



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita – Yurimaguas

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



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



**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
– OSITRAN**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

**Informe de desempeño 2020: Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita –
Yurimaguas**

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión y regulación de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2021

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.....	7
II.1.	Composición de la Empresa Concesionaria	7
II.2.	Principales Características del Contrato de Concesión	7
II.3.	Área de Influencia	9
II.4.	Principales Activos de la Concesión	10
II.5.	Hechos de importancia	11
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESENTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	12
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	14
IV.1.	Tráfico vehicular.....	14
IV.2.	Servicios complementarios	18
V.	ESQUEMA TARIFARIO.....	19
VI.	INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.....	21
VI.1.	Evolución de las inversiones.....	21
VI.3.	Pagos al Estado.....	22
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	23
VII.1.	Niveles de servicio	23
VII.2.	Indicadores de Tráfico.....	24
VII.3.	Accidentes	24
VII.4.	Reclamos	27
VIII.	INDICADORES COMERCIALES.....	27
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	29
IX.1	Estados financieros.....	29
IX.2	Indicadores Financieros.....	33
X.	CONCLUSIONES	36
XI.	ANEXOS.....	38
	ANEXO N°1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	38
	ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL	41



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Norte: Aspectos Generales de la concesión.....	7
Cuadro N° 2 IIRSA Norte: Modificaciones contractuales.....	9
Cuadro N° 3 IIRSA Norte: Características de la Infraestructura, 2020	10
Cuadro N° 4 IIRSA Norte: Unidades de peaje	12
Cuadro N° 5 IIRSA Norte: Variación del tráfico por estación de peaje, 2020 - 2020	16
Cuadro N° 6 IIRSA Norte: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2020	17
Cuadro N° 7 IIRSA Norte: Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2020	17
Cuadro N° 8 IIRSA Norte: Motivo de llamada de emergencia, 2020	18
Cuadro N° 9 IIRSA Norte: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2020	20
Cuadro N° 10 IIRSA Norte: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2020	24
Cuadro N° 11 IIRSA Norte: Motivo de reclamos por meses, 2020	27
Cuadro N° 12 IIRSA NORTE: Ingresos por servicios 2020-2019	29
Cuadro N° 13 Costos de prestación de servicios 2019-2020	30
Cuadro N° 14 Costos de administración 2019-2020.....	31
Cuadro N° 15 Resultados integrales 2019-2020	31
Cuadro N° 16 Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019	32
Cuadro N° 17 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019	32
Cuadro N° 18 Ratios de Liquidez, 2020 - 2019	33
Cuadro N° 19 Ratios de Endeudamiento financiero, 2020 - 2019	34
Cuadro N° 20 Ratios de Rentabilidad, 2020 – 2019	35

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: IIRSA Norte, Mapa de la Concesión	10
Gráfico N° 2: IIRSA Norte: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2020	14
Gráfico N° 3: IIRSA Norte: Llamadas de emergencia, 2019 – 2020	18
Gráfico N° 4: IIRSA Norte: Asistencias mecánicas, 2019 – 2020	19
Gráfico N° 5: IIRSA Norte: Inversiones reconocidas, 2006 – 2020	21
Gráfico N° 6: IIRSA Norte: Aportes por regulación 2013 – 2020	22
Gráfico N° 7: IIRSA Norte: Nivel de servicio global, 2013-2020	23
Gráfico N° 8: IIRSA Norte: IMD Mensual, 2019 – 2020	24
Gráfico N° 9: IIRSA Norte: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2020	25
Gráfico N° 10: IIRSA Norte: Daños personales por accidentes 2014 – 2020	25
Gráfico N° 11: IIRSA Norte: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2020	26
Gráfico N° 12: IIRSA Norte: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2020	26
Gráfico N° 13: IIRSA Norte: Recaudación por cobro de peaje 2006-2020	27
Gráfico N° 14: IRSA Norte: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO	28



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE - IIRSA NORTE



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2020, de la Concesión del Eje Multimodal del Amazonas Norte (en adelante, IIRSA Norte), que comprende el tramo Yurimaguas – Tarapoto – Rioja – Corral Quemado – Olmos – Piura – Paita. En tal sentido, se presenta la evolución de la concesión en lo referente al tráfico de vehículos, tarifas, accidentes, desempeño operativo y financiero, entre otros.

El 17 de junio de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y la Concesionaria IIRSA Norte S.A., (en adelante, el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Conservación y Explotación de los tramos viales del Eje Multimodal del Amazonas Norte del “Plan de acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA”, por un periodo de 25 años. La Concesión comprende 1 041 kilómetros de carretera que une las ciudades de Paita, Piura, Olmos, Rioja, Tarapoto y Yurimaguas.

La Concesionaria tiene por objeto dedicarse única y exclusivamente a la rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura de los tramos de la Concesión, la conservación de las obras y la explotación del servicio en virtud de lo establecido en el Contrato de Concesión del Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte.

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

En el año 2020, circularon por la vía concesionada 4,07 millones de unidades vehiculares, lo que representó una disminución de 12,6% con relación al año anterior. Dicha reducción se produjo en un contexto en que el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional¹ y aplicó diversas medidas a partir de marzo de 2020, con el propósito de evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional, lo cual llevó a diversas restricciones a la circulación de personas que afectaron las actividades de transporte².

Del total de vehículos registrados, alrededor de 1,54 millones fueron vehículos pesados (37,9%) y 2,5 millones vehículos ligeros (62,1%). Las dos estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron la estación de Paita, la cual registró 1089 mil vehículos (26,7% del total de la concesión), seguida por la estación Chulucanas (Región Piura), con una afluencia de 809 mil vehículos (19,9% del total de la concesión), ambas ubicadas en Piura.

En el año 2020, el Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 1,24 millones (incluido IGV), lo que representó una disminución del 68,9% con relación al año anterior (USD 3,99 millones). Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 574,3 millones (incluido IGV),

¹ El 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros

² Debe tenerse en consideración que la demanda de transporte que enfrentan los concesionarios es una demanda derivada de otras actividades económicas. Es decir, el servicio de transporte no es un servicio final, sino más bien un servicio intermedio necesario para el desarrollo de otras actividades económicas.



con lo cual se alcanzó un cumplimiento del 89,5% de la inversión total comprometida (que ascendió de USD 631,5 millones a USD 641,4 millones³), así como un avance físico de 100% en los kilómetros comprometidos para construcción y del 100% en los kilómetros a ser intervenidos.

En el 2020, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 2,57 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó una reducción del 26,3% en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 3,49 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2020. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (90%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 97%. Por su parte, el número de accidentes disminuyó en un 10,1%, al pasar de 585 en 2019 a 526 accidentes en 2020. En lo que respecta al número de heridos este se redujo en un 13,9% (de 295 a 254 personas heridas); mientras que el número de víctimas mortales disminuyó en 3,7% (de 27 a 26 fallecidos). Finalmente, se resolvieron 61 reclamos durante 2020, 2 menos que el año anterior (63).

Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento, y de construcción se incrementaron 23,5% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 155,2 millones a S/ 191,7 millones, principalmente explicado por los mayores ingresos por servicios de operación y mantenimiento (+39,4%); mientras que los costos totales tuvieron un incremento en mayor proporción (28,6%), pasando de S/ 120,4 millones en el 2019 a S/ 154,9 millones en el 2020. Así, se obtuvo una utilidad bruta y operativa 5,5% y 8,7% mayor a los niveles del año anterior, respectivamente. Por su parte, el resultado neto del periodo fue de S/ 38,1 millones, nivel considerablemente mayor al año anterior (+54,9%), lo que se explica por los menores gastos financieros e ingresos generados por diferencia de cambio.

Al cierre del año 2020 la empresa disminuyó sus valores contables frente al observado al cierre de 2019, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un decremento de 10%, al registrar S/ 299,5 millones en 2019 y S/ 269,6 millones al finalizar 2020. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha disminuido ligeramente conforme a la reducción de los indicadores de liquidez del 2020 frente a los del 2019, revelando que al final del ejercicio 2020, la empresa no contaba con activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad (cubre el 83%).

El ratio Deuda/Patrimonio, muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 156,0 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento de la empresa; no obstante ello también denota una significativa reducción respecto al apalancamiento correspondiente al año 2019 (278,4%), producto de los decrementos en las cuentas anticipos del concedente y obligaciones financieras que constituyen pasivos del Concesionario.

Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto disminuyó al pasar de 22,4% a 19,2% entre los años 2019 y 2020. Respecto al margen operativo y el Margen EBITDA estos también disminuyeron pasando de 17,3% y 17,5% en el 2019 a 15,2% y 15,3% en el 2020, respectivamente. De otro lado, el margen neto se incrementó de 10,3% en el 2019 a 13,9% en el 2020. Este último ratio indica que en el ejercicio 2020 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 13,9 de utilidad neta, ello debido al incremento de utilidades por el efecto neto de la diferencia de cambio en el ejercicio 2020.

