

2012

Informe de desempeño de los tramos viales del Eje Multimodal Amazonas Norte- IIRSA Norte



Gerencia de Regulación



OSITRAN

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

Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	6
II. SERVICIOS PRESTADOS	13
III. TRÁFICO DE VEHÍCULOS	14
IV. DESEMPEÑO OPERATIVO	17
V. TARIFAS REGULADAS	19
VI. INVERSIONES	20
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	21
VIII. PAGOS AL ESTADO	25
ANEXO	26



Cuadros

Cuadro N° 1: Tráfico vehicular trimestral y variación anual por tipo de vehículo 2011-2012	14
Cuadro N° 2: Variación anual del tráfico por estación de peaje, 2011-2012	15
Cuadro N° 3: Tráfico de vehículos por estación de peaje y número de ejes cobrables, 2012	16
Cuadro N° 4: Tráfico vehicular según diferencia tarifaria por estación de peaje, 2012.....	16
Cuadro N° 5: Evolución de tarifas.....	19
Cuadro N° 6: Inversiones	20
Cuadro N° 7: Recaudación mensual por garita de peaje.....	21
Cuadro N° 8: Estado de ganancias y pérdidas.....	22
Cuadro N° 9: Balance general	23
Cuadro N° 10: Ratios financieros.....	24

Gráficos

Gráfico N° 1: Tráfico vehicular 2006-2012.....	14
Gráfico N° 2: Estructura del tráfico por tipo de vehículo, 2012	15
Gráfico N° 3: Principales eventos atendidos.....	17
Gráfico N° 4: Daños personales en IIRSA Norte	17
Gráfico N° 5: Reclamos	18
Gráfico N° 6: Pagos al Estado 2012	25

Ilustraciones

Ilustración N° 1: Modificaciones al Contrato de Concesión.....	7
Ilustración N° 2: Carretera IIRSA Norte	7



INFORME DE DESEMPEÑO 2012

EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE

IIRSA NORTE



Resumen Ejecutivo

El 17 de junio de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Concesionario 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 km 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 475,4 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2012	USD 398,5 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	17 de junio de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	5

El Contrato de Concesión establece que la sociedad concesionaria debe ejecutar obras de construcción, rehabilitación y mantenimiento durante los primeros 4 años. La Primera Etapa de obras involucra el asfaltado de 114 km de vía en el tramo Tarapoto-Yurimaguas, así como la rehabilitación y mejoramiento del asfaltado en los tramos Desvío Olmos-Piura (169 km) y Piura-Paita (56 km). La Segunda Etapa abarca la rehabilitación, mejoramiento y estabilización de los tramos Tarapoto-Rioja (133 km) y Naranjitos-Corotochaca incluyendo el reforzamiento de varios puentes. Todas estas obras implican una inversión aproximada de USD 205 millones, sin incluir IGV.

Asimismo, el Contrato contiene compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Estado que complementan los pagos realizados por los usuarios de la vía. El esquema de pagos está basado en dos tipos de aportes garantizados por parte del Estado: (i) el Pago Anual por Obras (PAO) como contraprestación por la construcción de las obras comprometidas, que consiste en una cuota anual, pagadera semestralmente, ascendente a USD y Operación (PAMO) como contraprestación por el mantenimiento y operación de la Concesión que consiste en una cuota anual ascendente a



USD 15,29 millones, sin incluir IGV. Esta cuota se cancela de manera trimestral, una vez que el Regulador haya aprobado la recaudación del peaje del trimestre anterior y verificado los niveles de servicio.

Al 31 de diciembre de 2012 se han suscrito cinco 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). En mayo de 2009, la cuarta Adenda redefinió el plazo para la emisión de un laudo arbitral en un arbitraje de derecho local. Finalmente, en mayo de 2011, 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.

En el año 2012, circularon por la vía concesionada 3,4 millones de unidades vehiculares, de los cuales 1,5 millones fueron vehículos pesados y 1,9 millones vehículos ligeros. La estación de peaje con mayor nivel de tráfico fue Paita, con 765 miles de vehículos; seguido por la estación Chulucanas, con una afluencia de 563 miles de vehículos en el año.

Dicho nivel de tráfico permitió una recaudación de S/. 36,4 millones por concepto de peaje, lo que implicó un crecimiento de 4,7% con respecto a los ingresos percibidos en el año 2011, debido al aumento del tráfico vehicular en 2,9% con respecto al año anterior, así como al incremento de S/. 0,10 sobre la tarifa de S/. 5.10.

Asimismo, el número de accidentes en la vía concesionada fue inferior en 8,8% con respecto al año anterior, pasando de 650 accidentes en el año 2011 a 593 en el año 2012. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos en el año 2012 aumentó en 27,7% y el número de fallecidos se incrementó en 41,5% con relación a lo registrado el año anterior. El mayor número de heridos se produjo en los meses de febrero, abril y julio que concentraron el 37,1% de los heridos del año.

En el año 2012, el Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 27,9 millones (incluido IGV), con lo cual acumula un total de USD 398,5 millones (incluido IGV). Este nivel de ejecución de obras se explica por la culminación de obras relacionadas con el Informe Técnico de Mantenimiento (ITM) complementario N° 1 y N° 2, así como con el avance de obras accesorias (92 sectores) y obras adicionales (Acceso al Nuevo Puerto de Yurimaguas).

La información financiera indica que IIRSA Norte registra ganancias netas por S/. 426 miles. Asimismo, a través del Balance General, se puede observar que la empresa ha disminuido sus activos totales, pasando de S/. 186,2 millones en 2011 a S/. 119,0 millones en 2012, hecho que representa una disminución de 36,1%. También se observa que el Concesionario ha mejorado ligeramente en cuanto a sus ratios financieros. Al respecto se observa que el margen operativo pasó de ser negativo en 2011 a un valor ligeramente mayor que cero en 2012. Asimismo, se observa una mejora en el ROE pasando de 0,01 en el año 2011 a 0,02 en el año 2012.

Finalmente, el monto pagado por concepto de aporte por regulación ascendió a S/. 744 miles en 2012, lo que implicó una disminución de 27,4% con respecto al año anterior.



