 2015.

<sup>2</sup> Cabe señalar que, durante 2015, el Concesionario no recibió ningún reclamo relacionado con los servicios prestados. Tampoco se iniciaron Procedimientos Administrativos Sancionadores (PAS) contra el Concesionario, ni se pusieron penalidades por incumplimiento del Contrato de Concesión.



En vista de ello, los ratios de rentabilidad experimentaron un deterioro durante 2015, aunque se mantuvieron en niveles positivos. Así, los resultados alcanzados por el ROE<sup>3</sup> (28%) y ROA<sup>4</sup> (8%) durante 2015, reflejan que el Concesionario generó un 8% de utilidad por cada unidad monetaria invertida (sin importar su procedencia) y los accionistas tuvieron un 28% 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, apreciándose que el capital de trabajo fue positivo y el ratio de la prueba ácida estuvo por encima de 1 en el mismo periodo. Finalmente, en relación a los ratios de solvencia, se observa un aumento de los ratios de endeudamiento, lo que se traduce en menor autonomía financiera.

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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

## CONCESIÓN DEL TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL

---

### I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

#### a. Composición de la empresa

1. El 1 de julio de 2005 se constituyó en el Perú la empresa Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo N° 3, consorcio conformado por las empresas brasileras Odebrecht Participacoes e Investimentos<sup>5</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. Al 31 de diciembre de 2015, 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.

#### b. Principales características del contrato de concesión

4. El 04 de agosto de 2005 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y el consorcio Interoceánica Sur – Tramo 3, por un periodo de 25 años contados desde la fecha de vigencia de las obligaciones (es decir, desde el 30 de abril de 2006), existiendo la opción de ampliarse dicho plazo<sup>6</sup>.
5. La concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que SURVIAL construye, financia y se hace cargo del proyecto infraestructura por un periodo determinado, luego del cual entrega la infraestructura al Estado. Así, la infraestructura que forma parte del tramo de la concesión mantiene en todo momento su condición pública.
6. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, por lo cual el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por

---

<sup>5</sup> Antes denominada Odebrecht Investimentos em Infraestrutura S.A.

<sup>6</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.



Mantenimiento y Operación (PAMO), de conformidad con lo establecido en la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión.

7. De acuerdo al compromiso de inversión el costo referencial de las obras asciende a USD 685 millones. Este costo se distribuye en 6 tramos: Puente Inambari – Santa Rosa (42,50 Km.); Santa Rosa – Dv. Laberinto (92,50 Km.); Dv. Laberinto – Puerto Maldonado (44,00 Km.); Puerto Maldonado – Alegría (63,70 Km.); Alegría – Iberia (104,30 Km.); y Iberia – Iñapari (56,20 Km.).
8. De conformidad con la cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el 1% de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Asimismo, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al regulador Ingresos Asegurados por Supervisión<sup>7</sup>.
9. A partir del 10 de enero de cada año, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo a la siguiente fórmula.

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

Donde:

Peaje: es el monto a cobrar en 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.

o: 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).

10. 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.
11. Por otro lado, a la fecha se han realizado 7 adendas al contrato realizado con el Estado:
  - Adenda 1: 24 de febrero de 2006: Modificación de los procedimientos de ejecución del mantenimiento de la transitabilidad en los tramos donde no se ejecuten obras.
  - Adenda 2: 16 de junio de 2006: Modificación del primer párrafo del literal c de la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión sobre el concepto de vehículos ligeros.
  - Adenda 3: 26 de julio de 2006: Modificación de la definición de acreedores permitidos y precisar definiciones.

<sup>7</sup> En caso el aporte por regulación anual que corresponda pagar al Concesionario, sin tener en consideración los montos por concepto de PAO, sea menor a USD 145 mil, el Concesionario estará obligado a pagar esta cantidad al Regulador por concepto de Ingresos Asegurados por Supervisión.



- Adenda 4: 16 de julio de 2007: Modificación de la cláusula 6.4.A. referente Mecanismo de reconocimiento y compensación de diferencias en metrados del Expediente Técnico en la ejecución de obras (mecanismo de reajuste de metrados)
- Adenda 5: 31 de julio de 2009: Modificación de las definiciones de: Valorización de periodo transitorio, Inversión máxima, Inversión Vinculada al PAO Contractual, PEOT, Periodo Transitorio, Régimen Económico Transitorio.
- Adenda 6: 15 de junio de 2010: Modificar la cláusula 7.1 y 12.2. de la Adenda 5 del Contrato de Concesión.
- Adenda 7: 9 de diciembre de 2010: Modificar cláusulas del Contrato de Concesión para dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de Concesión.

### c. Área de influencia

12. La Concesión se inicia en el Puente Inambari en la región Madre de Dios, donde se conecta con el Tramo N° 2 (Urcos – Puente Inambari) y el Tramo N° 4 (Puente Inambari – Azángaro) del IIRSA Sur, 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 el departamento de Madre de Dios, incluida su capital Puerto Maldonado, y termina en la ciudad de Iñapari en la frontera con Brasil.
13. En Puerto Maldonado, el Tramo 3 se encuentra conectado al empalme PE-30 que une a las poblaciones de Puerto Maldonado, Santa Elena, Mejía, San Francisco, Palma Real y Puerto Pardo (Frontera con Bolivia).



### d. Infraestructura y equipos





14. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 403,20 kilómetros desde el puente Inambari hasta Iñapari en Madre de Dios, dividido en seis (6) sub-tramos:
- Puente Inambari-Santa Rosa (42,50 Km)
  - Santa Rosa – Dv. Laberinto (92,50 Km)
  - Dv. Laberinto – Puerto Maldonado (4,0 Km)
  - Puerto Maldonado – Alegría (63,70 Km)
  - Alegría - Iberia (104,30 Km)
  - Iberia – Iñapari (56,20 Km)
15. 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 44 puentes de entre 12 y 723 metros de longitud (5 existentes y 39 construidos por el Concesionario) y 14 pontones de entre 5 y 10 metros de longitud (3 existentes y 11 construidos por el Concesionario)<sup>8</sup>, así como otras estructuras (muros gavión, de suelo reforzado, de concreto, badenes, entre otros).
16. Por otra parte, el concesionario dispone de los siguientes equipos para asegurar un correcto y oportuno servicio de auxilio en caso de accidentes o emergencias:
- Grúas ubicadas en las unidades integradas de peaje y pesaje
  - Equipos de pesaje
  - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, conformado por 41 Postes SOS instalados cada 10 km aproximadamente a lo largo de toda la carretera, desde los cuales se pueden realizar llamadas gratuitas a la Central de Atención de Emergencias.

## II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

17. 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.
18. 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.
19. El periodo de explotación se inició el 30 de marzo de 2012 con la culminación de las obras. Al cierre de 2015, 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.

