

# 2012

## Informe de Desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (Tramo N° 4)



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 .....	10
III. HECHOS DE IMPORTANCIA .....	11
IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS .....	12
V. DESEMPEÑO OPERATIVO .....	15
VI. TARIFAS REGULADAS .....	17
VII. INVERSIONES .....	18
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS .....	20
IX. PAGOS AL ESTADO .....	26
ANEXO .....	27



## Cuadros

<b>Cuadro N° 1</b> Sub-tramos del Tramo N° 4 del Corredor Vial IIRSA Sur.....	6
<b>Cuadro N° 2</b> Obras comprometidas por el Concesionario .....	8
<b>Cuadro N° 3</b> Tráfico vehicular según diferencia tarifaria y por estación de peaje, 2012 .....	13
<b>Cuadro N° 4</b> Variación anual del tráfico por estación de peaje, 2011-2012 .....	13
<b>Cuadro N° 5</b> Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables, 2012	14
<b>Cuadro N° 6</b> Tarifas máximas aplicadas por el Concesionario vigentes el 2012 .....	17
<b>Cuadro N° 7</b> Inversión reconocida en el tramo N° 4, 2012 .....	18
<b>Cuadro N° 8</b> Estado de ganancias y pérdidas de Intersur, 2011-2012 .....	21
<b>Cuadro N° 9</b> Balance general de Intersur, al 31 de diciembre de 2011 y 2012.....	22

## Gráficos

<b>Gráfico N° 1</b> Tramo N° 4 del Corredor Vial IIRSA Sur .....	7
<b>Gráfico N° 2</b> Evolución del tráfico vehicular por tipo de vehículo.....	12
<b>Gráfico N° 3</b> Estructura del tráfico por tipo de vehículo, 2012 .....	14
<b>Gráfico N° 4</b> Accidentes y daños personales en la red vial N° 4, 2012.....	15
<b>Gráfico N° 5</b> Indicadores de accidentes, 2012.....	15
<b>Gráfico N° 6</b> Recaudación anual por estación de peaje .....	20
<b>Gráfico N° 7</b> Indicadores de rentabilidad periodo 2009 - 2012.....	23
<b>Gráfico N° 8</b> Ratios de liquidez periodo 2009 - 2012.....	24
<b>Gráfico N° 9</b> Ratios de endeudamiento periodo 2009 - 2012.....	25
<b>Gráfico N° 10</b> Aportes por regulación periodo 2010 – 2012 .....	26



# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

## CONCESIÓN DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL (TRAMO N° 4)

### Resumen Ejecutivo

El Tramo N° 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil se entregó en Concesión a la empresa Intersur Concesiones S.A. el 4 de agosto de 2005. Dicha empresa está conformada por la Constructora Andrade Gutierrez S.A., Construcoes e Comercio Camargo Correa S.A. y Constructora Queiroz Galvao S.A., quienes se reparten en forma proporcional el accionariado del Concesionario.

La modalidad de la concesión es del tipo *Build Operate and Transfer* (BOT) por un plazo de 20 años. El tramo se extiende desde el Puente Inambari hasta Azángaro cubriendo una distancia de 305,9 km. La carretera se encuentra en la región Puno y atraviesa, entre otras, las ciudades de Azángaro, Macusani, Ollachea y San Gabán recorriendo el altiplano, llegando a una altura máxima de 4 872 msnm para luego descender hasta la selva baja a una altura de 371 msnm.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Intersur Concesiones S.A.
Accionistas de la Concesión	Constructora Andrade Gutierrez S.A., Construcoes e Comercio Camargo Correa S.A. y Constructora Queiroz Galvao S.A.
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Inversión comprometida	USD 634 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2012	USD 565,3 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	20 años
Número de Adendas	7

La Concesión cuenta en la actualidad con dos estaciones de peaje y una tercera se encuentra pendiente de ejecución, de manera similar a la estación de pesaje que aún no se han ejecutado por la falta de entrega de los terrenos para su construcción. Las dos estaciones de peaje iniciaron su operación con la fecha de inicio de explotación de la Concesión, en octubre de 2011.



En 2012 el tráfico de vehículos alcanzó la cifra de 186 mil vehículos con una media mensual de 15,5 mil vehículos. En comparación con su similar periodo de 2011, el tráfico vehicular del IV trimestre de 2012 se redujo en 6,3%. En 2012 el 5,2% del tráfico de vehículos pagó una tarifa diferenciada y el 7,7% fue exonerado del cobro. La estación de peaje de Macusani concentró el 97% del tráfico de vehículos exonerados.

En la estación de San Gabán el tráfico ligero se redujo 4,6% y el tráfico pesado 22,4% durante el IV trimestre 2012, en comparación con similar periodo de 2011; mientras que en la estación de Macusani, tanto el tráfico ligero como pesado se incrementó en 4,2% en el IV trimestre 2012 respecto de su similar periodo de 2011. Por otro lado, el tráfico ligero representó el 53% del tráfico total en 2012.

Con respecto a los accidentes de tránsito que sucedieron en la vía durante 2012, estos sumaron 116 accidentes y como consecuencia de ellos se produjeron 71 heridos y 18 fallecidos. El ratio de accidentes por cada 100 mil vehículos fue de 62,29 en 2012. Asimismo, el ratio de heridos por accidente fue de 0,61 mientras que el ratio de muertes por accidente fue de 0,16.

En el 2012 se mantuvieron las tarifas aprobadas en 2011 y se fijaron tarifas diferenciadas por distancia de recorrido, las cuales estuvieron vigentes desde el 26 de marzo de 2012.

Respecto de la inversión en obras, en 2012 se ejecutaron USD 78,5 millones, lo cual representa 12,4% de la inversión referencial, que de acuerdo al Programa de Ejecución de Obra vigente a diciembre 2012 asciende a USD 634 millones. La inversión acumulada, por su parte, asciende a USD 565,3 millones, lo que representa 89,2% de la inversión referencial.

Durante 2012, la recaudación por concepto de peajes ascendió a S/. 1,96 millones, siendo la estación de peaje de San Gabán la de mayor recaudación con el 56% de la recaudación total.

De otro lado, los estados financieros revelan que la rentabilidad neta del Concesionario ascendió en 2012 a 12%, mientras que la rentabilidad operativa fue de 19% y la rentabilidad bruta fue de 18%. Asimismo, el ROE ascendió a 58% y el ROA a 33,2%.

El análisis de los ratios de liquidez del concesionario muestra un capital de trabajo positivo, suficiente para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. De igual forma, el ratio de la prueba ácida posee un valor de 2,32 que revela una situación de liquidez del Concesionario a diciembre de 2012.

Respecto a los aportes por regulación, estos ascendieron a S/. 3,85 millones lo que significa una reducción de 3,6% respecto de los aportes de 2011.



# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

## CONCESIÓN DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL (TRAMO N° 4)

### I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 4 de agosto de 2005 se otorgó en concesión a la empresa Intersur Concesiones S.A. (Intersur) la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura de servicio público del Tramo N° 4 Puente Inambari – Azángaro del Corredor Vial Interoceánico Sur. La empresa tiene como objeto exclusivo la explotación de la Concesión otorgada a su favor y tiene como accionistas a las empresas de origen brasileño Constructora Andrade Gutierrez S.A., Construcoes e Comercio Camargo Correa S.A. y Constructora Queiroz Galvao S.A., cada una con una participación de un tercio de las acciones de la empresa.
2. El tramo Puente Inambari – Azángaro tiene una extensión de 305,9 km y se encuentra en la Región Puno. A la entrega de la Concesión solo se encontraban asfaltados 44,3 km del tramo. Entre los principales poblados que atraviesa la carretera se encuentran Azángaro, Macusani, Ollachea y San Gabán. La carretera recorre el altiplano a más de 3 800 msnm alcanzando su mayor altitud en el Abra a 4 872 msnm para luego descender hasta los 371 msnm en la selva baja.
3. El Cuadro N° 1 muestra la extensión de los sub-tramos inicialmente establecidos en el Contrato de Concesión y los kilómetros asfaltados a la fecha y que se corresponden con la progresiva de la carretera. Los kilómetros que se muestran todavía por asfaltar corresponden a los túneles que quedan por concluir.