INFORME DE DESEMPEÑO 2012

EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE

IIRSA NORTE



I. Principales características del Contrato de Concesión

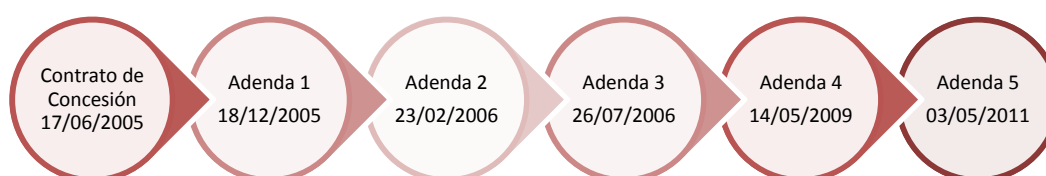
1. El Perú forma parte de la "Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA", la cual tiene como finalidad construir una agenda común para impulsar proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y comunicaciones. Para ello, IIRSA ha proyectado la construcción de diez Ejes de Integración y Desarrollo a nivel sudamericano.
2. 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 y casi 80 distritos, buscando promover la integración económica entre el puerto de Paita y el Terminal Fluvial de Yurimaguas en el Río Huallaga que a su vez se conecta con el Río Amazonas.
3. 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 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la Concesionaria IIRSA Norte S.A. y tiene una vigencia de 25 años.
4. Al 31 de diciembre del año 2012 se han suscrito cinco Adendas al Contrato de Concesión. La primera, suscrita el 28 de diciembre del año 2005, adecuó operativamente el Contrato para facilitar la implementación de las prestaciones.
5. La segunda Adenda se suscribió el 23 de febrero del año 2006; mediante esta se adelantó el inicio de las obras del tramo Paita-Piura-Olmos, para que sean ejecutadas durante la primera etapa de construcción y no durante la segunda como fueron originalmente programados.
6. La tercera Adenda fue suscrita el 26 de julio del año 2006 con el objetivo de lograr la bancabilidad del proyecto. Las modificaciones estuvieron relacionadas con el financiamiento futuro de las inversiones del proyecto; para ello, se determinó que con base en cada uno de los CAO emitidos por el Regulador, el Concedente debería emitir y entregar al Concesionario treinta Certificados de Reconocimiento de Derechos sobre el PAO (CRPAO). En este sentido, la tercera adenda al Contrato establece que los derechos y/o beneficios que se otorgan a los Titulares de los CRPAO, constituyen estipulaciones a favor de terceros que no podrán ser modificados ni dejados sin efecto por las partes.
7. La cuarta Adenda, suscrita el 14 de mayo de 2009, modificó el segundo párrafo del acápite ii) del literal b) de la cláusula 16.11 de la sección XVI con la finalidad de modificar el plazo en el



cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto de conflictos o incertidumbres, con relevancia jurídica, definidos como controversias No-Técnicas.

8. Finalmente, la quinta Adenda se suscribió el 03 de mayo de 2011, incrementando el monto de inversiones en obras adicionales por un monto de USD 53,5 millones (sin incluir IGV) e incluyendo la cláusula 6.4 para establecer un mecanismo de pago de la valorización de las obras adicionales y obras accesorias.

Ilustración N° 1: Modificaciones al Contrato de Concesión



9. La Concesión de la carretera está dividida en dos etapas, considerando además una fase de actividades preparatorias, la cual debe ser realizada en los primeros ciento ochenta días y comprenderá el mantenimiento y afirmado en el tramo Tarapoto-Yurimaguas con el propósito de lograr la transitabilidad del tramo en menos de 3,5 horas. La primera etapa involucra el asfaltado de 114 km de vía en el tramo Tarapoto-Yurimaguas, así como la rehabilitación y mejoramiento del asfaltado en los tramos Desvío Olmos – Piura y Piura – Paíta. Asimismo, la segunda etapa abarca la rehabilitación, mejoramiento y estabilización de los tramos Tarapoto – Rioja y Naranjitos – Corotochaca, el reforzamiento de puentes Bolivia y Cumbaza, así como la construcción del puente Ponazapa, entre otras. Cabe resaltar que todas estas actividades implican la inversión de USD 205 millones (sin IGV).
10. La concesión posee una longitud de 955,10 km y está dividido en seis tramos: (i) Yurimaguas-Tarapoto, (ii) Tarapoto-Rioja, (iii) Rioja-Corral Quemado, (iv) Corral Quemado-Olmos, (v) Olmos-Piura, y (vi) Piura-Paíta.

Ilustración N° 2: Carretera IIRSA Norte



Compromisos de inversión

11. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario debe ejecutar obras de construcción, rehabilitación y mantenimiento durante los primeros cuatro años de concesión. Las primeras obras, denominadas Actividades Preparatorias, deben ser realizadas en los primeros 180 días y comprenderán el mantenimiento del afirmado en el tramo Tarapoto-Yurimaguas con la finalidad de lograr la transitabilidad del tramo en menos de 3,5 horas.
12. Las demás obras se realizarán en dos etapas, de dos años de duración cada una: (i) Asfaltado de 114 km de vía en el tramo Tarapoto-Yurimaguas, así como la rehabilitación y mejoramiento del asfaltado en los tramos Desvío Olmos-Piura y Piura-Paita; y (ii) Rehabilitación, mejoramiento y estabilización de los tramos Tarapoto-Rioja y Naranjitos-Corotochaca, el reforzamiento de los puentes Bolivia y Cumbaza, así como la construcción del puente Ponazapa, entre otras. Todas las obras implican una inversión de USD 205 millones, sin incluir IGV.

Modalidad de concesión y esquema de financiamiento

13. Las concesiones cofinanciadas permiten la provisión de un Servicio Público a partir del esfuerzo compartido del Sector Público y Privado, constituyendo este tipo de concesiones un esquema alternativo para la concesión de proyectos no sostenibles mediante el cobro de tarifas.
14. 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).
15. Cabe mencionar que al establecer contractualmente compromisos de pagos fijos por obras, operación y mantenimiento, se está aislando implícitamente al Concesionario del riesgo comercial, el cual está principalmente asociado con reducciones en niveles de tráfico. Por otro lado, se debe mencionar que estos tipos de esquemas de garantías de ingreso, también se encuentran en otros contratos de concesión de tipo oneroso, los cuales se activan en casos de reducciones significativas en los niveles de tráfico.
16. En el Contrato de Concesión se desarrolla el esquema de pagos del Concedente al Concesionario basado en dos tipos de aportes garantizados por parte del Estado como contraprestación por: (i) la construcción de las obras comprometidas y, (ii) el mantenimiento y operación de la Concesión.
17. El primero de los aportes garantizados por el Estado es el Pago Anual por Obras (PAO) que consiste en una cuota anual, pagadera semestralmente, ascendente a USD 29 450 963, por un plazo de quince años. Corresponde a la Primera Etapa de Obras de Construcción el pago del 70,64% del PAO y a la Segunda Etapa el 29,36% restante.
18. El segundo aporte garantizado es el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) que consiste en una cuota anual ascendente a USD 15 290 534. Este pago se dividirá en cuotas trimestrales desde la fecha de Inicio de Explotación hasta el final de la Concesión e incluye implícitamente un monto de USD 3,6 millones para la provisión anual por Mantenimiento



Periódico. Para que dicho pago trimestral se haga efectivo, el Regulador deberá haber aprobado la recaudación por peaje del trimestre anterior y haber verificado el cumplimiento de los niveles de servicio.

19. El PAO y el PAMO constituyen pagos que el Concedente realizará al Concesionario. Los montos anteriormente referidos no incluyen el Impuesto General a las Ventas u otro tipo de impuestos que pueda surgir en el futuro.