³ Cifra de compromiso de inversión en revisión.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

II.1. Composición de la Empresa Concesionaria

1. El Concesionario se constituyó el 10 de junio de 2005 en la ciudad de Lima, Perú. La empresa es subsidiaria directa de Technik Invest S.A.C, domiciliada en Perú, quien posee 99% de las acciones representativas de capital social. El otro accionista es CNO S.A., empresa domiciliada en Brasil, quien posee el 1% restante de las acciones. La Concesionaria pertenece al grupo económico Novonor (ex Grupo Odebrecht), cuya controladora última es Novonor S.A. (previamente Odebrecht S.A.).

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

2. El 17 de junio de 2005, el MTC y el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, rehabilitación, mejoramiento, conservación, mantenimiento y explotación de la Carretera IIRSA Norte, por un plazo de 25 años desde su fecha de suscripción, existiendo la opción de ampliar dicho plazo conforme a lo establecido en la Cláusula 4.3. El Cuadro N° 1 resume las principales características del contrato de concesión.

Cuadro N° 1 IIRSA Norte: Aspectos Generales de la concesión	
Concesionario	Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Accionistas de la Concesión	Odebrecht Lativest Peru Transport S.A.C. (Brasil): 99,9% Constructora Norberto Odebrecht (Brasil): 0,1%
Modalidad de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Menor valor presente de sumatoria de PAMO y PAO
Inversión comprometida	USD 641,4 millones (inc. IGv)
Inversión realizada al 2020	USD 574,3 millones (inc. IGv)
Inicio de la Concesión	17 de junio de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	7

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

3. A la suscripción del Contrato de Concesión, la infraestructura comprendía un tramo total de 955,1 km desde Paita (Piura) hasta Yurimaguas (Loreto). Posteriormente, el 01 de junio de 2015, mediante Acta de Acuerdo firmada entre el Concedente y el Concesionario, se acordó incorporar la vía de acceso Sv. Olmos – Lambayeque (PE-1NJ) al Contrato de Concesión, bajo los mecanismos previstos en las cláusulas 1.5 y 5.8 del Contrato de Concesión. Las áreas de terrenos inspiradas tienen una extensión de 80 km e incluyen el Peaje Mocee, la vía de acceso PE-1NJ.
4. La modalidad del Contrato de Concesión es cofinanciada, con lo cual dicho contrato contiene compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Tesoro Público que complementan los pagos realizados por los usuarios de la vía. Estos compromisos de pago por parte del Concedente deben ser suficientes para permitir el financiamiento de las obligaciones establecidas en el contrato (principalmente construcción, operación y mantenimiento).
5. Cabe precisar que, durante el proceso de licitación, se estableció como factor de competencia el menor valor presente de la sumatoria del Pago Anual Por Mantenimiento y Operación (PAMO) y el Pago Anual Por Obras (PAO). De acuerdo con lo estipulado en la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, concerniente al Régimen Económico, el Estado se obliga a pagar al Concesionario los siguientes conceptos por concepto de PAMO y PAO:



- a) PAO: Cuota anual que asciende a USD 29 450 963 por un plazo de quince (15) años desde el inicio de la Concesión, a partir de la verificación de las condiciones que se señalan en los Literales e) y g) de la Cláusula 8.23 del Contrato. La proporción del PAO correspondiente a cada Etapa será equivalente a:
- Primera Etapa: 70,64% del PAO
 - Segunda Etapa 29,36% del PAO
- b) PAMO: Cuota anual que asciende a la suma de USD 15 290 534 aplicable a partir de la fecha de inicio de Explotación y hasta el final de la Concesión, de acuerdo con lo indicado en el Literal d) de la Cláusula 8.24.
6. Así, las actividades de construcción establecidas en el Contrato de Concesión relacionadas al Proyecto Referencial fueron remuneradas por el Concedente a través del PAO. De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, las obras del proyecto referencial comprenden dos etapas: (i) la primera incluye los tramos Paita – Piura, Piura – Olmos y Tarapoto – Yurimaguas; y, (ii) la segunda incluye los tramos Tarapoto – Rioja y Rioja – Correal Quemado. Dichas etapas se culminaron en 2009 y 2011, respectivamente. En adición a las obras cubiertas por el PAO contractual, la Concesionario debe desarrollar las siguientes obras:
- Obras accesorias: Aquellas vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos conforme a lo señalado en las cláusulas 6.45 a 6.53 del Contrato de Concesión, que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.
 - Obras Adicionales: No se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión.
 - Obras Complementarias: Son aquellas cuya ejecución es obligatoria para el Concesionario, por tratarse de obras inherentes a la explotación de la Concesión. Comprende, entre otras: (a) obras civiles para canalizaciones o servicios públicos; (b) obras de mitigación de impacto ambiental; (c) edificaciones, (unidades de Peaje, estaciones de pesaje, oficinas, instalaciones de apoyo para Servicios Obligatorios y Opcionales, etc.); o (d) la instalación de equipos o sistemas mecánicos, eléctricos o electrónicos.
7. Cabe mencionar que, a efectos de realizar los pagos por el avance de las obras, el Concedente emite documentos valorados negociables denominados “Certificado de Reconocimiento del Pago Anual por Obras” (en adelante, CRPAO) que certifican el avance de la obra y el monto al cual tiene derecho de cobro el tendedor de dicho CRPAO.
8. La recaudación por peajes, descontando el porcentaje del monto que se destine a la ejecución de trabajos necesarios ante la ocurrencia de eventos catastróficos (Cláusula 10.6 del Contrato de Concesión) será depositada en una cuenta del fideicomiso, a efectos de que ese fondo sirva para efectuar los pagos correspondientes al PAMO a que tiene derecho el Concesionario.
9. El Contrato de Concesión estableció que la única tarifa regulada es el peaje que el Concesionario deberá cobrar por cada vehículo ligero o eje de vehículo pesado. El esquema tarifario para los primeros años de la Concesión quedó establecido en la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión.
10. De acuerdo con la cláusula 13.11 del Contrato de Concesión y el Reglamento de Aporte por Regulación del Ositrán, 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) los ingresos percibidos directamente por peaje; y,



(ii) los ingresos transferidos por el Concedente con el objetivo de completar los recursos necesarios para el PAMO.

Modificaciones Contractuales

11. A diciembre de 2020, el Concesionario y el Concedente han suscrito 7 Adendas al Contrato de Concesión, las cuales se presentan a continuación los principales datos de cada una de ellas:

Cuadro N° 2	
IIRSA Norte: Modificaciones contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	28 de diciembre de 2005
<i>Principales temas:</i>	Se adecuó operativamente el Contrato para facilitar la implementación de las prestaciones.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	23 de febrero de 2006
<i>Principales temas:</i>	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.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	21 de julio de 2006
<i>Principales temas:</i>	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).
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	14 de mayo de 2009
<i>Principales temas:</i>	Se redefinió el plazo para la emisión de un laudo arbitral en un arbitraje de derecho local.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	3 de mayo de 2011
<i>Principales temas:</i>	Se modificó la cláusula 6.39 para incluir un monto adicional para Obra Adicional de USD 53,5 millones adicionales a los USD 10 millones pactados en el contrato original e incluyó la cláusula 6.54 que determina que el pago por obras accesorias y adicionales se dará de manera mensual.
Adenda 6	
Fecha de suscripción:	25 de noviembre de 2014
<i>Principales temas:</i>	Se amplía el monto disponible para la ejecución de Obras Adicionales en USD 26,8 millones adicionales a los USD 63,5 millones previos a la firma de la adenda.
Adenda 7	
Fecha de suscripción:	3 de julio de 2016
<i>Principales temas:</i>	Se modificó la cláusula 6.39 del contrato de concesión para ampliar el monto disponible para la ejecución de Obras Adicionales en USD 80,6 millones adicionales a los USD 90,3 millones previos a la firma de la adenda.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

II.3. Área de Influencia

12. La Concesión posee una longitud de 1 041 km y está dividida en seis tramos: (i) Yurimaguas-Tarapoto, (ii) Tarapoto-Rioja, (iii) Rioja-Corral Quemado, (iv) Corral Quemado-Olmos, (v) Olmos-Piura, (vi) Piura-Paita.
13. 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 (Ver Gráfico N° 1), así como cerca de 80 distritos. Con el desarrollo de la vía, se busca promover la integración económica entre el puerto de Paita y el Terminal Fluvial de Yurimaguas en el Río Huallaga que a su vez se conecta con el Río Amazonas.



14. Adicionalmente, la Concesión conecta al oeste con las regiones de Piura y Lambayeque, específicamente la zona central de dichas regiones con la carretera Panamericana Norte (Carretera concesionada a la empresa Covisol), y, por el Este conecta con el puerto de Yurimaguas (infraestructura actualmente concesionada a la empresa Concesionaria Puerto Amazonas).