Cuadro N° 1 SUB-TRAMOS DEL TRAMO N° 4 DEL CORREDOR VIAL IIRSA SUR				
SUB-TRAMO	PROGRESIVA (KM)	CONTRATO (Km)	ASFALTADOS (Km)	POR ASFALTAR (Km)
Azángaro - Dsv. Asillo	51+000 - 75+000	24,24	24,00	0,00
Dsv. Asillo - Progreso	75+000 - 100+480	13,26	25,48	0,00
Progreso - Macusani	100+480 - 181+240	94,00	80,76	0,00
Macusani - Ollachea	181+240 - 229+800	96,00	47,66	0,90
Ollachea - San Gabán	229+800 - 292+200	13,50	60,20	2,20
San Gabán - Pte. Inambari	292+200 - 356+900	64,90	64,70	0,00
<b>Total</b>		<b>305,90</b>	<b>302,80</b>	<b>3,10</b>

Fuente: Contrato de Concesión, INTERSUR.



4. El Contrato del Tramo N° 4 establece la construcción de 3 peajes de los cuales se encontraban en funcionamiento en 2012 el peaje de San Gabán y Macusani, mientras que el peaje de San Antón se encuentra en espera de ejecución. El tramo también deberá contar con la estación de pesaje de Ccatuyo.



Fuente: Intersur.

### 1.1. Compromisos de inversión

5. Las obras viales comprenden el asfaltado de 305,9 km, las cuales deberán ser ejecutadas en tres etapas, con plazos de entrega establecidos en el Contrato. La primera etapa comprende un avance de obra del 29%, la segunda de 38% y la tercera el restante 33%. En el acápite de Inversiones se presenta un mayor detalle sobre la ejecución de estas etapas y el cumplimiento de sus plazos.



6. Dentro de las obras de construcción de la carretera, el Contrato establecía como obras referenciales la construcción de 38 pontones y 80 puentes; sin embargo, de acuerdo al Proyecto de Ingeniería de Detalle se han aprobado las obras que se muestran en el siguiente cuadro. De estas obras solo restan por ejecutarse 3 túneles.
7. El mayor de los túneles tiene una longitud de 1,7 km y el menor una longitud de 32 metros, mientras los puentes poseen una longitud entre 12 y 65 metros.

<b>Cuadro N° 2 OBRAS COMPROMETIDAS POR EL CONCESIONARIO</b>		
<b>TRAMO</b>	<b>TIPO DE OBRA</b>	<b>NÚMERO</b>
Azángaro - Macusani	Puentes	7
Macusani - Ollachea	Puentes	5
Ollachea - San Gabán	Puentes	14
San Gabán - Inambari	Puentes	20
Azángaro - Inambari	Pontones	14
Azángaro - Inambari	Túneles	7

Fuente: Plan de Negocios 2013 de Intersur.

## **I.2. Pagos al Estado**

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 de PAMO y obras, tal como lo establece la Ley N° 26917.
9. Asimismo, la cláusula 8.20 del Contrato establece que el Concedente asumirá los gastos que demande la supervisión de obras durante el periodo de construcción. El pago por la supervisión de obras será equivalente a un porcentaje del monto de inversión contemplado en el proyecto referencial para cada etapa. Así, la supervisión de cada etapa será pagada por el Concedente al Regulador en la forma que ambos acuerden.

## **I.3. Regulación tarifaria**

10. De acuerdo a la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario estará autorizado a cobrar la tarifa básica (peaje más IGV y otros aportes de Ley) a partir de la fecha de Explotación de las Obras. Dicha tarifa estará compuesta por un peaje de USD 1,50 al tipo de cambio vigente a la fecha de aprobación de la culminación de las obras, más el importe correspondiente al IGV y otros aportes de Ley que correspondan.
11. El literal c) establece que todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del día 10 de Enero del año calendario siguiente al de la aprobación de la culminación de las Obras de las etapas de Construcción. Este reajuste ordinario se realizará cada doce (12) meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:





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

Donde:

Peaje: es el monto a cobrar en Soles sin incluir el Impuesto General a las Ventas ni otros aportes de ley para vehículos livianos –o por eje para vehículos pesados.

i: es el mes anterior a aquel en el que se realiza el ajuste tarifario.

o: es el mes de finalización de las Obras de las etapas de Construcción.

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 definido en la primera cláusula del Contrato de Concesión.

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

12. En la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.



## II. Servicios prestados

13. Mediante el Contrato de Concesión, el Estado transfiere al Concesionario la titularidad de la Concesión durante la vigencia de la misma. Esta titularidad no está referida a la infraestructura concesionada, la cual mantiene su condición de pública. La transferencia está referida a las actividades de construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la obra.
14. Dentro de las actividades de explotación de la Concesión se encuentran los servicios de recaudación en las unidades de peaje y los servicios de pesaje en las unidades de pesaje. Para ello se tenía prevista la instalación de 3 unidades de peaje de las cuales a diciembre 2012 solo se encontraban en operación la estación de San Gabán y Macusani, quedando por ser entregada la unidad de peaje de San Antón. Asimismo, el Contrato establece la obligación para el Concesionario de construir y operar una estación de pesaje de San Antón.
15. El Contrato de Concesión establece que Intersur tiene la obligación de brindar de manera gratuita a sus usuarios, los siguientes servicios:
  - Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas. Este servicio deberá estar disponible a partir del sexto mes desde la fecha de Inicio de la Explotación.
  - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros del siguiente. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas exclusivamente a la central de emergencia. Este servicio deberá estar operativo a más tardar al finalizar el segundo año de la fecha de Inicio de Explotación de las Obras.
  - Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. El traslado se efectuará hasta el poblado, ciudad o taller más cercano hasta una distancia no mayor a 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 (área total construida por cada oficina no menor de 25 m<sup>2</sup>, incluyendo baño y cocina). Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de US\$ 1 000,00 (Un mil y 00/100 Dólares Americanos) mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú, así como el costo de reponer el bien en caso de destrucción total o parcial del mismo por cualquier causa. Las oficinas deberán estar operativas en la Fecha de Inicio de la Explotación de las Obras de Construcción y el pago señalado se hará efectivo a partir de la fecha en que dichas oficinas sean ocupadas para el servicio.

Los servicios obligatorios por los que se le permitirá cobrar serán los servicios higiénicos ubicados en las unidades de peaje y estaciones de pesaje y los servicios de emergencia de auxilio mecánico y grúa para traslado a distancias mayores a los 100 km. Las tarifas que cobre el Concesionario por estos servicios deberán ser previamente aceptadas por el Regulador, quien verificará la calidad de los mismos.

16. 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.