Pago Anual por Obras (PAO)

20. El compromiso de pago del PAO por parte del Estado garantiza al Concesionario la recuperación futura de su costo de inversión. Para ello, el Contrato de Concesión ha desarrollado un esquema de financiamiento según el cual se ha previsto la división de la obra en Hitos Constructivos de Avance de Obra, los cuales pueden ser expresados como porcentajes de la Inversión Referencial total.
21. Luego de haberse alcanzado un determinado Hito Constructivo, el Concesionario puede solicitar al Regulador el Certificado de Avance de Obras (CAO) correspondiente al Hito culminado. La emisión del CAO implica la conformidad del Regulador respecto del avance de Obras.
22. Para cada CAO, el Concedente emitirá 30 Certificados de Reconocimiento de Derechos (CRPAO) por montos ascendentes a la mitad de la parte del PAO reconocido por el CAO. El concesionario podrá colocar en el mercado financiero estos certificados que, de acuerdo al Contrato de Concesión, se empezarán a pagar a partir de la fecha de recepción de las obras de cada etapa. Estos certificados serán pagaderos semestralmente durante los siguientes quince años.
23. La ventaja de este sistema radica en que no es necesario que la empresa concesionaria culmine la totalidad de la obra para que su inversión empiece a ser reconocida.
24. Es importante anotar que todos los pagos a los cuales se refieren los CRPAO se realizarán a través del Fideicomiso de Administración creado por el Concedente específicamente para la canalización de los PAO. El Contrato de Concesión establece que en este fideicomiso, el fiduciario debe estar obligado a informar al Banco Interamericano de Desarrollo o a la entidad financiera multilateral respecto de la información financiera relacionada con los flujos económicos del proyecto de inversión.
25. Por otro lado, a solicitud del Concesionario o del Concedente, el PAO podrá ser reajustado ante variaciones en el índice de precios de los Estados Unidos de América o ante variaciones en los precios de los insumos para la construcción. El Contrato de Concesión establece la siguiente fórmula polinómica basada en los cambios del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América y en un factor de ajuste por la variación de los precios de los insumos nacionales de la construcción:

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



$$PAO_1 = \sum_1^n PAO_i$$

Donde:

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

26. k_i es el factor de ajuste que pondera la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) y la variación de los precios de los siguientes insumos de la construcción: mano de obra incluyendo las leyes sociales (J), cemento asfáltico (M₁), acero de construcción corrugado (M₂), cemento Portland Tipo I (M₃), Petróleo Diesel (M₄) y maquinaria y equipo nacional (E).
27. Finalmente, un aspecto importante que otorga estabilidad al presente esquema de financiamiento son las características establecidas en el Contrato de Concesión para los pagos a los Titulares de los CRPAO. El Contrato establece que los Titulares tendrán derecho a cobrar el monto establecido en forma incondicional e irrevocable y que en ningún caso, el Concedente podrá oponer excepciones, compensaciones, obligaciones, incumplimiento, reconveniones que tiendan o tengan por objeto retener o impedir el pago de los CRPAO o del IGV correspondiente.
28. Las características de los CRPAO se pueden resumir en los siguientes puntos:
 - **Promesa de pago incondicional:** La obligación de pago del Concedente es directa, general, incondicional e irrevocable.
 - **Flujos Estables:** El pago recibido por el Titular del CRPAO debe ser neto y debe estar desligado de cualquier retención de cualquier índole, incluyendo a las de naturaleza tributaria.
 - **Interés Moratorio:** Se aplica el pago de interés moratorio ante impuntualidad.
 - **Cross Default:** Se determina incumplimiento de todos los CRPAO ante el primer retraso. Imposibilidad de incumplimiento selectivo.
 - **Pari Passu:** Todos los CRPAO serán pagados a prorrata.
 - **Libremente transferible.**

Pago Anual por Mantenimiento y Operaciones (PAMO)

29. El compromiso de pago realizado por parte del Estado a través de los PAMO garantiza al Concesionario recibir trimestralmente, como mínimo, la retribución económica pactada en el Contrato de Concesión por la Conservación, el Mantenimiento Rutinario y la Explotación de las vías de los tramos de la Concesión.
30. El Concedente depositará en el fideicomiso creado para la administración de los PAMO, la porción del PAMO no cubierta por la Recaudación del Peaje necesaria para completar los pagos de PAMO establecidos en el Contrato de Concesión a los cuales tiene derecho el Concesionario.
31. Para efectos del pago del PAMO, el Concesionario debe informar trimestralmente al Regulador de la recaudación de peajes. El monto del PAMO establecido en el Contrato de



Concesión será reajustado anualmente de acuerdo a la variación de precios nacional y de los Estados Unidos de América, según la fórmula siguiente:

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

Donde:

PAMO_{ofertado}: monto ofertado por el Concesionario en su propuesta económica.

o: es la fecha de presentación de la oferta económica de los postores en el concurso.

i: es el último día hábil del mes anterior al que se deba pagar la cuota i de PAMO.

CPI: es el Índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics). Para el año i de ajuste se utilizará el CPI publicado para el año anterior.

TC: es el tipo de cambio.

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

32. Es importante recordar que el pago del PAMO se realizará anualmente desde la fecha de Inicio de Explotación hasta el final de la Concesión.
33. Cabe mencionar que el monto del PAMO incluye un monto por Provisión Anual por Mantenimiento Periódico (PAMAP), el cual sirve para financiar las actividades de mantenimiento y conservación periódica durante todo el periodo de la Concesión.

Regulación tarifaria

34. El Contrato de Concesión establece 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, en el cual se estableció un peaje de S/. 4,60 hasta la fecha de aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa. A partir del mes siguiente, el Concesionario podrá cobrar un peaje de USD 1,50 (sin IGV), al tipo de cambio vigente.
35. Esta última 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:

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

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).

36. Por otro lado, de acuerdo a lo establecido en el literal e) de la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, las Partes pueden someter al Regulador la modificación de las tarifas. En este sentido, el Concesionario y el Concedente se encuentran facultados de aplicar esquemas de descuento de peajes para usuarios frecuentes, por prepago o promociones, siempre y cuando respete las normas de libre competencia y cuente con la autorización del Regulador.
37. De esta manera, el 16 de agosto del año 2006 se aprobó la aplicación de descuentos a los usuarios de vehículos ligeros y pesados que transitan distancias menores a los 25 km, 50 km y 80 km como parte de una política comercial.
38. Cabe mencionar que el 10,0% de los ingresos provenientes del cobro de peaje son entregados trimestralmente al Fondo de Garantía para eventos catastróficos, que forma parte del fideicomiso de administración, hasta recaudar un monto de USD 5 millones¹. El 90% restante se destinará a cubrir el PAMO.

Pagos al Estado

39. 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.
40. Asimismo, el Concesionario pagará al Regulador un monto equivalente al 0,5% de la Inversión proyectada referencial de cada etapa por el concepto de Seguimiento y Control de Supervisión de obras.

¹ De acuerdo a lo establecido en la cláusula 10.6 del Contrato de Concesión.