<sup>8</sup> Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo N° 3. Inventario Anual de Bienes de la Concesión. 2015



<b>Cuadro N° 1</b>			
<b>TRAMO N° 3: UBICACIÓN DE LA UNIDAD DE PEAJE Y PESAJE</b>			
<b>UNIDAD DE PEAJE</b>	<b>UBICACIÓN(HITO)</b>	<b>DEPARTAMENTO</b>	<b>TIPO</b>
Unión progreso	Km 354+800	Madre de Dios	Fija
Planchón	Km 467+900	Madre de Dios	Fija
San lorenzo	Km 574+500	Madre de Dios	Fija
<b>UNIDAD DE PESAJE</b>	<b>UBICACIÓN</b>	<b>DEPARTAMENTO</b>	<b>TIPO</b>
Unión progreso	Km 354+800	Madre de Dios	Fija
Planchón	Km 467+900	Madre de Dios	Fija
San lorenzo	Km 574+500	Madre de Dios	Fija

Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Relugación y Estudios Económicos

20. La cláusula 8.12 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá implementar y proporcionar, de manera gratuita, los siguientes servicios obligatorios:
  - Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante 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.
  - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder de 100 km.
  - 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 1 000,00 mensuales por cada oficina de la Policía nacional del Perú.
21. Por otra parte, el Concesionario también debe brindar, de manera obligatoria, servicios higiénicos en todas las estaciones de peaje y pesaje, por los cuales sí tiene permitido efectuar un cobro. Al respecto, cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
22. 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.
23. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

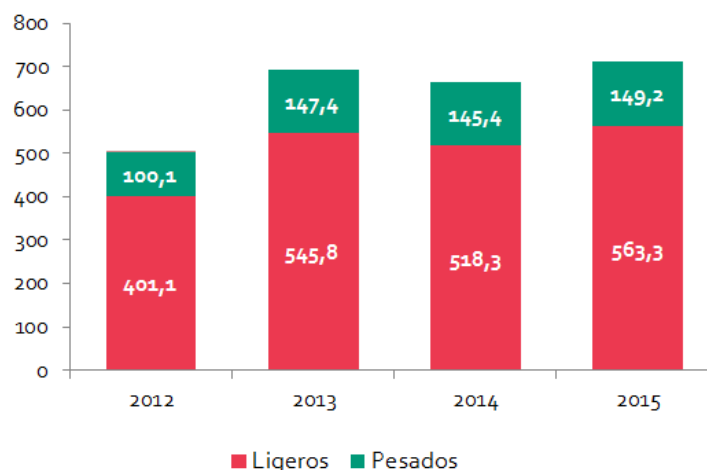


### III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

#### Trafico en unidades vehiculares

24. Durante el año 2015, se contabilizaron un total de 712 mil vehículos en el Tramo 3 del IIRSA Sur, lo que significó un incremento de 7,3% respecto del tráfico del año anterior (663,7 mil vehículos)<sup>9</sup>. Del total de vehículos, el 77,6% corresponde a vehículos ligeros y el 22,4% a vehículos pesados.
25. En relación al tráfico por tipo de vehículo, se observa que el número de vehículos ligeros se incrementó 8,7% entre 2014 y 2015, al pasar de 518,3 mil a 563,3 mil; mientras que el número de vehículos pesados se incrementó en menor proporción (2,6%), al pasar de 145,4 mil a 149,2 mil en dicho periodo.

**Gráfico N° 2**  
**TRAMO N° 3: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO**  
(En miles de unidades vehiculares)



Nota: El cobro de peaje se inició el 30 de marzo de 2012.

Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

26. Como se aprecia, en los últimos 4 años, el tráfico de vehículos se incrementó 42%, observándose un mayor crecimiento en los vehículos pesados (crecimiento de 49%) en comparación con los vehículos ligeros (con un crecimiento de 40%). No obstante, debe notarse que el mayor crecimiento se produjo entre 2012 y 2013, periodo en el cual el tráfico de vehículos se incrementó 38,3%, lo cual coincide con la culminación de la obra principal a mediados de 2012. En el periodo posterior, el tráfico se ha mantenido relativamente estable.
27. En relación al tráfico por estación de peaje, se observa que la estación de peaje de la Unión Progreso concentró el 45,9% del total de vehículos (49,4% de vehículos ligeros y 32,7% de vehículos pesados), habiendo sido la estación con un mayor crecimiento del tráfico vehicular, al registrar un incremento de 10,5% en el total de vehículos. Por su parte, las estaciones de Pachón y San Lorenzo concentraron el 32,9% y 21,2% del total de vehículos que usaron la vía en 2015, respectivamente.

<sup>9</sup> El número de vehículos que transita una vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por los peajes de la vía.



**Cuadro N° 2**  
**EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO**  
**Y ESTACIÓN DE PEAJE, 2012 - 2015**  
**(En miles de unidades vehiculares)**

ESTACIÓN DE PEAJE	2012	2013	2014	2015
<b>Vehículos ligeros</b>	<b>401,1</b>	<b>545,8</b>	<b>518,3</b>	<b>563,3</b>
Unión Progreso	207,9	283,1	248,4	278,3
Planchón	141,7	193,1	203,4	215,1
San Lorenzo	51,5	69,6	66,6	69,9
<b>Vehículos pesados</b>	<b>100,1</b>	<b>147,4</b>	<b>145,4</b>	<b>149,2</b>
Planchón	35,2	43,2	47,6	48,9
San Lorenzo	13,9	23,6	23,8	19,3
Unión Progreso	51,0	80,6	74,0	81,0

Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Trafico en ejes cobrables

28. Durante 2015, el tráfico vehicular en términos de ejes cobrables experimentó un crecimiento de 5% en relación al 2014, al pasar de 1 091 a 1 145 miles de ejes (ver cuadro N° 3). En relación al tráfico por tipo de vehículo, se aprecia que el número de ejes cobrables de vehículos ligeros se expandió 8,7%; mientras que en el caso de los vehículos pesados, el número de ejes cobrables experimentó un crecimiento de 1,7%.

**Cuadro N° 3**  
**TRAMO N°3: TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO,**  
**2014 - 2015**  
**(En miles de unidades vehiculares)**

TIPO	2015				2015	2014	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
<b>Unidades vehiculares</b>	<b>164 887</b>	<b>178 393</b>	<b>198 087</b>	<b>171 151</b>	<b>712 518</b>	<b>663 743</b>	<b>7,3%</b>
Ligeros	132 839	141 069	156 073	133 336	563 317	518 338	8,7%
Pesados	32 048	37 324	42 014	37 815	149 201	145 405	2,6%
<b>Ejes cobrables</b>	<b>257 331</b>	<b>283 202</b>	<b>320 860</b>	<b>284 599</b>	<b>1 145 992</b>	<b>1 091 394</b>	<b>5,0%</b>
Ligeros	132 839	141 069	156 073	133 336	563 317	518 338	8,7%
Pesados	124 492	142 133	164 787	151 263	582 675	573 056	1,7%

Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

29. Respecto al tránsito de vehículos pesados, la mayor parte de vehículos que transitan por este tramo son de 6 y 2 ejes, y representaron el 31,9% y 28,4% del total del tráfico de vehículos pesados, respectivamente.
30. En lo que respecta a las estaciones, se observa que la estación de Unión Progreso tuvo el mayor flujo de vehículos pesados con el 54,3% del total seguido de la estación de Planchón con el 32,7% y San Lorenzo con el 12% del total de vehículos pesados.