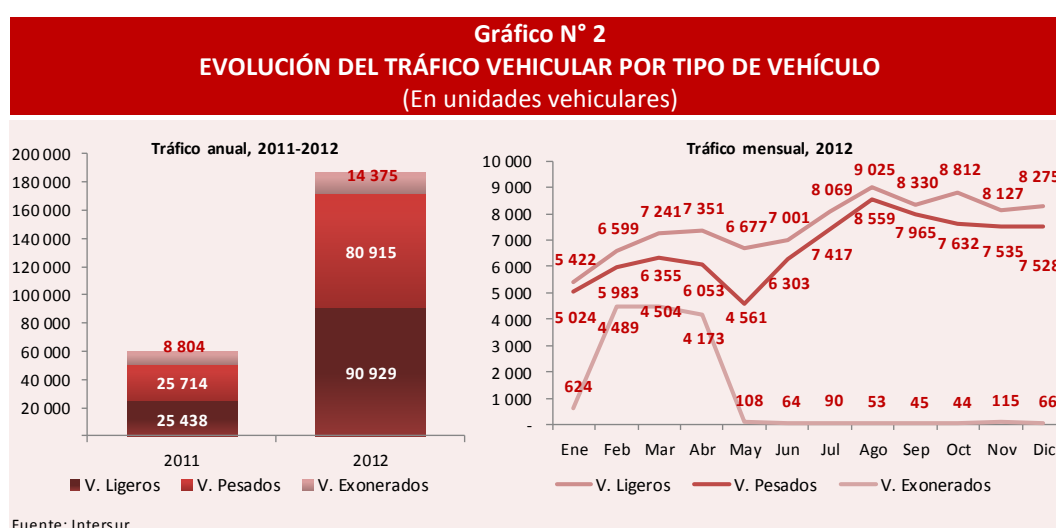
### **III. Hechos de importancia**

17. El 01 de octubre de 2011 se dio inicio a la explotación de la Concesión al aceptarse la finalización de las obras en agosto 2011. La explotación de la Concesión se dio inicio con dos de las tres estaciones de peaje estipuladas en el Contrato, San gabán y Macusani. La estación de peaje de San Antón quedó pendiente de ejecución al no haberse liberado las áreas para su construcción.
18. Con la finalidad de no perjudicar a los usuarios de los centros poblados de los distritos de Macusani, Corani, Pacaje y Ollachea, cercanos a la estación de peaje de Macusani, se los exoneró del pago del peaje por un periodo de 60 días. En este plazo se debía registrar a los usuarios de la vía pertenecientes a estos centros poblados con la finalidad de darles acceso a una tarifa diferenciada.
19. El 23 de diciembre de 2011, los pobladores protestaron en la estación de peaje de Macusani demandando la reubicación de la estación de peaje, la construcción de una vía alterna y la presencia de un representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Posteriormente, la exoneración se prorrogó hasta el 26 de abril.
20. El 26 de marzo de 2012 se autorizó el cobro de una tarifa diferenciada por distancia de recorrido, sin embargo, no todos los usuarios que se podrían beneficiar de esta tarifa se han acogido a ella. Al finalizar la prórroga de la exoneración del pago del peaje, los pobladores optaron por el uso de una vía alterna, construida por ellos, para evadir el pago del peaje. De acuerdo a información del Concesionario, esta situación ha cambiado con el paso de los meses, reduciéndose el número de evasores e incrementado el número de usuarios con tarifa diferenciada.



## IV. Tráfico de vehículos

21. Dado que el inicio de la explotación de la Concesión se dio el 1 de octubre de 2011, el registro del peaje y del resto de actividades de operación del Concesionario se inicia en este mes. En el 2011 se registraron 60 mil vehículos en los meses de octubre, noviembre y diciembre, con una media de 20 mil vehículos mensuales<sup>1</sup>. En 2012 el tráfico ascendió a 186 mil vehículos, con una media mensual de 15,5 mil vehículos, lo que significa una reducción de 22% respecto de la media de 2011. Si eliminamos la influencia del tráfico de vehículos exonerados, la media mensual de 2011 es de 17 mil vehículos y la de 2012 de 14,3 mil, con lo cual se reduce la diferencia entre las medias de cada año. Si consideramos además que pudiera existir cierta estacionalidad y comparamos solo periodos equivalentes (el último trimestre), la media mensual de 2012 es de 16 mil vehículos, lo cual representa una reducción de 6,3% respecto de la media de 2011.
22. El gráfico de tráfico mensual muestra un comportamiento inusual del tráfico de vehículos exonerados del pago de peaje durante los primeros 4 meses del año, al igual que en el último trimestre de 2011. Este tráfico corresponde a los usuarios de los centros poblados de los distritos de Macusani, Corani, Pacaje y Ollachea, que fueron exonerados del pago de peaje desde el inicio de la explotación de la Concesión hasta el 26 de abril de 2012. Esta medida temporal se tomó con la finalidad de no afectar a los pobladores cercanos a la estación de peaje de Macusani, quienes fueron registrados para acceder a una tarifa diferenciada. A pesar de ello, los pobladores han habilitado una vía alterna que vienen utilizando para evadir la estación de peaje. Es por esta razón que el tráfico no se incrementó en mayo 2012 al finalizar el periodo de exoneración. Al respecto, es importante mencionar que los pobladores han solicitado la reubicación de la estación de peaje.
23. También se puede apreciar que el tráfico ligero y el pesado comparten un patrón bastante similar, ambos muestran picos y valles casi en los mismos meses. El mayor volumen mensual para ambos casos se registró en agosto, mes asociado con festividades y vacaciones escolares, lo cual indica un comportamiento estacional del tráfico.



<sup>1</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.



24. El Contrato de Concesión tiene especificada la operación de 3 estaciones de peaje, sin embargo, en la actualidad solo se encuentran en operación 2 de ellas. Estas son las estaciones de San Gabán y Macusani. Entre ambas estaciones han registrado un total de 186 mil vehículos de los cuales el 87% pagó una tarifa normal, el 5,2% una tarifa diferenciada y el 7,7% fue exonerado del cobro.
25. Respecto a los vehículos exonerados, el 97% de este tráfico fue registrado en el peaje de Macusani y el restante 3% en la estación de San Gabán. En cuanto al tráfico con tarifa diferenciada, hay que recordar que el cobro de esta tarifa fue autorizado el 26 de marzo de 2012, por lo que el primer trimestre del año no se registró tráfico con tarifa diferenciada. El 61% del tráfico con tarifa diferenciada circuló por el peaje de Macusani, mientras que es restante 39% lo hizo por el peaje de San Gabán.

<b>Cuadro N° 3</b>				
<b>TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN DIFERENCIA TARIFARIA Y POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2012</b>				
<b>(En unidades vehiculares)</b>				
<b>ESTACIÓN DE PEAJE</b>	<b>SUJETO A PAGO DE PEAJE</b>		<b>VEHÍCULOS EXONERADOS</b>	<b>TOTAL</b>
	<b>Tarifa normal</b>	<b>Tarifa diferenciada</b>		
San Gabán	96 682	3 833	409	<b>100 924</b>
Macusani	65 406	5 923	13 966	<b>85 295</b>
<b>TOTAL</b>	<b>162 088</b>	<b>9 756</b>	<b>14 375</b>	<b>186 219</b>

Fuente: Intersur.

26. El siguiente cuadro muestra la variación del tráfico ligero y pesado por estación de peaje. En este caso, debido a que en 2011 solo se registró el último trimestre la comparación se realiza en función a este trimestre. En la estación de San Gabán se produjo una reducción del tráfico tanto ligero como pesado, mientras que en el peaje de Macusani el tráfico ligero y pesado se incrementaron en 4,2%.