II. Servicios prestados

41. 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.

42. 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.

43. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:

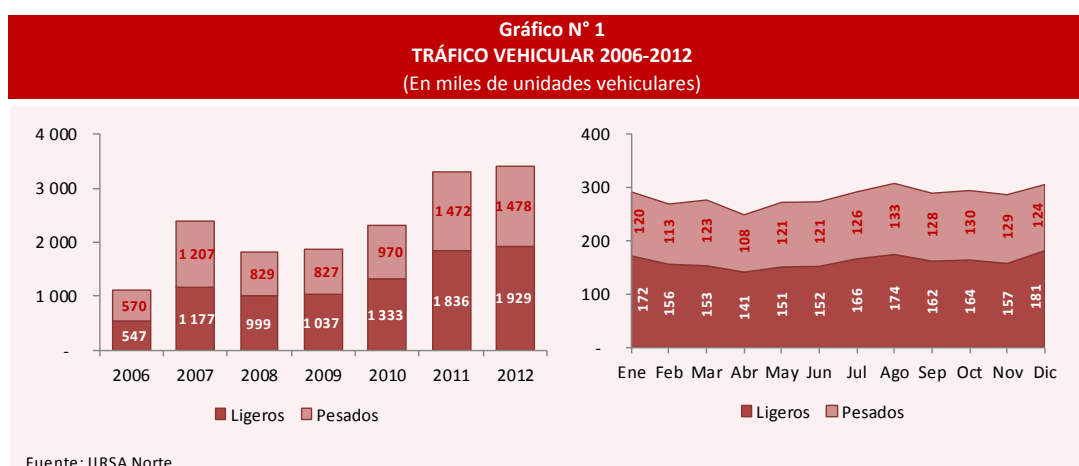
- ✓ Central de Operación de Tránsito² (COT).

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



III. Tráfico de vehículos

44. Durante el año 2012 transitaron por la Carretera IIRSA Norte 3,4 millones de unidades vehiculares; 3,0% superior a lo registrado el año anterior, siendo el incremento de vehículos ligeros de 5,1% y el de vehículos pesados, 0,4%. Los niveles más altos de tráfico de vehículos ligeros se registraron en enero, agosto y diciembre, meses asociados al descanso por vacaciones de verano, Fiestas Patrias y Navidad; mientras que los meses con menor afluencia fueron abril, mayo y junio. En el caso de los vehículos pesados, se registró un mayor tránsito durante el segundo semestre del año (agosto, octubre y noviembre); mientras que los meses con menor afluencia vehicular fueron enero, febrero y abril.



45. Con respecto a la evolución trimestral, se observa una afluencia similar en cada periodo, con un promedio trimestral de 851 miles de unidades vehiculares y 1,7 millones de ejes cobrables. En el primer caso, el trimestre con mayor afluencia fue el tercero, influenciado por el mes de agosto; mientras que en el segundo caso, el cuarto trimestre fue el más representativo.

Cuadro N° 1
TRÁFICO VEHICULAR TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO 2011-2012
(En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

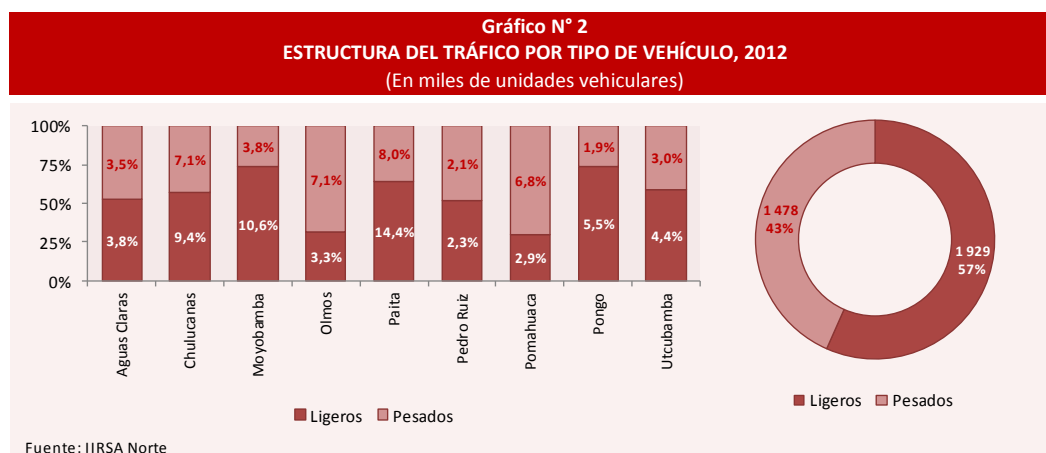
TIPO DE VEHÍCULO	2012				2012	2011	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
Unidades vehiculares	837	794	889	886	3 407	3 308	3,0%
Ligeros	481	444	502	503	1 929	1 836	5,1%
Pesados	357	350	387	384	1 478	1 472	0,4%
Ejes cobrables	1 700	1 671	1 869	1 871	7 111	6 876	3,4%
Ligeros	481	444	502	503	1 929	1 836	5,1%
Pesados	1 219	1 227	1 367	1 369	5 182	5 040	2,8%

Fuente: IIRSA Norte

46. Cabe señalar que por la vía transitan, principalmente, vehículos ligeros; así, en el año 2012 estos representaron el 57% del tráfico total. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2012 la estación de Paita recibió la mayor cantidad de vehículos (22,5% del tráfico total), seguida por la estación de Chulucanas (16,5%), ambos influenciados por la cercanía al Terminal Portuario de Paita.



47. Con respecto a la estructura del tráfico, la estación de peaje que registró el mayor flujo vehicular fue Paíta, con el 14,4% del total de vehículos que transitaron por la vía; seguido por la estación de Moyobamba (10,6% del total de vehículos). Asimismo, el mayor tráfico de vehículos pesados se obtuvo en la estación de Paíta, la cual participó con el 8,0% del total de vehículos; seguido por la estación de Olmos con el 7,1% del total.



48. Como puede observarse, la unidad de peaje de Pongo presentó el mayor crecimiento de tránsito de vehículos ligeros y pesados. Así, el flujo de vehículos ligeros pasó de 152 miles en el año 2011 a 186 miles en el año 2012, lo cual significó un crecimiento del 22,4%; asimismo, la cantidad de vehículos pesados en dicha unidad de peaje pasó de 57 miles en el año 2011 a 66 miles en el año 2012, lo que representó un crecimiento de 15,9%.