**Cuadro N° 4**  
**TRAMO N° 3: TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE**  
**EJES COBRABLES, 2015**  
 (En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES							TOTAL
	2	3	4	5	6	7	8 a más	
<b>Unidades vehiculares</b>	<b>42 302</b>	<b>38 731</b>	<b>7 175</b>	<b>13 090</b>	<b>47 622</b>	<b>256</b>	<b>25</b>	<b>149 201</b>
Planchón	17 418	10 152	1 199	3 979	16 031	80	0	48 859
San lorenzo	6 316	3 071	188	3 103	6 586	76	0	19 340
Unión progreso	18 568	25 508	5 788	6 008	25 005	100	25	81 002
<b>Ejes cobrables</b>	<b>84 604</b>	<b>116 193</b>	<b>28 700</b>	<b>65 450</b>	<b>285 732</b>	<b>1 792</b>	<b>204</b>	<b>582 675</b>
Planchón	34 836	30 456	4 796	19 895	96 186	560	0	186 729
San lorenzo	12 632	9 213	752	15 515	39 516	532	0	78 160
Unión progreso	37 136	76 524	23 152	30 040	150 030	700	204	317 786

Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## IV. TARIFAS REGULADAS

31. Conforme a lo establecido en el 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>10</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.
32. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas cobradas por unidad (vehículos ligeros) y por eje (vehículos pesados) en cada una de las tres unidades de peaje (incluido el IGV) entre 2012 y 2015. Como se aprecia, durante 2015, las tarifas se incrementaron 3,7% en relación al año anterior, al pasar de S/. 5,40 a S/. 5,60 por eje.
33. Cabe destacar que las tarifas se incrementaron sostenidamente entre 2012 y 2015, al pasar de S/. 5,00 a S/. 5,60, lo que representó un aumento acumulado de 12%. El incremento tarifario se dio de acuerdo a lo estipulado en el contrato de concesión respecto al ajuste tarifario (ver el punto 9 del presente informe).

**Cuadro N° 5**  
**TRAMO N° 3: TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES**  
**EL 2015**  
 (En Nuevos Soles)

Concepto	Unidad de Cobro	2012	2013	2014	2015
Vehículos Ligeros	Por unidad	5,00	5,10	5,40	5,60
Vehículos Pesados	Por eje	5,00	5,10	5,40	5,60

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur - Tramo 3

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>10</sup> Cabe mencionar que, los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia, los vehículos militares y los vehículos de la Cruz Roja Peruana están exonerados del cobro de las tarifas.

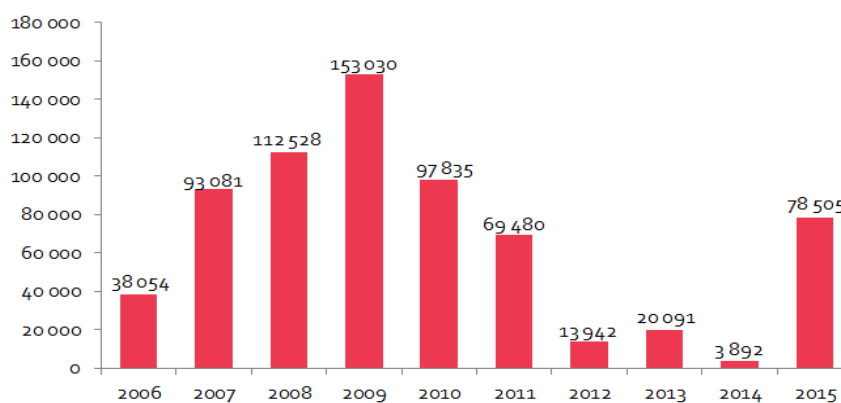


## V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.

### a. Evolución de las inversiones

34. Al 31 de diciembre de 2015, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 680 millones, lo cual significó un cumplimiento de 99,3% de la inversión comprometida establecida en el Programa de Ejecución de Obras (PEO)<sup>11</sup>. Con ello, se ha alcanzado un avance físico del 99,7% del total de kilómetros comprometidos para construcción (490 kilómetros), dentro de lo cual se incluyen obras adicionales (empalmes y cruces urbanos) y el puente Billinghamurst (de una longitud de 722.95 metros) que fue inaugurado en julio de 2011.
35. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de las inversiones ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN entre 2006 y 2015. Durante 2015, se reconocieron inversiones por un monto de USD 78,5 millones, lo cual representó cerca de 19 veces la inversión reconocida en 2014 (USD 3,9 millones). Como se observa, la mayor parte de las inversiones se ejecutaron durante los años 2005 y 2011, en los cuales se culminó la obra principal para el inicio de la explotación.

**Cuadro N° 6**  
**TRAMO N° 3: INVERSIÓN RECONOCIDA EN EL TRAMO N° 3 DE IIRSA SUR,**  
**2006-2015**  
(En USD con IGV)



Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos

36. Desde la culminación de la obra principal, las inversiones ejecutadas por el Concesionario han estado orientadas a obras adicionales y operaciones de mantenimiento de la vía. Así, durante 2015, se ejecutaron las siguientes obras:
- En marzo de 2015 se inició la ejecución de la Obra Accesoría "Defensa ribereña del sector La Pastora Km 480+070 al Km 480+910 - Socavación Rivera Derecha del Río Madre de Dios de la ciudad de Puerto Maldonado". Dicha obra busca reducir la erosión producida por el río Madre de Dios en las riberas habitadas de la ciudad de Puerto Maldonado. El

<sup>11</sup> Conforme a lo establecido en las Clausulas 6.11 y 6.12 del Contrato de Concesión, el planteamiento de la organización de las obras corresponde al Concesionario, para lo cual debe elaborar un Programa de Ejecución de Obras que incluya los tiempos de ejecución de las obras, así como los montos necesarios para la ejecución de las mismas.



monto proyectado para la ejecución de la obra es USD 58 millones, habiéndose ejecutado un total de USD 42,2 millones durante 2015.

- Se realizaron diversos trabajos de mantenimiento periódico: i) Informes Técnicos de Mantenimiento (ITM) de Señalización Horizontal en los siguientes tramos: Km 351+392 a Km 467+117, Km 467+117 a Km 596+585, Km 596+397 al Km 656+734 y Km 426+260 al Km 433+148 (Cruce Urbano de Puerto Maldonado); y, ii) ITM de reparaciones por causa de derrumbes del periodo de diciembre 2011 a abril 2012 en la totalidad del Tramo 3, el cual fue culminado en diciembre del 2015.
- También se ejecutaron trabajos de mantenimiento de emergencia en diversos sectores de la carretera que fueron perjudicados por las intensas precipitaciones, como son Km 255+210, Km 629+930 y Km 512+925 (Progresivas Hito), que continuarán los trabajos en los primeros meses del año 2016.