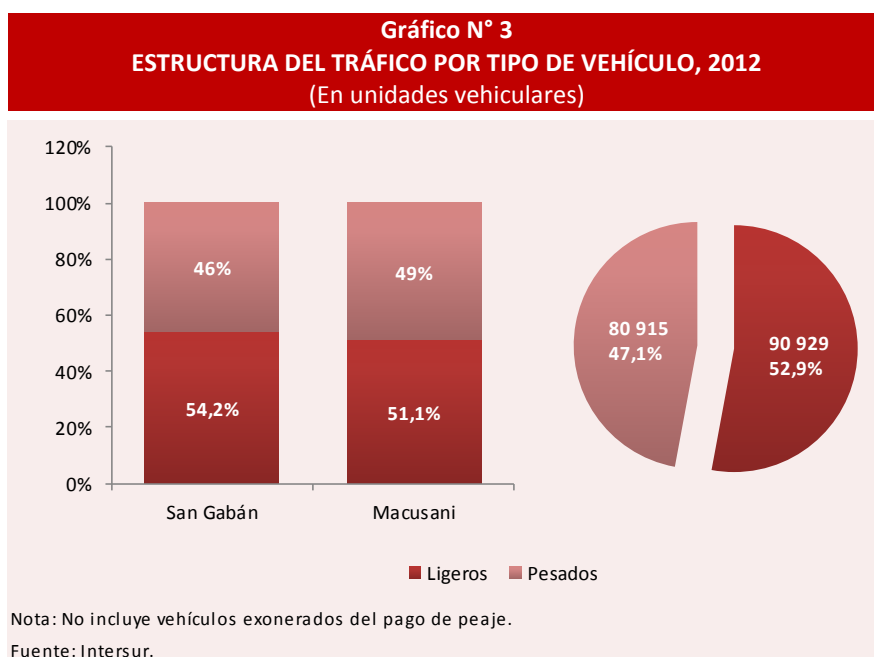
<b>Cuadro N° 4</b>			
<b>VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2011-2012</b>			
<b>(En unidades vehiculares)</b>			
<b>PEAJE</b>	<b>2011<sup>1</sup></b>	<b>2012<sup>1</sup></b>	<b>VARIACIÓN IV TRIM</b>
<b>Vehículos ligeros</b>			
San Gabán	14 732	54 468	-4,6%
Macusani	10 706	36 461	4,2%
<b>Vehículos pesados</b>			
San Gabán	15 399	46 047	-22,4%
Macusani	10 315	34 868	4,2%

1/ No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

Fuente: Intersur.

27. El tráfico ligero concentra el 53% del tráfico de vehículos de la Concesión. Esta concentración es similar en las dos estaciones de peaje, en San Gabán el 54% del tráfico es ligero y en Macusani el 51%.





28. Cuando se observa la distribución de vehículos pesados por número de ejes, se aprecia que el 39,4% de vehículos pesados que circularon el 2012 por el Tramo N° 4 son de 6 ejes, el 33% de 2 ejes y el 19% de 3 ejes. Al contabilizar el tráfico por número de ejes, los vehículos de 6 ejes representan el 59%, los de dos ejes el 16,4% y los de 3 ejes el 14,2%.

**Cuadro N° 5**  
**TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2012**  
(En unidades vehiculares)

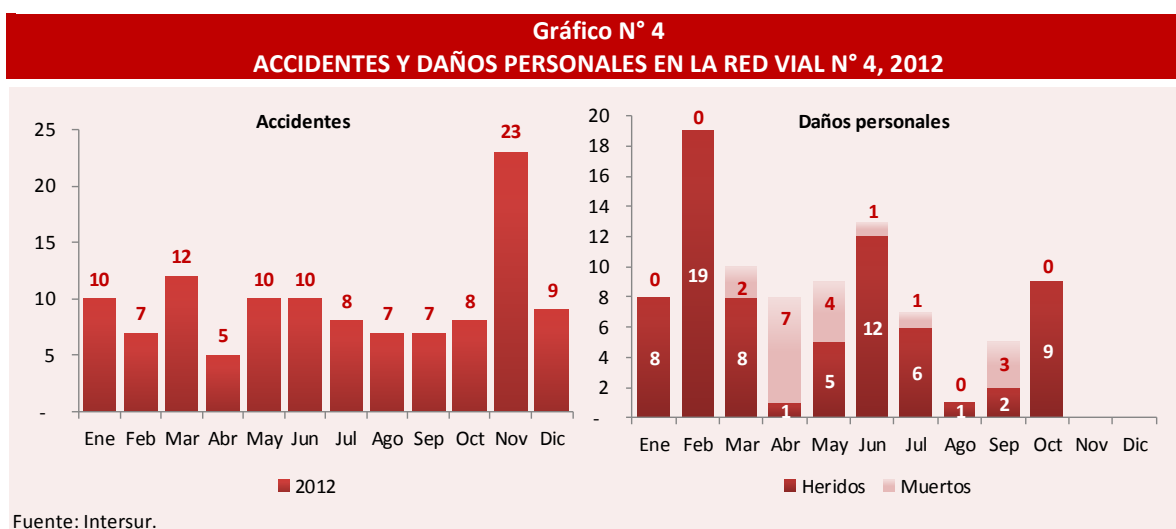
ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	2	3	4	5	6	7	8	
<b>Unidades vehiculares</b>	<b>25 898</b>	<b>14 886</b>	<b>2 272</b>	<b>4 452</b>	<b>31 029</b>	<b>171</b>	<b>0</b>	<b>78 708</b>
San Gabán	15 622	10 208	1 209	2 270	15 575	102	0	44 986
Macusani	10 276	4 678	1 063	2 182	15 454	69	0	33 722
<b>Ejes cobrables</b>	<b>51 796</b>	<b>44 658</b>	<b>9 088</b>	<b>22 260</b>	<b>186 174</b>	<b>1 197</b>	<b>0</b>	<b>315 173</b>
San Gabán	31 244	30 624	4 836	11 350	93 450	714	0	172 218
Macusani	20 552	14 034	4 252	10 910	92 724	483	0	142 955

Nota: No incluye vehículos exonerados ni con tarifa diferenciada.  
Fuente: Intersur.

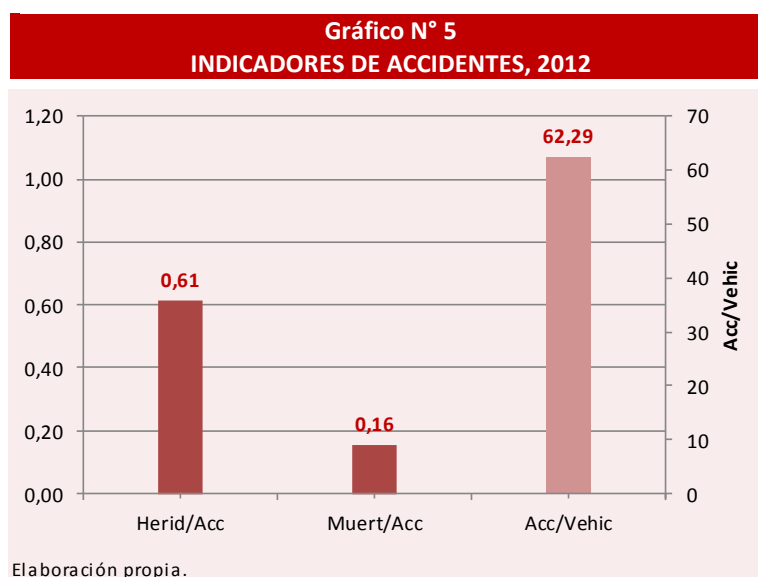


## V. Desempeño operativo

29. Durante el 2012 el número de accidentes ocurridos fue de 116, lo que significa una media mensual de 9,7 accidentes. El mes de mayor ocurrencia fue noviembre, concentrando el 20% de accidentes ocurridos en el año. Por su parte, el número de heridos y muertes originadas por accidentes fue de 71 y 18 respectivamente<sup>2</sup>. La media mensual de heridos se situó en 7,1 y los meses de febrero y junio fueron los de mayor número de heridos, concentrando en conjunto el 44% de heridos en 2012. Respecto de los fallecidos, la media mensual fue de 1,8 fallecidos y el mes de mayor incidencia de muertes fue abril, que acumula el 39% de muertes en el año.



30. En el año 2012 el ratio de accidentes por cada 100 000 vehículos ascendió a 62,29. Este es un valor particularmente elevado si se lo compara con otras carreteras. El ratio de heridos por accidente ascendió a 0,61 durante 2012 y el ratio de muertes por accidente se situó en 0,16. Ambos indicadores se encuentran dentro de los valores hallados en otras carreteras.



<sup>2</sup> Cabe mencionar que no se cuenta con información sobre heridos y muertes para los meses de noviembre y diciembre 2012.



31. De otro lado, en cuanto al número de reclamos presentados por los usuarios de la vía, este ascendió solo a 5 reclamos durante 2012.