**Gráfico N° 1:
IIRSA Norte, Mapa de la Concesión**



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

II.4. Principales Activos de la Concesión

Infraestructura

15. La concesión tiene una longitud aproximada de 1 041 kilómetros de recorrido que comprenden 6 tramos viales, en los cuales operan 10 estaciones de peaje (Ver Cuadro N° 3).

**Cuadro N° 3
IIRSA Norte: Características de la Infraestructura, 2020**

Tramo	Longitud (km)	Estaciones de peaje
Tramo 1: Yurimaguas — Tarapoto	127	1. Pongo
Tramo 2: Tarapoto — Rioja	133	2. Moyobamba
Tramo 3: Rioja — Corral Quemado	274	3. Aguas Claras
Tramo 4: Corral Quemado — Olmos — Lambayeque	282	4. Pedro Ruíz
Tramo 5: Olmos — Pira	169	5. Utcubamba
Tramo 6: Piura — Paita	56	6. Pomahuaca
Total	1 041 km	7. Mocce*
		8. Olmos
		9. Chulucanas
		10. Paita

*/ Actualmente, se encuentra suspendido el cobro de la tarifa de Peaje en la Unidad de Peaje de Mocce.

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



16. Además, se cuenta con instalaciones de servicios higiénicos, una central de Emergencia que permite dar asistencia las 24 horas del día y oficinas de la Policía Nacional en cada estación de peaje, con la finalidad de poder atender cualquier tipo de incidente.
Equipamiento
17. Como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 106 unidades de postes SOS (28 con tecnología satelital y 78 con tecnología GSM), los cuales se encuentran instalados cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por el Centro de Control de Operaciones (CCO), con la finalidad de que los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
18. Para atender situaciones en las que los vehículos de los usuarios sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito y se queden detenidos en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 10 grúas, 5 para atender a vehículos pesados y 5 vehículos para vehículos livianos, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día.
19. Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las cuatro (4) estaciones de pesaje (1 fija y 3 móviles).

II.5. Hechos de importancia

20. El 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros.
21. El 09 de mayo de 2021, se aprobó la Ley N° 31018 "*Ley que suspende el cobro de peajes en la red vial nacional, departamental y local concesionada, durante el Estado de Emergencia Nacional declarado a causa del brote del COVID 19*", mediante la cual se suspendió el cobro de peajes desde el 10 de mayo en todas las unidades de peaje de la red vial nacional, departamental y local concesionada, con el objeto de evitar el contacto con los usuarios y cumplir con el aislamiento obligatorio mientras dure el estado de emergencia nacional. Adicionalmente, la dicha Ley estableció que la suspensión establecida en el presente artículo no causará ni generará derecho compensatorio.
22. El 01 de julio de 2020, se reinició el cobro de los peajes, conforme a lo dispuesto por Decreto Supremo N° 116-2020-PCM⁴ del 26 de junio de 2020, mediante el cual se determinó la exclusión de las actividades relacionadas con la Red Vial Nacional de las restricciones establecidas en el marco del Estado de Emergencia Nacional, dejando así sin efecto lo dispuesto por Ley N° 31018.

⁴ En particular, mediante Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, se dispuso que: "*las limitaciones a la libertad de tránsito no aplican a las actividades de construcción, operación, conservación, mantenimiento y, en general, toda aquella actividad directa o indirectamente relacionada con la Red Vial Nacional, Departamental o Vecinal, quedando excluidas del Estado de Emergencia Nacional, ya sea que esas actividades sean desarrolladas directamente por entidades de cualquiera de esos niveles de gobierno y/o por terceros contratados por ellos incluyendo, pero no limitándose, a concesionarios o contratistas.*"



III. OFERTA DE SERVICIOS PRESENTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

23. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros técnicos, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
24. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A partir de la fecha de vigencia de las obligaciones, el Concesionario deberá efectuar el cobro de la tarifa a través de las unidades de peaje, es decir, a partir de la toma de posesión de las unidades existentes⁵.
25. A diciembre de 2020, el Concesionario se encuentra administrando diez unidades de peaje, 9 de ellos en operación y 1 suspendido a solicitud del Concedente, el detalle de las cuales se presenta en el Cuadro N° 4.

Cuadro N° 4 IIRSA Norte: Unidades de peaje		
UNIDAD DE PEAJE	Ubicación	SENTIDO DE COBRO
Paíta	Km. 39+887	Habilitado en ambos sentidos
Chulucanas	Km. 207+600	Habilitado en ambos sentidos
Mocce	Km. 001+980	Deshabilitado en ambos sentidos
Olmos	Km. 008+000	Habilitado en ambos sentidos
Pomahuaca	Km. 096+500	Habilitado en ambos sentidos
Utcubamba	Km. 199+850	Habilitado en sentido hacia Piura
Pedro Ruíz	Km. 292+000	Habilitado en sentido hacia Tarapoto
Aguas Claras	Km. 403+350	Habilitado en ambos sentidos
Moyobamba	Km. 497+940	Habilitado en ambos sentidos
Pongo	Km. 59+650	Habilitado en ambos sentidos

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

26. Con relación a las unidades de pesaje, se cuenta con 1 estación de pesaje fija en Utcubamba (Región Amazonas) y tres estaciones de pesaje móviles en las zonas de Piura, Pucara y Pongo.
27. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Norte, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.

⁵ A la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, se contaba con ocho estaciones de peaje operando (Paíta, Chulucanas, Olmos, Pucara, Bagua, Pedro Ruíz, Aguas Claras y Moyobamba). En enero de 2010 se adiciona la estación de peaje Pongo del tramo Yurimaguas – Tarapoto, en tanto en noviembre de 2014 se incluye la estación de peaje Mocce del tramo Lambayeque-Mocce-Dv. Olmos, entregado a la Concesión por parte de Provias. Cabe mencionar que, el Concesionario y el Concedente podrán llegar a un acuerdo para implementar unidades de Peaje adicionales a las señaladas, y/o retirar las existentes o modificar su ubicación, previa opinión del Regulador.



28. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:

- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
- ✓ Servicio de Central de Emergencia, que funcionará las 24 horas.
 - ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia (postes SOS), ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
 - ✓ Patrullaje de vigilancia.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder los 100 kilómetros.
 - ✓ Libro de reclamos y sugerencias.
- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa para traslado a distancias mayores a los 100 kilómetros.

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

- ✓ Central de Operación de Tránsito⁶ (COT).

⁶ Atiende los servicios de emergencia, auxilio mecánico y grúa, a través de diferentes medios de comunicación; asimismo, atiende reclamos y sugerencias de los usuarios.



IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Tráfico vehicular⁷

Tráfico en unidades vehiculares

30. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión. Durante el año 2020, transitaron por la Carretera IIRSA Norte 4,07 millones de vehículos, lo cual representó una reducción de 12,6% en relación con los registrados el año anterior (4,66 millones). En particular, se aprecia una disminución de 9,6% en el número de vehículos ligeros y de 17,2% en el número de vehículos pesados. La contracción del tráfico vehicular se explica por las medidas aplicadas por el gobierno a partir de mediados de marzo de 2020 para evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional; entre ellas la restricción del transporte urbano, el transporte interprovincial y el uso de vehículos particulares, sumado a la inmovilización social obligatoria⁸.



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

31. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2019 y 2020, apreciándose que en 2020 se presentó una disminución del tráfico en comparación con el año anterior. Particularmente, en los meses de marzo, abril, mayo y junio de 2020 se registraron las mayores caídas del tráfico, en niveles de 31,3%, 70,7%, 53,5% y 26,9% con relación a mismos meses del año anterior, respectivamente. Resalta el hecho de que a partir de setiembre de 2020, se aprecia una recuperación del flujo vehicular, superando incluso los niveles del 2019, lo cual se explica por la reactivación progresiva de la economía y la reducción de restricciones al transporte⁹. Cabe señalar que, la economía se fue reactivando a partir de mayo de manera progresiva según los distintos sectores de la economía, lo cual ha contribuido también a incrementar la demanda de servicios de transporte.