## b. Cofinanciamiento

37. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, el Concedente se encuentra obligado a pagar al Concesionario los siguientes conceptos:
- a) Pago Anual por Obras (PAO): En retribución a las actividades de construcción establecidas en el Contrato de Concesión, el Concedente se obliga a efectuar un pago anual que asciende a USD 40 millones<sup>12</sup>, pagadero en cuotas semestrales por un plazo de quince (15) años desde la Concesión<sup>13</sup>. Cabe señalar que, los Ingresos por los servicios de construcción vinculados con obras no relacionadas al PAO contractual (obras adicionales, obras accesorias y complementarias), se reconocen conforme éstos son prestados de acuerdo a los presupuestos aprobados por el Concedente.
  - b) Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO): Pago que efectúa el Concedente al Concesionario por las labores de conservación, mantenimiento (rutinario y periódico) y explotación de la vía. La cuota anual asciende a USD 5,96 millones<sup>14</sup>, aplicable desde el inicio de la explotación hasta el final de la Concesión.
  - c) Mantenimiento de Emergencia: El Concedente tiene la obligación de remunerar mensualmente al Concesionario, previa opinión de parte del Regulador, por las intervenciones iniciales de emergencia que realice con la finalidad remover los derrumbes por encima de los 50 m<sup>3</sup> mensuales, así como por los trabajos ejecutados destinados a dar transitabilidad a la vía afectada por la pérdida de plataforma, colapso de puentes u otros bienes, entre otros, conforme a lo establecido en la Adenda N° 7.
  - d) Costo de Transitabilidad: Se reconocerá un monto no mayor de USD 12,48 millones (no incluido IGV) por concepto de trabajos destinados a mantener la transitabilidad de los sectores del tramo en los cuales no se ejecuten obras durante el período de construcción.

<sup>12</sup> Este importe corresponde a la oferta económica presentada por el Concesionario en setiembre de 2004, el cual se reajusta por una fórmula polinómica.

<sup>13</sup> A efectos de realizar los pagos por el avance de las obras, el Concedente emite documentos valorados negociables denominados "Certificado de Reconocimiento del Pago Anual por Obras" (CRPAO) que certifican el avance de la obra y generan la obligación incondicional e irrevocable de pago por parte del Concedente y a la vez el derecho de la Concesionaria de cobrar el PAO por la construcción de la carretera. Así, el aporte por concepto de PAO se efectúa a los Titulares de los CRPAO.

<sup>14</sup> Este importe es el precio base definido en setiembre de 2004 que se reajusta por una fórmula polinómica calculada.



38. 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.
39. Durante el año 2015, se reconocieron ingresos por concepto de PAMO ascendentes a S/. 23 millones, lo que representó un incremento de 7,5% en relación a los ingresos reconocidos el año anterior (S/. 21,54 millones).

**Cuadro N° 7**  
**TRAMO N° 3: PAGO ANUAL POR MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN 2012-2015**  
(En millones de soles)

Concepto	2012	2013	2014	2015
PAMO	16,5	20,4	21,4	23,0

Fuente: EEFF auditados Concesionaria IIRSA Sur T-3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

40. Por su parte, la recaudación por el cobro de peajes ascendió a ascendentes a S/. 6,4 millones, lo que representó un incremento de 8,5% en relación a los ingresos reconocidos el año anterior (S/. 5,9 millones). Entre 2012 y 2015, los ingresos por recaudación experimentaron un crecimiento acumulado de 68,4%.

**Cuadro N° 8**  
**TRAMO N° 3: RECAUDACIÓN POR COBRO DE PEAJE 2012-2015**  
(En millones de soles)

Concepto	2012	2013	2014	2015
Recaudación	3,8	5,6	5,9	6,4

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

41. Así, como se puede apreciar los ingresos por recaudación representaron el 27,8% del total de PAMO otorgado en 2015 por el Concedente, por lo que el 62,2% del PAMO fue cubierto con el cofinanciamiento del Estado.

### c. Pagos al Estado

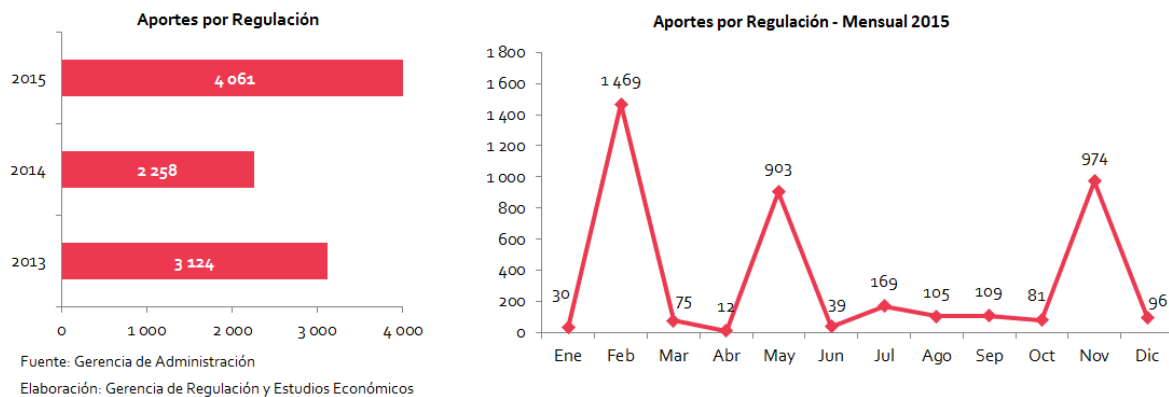
42. Conforme a lo establecido en la Cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el 1% de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos 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.
43. Durante 2015, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/.4,06 millones, monto que representa un importante aumento de cerca de 80% en relación a los aportes pagados en 2014 (S/. 2,2 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**  
**TRAMO N° 3: APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2013 – 2015**  
(Miles de Nuevos Soles)



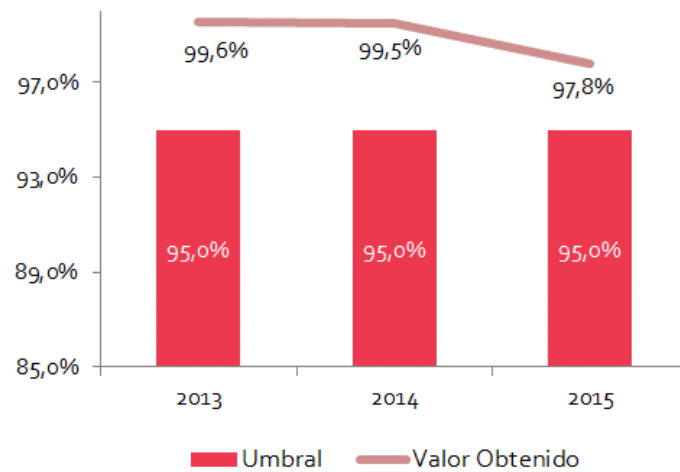
## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### a. Niveles de servicio

44. 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.
45. 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.
46. 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 99,5% a 97,8%), se mantuvo por encima del nivel mínimo exigido (95%).