Cuadro N° 2
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2011-2012
(En miles de unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	2011	2012	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos ligeros	1 836	1 929	5,1%
Aguas Claras	135	131	-2,9%
Chulucanas	300	322	7,4%
Moyobamba	352	360	2,3%
Olmos	110	111	1,3%
Paíta	459	492	7,2%
Pedro Ruiz	79	77	-1,5%
Pomahuaca	110	100	-9,1%
Pongo	152	186	22,4%
Utcubamba	140	150	6,7%
Vehículos pesados	1 472	1 478	0,4%
Aguas Claras	121	119	-1,7%
Chulucanas	244	241	-1,4%
Moyobamba	131	130	-0,6%
Olmos	232	241	3,8%
Paíta	273	273	0,0%
Pedro Ruiz	74	72	-2,9%
Pomahuaca	239	233	-2,7%
Pongo	57	66	15,9%
Utcubamba	100	103	2,8%

Fuente: IIRSA Norte



49. En términos de ejes cobrables, circularon por la vía más de 7,1 millones de ejes, de los cuales el 72,9% correspondió a los vehículos pesados; no obstante, los vehículos ligeros registraron un crecimiento de 5,1% con relación al año anterior, mientras que los ejes de vehículos pesados registraron un aumento de 2,8%. Con respecto a los vehículos pesados, hubo mayor afluencia de aquellos con 2, 3 y 6 ejes; así, los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (2,3 millones).

Cuadro N° 3									
TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2012									
(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	1 929 441	622 487	324 930	81 596	59 387	385 901	3 144	144	3 407 030
Aguas Claras	130 918	35 370	29 383	7 284	5 326	41 490	224	10	250 005
Chulucanas	321 837	135 552	51 670	2 296	4 513	45 751	1 054	4	562 677
Moyobamba	360 091	45 808	29 456	6 922	4 178	43 727	270	4	490 456
Olmos	110 945	78 305	65 027	21 083	11 994	64 270	407	47	352 078
Paita	492 275	174 354	19 096	7 217	12 347	59 626	150	19	765 084
Pedro Ruiz	77 466	22 736	17 827	5 825	2 957	22 280	139	6	149 236
Pomahuaca	99 924	69 100	66 875	21 038	11 875	63 283	457	35	332 587
Pongo	186 278	22 774	19 778	2 021	1 740	19 060	278	4	251 933
Utcubamba	149 707	38 488	25 818	7 910	4 457	26 414	165	15	252 974
Ejes cobrables	1 929 441	1 244 974	974 790	326 384	296 935	2 315 406	22 008	1 155	7 111 093
Aguas Claras	130 918	70 740	88 149	29 136	26 630	248 940	1 568	80	596 161
Chulucanas	321 837	271 104	155 010	9 184	22 565	274 506	7 378	32	1 061 616
Moyobamba	360 091	91 616	88 368	27 688	20 890	262 362	1 890	32	852 937
Olmos	110 945	156 610	195 081	84 332	59 970	385 620	2 849	376	995 783
Paita	492 275	348 708	57 288	28 868	61 735	357 756	1 050	155	1 347 835
Pedro Ruiz	77 466	45 472	53 481	23 300	14 785	133 680	973	48	349 205
Pomahuaca	99 924	138 200	200 625	84 152	59 375	379 698	3 199	280	965 453
Pongo	186 278	45 548	59 334	8 084	8 700	114 360	1 946	32	424 282
Utcubamba	149 707	76 976	77 454	31 640	22 285	158 484	1 155	120	517 821

Fuente: IIRSA Norte

50. Cabe señalar que en las estaciones de peaje Aguas Claras, Chulucanas, Moyobamba, Olmos, Paita y Pedro Ruiz se permite el pago de tarifa diferenciada a ciertos vehículos, según la distancia recorrida. Así, en la estación de Aguas Claras, estos vehículos representaron el 1,1% del tráfico total; mientras que en la estación Paita, significaron el 1,0% del tráfico total.

Cuadro N° 4				
TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN DIFERENCIA TARIFARIA POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2012				
(En miles de unidades vehiculares)				
ESTACIÓN DE PEAJE	SUJEROS A PAGO DE PEAJE		TOTAL	PARTICIPACIÓN
	Tarifa normal	Tarifa diferenciada		
Aguas Claras	214	36	250	7,3%
Chulucanas	561	2	563	16,5%
Moyobamba	463	27	490	14,4%
Olmos	348	4	352	10,3%
Paita	731	34	765	22,5%
Pedro Ruiz	146	4	149	4,4%
Pomahuaca	333	0	333	9,8%
Pongo	252	0	252	7,4%
Utcubamba	253	0	253	7,4%
Total	3 300	107	3 407	100,0%

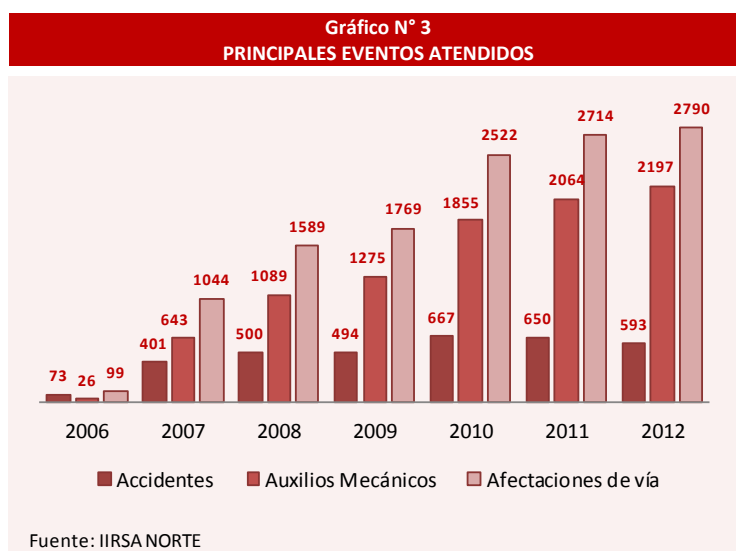
Fuente: IIRSA Norte



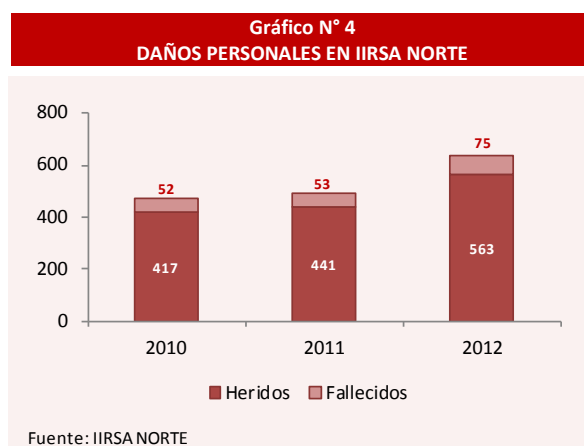
IV. Desempeño operativo

Principales eventos atendidos

51. En el año 2012 el número de accidentes de tránsito fue inferior en 8,8% con relación a lo registrado el año anterior, al pasar de 650 accidentes en el año 2011 a 593 accidentes en el año 2012. Caso contrario ocurrió con la atención de auxilios mecánicos y afectaciones de vía, las que se incrementaron en 2,8% y 6,4% con relación al año 2011, respectivamente.
52. Al analizar el indicador de accidentes por cada cien mil vehículos, se observa una disminución de 11,4% con respecto al año anterior. Caso contrario ocurrió con el número de heridos por accidente, el cual se incrementó en casi 40% con relación al año 2011, este resultado indica que la gravedad de los accidentes en el año 2012 fue mayor. De manera similar, la cantidad de víctimas fatales por accidente fue superior en 55,1% a lo obtenido el año anterior.