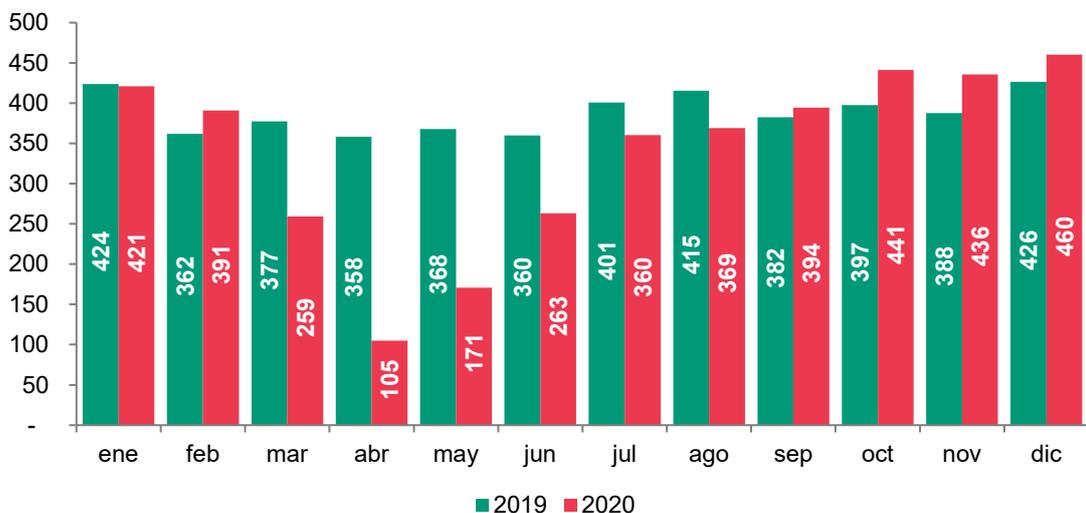
⁷ El tráfico vehicular es contabilizado en función al número de vehículos que se registran en cada estación de peaje y pagan la tarifa correspondiente.

⁸ En efecto, el 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros.

⁹ El 26 de junio de 2020, el gobierno peruano emitió el Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, mediante el cual se estableció que el transporte interprovincial terrestre y los vuelos nacionales se reactivarán a partir de julio de 2020.



Gráfico N° 3:
IIRSA Norte: Evolución del tráfico mensual, 2019-2020
 (En miles de unidades vehiculares)

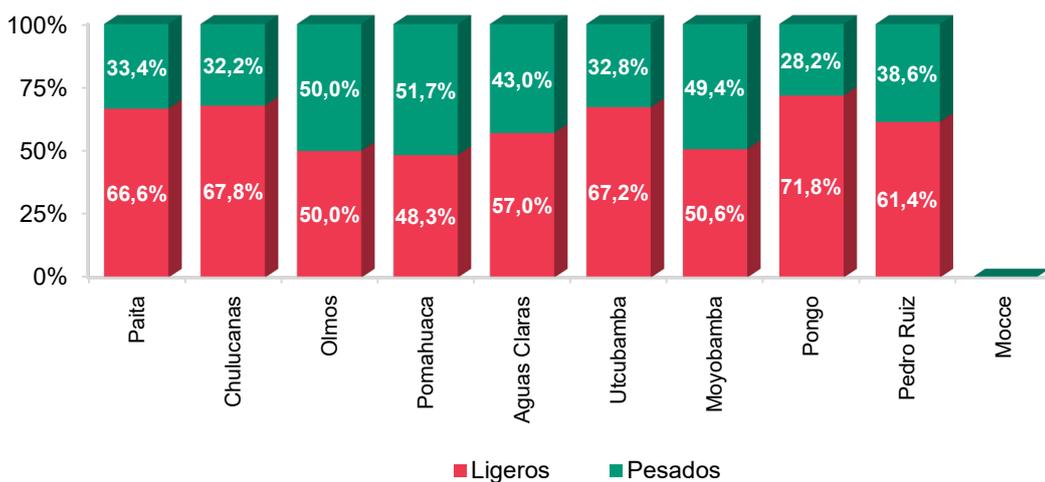


Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

32. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros, los cuales representaron el 62,1% del tráfico total en 2020, siendo las estaciones de peaje de Paita, Chulucanas y Pongo donde se concentró el mayor volumen de estos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 37,9% del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo las estaciones de Paita y Chulucanas las que capturaron el mayor porcentaje de vehículos pesados. En el Gráfico N° 4 se muestra la distribución de vehículos en cada estación de peaje de la concesión

Gráfico N° 4:
IIRSA Norte: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2020
 (En porcentajes)



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



33. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2020 la estación de Paita recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 725,3 mil vehículos (28,7% del tráfico total de vehículos ligeros), y, en segundo lugar, se ubicó la estación de Chulucanas, por la cual transitaron 548,6 mil vehículos (21,7% del tráfico total). La estación de Paita se encuentra en el trayecto que conecta con el Terminal Portuario de Paita, así como áreas turísticas de la región con la ciudad de Piura y Sullana, motivo por el cual concentran el flujo vehicular.
34. En lo que respecta a los vehículos pesados, la estación de Paita fue quien recibió el mayor tráfico de vehículos con 363,5 mil unidades (23,6% del total de vehículos contabilizados). El mayor tráfico de vehículos pesados se debe principalmente a la cercanía con el Terminal Portuario de Paita. La estación de Chulucanas (Región Piura), cercana a las ciudades de Piura y Morropón, fue la segunda estación con mayor tráfico, con 260,4 mil vehículos (16,9% del total).
35. Considerando la variación del tráfico entre los años 2019 y 2020 por estación de peaje y tipo de vehículo, se evidencia una reducción en el número de vehículos, tanto ligeros como pesados, en la mayoría de las unidades de peaje (Ver Cuadro N° 5). En el caso de la estación de Mocce no se registró actividad ya que se encuentra suspendida desde 29 de marzo del 2017 hasta la fecha.

Cuadro N° 5			
IIRSA Norte: Variación del tráfico por estación de peaje, 2019 - 2020			
(En miles de unidades vehiculares)			
Estación de peaje	2019	2020	Variación anual
Vehículos ligeros	2797	2528	-10%
Aguas Claras	175	150	-14%
Chulucanas	655	549	-16%
Mocce ¹	0	0	
Moyobamba	112	96	-14%
Olmos	195	218	12%
Paita	766	725	-5%
Pedro Ruíz	134	121	-10%
Pomahuaca	173	197	14%
Pongo	302	254	-16%
Utcubamba	285	217	-24%
Vehículos pesados	1863	1542	-17%
Aguas Claras	131	113	-14%
Chulucanas	365	260	-29%
Mocce ¹	0	0	
Moyobamba	101	94	-7%
Olmos	272	219	-20%
Paita	436	363	-17%
Pedro Ruíz	83	76	-8%
Pomahuaca	261	211	-19%
Pongo	94	100	6%
Utcubamba	119	106	-11%

^{1/} Desde el 29 de marzo de 2017 no se registra el tráfico de vehículos en la estación Mocce, debido a la suspensión temporal del cobro de peaje

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

36. En términos de ejes cobrables, durante 2020, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 8,6 millones de ejes, de los cuales la mayor proporción (70,4%) correspondió a ejes cobrables de los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se ve en el Cuadro N° 6, los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 3,3 millones de ejes (39,1% del total de ejes).



Cuadro N° 6
IIRSA Norte: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2020
(En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

Estación de peaje	Número de ejes por vehículo							Total
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	2528	513	303	107	59	558	3	4071
Aguas Claras	150	28	26	9	4	46	0,2	264
Chulucanas	549	132	35	9	7	77	0,5	809
Mocce ₁	0	0	0	0	0	0	0	0
Moyobamba	96	20	20	5	4	44	0,1	190
Olmos	218	48	60	24	8	78	0,4	437
Paita	725	162	33	12	19	137	0,4	1089
Pedro Ruiz	121	21	18	6	3	29	0,2	197
Pomahuaca	197	41	61	24	8	77	0,4	408
Pongo	254	29	24	7	3	37	0,2	354
Utcubamba	217	32	25	11	3	34	0,3	323
Ejes Cobrables	2528	1025	908	429	297	3349	20	8555
Aguas Claras	150	56	78	36	21	276	1,6	619
Chulucanas	549	264	104	36	34	464	3,5	1454
Mocce ₁	0	0	0	0	0	0	0	0
Moyobamba	96	40	61	21	22	261	1,0	503
Olmos	218	97	179	98	41	465	3,0	1102
Paita	725	325	99	48	96	820	2,9	2116
Pedro Ruiz	121	42	54	23	13	172	1,2	427
Pomahuaca	197	81	183	96	40	460	3,1	1060
Pongo	254	57	73	27	13	225	1,4	650
Utcubamba	217	64	76	44	16	205	2,0	624

1/ Desde el 29 de marzo de 2017 no se registra el tráfico de vehículos en la estación Mocce, debido a la suspensión temporal del cobro de peaje

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositran.

37. Cabe señalar que en las estaciones de peaje Aguas Claras, Chulucanas, Moyobamba, Olmos, Paita y Pomahuaca se ha aprobado el pago de tarifa diferenciada, según la distancia recorrida. Así, en la estación de Chulucanas, estos vehículos representaron el 39,4% de tráfico total de vehículos con tarifa diferenciada de la concesión, con 60,8 mil vehículos durante el 2020; mientras que la estación de Paita, estos vehículos representaron el 37,4% del tráfico total con 57,7 mil vehículos (Ver Cuadro N° 7).