Gráfico N° 4  
TRAMO N° 3: NIVEL DE SERVICIO GLOBAL, 2013-2015

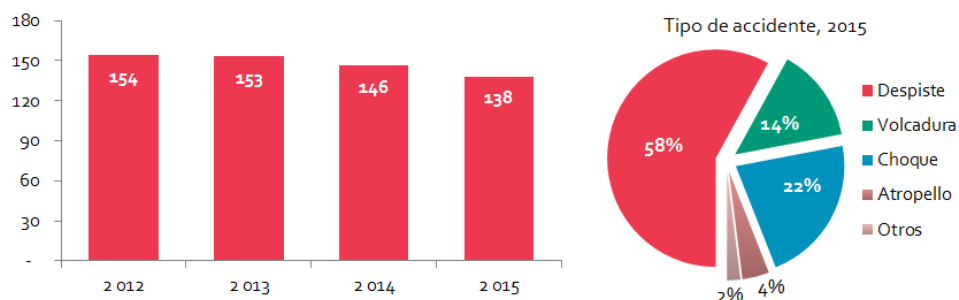


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## b. Accidentes

47. Durante el año 2015, se registró un total de 138 accidentes, lo que representó una caída de 5,5% en el número de accidentes registrados durante el año anterior (146). Los principales motivos de accidentes fueron, despiste (58%), choque (22%) y volcadura (14%). En el gráfico siguiente se puede observar la evolución de accidentes en la concesión entre 2012 y 2015, observándose que en dicho periodo el número total de accidentes experimentó una caída sostenida.

Gráfico N° 5  
TRAMO N° 3: NÚMERO Y TIPO DE ACCIDENTES, 2015

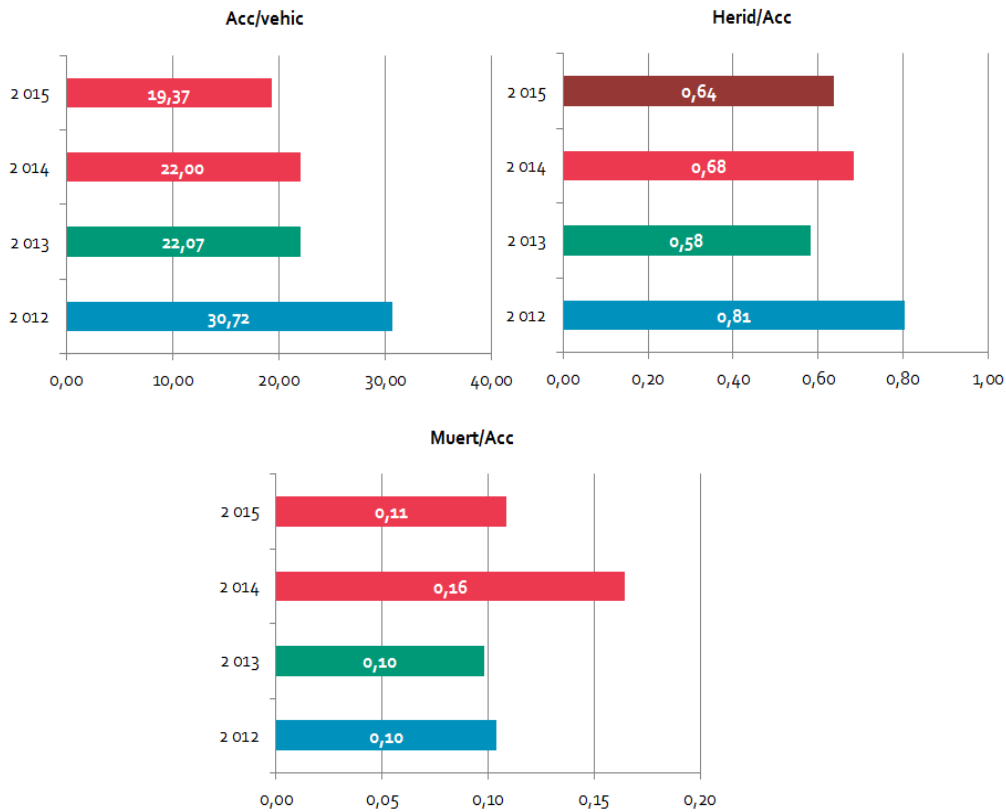


Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

48. De manera similar, el índice de accidentes por cada cien mil vehículos mostró una reducción de 12% entre 2014 y 2015, al pasar de 22 accidentes a 19,37 accidentes. Por su parte, el índice de heridos por accidente (Herid/Acc) se redujo 7% en dicho periodo (de 0,68 a 0,64); mientras que el índice de fallecidos por accidente (Muert/Acc) se redujo 34% (de 0,16 a 0,11 fallecidos). Así, durante 2015, no sólo se produjo una reducción del número de accidentes, sino también de la severidad de los mismos.



**Gráfico N° 6**  
**TRAMO N° 3: INDICADORES DE ACCIDENTES EN, 2012 – 2015**



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

### c. Reclamos

49. Durante 2015, el Concesionario tramitó sólo 2 reclamos, cifra 77% menor al número de reclamos tramitados durante el año anterior (9). Como se aprecia en el siguiente cuadro, ambos reclamos fueron declarados fundados. En general, entre 2012 y 2015, el total de reclamos presentados han sido declarado fundados.

Cuadro N° 9				
TRAMO N° 3: EVOLUCIÓN HISTÓRICA ANUAL DE RECLAMOS, 2012 – 2015				
INDICADOR	2012	2013	2014	2015
ADMISIBLES	-	-	-	-
IMPROCEDENTES	-	-	-	-
FUNDADOS	3	4	9	2
INFUNDADOS	-	-	-	-
<b>TOTAL RECLAMOS</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>2</b>

Fuente: EEFF auditados Concesionaria IIRSA Sur T-3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



## VII. INDICADORES FINANCIEROS

### Estado de Resultados Integrales

50. Durante el año 2015, los ingresos por construcción y mantenimiento de la Concesión se incrementaron 42%, pasando de S/. 131 millones a S/. 188 millones. Este incremento se explica principalmente por las transferencias realizadas por el Concedente por obras accesorias.
51. Los costos de la Concesión también se incrementaron entre 2014 y 2015, al pasar de S/. 75 millones a S/. 165 millones, lo cual representó un importante incremento de 118%. Este incremento de los costos se explica debido a que la Concesión ha realizado anticipos a las empresas encargadas de las labores de construcción y mantenimiento.
52. Así, si bien los ingresos se incrementaron (42%) entre 2014 y 2015, los costos lo hicieron en mayor magnitud (118%), con lo cual la utilidad bruta experimentó una importante contracción de 60,3%, al pasar de S/. 53,3 millones a S/. 22,3 millones. Por su parte, debido también al incremento de los gastos administrativos (13%), la utilidad operativa experimentó una contracción de 83%, al pasar de S/. 43 millones a S/. 7,2 millones. En el caso de la utilidad neta la contracción fue menor (34,5%), pues las ganancias por diferencia de tipo de cambio en el 2015 (S/. 24, 8 millones) amortiguaron su caída, con lo cual dicho indicador paso de niveles de S/. 34 millones en 2014 a S/. 22,5 millones en 2015.