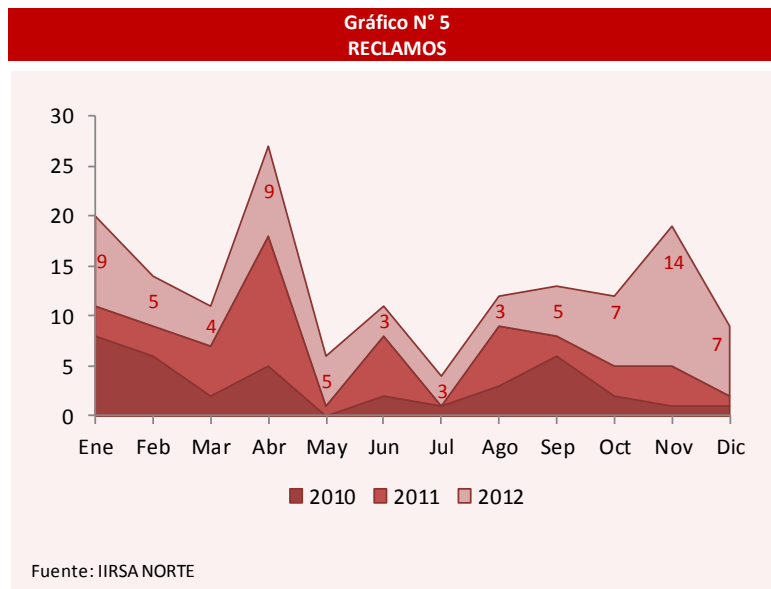


53. Con respecto a las víctimas de los accidentes, el número de heridos en el año 2012 aumentó en 27,7% y el número de fallecidos se incrementó en 41,5% con relación a lo registrado el año anterior. El mayor número de heridos se produjo en los meses de febrero, abril y julio que concentraron el 37,1% de los heridos del año.



Reclamos

54. El número de reclamos en el año 2012 fue 57,4% mayor que el registrado el año anterior, al pasar de 47 a 74 reclamos. Cabe resaltar que el 32% de los reclamos se realizó por medio de la página web del Concesionario y vía telefónica; asimismo, la estación de peaje de Olmos registró el mayor número de reclamos (24% del total), seguida por la unidad de peaje de Pomahuaca con el 16% del total de reclamos.



V. Tarifas reguladas

55. De acuerdo al literal d) de la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, se reajustó el peaje en forma ordinaria siguiendo el método especificado en dicha cláusula. Así, este reajuste se encuentra vigente a partir del 10 de enero del año 2012.
56. La actualización de tarifas por ajuste de precios representó un incremento en 1,96% con respecto al año anterior. El siguiente cuadro resume el tarifario vigente y otros niveles de los últimos años.

Cuadro N° 5			
EVOLUCIÓN DE TARIFAS			
(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

Fuente: IIRSA NORTE

VI. Inversiones

57. Al 31 de diciembre del año 2012, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 398,5 millones (incluido IGV), lo que representa la realización del 83,8% del total de la inversión estimada. Cabe señalar que el monto de avance de obras ejecutadas durante el 2012 fue de USD 27,9 millones³ (incluido IGV).
58. Con respecto a las inversiones ejecutadas al año 2012, se muestra un cuadro resumen con el estado situacional:

Cuadro N° 6 INVERSIONES (En millones de USD)				
N°	CONCEPTO	% EJECUCIÓN METRADOS PID	% EJECUCIÓN VARIACIÓN DE METRADOS	ESTADO
1	Primera Etapa:	100,0%		Concluido
	MDR N° 01 y 02	100,0%		Concluido
2	Segunda Etapa:	100,0%		Concluido
3	ITM (Programa de Puesta Punto)	100,0%		Concluido
	ITM Complementarios	100,0%		
4	N° 01	98,8%		Concluido
	N° 02	100,0%		Concluido
5	OBRAS ACCESORIAS			
	29 Sectores	83,7%	30,5%	Concluido
	15 Sectores	69,2%	53,5%	Concluido
	02 Sectores	68,0%	8,5%	Concluido
	Silencio y Chamaya	78,2%	59,1%	Concluido
	Variante Aserradero	90,4%	35,6%	En ejecución
	Puente Gera	80,2%	0,2%	En ejecución
	92 sectores			
	11 Sectores	78,6%	63,8%	
	16 Sectores	76,6%	25,5%	
	37 Sectores	78,9%	44,1%	En ejecución
	18 Sectores	70,1%	44,3%	
	10 Sectores	71,5%	23,5%	
	Obras adicionales			
6	Vía de Evitamiento Tarapoto	80,6%	15,5%	En ejecución
	Acceso al Nuevo Puerto de Yurimaguas	58,4%	15,1%	En ejecución
Total Inversiones				

Fuente: IIRSA Norte

59. Las principales obras reconocidas en el año 2012 fueron: (i) Obras accesorias en sectores de los tramos 2, 3 y 4, (ii) Obra adicional de acceso al Nuevo Puerto de Yurimaguas.

³ En el 2013 se reconoció un monto ascendente a USD 2,31 millones (incluye IGV) por concepto de avance de obras ejecutadas en el periodo Noviembre-Diciembre de 2012.



VII.Resultados financieros

Estado de Ganancias y Pérdidas

60. El ingreso del Concesionario en el año 2012 por concepto de construcción y mantenimiento, ascendió a S/. 172,3 millones, 57,3% menor al alcanzado el año anterior, a consecuencia de la culminación de las obras relacionadas al pago del PAO. De la misma manera, el ingreso por actividades de construcción de obras adicionales y accesorias se redujo en 57,9% con relación al año 2011. Los ingresos por servicio de mantenimiento (PAMO) superó los S/. 44,7 millones, cifra inferior en 3,6% al monto obtenido por este concepto el año anterior.
61. Asimismo, es necesario especificar que los ingresos por recaudación de peaje son un medio de cancelación de los pagos por PAMO. La Concesionaria recibió en el año 2012 S/. 36,4 millones por este concepto, en comparación con los S/. 34,8 millones registrados el año anterior, lo cual implica un incremento de 4,7%. El siguiente cuadro presenta el ingreso desagregado por peaje para el año 2012:

Cuadro N° 7										
RECAUDACIÓN MENSUAL POR GARITA DE PEAJE										
(En miles de Nuevos Soles)										
Garita	Aguas Claras	Chulucanas	Moyobamba	Olmos	Paita	Pedro Ruiz	Pomahuaca	Pongo	Utcubamba	Total
Ene	234	453	345	414	600	146	428	153	213	2,985
Feb	221	395	334	379	583	133	381	161	198	2,785
Mar	251	400	359	432	572	150	427	166	224	2,980
Abr	239	367	333	395	426	142	377	163	211	2,655
May	266	425	365	419	515	158	403	177	230	2,957
Jun	249	439	361	412	576	149	400	182	223	2,991
Jul	263	477	378	462	530	160	438	195	241	3,143
Ago	264	509	391	484	578	166	463	216	247	3,319
Set	239	469	361	448	572	154	431	206	231	3,111
Oct	233	516	365	447	641	149	430	197	226	3,203
Nov	235	527	362	440	628	149	427	191	223	3,182
Dic	233	532	366	426	593	148	412	197	226	3,133
Total	2,928	5,509	4,320	5,157	6,813	1,803	5,018	2,205	2,692	36,445

FUENTE: IIRSA NORTE

62. La utilidad operativa muestra un resultado positivo (S/. 3,6 millones), básicamente, como consecuencia de una reducción en los gastos administrativos que pasó de S/. 25,1 millones en 2011 a S/. 8,9 millones en 2012. Al respecto, cabe destacar la reducción en las cuentas servicios prestados a terceros (47,2%) y cargas diversas de gestión (69,9%) dentro de este rubro.
63. La utilidad antes del impuesto a la renta, en el año 2012, registró ganancias ascendentes a S/. 0,8 millones producto de la utilidad operativa positiva y la reducción de los gastos financieros. Cabe señalar que este efecto se vio amortiguado por la cuenta diferencia de cambio que para el 2012 reportó una reducción de S/. 2,3 millones.
64. Finalmente, la utilidad neta del 2012 fue de S/. 0,4 millones, lo que implicó un crecimiento del 16,7% con respecto a lo registrado en el año anterior.



Cuadro N° 8		
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS		
(En miles de Nuevos Soles)		
CONCEPTO	2012	2011
Ingresos por servicios de construcción y mantenimiento	172 280	403 089
Costo de los servicios de construcción y mantenimiento	(159 781)	(375 637)
Utilidad bruta	12 499	27 452
Gastos administrativos	(8 904)	(25 063)
Otros gastos	(25)	(3 043)
Utilidad (pérdida) de operación	3 570	(654)
Ingresos financieros	114	744
Gastos financieros	(529)	(1 146)
Diferencia en cambio, neta	(2 313)	1 362
Utilidad antes de impuesto a la renta	842	306
Impuesto a la renta	(416)	59
Utilidad del año	426	365

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 - IIRSA Norte

Balance General

65. Respecto a la evolución de las cuentas del Balance General, se observa que la empresa ha disminuido el valor de sus activos en 36,1%, pasando de S/. 186,2 millones (en el año 2011) a S/. 119,0 millones (en el año 2012). Dicha disminución fue impulsada principalmente por la reducción de las cuentas por cobrar comerciales⁴, las cuales representan el 41,8% de los activos totales del año 2012.
66. Esta misma cuenta generó, adicionalmente, una reducción del activo corriente, el cual disminuyó en 36,5%, alcanzando los S/. 116,3 millones. Cabe resaltar que esta caída fue soportada, en parte, por el aumento de la cuenta efectivo y equivalente de efectivo (74,1% respecto al año anterior).
67. En esa misma línea, el activo no corriente presentó una disminución en su valor, alcanzando los S/. 2,7 millones, 13,1% menos que el año anterior.
68. Por el lado del pasivo corriente, éste registró una reducción de 40,0% debido a que la cuenta por pagar a empresas relacionadas se redujo en 71,9% y la cuenta obligaciones financieras se redujo en su totalidad.
69. Por su parte, el pasivo no corriente tiene un valor de cero, producto del pago del préstamo bancario en mayo de 2012 y la cesión de posición de los contratos de arrendamientos, suscritos con el Banco de Crédito del Perú, a Odebrecht Perú Operaciones y Servicios S.A.C. en marzo de 2012.

⁴ Esta cuenta se vio influenciada por la reducción de las cuentas por cobrar por obras accesorias y obras adicionales, las cuales se encuentran respaldadas por anticipos recibidos del Estado. Por esto, el Concesionario ha entregado anticipos al Constructor, las cuales serán aplicados contra la futura facturación por avance de obra.



Cuadro N° 9
BALANCE GENERAL
(En miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2012	2011		2012	2011
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalentes de efectivo	31 117	17 870	Obligaciones financieras	-	3 680
Cuentas por cobrar comerciales	49 799	121 942	Cuentas por pagar comerciales	35	599
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	13 381	17 454	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	22 206	78 998
Otras cuentas por cobrar	22 007	25 809	Anticipos del Concedente	69 331	70 264
Gastps contratados por anticipado	41	5	Otras cuentas po pagar	1 067	882
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	116 345	183 080	TOTAL PASIVO CORRIENTE	92 639	154 423
ACTIVO NO CORRIENTE			PASIVO NO CORRIENTE		
Impuesto a la renta diferido	257	116	Obligaciones financieras	-	29
Instalaciones, maquinaria y equipo	2 394	2 941	Impuesto a la renta diferido	-	-
Otros activos	35	34	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	-	29
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	2 686	3 091	TOTAL PASIVO	92 639	154 452
			PATRIMONIO		
			Capital	26 066	26 066
			Reserva de cobertura	326	782
			Resultados acumulados	-	4 871
			TOTAL PATRIMONIO	26 392	31 719
TOTAL ACTIVO	119 031	186 171	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	119 031	186 171

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 - IIRSA Norte

70. Respecto a la composición del Balance General, se observa que el activo corriente no manifestó una variación significativa en el 2012, toda vez que pasó de representar el 98,3% de los activos totales en el 2011, a 97,7% en el 2012. Por su parte, el patrimonio neto representó el 22,2% del activo total de la empresa.
71. Finalmente, cabe resaltar que el capital representa el 21,9% del total de activos del 2012 y está representado por 26 065 500 acciones cuyo valor nominal es de S/. 1,00 por acción.

Ratios Financieros

72. En cuanto a los ratios de rentabilidad de la empresa, en el año 2012, éstos sufrieron un ligero aumento en su calidad pasando de registrar valores cercanos a cero (e incluso negativos por la pérdida operativa registrada en el año 2011) a valores ligeramente mayores. Así, el margen operativo tuvo un resultado positivo como consecuencia de una reducción en los gastos administrativos. Del mismo modo, el margen neto incrementó ligeramente su valor respecto del año anterior, como consecuencia de un incremento en la utilidad neta.
73. Por su parte, el ROE⁵ vio mejorado ligeramente su valor pasando de 0,01 en 2011 a 0,02 en 2012; similar comportamiento se puede apreciar en el ROA⁶.
74. El ratio Activo Corriente / Pasivo Corriente, que mide el nivel de liquidez corriente de la empresa, fue de 1,26; nivel que permite una cobertura de las deudas de corto plazo.
75. Por otro lado, los ratios de apalancamiento nos indican que es una empresa que financia sus operaciones con deuda, y esto es debido a las obligaciones por pagar y a los anticipos recibidos por los clientes. Dicho ratio muestra que la empresa está altamente endeudada, aunque ha mejorado esta condición ya que pasó de representar el 4,87 de su patrimonio a 3,51.