Cuadro N° 7
IIRSA Norte: Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2020
(En miles de unidades vehiculares)

Estación de peaje	Sujetos a pago de peaje		Total	Participación
	Tarifa normal	Tarifa diferenciada		
Aguas Claras	250	14	264	5,4%
Chulucanas	748	61	809	7,5%
Mocce	0	0	0	0,0%
Moyobamba	173	17	190	9,0%
Olmos	433	4	437	0,8%
Paita	1031	58	1089	5,3%
Pedro Ruíz	197	0	197	0,0%
Pomahuaca	407	1	408	0,2%
Pongo	354	0	354	0,0%
Utcubamba	323	0	323	0,0%
Total	3917	154	4071	3,8%

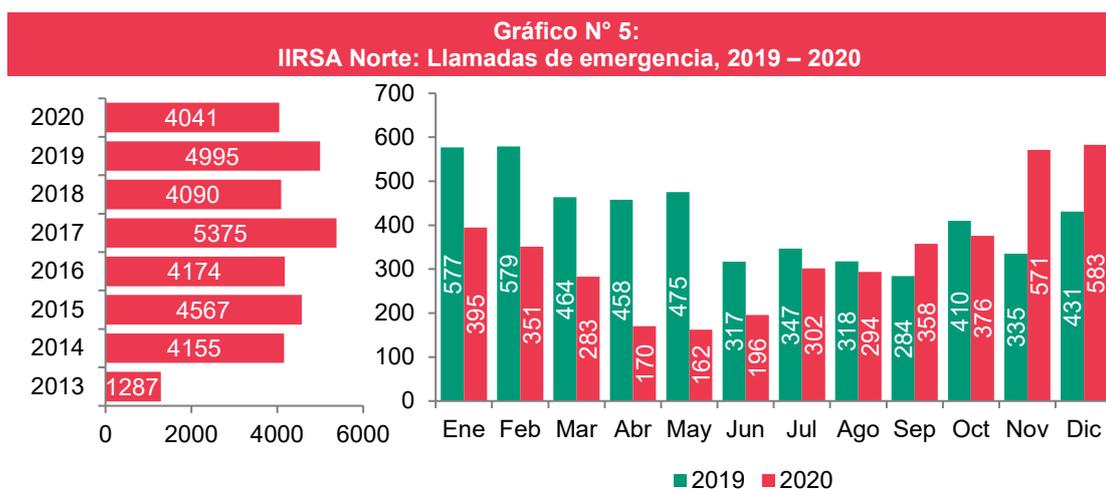
Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositran.



IV.2 Servicios complementarios

38. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios (gratuitos) a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
39. Durante el 2020, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes y/o accidentes fue de 4041, cifra inferior en 19,1% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (4995 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 5, el año 2017 fue el que registró la mayor cantidad de llamadas de emergencia (5375), durante el periodo de vigencia de la Concesión, en línea con los daños generados por el Fenómeno *El Niño Costero* en la Red Vial.



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositran.

40. Además, como se muestra en el Cuadro N° 8, la mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio mecánico (64,0%), las llamadas para reportar desastres ambientales concentraron el 18,4% y las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 12,8%. Por otra parte, del total de llamadas recibidas el 33,4% reportó interrupciones de la vía, causados en su mayoría por desperfectos mecánicos. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayor proporción de los usuarios se comunicó con la Central de Emergencias directamente desde sus teléfonos y sólo el 2,7% lo hizo a través de los postes SOS.

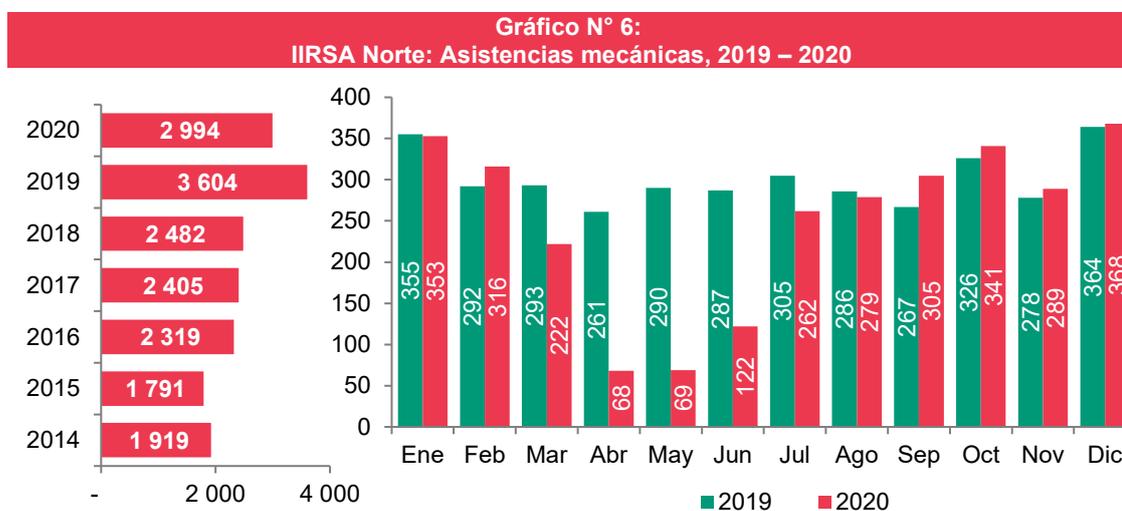
Cuadro N° 8
IIRSA Norte: Motivo de llamada de emergencia, 2020
(Número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	693	1892	2484	98	3	2585
Desastres ambientales	443	301	683	0	61	744
Accidente de Tránsito	182	334	501	11	4	516
Otros	33	163	156	0	40	196
Total	1351	2690	3824	109	108	4041

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositran.



41. Por otra parte, durante el 2020, el número de asistencias mecánicas fue de 2994, lo que representó una disminución de 16,9% en relación con las asistencias a vehículos averiados efectuadas el año anterior (3604). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas en el 2020, se efectuó en los meses de enero, octubre, diciembre.



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

V. ESQUEMA TARIFARIO

42. Conforme a lo establecido en la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del área de concesión. Así, a partir de la toma de posición de los bienes de la Concesión, el concesionario cobrará una tarifa básica compuesta por un peaje de S/ 4,60 más el importe correspondiente al IGV. A partir del mes siguiente a la aprobación de las obras de la primera etapa, las tarifas estarán compuestas por un peaje de USD 1,50 más el importe de IGV.
43. Asimismo, de acuerdo con el punto d) de la cláusula 8.17, todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario siguiente al de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa (ver párrafos 6 y 7 del presente informe).
44. La tarifa se actualizará cada doce meses en forma ordinaria por el Concesionario, a partir de 10 de enero de cada año recogiendo el efecto de la inflación, de acuerdo con la siguiente fórmula de reajuste:

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

Donde:

- Peaje: Es el monto 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.
- 0: 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).

45. Como se aprecia en el Cuadro N° 9, durante enero de 2020 se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 6,90 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para las estaciones de Paita, Chulucanas, Olmos, Pomahuaca, Utcubamba, Pedro Ruiz, Aguas Claras, Moyobamba y Pongo, lo cual representó un aumento de 1,5% en relación con las tarifas establecidas en enero de 2019 (S/ 6,80 por unidad y eje).

Cuadro N° 9
IIRSA Norte: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2020
(En Nuevos Soles)

Estación de peaje: Paita, Chulucanas, Olmos, Pomahuaca, Utcubamba, Pedro Ruíz, Aguas Claras, Moyobamba y Pongo

Concepto	Unidad de Cobro	Peaje (Sin IGV)	Tarifa (con IGV)
Vehículos Ligeros	Por Unidad	5,8	6,9
Vehículos Pesados	Por eje	5,8	6,9

Estación de peaje: Mocce

Concepto	Unidad de Cobro	Peaje (Sin IGV)	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por Unidad	6,4	7,5
Vehículos Pesados	Por eje	6,4	7,5