## VI. Tarifas reguladas

32. Las tarifas vigentes durante el 2012 en las 2 estaciones de peaje operativas de la Concesión del Tramo N° 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur se muestran en el Cuadro N° 6. Estas tarifas corresponden a la aplicación de la cláusula 8.17, literales a) y b) del Contrato de Concesión. De acuerdo a estos literales, la tarifa que se viene aplicando es USD 1,50 más IGV.

Cuadro N° 6 TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2012 (En Nuevos Soles)			
CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	DISTANCIA RECORRIDA (KM)	TARIFA (Peaje + IGV)
<b>1. Estaciones de peaje: San Gabán y Macusani</b>			
Vehículo ligeros	Por vehículo		4,90
Vehículos pesados	Por eje		4,90
<b>2. Estaciones de peaje: San Gabán y Macusani (Tarifas diferenciadas)</b>			
Vehículos ligeros diferenciado 1	Por vehículo	0 - 20	0,50
Vehículos pesados diferenciado 1	Por eje	0 - 20	1,00
Vehículos ligeros diferenciado 2	Por vehículo	> 20 - 40	1,50
Vehículos pesados diferenciado 2	Por eje	> 20 - 40	3,00
Vehículos ligeros diferenciado 3	Por vehículo	> 40 - 60	2,50
Vehículos pesados diferenciado 3	Por eje	> 40 - 60	5,00
Vehículos ligeros diferenciado 4	Por vehículo	> 60 - 79	4,50
Vehículos pesados diferenciado 4	Por eje	> 60 - 79	9,00

Fuente: Intersur.

33. La tasa de IGV empleada, de acuerdo a la Ley N° 29666<sup>3</sup>, es de 18% teniendo en cuenta que la norma redujo el IGV del 17% al 16% y que se debe incluir el Impuesto de Promoción Municipal de 2%. De acuerdo al contrato, la tarifa se redondea a los 10 céntimos más próximos.
34. La aplicación de los descuentos fue aprobada por el Oficio N° 1037-2012-MTC/25 del 26 de marzo de 2012. Las tarifas diferenciadas son de aplicación en los 3 peajes de la Concesión, pero se viene aplicando solo en aquellos que se encuentran operativos.

<sup>3</sup> "Ley que restituye la tasa del impuesto establecida por el artículo 17 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo", dada el 16 de febrero de 2011 y publicada en el diario oficial El Peruano el 20 de febrero del mismo año.



## VII. Inversiones

### VI.1 EJECUCIÓN DE OBRAS

35. Inicialmente, de acuerdo al Contrato de Concesión, la ejecución de las obras de la Concesión se dividía en 3 etapas. En la primera etapa, con 12 meses de duración, contempla la ejecución del 29% del presupuesto referencial. La segunda etapa tiene una duración de 18 meses y plantea la ejecución del 38% del presupuesto referencial, y la tercera etapa tiene una duración de 18 meses y comprende la ejecución del 33% restante del presupuesto referencial.

<b>Cuadro N° 7</b>			
<b>INVERSIÓN RECONOCIDA EN EL TRAMO N° 4, 2012</b>			
<b>(En USD incluido IGV)</b>			
<b>Año</b>	<b>Monto</b>	<b>% Ejecutado</b>	<b>% Acumulado</b>
2006	27 283 648	4,3%	4,3%
2007	73 617 585	11,6%	15,9%
2008	60 939 417	9,6%	25,5%
2009	98 278 968	15,5%	41,0%
2010	125 080 805	19,7%	60,8%
2011	101 659 953	16,0%	76,8%
2012	78 465 503	12,4%	89,2%
<b>TOTAL</b>	<b>565 325 880</b>		<b>89,2%</b>

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN.

36. Las obras se iniciaron el 11 de setiembre de 2006. El 24 de setiembre de 2007 se culminó la primera etapa de construcción, mientras que el 29 de marzo de 2009 se culminó la segunda etapa de construcción.
37. El 19 de mayo de 2009 se suscribe la Addenda N° 5 con la finalidad de establecer un mecanismo para la continuidad de las obras al haberse superado el 10% del PAO por las variaciones de metrado. Las obras realizadas hasta el momento de la Addenda N° 5 se encuentran valorizadas hasta el CAO N° 12. La inversión referencial ejecutada hasta el CAO N° 12 asciende a USD 94,9 millones sin incluir el IGV. El saldo de inversión vinculado al PAO contractual ascendía a USD 102,6 millones. Las obras pendientes de ejecución se valorizarían hasta completar el saldo del PAO contractual.
38. Con la finalidad de establecer un mecanismo para concluir las obras del Tramo N° 4 una vez agotada la inversión vinculada al PAO contractual, el 6 de agosto de 2009 se firmó la Addenda N° 6. En esta Addenda, se denomina como periodo final al periodo durante el cual el Concesionario ejecutará las obras que excedan a la inversión vinculada al PAO contractual. Asimismo, la Valorización del Periodo Final (VPF) es el documento equivalente al CAO que certifica el avance de obra y es expedido por el Regulador por cada avance mensual.
39. El 25 de abril de 2010 se termina la inversión vinculada al PAO contractual y se da inicio al periodo final. El 4 de marzo de 2011 se firma la Addenda N° 7 con la finalidad de anticipar el inicio del periodo de explotación, establecer un mecanismo para el reconocimiento de los trabajos de emergencia y establecer límites al mantenimiento rutinario.



40. El 22 de agosto de 2011 es el fin del periodo final y el 1 de octubre de dicho año se inició el periodo de explotación de la Concesión.
41. De acuerdo al Programa de Ejecución de Obra vigente a diciembre de 2012 la inversión referencial a ejecutarse asciende a USD 634 millones, lo cual significa, de acuerdo al cuadro mostrado, que restan por ejecutarse USD 68,7 millones. Este monto corresponde a las obras pendientes por ejecutarse como los túneles, la estación de peaje de San Antón y la estación de pesaje.



## VIII. Resultados financieros

42. En el primer año calendario de la Concesión (2012), el Concesionario recaudó S/. 1,96 millones por concepto de peaje. El 56% fue recaudado en la estación de San Gabán y el restante 44% en la estación de Macusani. En comparación con el IV trimestre de 2011, en 2012 la recaudación se redujo en 4,3% en el mismo periodo. En el periodo mencionado, la recaudación de la estación de San Gabán se redujo en 12,6% y la de la estación de Macusani se incrementó en 7% respecto de similar periodo de 2011.



### *Estado de Ganancias y Pérdidas*

43. El 2012, el Estado de Ganancias y Pérdidas muestra una reducción de 38% en los ingresos por servicios de construcción y la incorporación de los ingresos por servicios de operación dado el inicio de la explotación de la Concesión en octubre de 2011. La utilidad bruta se redujo en 59% respecto de 2011.
44. La utilidad operativa fue de S/. 47 millones, que representa un incremento de 6,5% respecto de la utilidad bruta. Esto se debió a una reducción de los gastos de administración en 26% y a un incremento de los ingresos diversos netos. Los ingresos diversos se incrementaron debido al reembolso por un mayor pago por concepto de Aporte de Regulación por ingresos distintos al PAMO entre los años 2006 a 2012. Respecto del 2011 la utilidad operativa obtenida sufrió una reducción de 50,3%.
45. Los ingresos financieros netos se redujeron en 116% respecto de 2011, mientras que las diferencias cambiarias netas incrementaron su pérdida en más de 4 veces el resultado de 2011. Finalmente, la utilidad neta de 2012 muestra una disminución de 57% respecto de 2011, ascendiendo a S/. 29,15 millones.