**Cuadro N° 10**  
**TRAMO N° 3: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2014-2015**  
(En Miles de Nuevos Soles)

	2015	2014	VARIACIÓN
Ingresos por construcción y mantenimiento	188 349	132 233	42,4%
Costos de los servicios de construcción y mantenimiento	-165 972	-75 839	118,8%
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>22 377</b>	<b>56 394</b>	<b>-60,3%</b>
Gastos de administración	-15 116	-13 374	13,0%
<b>Utilidad operativa</b>	<b>7 261</b>	<b>43 020</b>	<b>-83,1%</b>
Ingresos financieros	-	188	-
Gastos financieros	-82	0	-
Diferencia en cambio, neta	24 814	5 651	339,1%
<b>Resultado antes de Impuesto a la Renta</b>	<b>31 993</b>	<b>48 859</b>	<b>-34,5%</b>
Impuesto a la Renta	-9 431	-14 647	-60,1%
<b>Utilidad (pérdida) del año</b>	<b>22 562</b>	<b>34 212</b>	<b>34,1%</b>

Fuente: EEFF auditados de Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Estado de Situación Financiera

53. En relación a la situación financiera del Concesionario, se observa que durante 2015, los activos totales se incrementaron en 46,3% respecto del año anterior, al pasar de S/. 193 millones a S/. 282 millones. Este incremento se explica principalmente al aumento de las cuentas por cobrar a partes relacionadas, las cuales pasaron de representar el 26% del total de activos de la empresa en 2014 a representaron el 45% en 2015. El aumento de dicha cuenta se debe a los mayores anticipos entregados a Odebrecht Latinvest Operación y Mantenimiento S.A.C. para



la ejecución de obras accesorias, los cuales pasaron de S/. 2 millones a S/. 61,6 millones<sup>15</sup>. Asimismo, se efectuó un adelanto de S/. 50 millones a Odebrecht Latinvest S.A.C producto de un préstamo otorgado, el cual se paga con una tasa de interés del 2,31%.

54. Las cuentas por cobrar comerciales registraron un aumento de 7,9%, al pasar de S/. 77 millones a S/. 83,4 millones. Estas cuentas por cobrar están relacionadas a las obras accesorias del proyecto de defensa ribereña "La Pastora" en la ciudad de Puerto Maldonado, los cuales estaban pendientes de aprobación y aplicación al 100% sobre los anticipos recibido por el Concedente.
55. Por su parte, los activos no corrientes registraron una contracción de 5% entre 2014 y 2015, al pasar de S/. 502 mil a de S/. 477 mil, representando el 0,17% del total de activos. Esto se explica debido a que la concesión tiene la mayor parte de sus activos representados en efectivo y cuentas por cobrar con plazos menores a un año, por lo que no se consideran en los activos no corrientes.
56. Por otro lado, durante el año 2015 el pasivo corriente se incrementó en 58,4% respecto al año anterior. El principal factor de este incremento se debió al aumento de los anticipos recibidos por parte del Concedente que pasaron de S/. 38 millones a S/. 153 millones, los cuales están relacionados con obras accesorias.
57. En lo que respecta al patrimonio, éste se incrementó 23% entre 2014 y 2015, al pasar de S/. 65,7 millones a S/. 80,8 millones. Este incremento se debió tanto a un aumento del capital de la empresa, el cual paso de S/. 48,5 millones a S/. 58,2 millones producto de la capitalización de la reserva legal (S/ 9,7 millones), así como al incremento de los resultados acumulados, los cuales pasaron de S/. 7,4 millones a S/. 22,5 millones.

**Cuadro N° 11**  
**TRAMO N° 3: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 y 2015**  
(En Miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	2015	2014	PASIVO Y PATRIMONIO	2015	2014
<b>Activo Corriente</b>	<b>282 080</b>	<b>192 598</b>	<b>Pasivo Corriente</b>	<b>201 707</b>	<b>127 332</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	61068	61 634	Cuentas por pagar comerciales	2 373	263
Cuentas por cobrar comerciales	83410	77 324	Cuentas por pagar a partes relacionadas	39 981	85 646
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	128018	50 669	Anticipos del concedente	153 043	38 075
Otras cuentas por cobrar	9584	2 971	Otras cuentas por pagar	6 310	3 348
<b>Activo no corriente</b>	<b>477</b>	<b>502</b>	<b>Patrimonio neto</b>	<b>80 850</b>	<b>65 768</b>
Impuesto a la renta diferido activo	431	430	Capital	58 288	48 573
Mobiliario y equipo	48	72	Reserva legal		9 715
			Resultados acumulados	22 562	7 480
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>282 557</b>	<b>193 100</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>282 557</b>	<b>193 100</b>

Fuente: EEFF auditados de Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

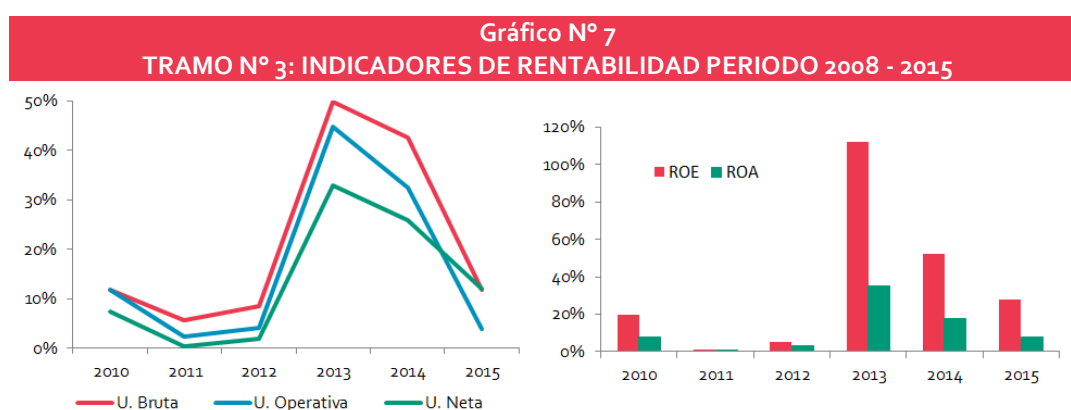
### **Indicadores Financieros**

58. En relación a los indicadores de rentabilidad de la empresa, se observa que si bien los mismos experimentaron un deterioro durante 2015, debido al aumento de los costos (por anticipos a las empresas relacionadas) en mayor magnitud que el aumento de los ingresos, se mantuvieron en niveles positivos. Así, los márgenes de utilidad bruta, operativa y neta experimentaron una reducción de 30,7, 28,6 y 13,9 puntos porcentuales, respectivamente.

<sup>15</sup> Cabe mencionar que, este anticipo será pagado con la facturación por avance de obra de la empresa.



59. Por su parte, el ROE y ROA también se contrajeron durante año 2015, debido a la caída de la utilidad neta de la Concesión y el incremento de los activos y el patrimonio de la empresa. Así, entre 2014 y 2015, el ROE paso de 52% a 28%; mientras que el ROA pasó de 17,7% a 8% en dicho periodo, menor al 17,7% del año 2014. Ello significa que el Concesionario redujo sus ganancias por cada dólar invertido y los accionistas vieron reducidas sus ganancias respecto al patrimonio aportado Cabe mencionar que la variación en los resultados en los diferentes años en estos indicadores se debe que al ser la Concesión cofinanciada, lo ingresos, así como los costos de la concesión dependen de los avances de obra realizados y aprobados por el Concedente.