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

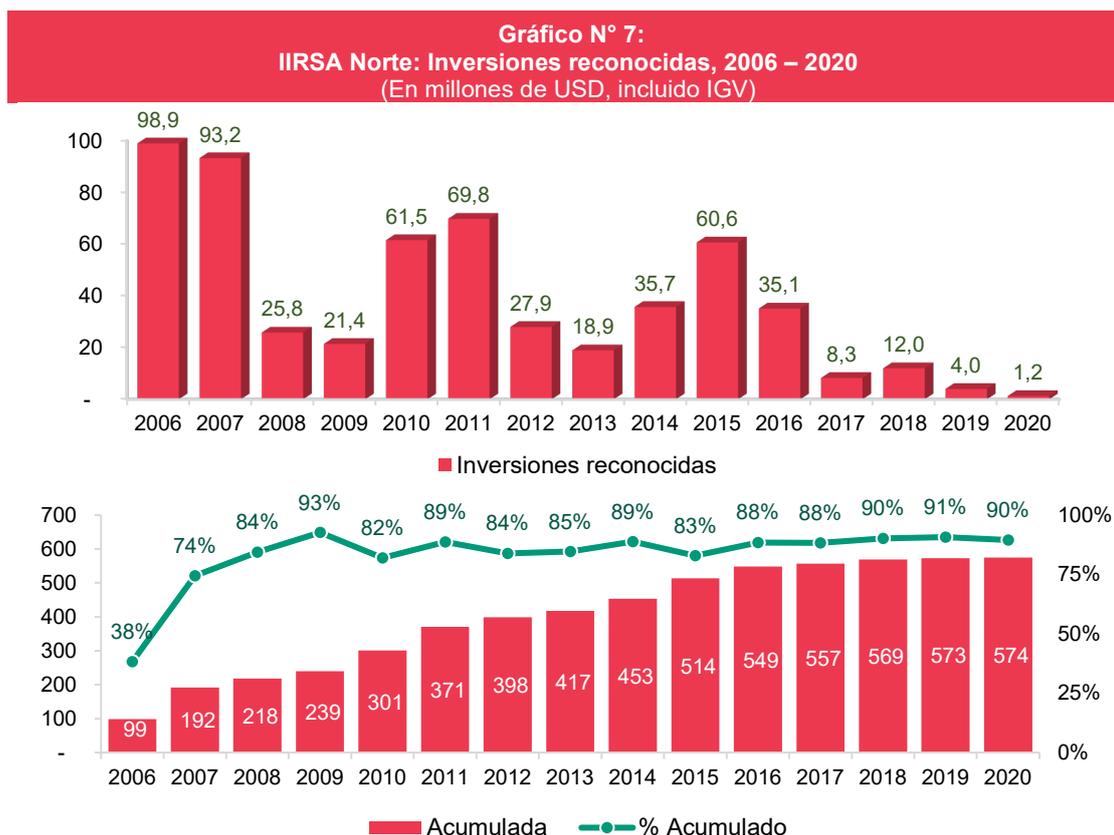
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



VI. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

46. El Gráfico N° 7 muestra las inversiones reconocidas desde el 2006 hasta el 2020. Al 31 de diciembre del año 2020, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 574,3 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 89,5% del total de la inversión comprometida (USD 641,4 millones, incluido IGV¹⁰), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización, Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

47. Al cierre de 2020, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde a obras accesorias¹¹ y obras adicionales¹². Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (114,08 km) y para ser intervenidos (806,35 km) como parte de la obra principal. En el caso de las obras adicionales se ha alcanzado un cumplimiento del 100% en la vía de evitamiento de Tarapoto (13,7 km), el acceso nuevo al Puerto de Yurimaguas (9,4 km), vía de evitamiento de Piura (11,5 km) e intercambio vial de Piura (3 km), segunda calzada Piura – Paita (con 49 km en total). Asimismo, durante el año 2020 se ha logrado concluir con la ejecución de 02 obras accesorias en el Tramo 2 de la concesión.

¹⁰ Cifra de compromiso de inversión en revisión.

¹¹ Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

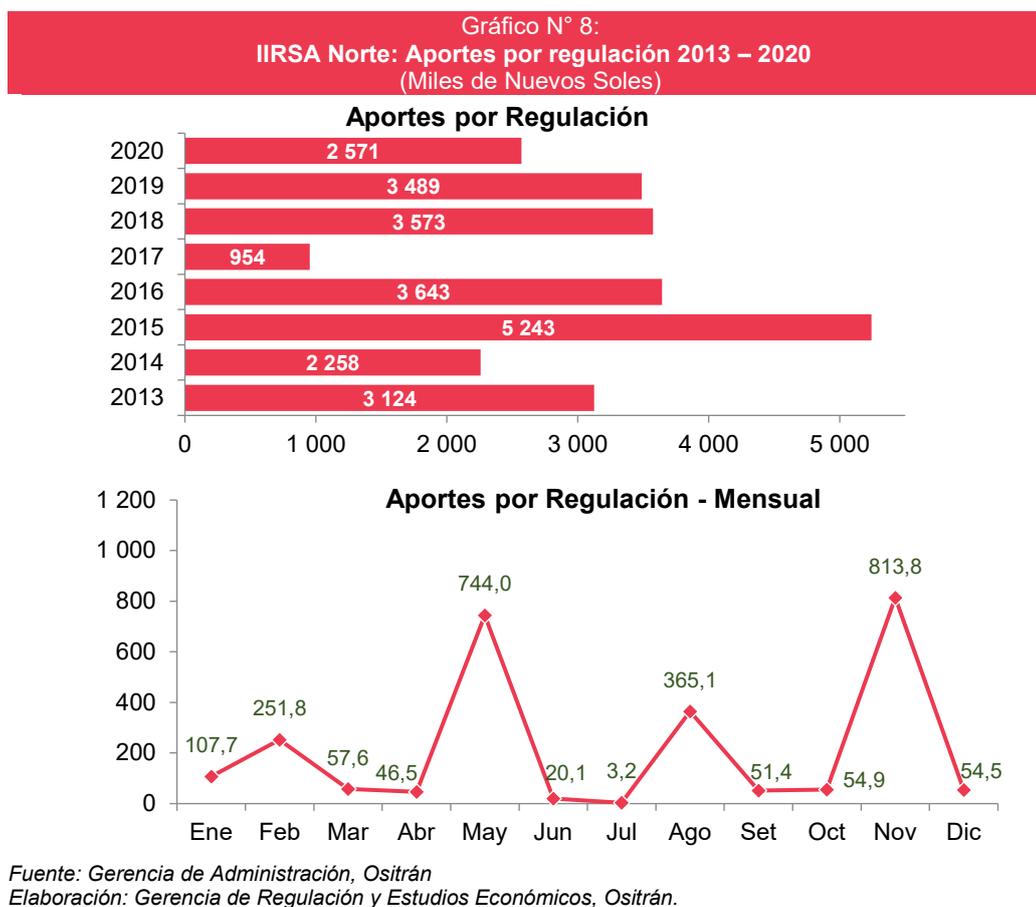
¹² Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



48. El monto de avance de obras ejecutadas reconocidas por el Ositrán en 2020 fue de USD 1,24 millones (incluido IGV), lo cual representó una reducción del 68,9% con relación a la inversión ejecutada en 2020 (USD 3,99 millones, incluido IGV). En particular, durante 2020, se reconocieron ingresos por obras accesorias de USD 1,05 millones, habiéndose concluido las obras del Km. 506+080 al Km. 506+190 y del Km. 487+850 al Km. 487+950 del Tramo 02: Tarapoto – Rioja.
49. Por otro lado, es de mencionar que, la concesionaria se vio imposibilitada de culminar con las obras incluidas en el Acta de Acuerdos de 22 obras accesorias, las incluidas en el Acta de Acuerdos de 24 obras accesorias, así como las obras incluidas en el Acta de Acuerdos de 02 obras accesorias, todas estas en los sectores 1, 2, 3, 4 y 5 de la Concesión IIRSA Norte.

VI.3. Pagos al Estado

50. Conforme a lo establecido en la Cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar al Regulador el 1% de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos por peaje y cualquier otro servicio que brindado directamente o a través de terceros, así como el cofinanciamiento transferido por el Concedente.
51. Durante el 2020, el pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/ 2,57 millones, monto que representó una reducción de 26,3% con relación a los aportes transferidos el 2019 (S/ 3,49 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, los aportes mensuales por regulación muestran alta variabilidad, pues dependen de que el Concesionario reciba los pagos de Concedente. En ese sentido, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que el Concedente haga dichas transferencias al Concesionario.