**Cuadro N° 8**  
**ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS DE INTERSUR, 2011-2012**  
(En Miles de Nuevos Soles)

CONCEPTO	2012	2011	VARIACIÓN
Ingresos por servicios de construcción	209 486	337 488	-37,9%
Ingresos por transitabilidad			
Ingresos por servicios de operación	36 611		
Resultado de venta de cuentas por cobrar			
Costos de construcción	-186 009	-228 873	-18,7%
Costos de servicios de transitabilidad			
Costos de servicios de operación	-15 692		
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>44 396</b>	<b>108 615</b>	<b>-59,1%</b>
Gastos de Administración	-10 391	-14 003	-25,8%
Ingresos diversos	14 962	532	2712,1%
Gastos diversos	-1 684	-96	1658,5%
<b>Utilidad Operativa</b>	<b>47 283</b>	<b>95 048</b>	<b>-50,3%</b>
Ingresos Financieros	1 118	4 552	-75,4%
Gastos Financieros	-1 513	-2 123	-28,8%
Diferencias de cambio, neta	-4 229	-1 042	-305,8%
<b>Total</b>	<b>-4 624</b>	<b>1 386</b>	<b>433,5%</b>
<b>Utilidad del periodo antes de Impuesto a la Renta</b>	<b>42 659</b>	<b>96 435</b>	<b>-55,8%</b>
Impuesto a la Renta	-13 501	-28 994	-53,4%
<b>UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO</b>	<b>29 158</b>	<b>67 441</b>	<b>-56,8%</b>

Fuente: EEFF auditados 2012 - Intersur.

### **Balance General**

46. El Balance General de 2012 de Intersur muestra que los activos totales se redujeron en 5,5%. El 99,9% de los activos son activos corrientes, los cuales están formados principalmente por las cuentas de efectivo y equivalente de efectivo (22,2%), cuentas por cobrar comerciales (35,7%) y los préstamos a empresas relacionadas (40,5%).
47. La cuenta de efectivo y equivalente de efectivo se incrementó en 10,5% respecto de 2011. Esta cuenta está formada por cuentas corrientes, depósitos a plazo, cuentas en fideicomiso y fondos sujetos a restricción. Las cuentas corrientes representan el 60,7% de la cuenta de efectivo y los depósitos a plazo representan el 19,3%.
48. Las cuentas por cobrar comerciales disminuyeron en 45,5% respecto del año anterior. Las cuentas por cobrar comerciales están formadas por las valorizaciones del periodo final, el PAMO, las obras adicionales y valorizaciones por facturar. La cancelación de estas cuentas se encuentra garantizada por el Concedente luego que el avance de obra reciba la conformidad por parte del OSITRAN. Las valorizaciones del periodo final representan el 29,5%, el PAMO el 17,5% y las obras adicionales el 8,9%.
49. La cuenta de préstamos a empresas relacionadas se incrementó en 127,5% con referencia al 2011. Esta cuenta está conformada por préstamos equivalentes a los accionistas, Constructora Andrade Gutierrez S.A., Constructora Recife S.A. y Camargo Correa Perú S.A. En 2010, la Concesionaria otorgó un préstamo de USD 7 millones a cada uno de los accionistas, y en 2012 otorgó tres préstamos adicionales de USD 3 millones cada uno.



50. El pasivo está conformado por un 43% de pasivo corriente y 57% de patrimonio neto. El pasivo corriente se redujo en 16% y está compuesto en un 70% por las cuentas por pagar comerciales, 17% de anticipos recibidos y 13% de otras cuentas por pagar.
51. Las cuentas por pagar comerciales se incrementaron en 170% respecto del 2011. Esta cuenta se divide en cuentas por pagar a la Constructora Sur S.A., Consorcio Constructor Tramo 4 y Operadora Surperú S.A.. Las cuentas con las dos primeras empresas corresponden a provisiones por avance de las obras de la concesión, mientras que la cuenta con Operadora Surperú S.A. corresponde a los servicios de operación y mantenimiento.
52. La cuenta de anticipos recibidos disminuyó en 56% respecto del año anterior. Los anticipos recibidos en 2012 se refieren al anticipo otorgado por el MTC para la ejecución de Obras adicionales y a la retención contractual por mantenimiento periódico (PAMAP).
53. En el caso de la cuenta de Otras cuentas por pagar, esta se redujo a aproximadamente la cuarta parte de su valor en 2011. La cuenta está formada por el IGV, remuneraciones por pagar y cuentas por pagar diversas.
54. El patrimonio neto por su parte, se incrementó en 4,1% respecto de 2011 debido a un incremento del 12,3% en los resultados acumulados. El capital de S/. 26,7 millones del Concesionario se reparte por partes iguales entre los tres accionistas. Asimismo, como parte de la política de dividendos en 2012, se repartieron dividendos por S/. 27,19 millones. Este reparto fue compensado por el resultado del ejercicio 2012 que ascendió a S/. 29,16 millones.

<b>Cuadro N° 9</b>					
<b>BALANCE GENERAL DE INTERSUR, AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 Y 2012</b>					
(En Miles de Nuevos Soles)					
<b>ACTIVO</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>Activo corriente</b>	<b>87 634</b>	<b>92 635</b>	<b>Pasivo corriente</b>	<b>37 686</b>	<b>44 791</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	19 415	17 567	Prestamo bancario		
Cuentas por cobrar comerciales	31 280	57 372	Cuentas por pagar comerciales	26 185	9 684
Préstamos a empresas relacionadas	35 505	15 605	Anticipos recibidos	6 542	14 973
Otras cuentas por cobrar	706	1	Otras cuentas por pagar	4 959	20 134
Anticipo de proveedores					
Impuestos por recuperar	664	1 029	<b>Prestamo bancario</b>		
Gastos pagados por anticipado	64	1 062	<b>Empresa vinculada</b>		
<b>Activo no corriente</b>	<b>64</b>	<b>198</b>	<b>Patrimonio neto</b>	<b>50 012</b>	<b>48 042</b>
Maquinaria y equipo	43	172	Capital	26 654	26 654
Otros activos	21	26	Reserva legal	5 331	5 331
Impuesto a la renta diferido			Resultados acumulados	18 027	16 057
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>87 698</b>	<b>92 833</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>87 698</b>	<b>92 833</b>

Fuente: EEFF auditados 2012 Intersur.

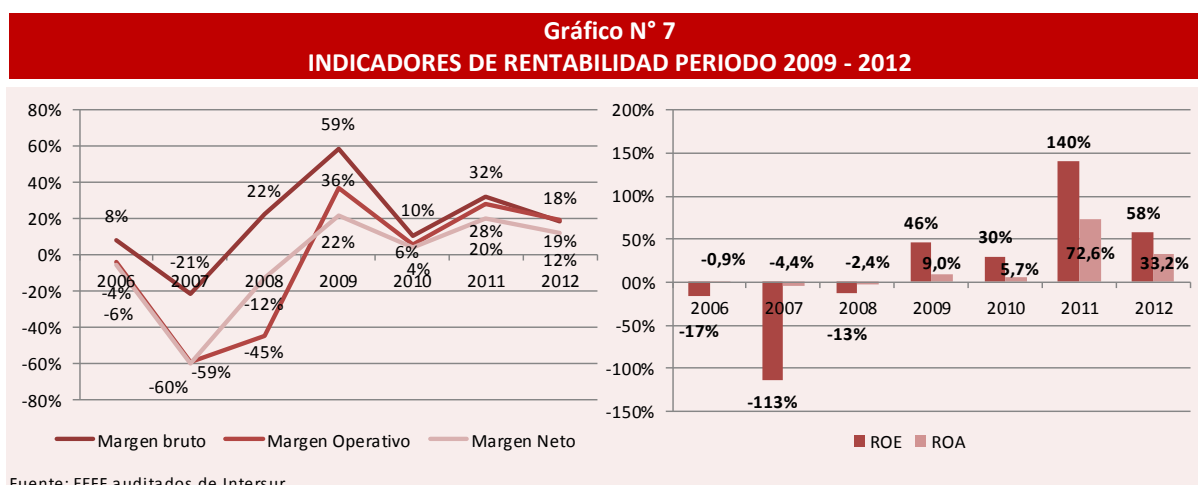
### **Indicadores Financieros**

55. Tal como lo muestra el siguiente gráfico, a partir de 2009 los márgenes de ganancia bruto, operativo y neto son positivos aunque sin una tendencia clara. En los primeros años de la Concesión, entre 2006 y 2008, los gastos administrativos fueron muy superiores a la utilidad bruta obtenida, por lo que los márgenes operativos y netos fueron negativos. A partir de 2009



esta situación es revertida y las utilidades brutas obtenidas son muy superiores a los gastos administrativos.