RATIO	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Rentabilidad</b>						
Margen de utilidad bruta	11,8%	5,7%	8,5%	49,7%	42,6%	11,9%
Margen de utilidad operativa	11,8%	2,4%	4,2%	44,8%	32,5%	3,9%
Margen neto de utilidad	7,4%	0,3%	2,0%	33,0%	25,9%	12,0%
Rentabilidad neta del Patrimonio (ROE)	19,5%	1,2%	5,4%	112,0%	52,0%	27,9%
Rentabilidad de la inversión (ROA)	7,6%	0,6%	3,1%	35,2%	17,7%	8,0%

Fuente: EEFF auditados de Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

60. En cuanto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo<sup>16</sup> ha mostrado valores positivos desde el año 2010, lo cual refleja la existencia de liquidez suficiente para hacer frente a las obligaciones de corto plazo. Por su parte, el ratio de prueba ácida<sup>17</sup>, si bien experimentó una ligera contracción durante 2015, se mantuvo 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.
61. No obstante, el ratio de liquidez absoluta<sup>18</sup> se ubicó en un nivel de 0,3 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.

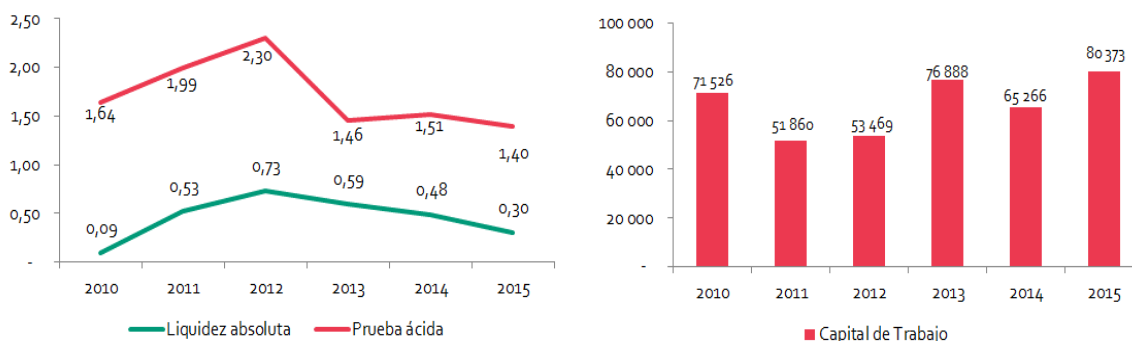
<sup>16</sup> Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

<sup>17</sup> Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

<sup>18</sup> Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.



**Gráfico N° 8**  
**TRAMO N° 3: RATIOS DE LIQUIDEZ PERIODO 2010 - 2015**

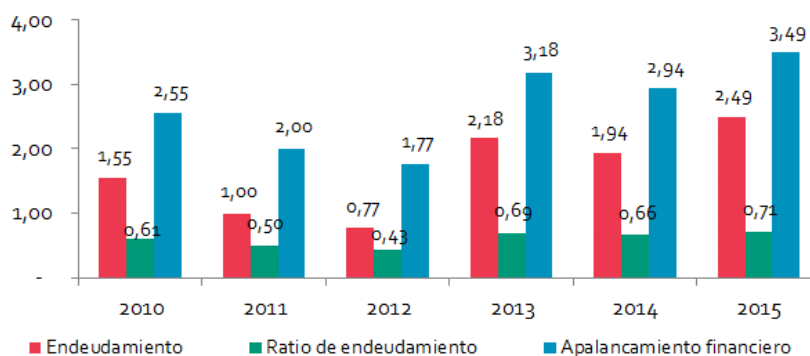


Fuente: EEFF auditados de Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

62. En el siguiente gráfico, se muestran los ratios de endeudamiento<sup>19</sup>. Es necesario notar que en el año 2015 tanto el endeudamiento como el apalancamiento financiero, se incrementaron debido al efecto de incremento del patrimonio de la Concesionario.

**Gráfico N° 9**  
**TRAMO N° 3: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO PERIODO 2010- 2015**



Fuente: EEFF auditados de Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VIII. CONCLUSIONES

63. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo 3 del IIRSA Sur durante el año 2015, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante el 2015, el tráfico total de vehículos se incrementó 7,3% respecto del año anterior, alcanzando un total de 712 mil vehículos, de los cuales la mayor parte (77,6%) fueron vehículos ligeros; mientras que los vehículos pesados representaron sólo el 22,4%. En relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular experimentó un crecimiento de 5%, al pasar de 1 091 a 1 145 miles de ejes.

<sup>19</sup> Los ratios de endeudamiento se han calculado de la siguiente forma:

Endeudamiento = Pasivo / Patrimonio neto

Ratio de endeudamiento = Pasivo / Activo total

Apalancamiento financiero = Activo total / Patrimonio neto.



- (ii) Al cierre de 2015, el Concesionario cuenta con tres estaciones de peaje en operación, observándose que el 45,9% del tráfico total de vehículos estuvo concentrado en la estación de la Unión Progreso, la cual registró un incremento de 10,5% en el número total de vehículos. Por su parte, las estaciones de Pachón y San Lorenzo concentraron el 32,9% y 21,2% del total de vehículos que usaron la vía en 2015, 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 3,7% entre 2014 y 2015, al pasar de S/. 5,40 a S/. 5,60 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados). Cabe señalar que, desde marzo de 2012, 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 680 millones, lo cual significó un cumplimiento de 99,3% de la inversión referencial establecido en el Programa de Ejecución de Obras (PEO), así como un avance físico de los kilómetros comprometidos para construcción (4,90 km) del 99,7%. Durante 2015, el Concesionario ejecutó inversiones por USD 78,5 millones, lo cual representó cerca de 19 veces la inversión reconocida en 2014 (USD 3,9 millones), siendo la principal inversión ejecutada dicho año la relacionada con la Obra Accesorias "Defensa ribereña del sector la Pastora"
- (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 ascendente a S/. 23 millones, lo que representó un incremento de 7,5% en relación al año anterior. Por su parte, los ingresos recaudados por concepto de cobro de peaje ascendieron a S/. 6,4 millones, monto 8,5% mayor al recaudado en 2014. Con ello, se aprecia que los ingresos por recaudación de peaje cubrieron el 27,8% del PAMO, mientras que el 62,2% restante fue cubierto con el cofinanciamiento del Estado.
- (vi) El Concesionario transfirió un monto total de S/. 4,06 millones a OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), lo cual representó un importante incremento de 80% en relación a los aportes generados durante el 2014 (S/. 2,20 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 97,8%.
  - El número de accidentes se incrementó 5,5%, al pasar de 146 accidentes en 2014 a 138 accidentes en 2015. De manera similar, se observó una reducción del número de heridos y fallecidos por accidente, lo cual refleja que la severidad de los accidentes también se redujo.
- (viii) Los ingresos totales por construcción y mantenimiento del Concesionario se incrementaron 42% (de S/. 83 millones a S/. 131 millones); mientras que los costos se incrementaron 118% (de S/. 75 millones a S/. 165 millones). Así, el incremento de los





costos en mayor magnitud que el incremento de los ingresos, generó que la utilidad neta del Concesionario se contrajera en 34,5%, al pasar de S/. 34 millones a S/. 22,5 millones.