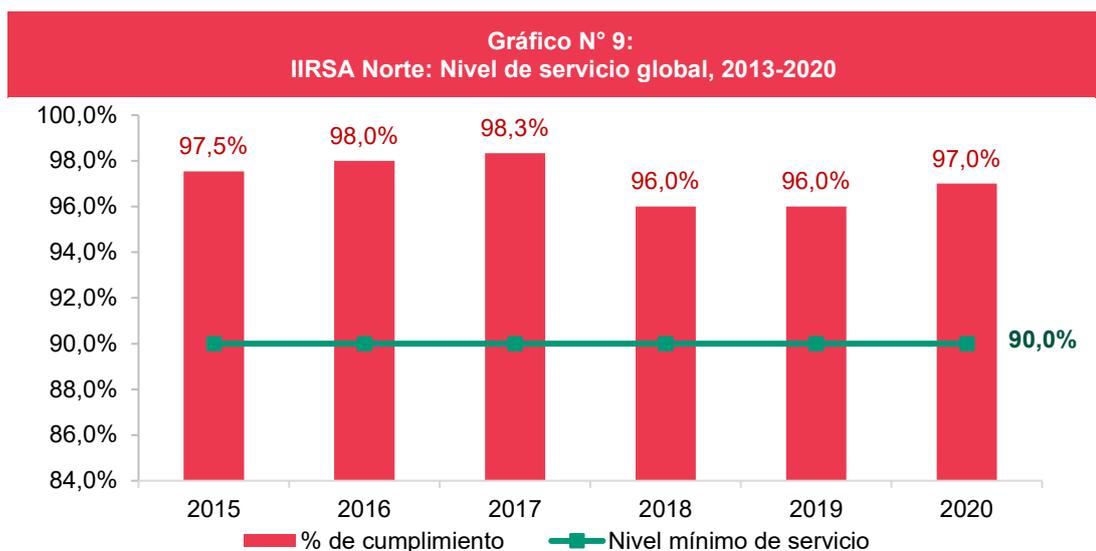




VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

52. De acuerdo con el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
53. En el Gráfico N° 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicio se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
54. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2020 (97%). En efecto, si bien entre el 2019 y 2020, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario se ha encontrado por debajo de los niveles registrados en 2015, 2016 y 2017, desde el inicio de la Concesión, el concesionario ha superado el nivel mínimo exigido en el Contrato (90%).



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

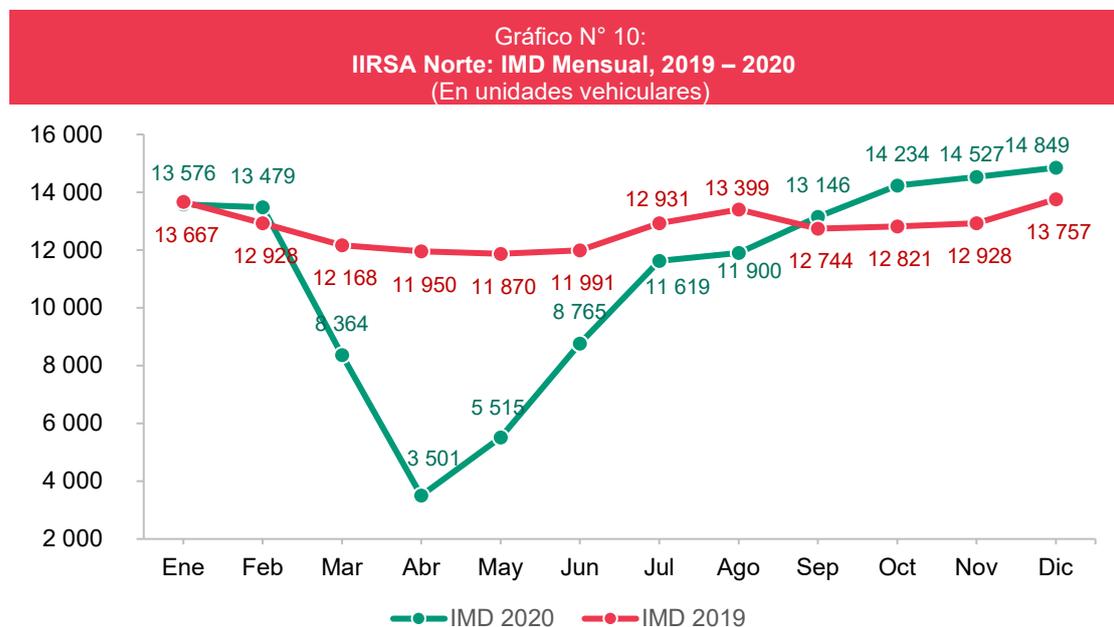
55. Por otra parte, en 2020, el Ositrán ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹³. Conforme al Contrato el valor máximo de la rugosidad media deslizando de la vía concesionada no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Los resultados obtenidos de la evaluación efectuada en 2020 muestran que la rugosidad de la vía registró un nivel de IRI de 2,01 metros por kilómetro, con lo cual se evidenció que el concesionario cumplió con mantener la vía concesionada bajo niveles de servicio previstos en el Contrato.

¹³ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.



VII.2. Indicadores de Tráfico

El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁴. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el IMD promedio anual alcanzó los 11 123 vehículos por día, cifra que representa una disminución en el nivel de tráfico de 12,8% en relación con los 12 763 vehículos diarios registrados por día en el 2019. Asimismo, durante la mayoría de meses del 2020, la infraestructura vial afrontó un menor tráfico de vehículos que en el año anterior.



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII.3. Accidentes

56. Como se observa en el Cuadro N° 10, durante el 2020, el número de accidentes en la vía concesionada disminuyó en 10,1% con respecto al año anterior, pasando de 585 accidentes a 526 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos se redujo en un 13,9% (de 295 a 254 heridos) y las víctimas mortales disminuyó en relación a lo registrado en 2019 (de 27 a 26 fallecidos).

Cuadro N° 10
IIRSA Norte: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2020
(Número de Accidentes)

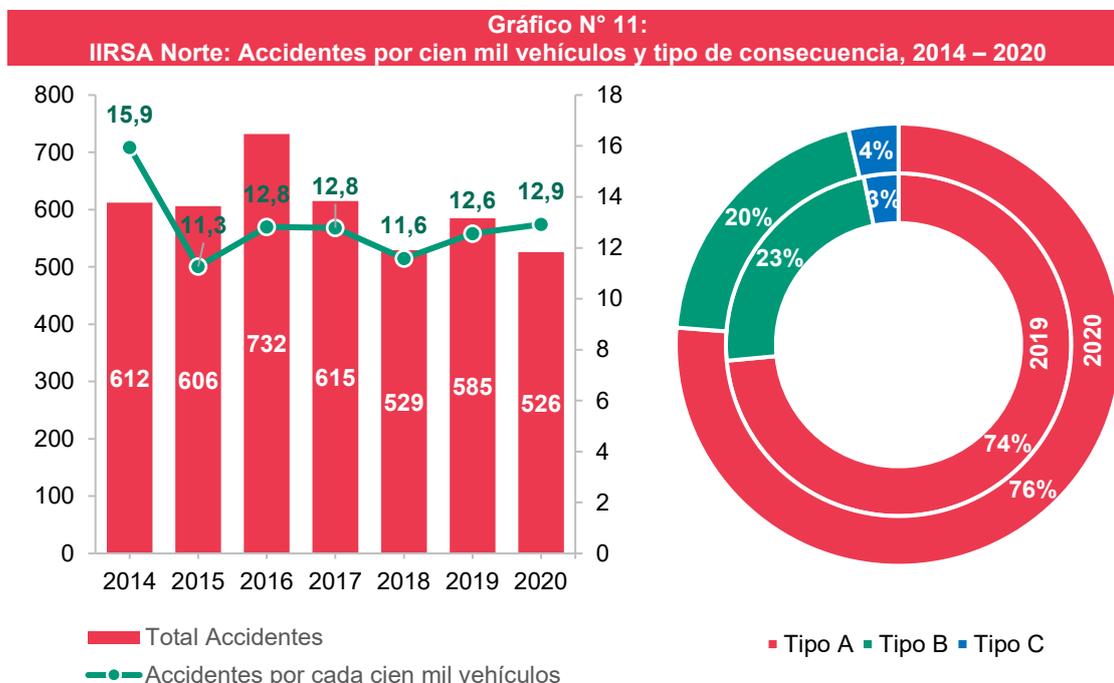
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	358	211	43	1973	582	53
2015	387	178	41	1767	585	55
2016	473	207	52	2166	462	63
2017	431	150	34	1323	442	49
2018	348	154	27	1173	403	37
2019	430	136	19	1201	295	27
2020	401	106	19	662	254	26

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

¹⁴ Bañón, Luis; Bevia, José (2000, pág. 160). *Manual de Carreteras. Volumen I: Elementos y Proyectos*. Universidad de Alicante, España.