56. Si se observan las utilidades respecto del patrimonio y de los activos tampoco se puede apreciar una tendencia. En 2011 tanto el ROE como el ROA tienen un incremento sustancial debido a que en el 2011 la utilidad neta tuvo un incremento de 461% respecto del 2010. Por otro lado, en 2011 y 2012 el incremento del ROA también se ve apoyado por una reducción de la base de activos.



57. En cuanto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo<sup>4</sup>, muestra valores positivos durante casi todo el periodo 2006 – 2012 con excepción de 2007, situación que se debió en gran medida a los anticipos recibidos. Desde el 2008 se puede apreciar un incremento constante del capital de trabajo lo cual es un buen indicador de la liquidez del Concesionario.
58. La prueba ácida<sup>5</sup> muestra consistentemente ratios superiores a 1 y crecientes desde 2008, lo cual muestra una imagen robusta de una situación líquida del Concesionario. Sin embargo, el ratio de liquidez absoluta<sup>6</sup> muestra valores menos a 1 en todo el periodo. Esto se debe a que el ratio de liquidez absoluta solo toma en cuenta la cuenta de efectivo, dejando de lado las cuentas por cobrar comerciales y los préstamos a empresas relacionadas. En este sentido, hay que tener en cuenta que las cuentas por cobrar comerciales están formadas por las valorizaciones del periodo final, el PAMO, las obras adicionales y las valorizaciones por facturar, cuentas necesarias para cancelar las cuentas por pagar comerciales formada por las cuentas de las constructoras y operadora de la Concesión. Así, al solo considerar la cuenta de efectivo se está dejando de lado la cuenta que es fuente de efectivo para cancelar las cuentas por pagar comerciales, de forma que el ratio de liquidez absoluta no es un ratio muy apropiado para medir la liquidez en este caso.

<sup>4</sup> Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

<sup>5</sup> Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

<sup>6</sup> Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.





59. Con respecto a los ratios de endeudamiento<sup>7</sup>, lo primero que hay que destacar es que el Concesionario no mantiene, a diciembre 2012, deuda de largo plazo con ninguna entidad financiera, es decir, el 100% de sus pasivos son de naturaleza corriente.
60. Respecto a los ratios y su evolución, tanto el ratio Pasivo / Patrimonio neto (Endeudamiento) y Activo Total / Patrimonio neto (Apalancamiento Financiero) fueron inicialmente bastante altos debido al poco patrimonio inicial del Concesionario y el tamaño de los pasivos en el periodo inicial de construcción de las obras. Esta situación ha ido cambiando con el incremento del patrimonio; a diciembre 2012 este es más de 6 veces el patrimonio existente en 2006. Asimismo, el nivel de pasivos también se ha reducido luego de haberse concluido las obras en agosto de 2011.
61. Lo descrito se puede apreciar de mejor forma al observar el ratio de endeudamiento (Pasivo / Activo total) el cual ha pasado de 0,95 en 2006 a 0,43 en 2012. El ratio muestra una creciente utilización de capital propio para el financiamiento de las operaciones de la Concesión.

<sup>7</sup> Los ratios de endeudamiento se han calculado de la siguiente forma:

Endeudamiento = Pasivo / Patrimonio neto

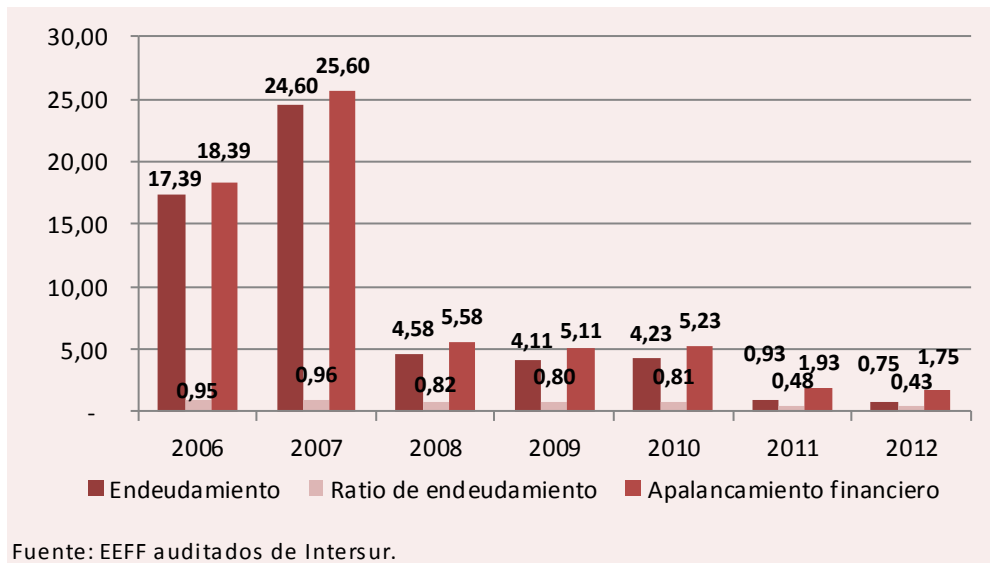
Ratio de endeudamiento = Pasivo / Activo total

Apalancamiento financiero = Activo total / Patrimonio neto.





**Gráfico N° 9**  
**RATIOS DE ENDEUDAMIENTO PERIODO 2009 - 2012**

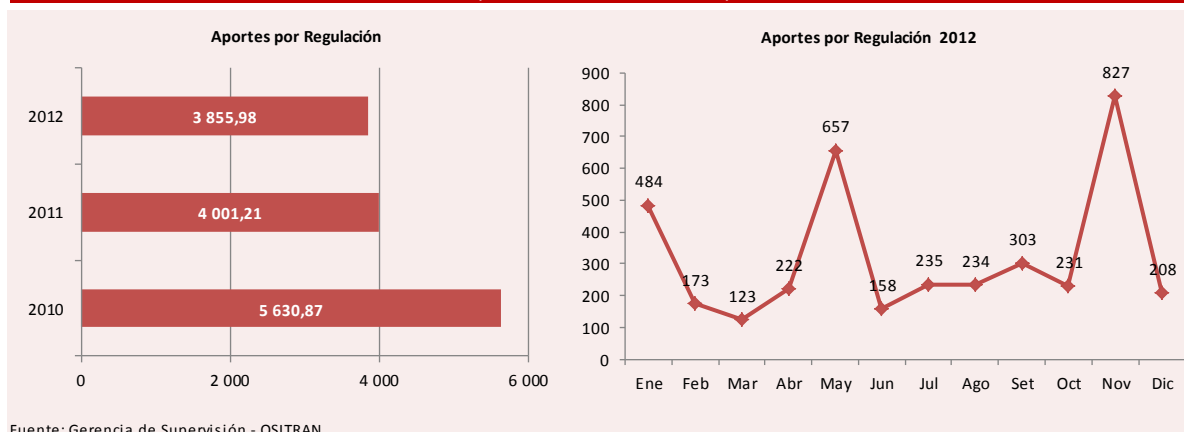


## IX. Pagos al Estado

### *Aporte por Regulación*

62. En el 2012 el pago por concepto de Aporte por Regulación fue de 3,85 millones de Nuevos Soles, es decir, se redujo en 3,6% respecto del año anterior.
63. En 2010 el pago del aporte por regulación fue de S/.5,6 millones. La fuente de los aportes fueron los pagos por transitabilidad, CRPAOs de la primera y segunda etapa, obras adicionales y la valorización del periodo final correspondientes al 2010 y los pagos por CRPAOs y Obras adicionales correspondientes a 2009 y 2008.
64. En 2011 los aportes por regulación tuvieron como fuente los CRPAOs de las 3 etapas de construcción, la valorización del periodo final, obras adicionales y valorización de sectores críticos. La principal fuente de aportes fue la valorización del periodo final con S/. 2,6 millones.
65. En 2012, además de las fuentes de 2011, con excepción de la valorización del periodo final, los aportes por regulación provinieron del peaje recaudado, del PAMO (neto del peaje recaudado), mantenimiento de emergencia y costo anual de mantenimiento. A pesar de los mayores rubros de los ingresos en 2012, estos fueron inferiores al 2011 debido a que las obras del periodo final se culminaron en agosto 2011. En 2012 el rubro de mayor contribución fue el de las obras de sectores críticos, cuyo monto de aporte fue de S/. 2 millones.
66. De otro lado, el patrón de aportes por regulación mensuales en 2012 refleja el pago semestral de los CRPAOs.