- (ix) Debido a las menores utilidades, los ratios de rentabilidad del Concesionario experimentaron un deterioro durante 2015, aunque se mantuvieron en niveles positivos. Los resultados alcanzados por el ROE<sup>20</sup> (28%) y ROA<sup>21</sup> (8%) durante 2015, reflejan que el Concesionario generó un 8% de utilidad por cada unidad monetaria invertida (sin importar su procedencia) y los accionistas tuvieron un 28% 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. Finalmente, en relación a los ratios de solvencia, se observa un aumento de los ratios de endeudamiento, lo que se traduce en menor autonomía financiera.

---

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> 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.



## ANEXO N° 1: FICHA CONTRATATO DE CONCESIÓN

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

Fecha de actualización: 30 de junio de 2015

N°	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>	Cláusula 2.4. (p. 19) Anexo I, Apéndice I (p. 158) Anexo XI (p. 231)
2	Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 30) Cláusula 4.3. Y 4.4. (p. 30-31)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> <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> 21 de julio de 2009.</li> <li>▪ <b>Adenda 6:</b> 16 de junio de 2010.</li> <li>▪ <b>Adenda 7:</b> 26 de noviembre 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	<p><b>Garantía de Crédito Parcial</b>, está destinada a garantizar el servicio de la deuda a los Acreedores Permitidos.</p> <p><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.</p>	Cláusula 3.12. (p. 30) Cláusula 18.1. (p. 137) Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada es de USD 332 millones (sin incluir IGV).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS.
11	Obras	<p>Construcción a nivel de asfaltado del tramo Puente Inambari – Iñapari (403 km.) incluyendo obras de drenaje, puentes, señalización, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> <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)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia.</li> <li>▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete a arbitraje Internacional 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> <p>Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro, para su aprobación.</p>	Cláusula 10.1.a (p. 81) Cláusula 10.1.b (p. 82) Cláusula 10.2.c (p. 82)
18	Inicio de operaciones	El inicio de la explotación de las obras de la Primer, Segunda y Tercera etapa, se computará luego de transcurrido (12) meses, de culminadas la totalidad de las Obras de Construcción.	Cláusula 8.10. (p. 54)
19	Estándares del servicio	Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 160)
20	Tarifas	Peaje inicial de USD 1,50 (más impuestos) por vehículo ligero o por cada eje a partir del inicio de explotación de las obras.	Cláusulas 8.14., 8.15., 8.16., 8.17. (p. 56-59)
21	Reajustes de tarifas	Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción. Reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 8.17.c (p. 58)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
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 ANUAL

### INDICADORES ANUALES: Tramo N° 3 Del Corredor Vial Interoceánico Sur

<b>Concesionario</b>	Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo N° 3 S.A.
<b>Modalidad</b>	COFINANCIADA
<b>Periodo:</b>	2012 - 2015

#### a. Tráfico

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015
<b>Número de Vehículos</b>	Vehículo	<b>501 229</b>	<b>693 161</b>	<b>663 743</b>	<b>712 518</b>
- Livianos	Vehículo	401 090	545 782	518 338	563 317
- Pesados	Vehículo	100 139	147 379	145 405	149 201
<b>Número de Ejes cobrables</b>	Eje	<b>761 490</b>	<b>1 097 810</b>	<b>1 091 394</b>	<b>1 145 992</b>
- Livianos	Eje	401 090	545 782	518 338	563 317
- Pesados	Eje	360 400	552 028	573 056	582 675

#### Número de Vehículos por unidad de peaje:

<b>Unidad Planchón</b>		<b>176 880</b>	<b>236 307</b>	<b>251 001</b>	<b>263 938</b>
- Livianos	Vehículo	141 720	193 119	203 355	215 079
- Pesados	Vehículo	35 160	43 188	47 646	48 859
<b>Unidad San Lorenzo</b>		<b>65 458</b>	<b>93 129</b>	<b>90 361</b>	<b>89 236</b>
- Livianos	Vehículo	51 520	69 575	66 604	69 896
- Pesados	Vehículo	13 938	23 554	23 757	19 340
<b>Unidad Unión Progreso</b>		<b>258 891</b>	<b>363 725</b>	<b>322 381</b>	<b>359 344</b>
- Livianos	Vehículo	207 850	283 088	248 379	278 342
- Pesados	Vehículo	51 041	80 637	74 002	81 002

#### Número de Ejes cobrables

<b>Unidad Planchón</b>		<b>265 216</b>	<b>350 296</b>	<b>385 337</b>	<b>401 808</b>
- Livianos	Eje	141 720	193 119	203 355	215 079
- Pesados	Eje	123 496	157 177	181 982	186 729
<b>Unidad San Lorenzo</b>		<b>101 151</b>	<b>150 172</b>	<b>163 852</b>	<b>148 056</b>
- Livianos	Eje	51 520	69 575	66 604	69 896
- Pesados	Eje	49 631	80 597	97 248	78 160
<b>Unidad Unión Progreso</b>		<b>395 123</b>	<b>597 342</b>	<b>542 205</b>	<b>596 128</b>
- Livianos	Eje	207 850	283 088	248 379	278 342
- Pesados	Eje	187 273	314 254	293 826	317 786

#### b. Recaudación (Incluido IGV)

Recaudación	UNIDAD	2012	2013	2014	2015
Recaudación Livianos	Soles	2 005 450	2 782 147	2 794 897	3 151 804
Recaudación Pesados	Soles	1 802 000	2 814 387	3 092 104	3 261 014
<b>Total</b>	Soles	<b>3 807 450</b>	<b>5 596 534</b>	<b>5 887 001</b>	<b>6 412 817</b>

#### c. Accidentes

Indicador	UNIDAD	2012	2013	2014	2015
Número de Accidentes	Personas	<b>153</b>	<b>152</b>	<b>145</b>	<b>138</b>
Número de heridos	Personas	<b>120</b>	<b>94</b>	<b>97</b>	<b>88</b>
Número fallecidos	Personas	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>25</b>	<b>15</b>

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo N° 3 S.A.; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Calle Los Negocios 182 – Piso 5, Surquillo  
Teléfono: (511) 440 5115  
[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

### **CONSEJO DIRECTIVO**

Patricia Benavente  
Cesar Balbuena  
Jorge Cárdenas

### **GERENCIA DE REGULACIÓN**

Manuel Carrillo  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada  
Jefe de Estudios  
Económicos

José Aguilar  
Jefe de Regulación

### **ELABORACIÓN**

Oscar Ubillús

### **DISEÑO Y EDICIÓN**

Oscar Ubillús