⁵ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad neta/Patrimonio Neto

⁶ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta /Activo Total.

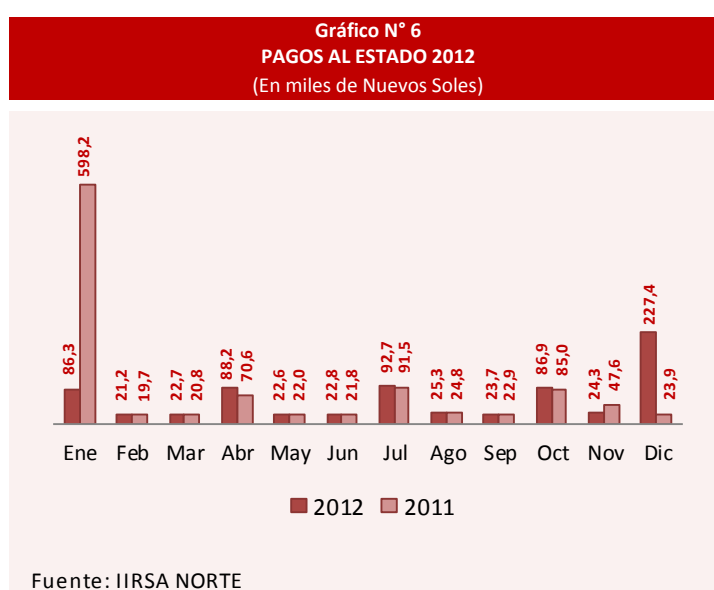


Cuadro N° 10 RATIOS FINANCIEROS					
Ratio	2012	2011	Ratio	2012	2011
Ratios de Rentabilidad			Apalancamiento /endeudamiento		
Margen operativo	0,02	0,00	Apalancamiento /endeudamiento	3,51	4,87
Margen neto	0,00	0,00	Grado de endeudamiento	0,78	0,83
ROE	0,02	0,01	Grado de patrimonio	0,22	0,17
ROA	0,00	0,00			
Ratios de Liquidez					
Liquidez clásica	1,26	1,19			
Prueba ácida	1,02	1,02			
Liquidez absoluta	0,34	0,12			
Fuente: IIRSA Norte					



VIII. Pagos al Estado

76. De acuerdo con la cláusula 13.11 del Contrato de Concesión y el Reglamento de Aportes por Regulación de OSITRAN, el concesionario debe realizar pagos mensuales por concepto de aporte por regulación, los cuales no deben exceder el 1% del valor de la facturación anual, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal. El pago realizado en el año 2012 alcanzó los S/. 744 miles, resultado inferior en 27,4% con respecto al año anterior.
77. Cabe resaltar que en el año anterior, la base de cálculo del aporte por regulación se vio influenciado principalmente por los ingresos registrados por concepto de pago del Informe Técnico de Mantenimiento (ITM), los cuales representaron el 51,8% del total de ingresos.



ANEXO



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

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Eje Multimodal Amazonas Norte (955 Km), que comprenden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Yurimaguas- Tarapoto (127,20 Km), • Tarapoto-Rioja (133,00 Km.), • Roja-Corral Quemado (274,00 Km.), • Corral Quemado-Olmos (196,20 Km), • Olmos-Piura (168,90 Km.), • Piura-Paita (55,80 Km.) 	Cláusula 2.4 (p. 19)
2	Fecha de suscripción	17 de junio de 2005	p. 154
3	Plazo de concesión	25 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato.	Cláusula 4.1 (p. 35)
4	Adendas	<p>Fecha de suscripción:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 28 de diciembre de 2005 • Adenda 2: 23 de febrero de 2006 • Adenda 3: 26 de julio de 2006 • Adenda 4: 6 de mayo de 2009 • Adenda 5: 3 de mayo de 2011 <p>Modificación de la cláusula 6.39 e inclusión de la cláusula 6.54.</p>	<p>Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5</p>
5	Modalidad	Cofinanciada	Cláusula 2.6 (p. 21)
6	Factor de competencia	Monto de Oferta Económica (MOE): Menor valor presente de sumatoria de PAMO y PAO.	Literal c) del numeral 7.2.1 del TUO de las Bases
7	Capital mínimo	<p>USD 8 millones de dólares</p> <p>Al finalizar el cuarto año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.</p>	Cláusula 3.4 (p. 22)
8	Garantías a favor del concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de construcción de obras (GFCO) y de fiel cumplimiento de contrato de concesión (GFCC) por USD 10 millones, respectivamente.</p> <ul style="list-style-type: none"> • GFCO estará vigente hasta la emisión del Acta de Recepción de Obras correspondiente a la segunda etapa. • GFCC permanecerá vigente hasta (06) meses 	<p>Cláusula 9.2 (p.88)</p> <p>Cláusula 9.3 (p. 88)</p>



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

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

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



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.

Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> Consideraciones socio ambientales 	
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> Terminación del Contrato Vencimiento del plazo Mutuo Acuerdo Incumplimiento del Concesionario Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos) Decisión Unilateral del Concedente Fuerza Mayor 	Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. (p. 133-141) Adenda 3
15	Equilibrio económico	<p>El equilibrio económico financiero se afecta si las inversiones correspondientes a la primera etapa (IPE) y las inversiones de la segunda etapa (ISE); o los costos de operación y administración (COA) así como los costos de mantenimiento (CM) han variado en más de 5%. El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO.</p>	Cláusula 8.28 Cláusula 8.29 (p. 82-83) Adenda 3
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	<p>Se puede otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) y las acciones del Concesionario.</p>	Cláusula 9.6 b) Adenda 3
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> De responsabilidad civil contra terceros. Sobre los bienes de la Concesión. Sobre los bienes en operación del Concesionario. De riesgos laborales Se establece expresamente posibilidad de revisión de obligaciones de contratar seguros. 	Cláusula 10.2 a) Cláusula 10.2 b) Cláusula 10.2 c) Cláusula 10.2 d) Cláusula 10.7(p. 93-100)
18	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> El inicio de la explotación para las obras existentes, comenzará en la fecha de Toma de Posesión. El inicio de explotación de los tramos de la Primera y Segunda Etapa del proyecto, se dará en la fecha que el Concesionario reciba la parte del PAO que corresponde a cada una de las etapas respectivas. 	Cláusula 8.10 a), b) y c) (p. 63) Adenda 3
19	Estándares de servicio	<p>Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.</p>	Anexo I. Apéndice 3.(p. 180)



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

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

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





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
César Sánchez
Jorge Cárdenas
César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación

Renzo Rojas
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De la Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Josué Zavaleta

DISEÑO Y EDICIÓN

Arlé Quispe