**Gráfico N° 10**  
**APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2010 – 2012**  
 (Miles de Nuevos Soles)



## **ANEXO**



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: INTERSUR CONCESIONES S.A.**  
**CARRETERA: INAMBARI-AZÁNGARO (TRAMO 4)**

**Fecha de actualización: 27 de junio de 2012**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Tramo Inambari – Azángaro (305,90 Km) que incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Puente Inambari-San Gabán (64,90 Km)</li> <li>• San Gabán – Ollachea (13,50 Km)</li> <li>• Ollachea – Macusani (96,00 Km)</li> <li>• Macusani – Progreso (96,00 Km)</li> <li>• Progreso – Dv. Asillo (13,26 Km)</li> <li>• Dv. Asillo – Azángaro (24,24 Km).</li> </ul>	<p>Cláusula 2.4 (p. 19)            Anexo I :Apéndice I (p. 158)            Anexo XI (p. 231)</p>
2	Fecha de suscripción	4 de agosto de 2005	p. 140
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato (opción de ampliación de plazo).	<p>Cláusula 4.1.(p. 30)            Cláusula 4.3 y 4.4 (p. 30-31)</p>
4	Adendas	<p>Fecha de suscripción:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adenda 1: 1 de marzo de 2006.</li> <li>• Adenda 2: 16 de mayo de 2006.</li> <li>• Adenda 3: 26 de julio de 2006.</li> <li>• Adenda 4: 18 de febrero de 2009.</li> <li>• Adenda 5: 19 de mayo de 2009.</li> <li>• Adenda 6: 6 de agosto de 2009.</li> <li>• Adenda 7: 4 de marzo de 2011.</li> </ul>	<p>Adenda 1            Adenda 2            Adenda 3            Adenda 4            Adenda 5            Adenda 6            Adenda 7</p>
5	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
6	Capital mínimo	<p>US\$ 8'583,067</p> <p>Al finalizar el tercer año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.</p>	Cláusula 3.4.(p. 23)
7	Garantías a favor del concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por US \$ 12 millones.</p> <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Por US \$ 2,4 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión</li> <li>• Por US \$ 4 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del Contrato.</li> <li>• Por US \$ 8 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 06 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato.</li> </ul>	<p>Cláusula 9.2.(p. 77)</p> <p>Cláusula 9.3 (p. 78)</p>



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: INTERSUR CONCESIONES S.A.**  
**CARRETERA: INAMBARI-AZÁNGARO (TRAMO 4)**

**Fecha de actualización: 27 de junio de 2012**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
8	Garantías a favor del concesionario	<p>Garantía de Crédito Parcial. Está destinada a garantizar la el servicio del a deuda a los Acreedores Permitidos.</p> <p>Línea de Crédito de Enlace: para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por US\$ 49'540,000. 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)
9	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial de US\$ 205 millones (sin incluir IGV) en un plazo máximo de 48 meses (3 etapas, al mes 12, 30 y 48).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVIAS y Propuesta Técnica
10	Obras	<p>Construcción a nivel de asfaltado del tramo Puente Inambari-Azángaro (306km) incluyendo, obras de drenaje, puentes, señalización, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Primera Etapa: (12 meses desde el Inicio de la Construcción) 29%</li> <li>• Segunda Etapa: (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa) 38%</li> <li>• Tercera Etapa: (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa) 33%</li> </ul>	<p>Cláusula 6.1 (p. 37)</p> <p>Anexo VIII, numeral 2.2.1. (p. 207)</p>
11	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 US\$ 5 Millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho.</li> <li>• Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a US\$ 5 Millones se someterá a arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima.</li> </ul>	<p>Cláusula 16.10</p> <p>Cláusula 16.11</p> <p>(p. 133-136)</p>
12	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 socio ambientales.</li> <li>• Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas.</li> </ul>	<p>Cláusula 3.6(p.26) , 5.40 (p. 36), 6.23 (p.45), 11.47 (111) y Anexo X (p. 228)</p> <p>Cláusula 13.10 (p. 119)</p>



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: INTERSUR CONCESIONES S.A.**  
**CARRETERA: INAMBARI-AZÁNGARO (TRAMO 4)**

**Fecha de actualización: 27 de junio de 2012**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	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 ((deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado)</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
14	Equilibrio económico	<p>El equilibrio económico financiero se afecta cuando :</p> <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> <p>El reestablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO.</p>	Cláusula 8.28 Cláusula 8.29 Adenda 3
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	<p>Se puede otorgar en garantía: el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado), así como las acciones y participaciones del Concesionario.</p>	Cláusula 9.6 b) Adenda 3
16	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)
17	Inicio de operaciones	<p>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.</p>	Cláusula 8.10 (p.54)
18	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.160)
19	Tarifas	<p>Peaje inicial de US \$ 1,50 (más impuestos) por vehículo ligero o por cada eje a partir del inicio de explotación de las obras.</p>	Cláusulas 8.14., 8.15, 8.16, 8.17. (p. 56-59)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: INTERSUR CONCESIONES S.A.**  
**CARRETERA: INAMBARI-AZÁNGARO (TRAMO 4)**

**Fecha de actualización: 27 de junio de 2012**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
20	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)
21	PAO	<p>US \$ 25'449,000 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión. (no incluye IGV).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagos primera etapa. 30 pagos semestrales de 14,5% del PAO.</li> <li>• Pagos segunda etapa. 30 pagos semestrales de 19% del PAO.</li> <li>• Pagos tercera etapa. 30 pagos semestrales de 16,5% del PAO.</li> </ul> <p>Por lo tanto la proporción del PAO pagado, en la primera, segunda y tercera etapa será de 29%, 38% y 33% del PAO.</p> <p>La parte proporcional de los PAO será pagada los días 30 de abril y 30 de octubre.</p> <p>El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero).</p>	Cláusula 8.21 (p. 60) y 8.23 (p.61-65). Cláusula 18.2 Adenda 3
22	CRPAO	Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de Derecho sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.	Cláusula 1.6 (p. 19) Adenda 3
23	PAMO y Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PAMO (Trimestral): US\$ 4.68 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de US\$ 573 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: 7 pagos trimestrales por un monto no mayor a los US\$ 16'420,820.</li> </ul>	Cláusula 8.21.(p.60)
24	Retribución al Estado	No existe	





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro  
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  
Jesús Pacheco  
César Sánchez  
Juan Carlos Paz

#### **GERENCIA DE REGULACIÓN**

---

Manuel Carrillo  
Gerente de Regulación

Renzo Rojas  
Jefe de Estudios  
Económicos

Benjamín De la Torre  
Jefe de Regulación

#### **ELABORACIÓN**

---

Daniel Mauricio Galarza Puente

#### **DISEÑO Y EDICIÓN**

---

Arlé Quispe