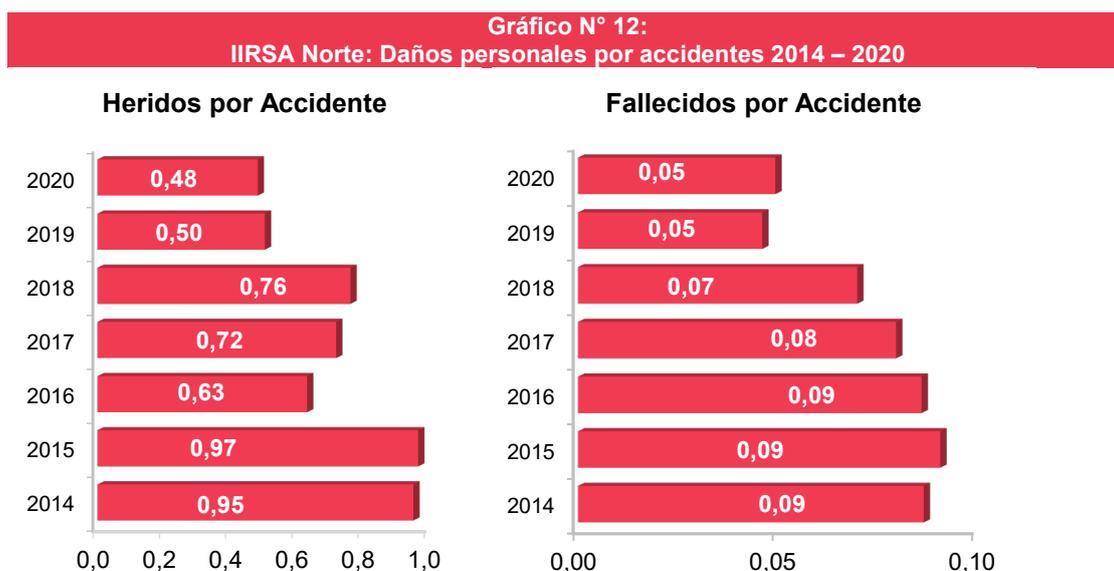


57. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2020 fue 12,9, cifra ligeramente superior respecto al año anterior en el que dicho ratio alcanzó el valor de 12,6 (Ver Gráfico N° 11). Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 19 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 4%), mientras que 106 reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 20%). Ello representa una disminución en los accidentes Tipo B y un incremento en los accidentes Tipo C, en términos relativos, respecto al 2019.



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

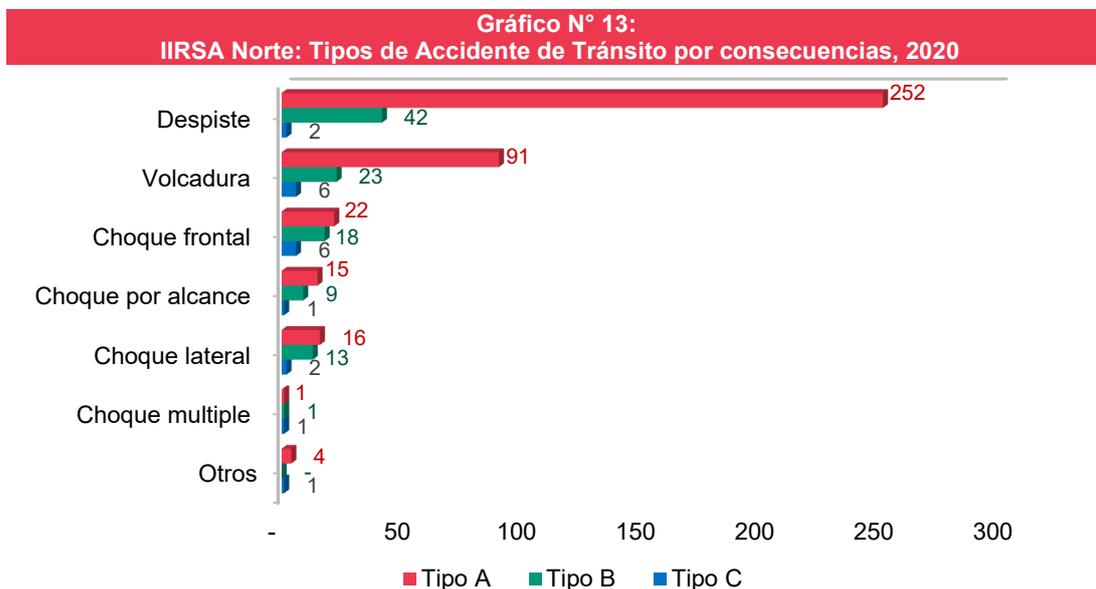
58. El número de heridos por accidente se redujo en un 4,2%, pasando de 0,50 a 0,48 heridos por accidente. Asimismo, en el 2020, la cantidad de víctimas fatales por accidente pasó de 0,046 a 0,049. En el Gráfico N° 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2020.



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

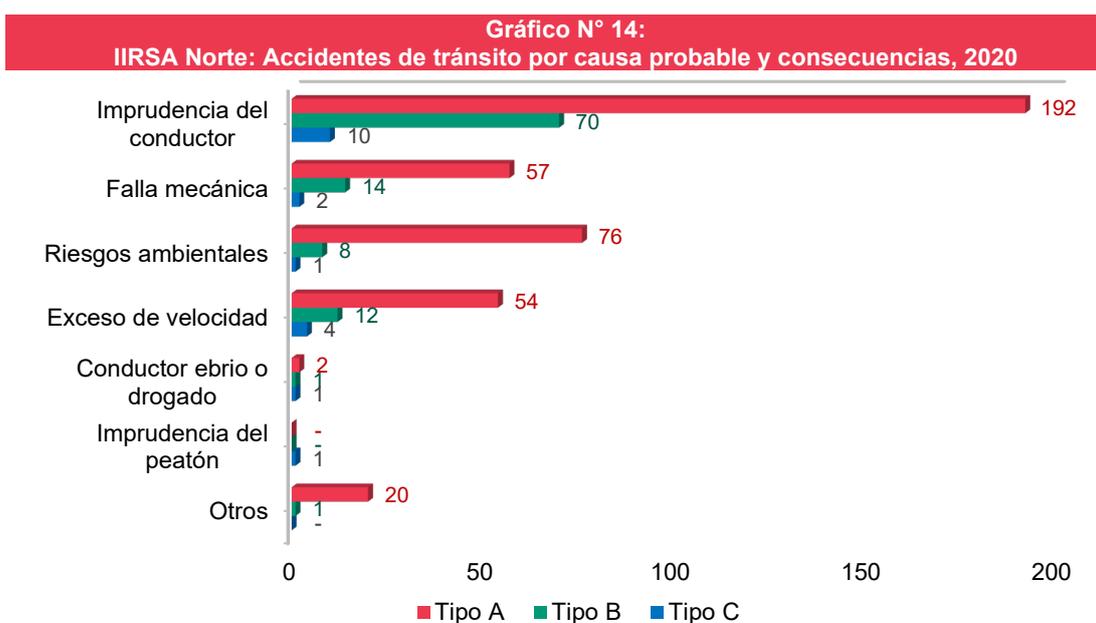


59. En el 2020, el 56,3% de los accidentes de tránsito estuvo asociado a despiste de vehículos, los cuales tuvieron como consecuencias principalmente daños materiales y en menor medida personas heridas. El 22,8% de los accidentes ocurrió por volcaduras y el 8,7% por choque frontal.



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

60. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, en 2020, el mayor número de accidentes (51,7%) fue causado por “imprudencia de los conductores”, que incluye maniobras temerarias, invasión de carril, deslumbramiento, adelanto de vehículo, etc. Entre tanto, se atribuye el 16,2% de los accidentes a los riesgos ambientales, relacionados a las condiciones climáticas adversas tales como lluvia o neblina; asimismo, el 13,9% se atribuye a fallas mecánicas, principalmente relacionadas a los frenos y los neumáticos. El Gráfico N° 14 muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



VII.4. Reclamos

61. En el 2020, se presentaron 61 reclamos al concesionario, cifra inferior en 3,2% al número de reclamos presentados en el 2019 (63 reclamos). Entre las principales causas que motivaron la presentación de los reclamos están los concernientes al daño o pérdida en perjuicio de los usuarios (54,1%), cobro de tarifa (19,7%), calidad y oportuna prestación del servicio (19,7%), entre otros. (Ver Cuadro N° 11).

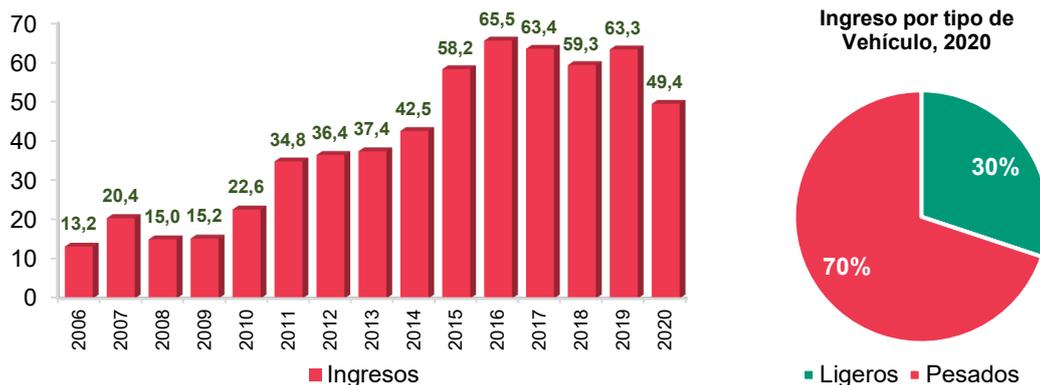
Cuadro N° 11 IIRSA Norte: Motivo de reclamos por meses, 2020													
Materia de Reclamo / Período	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	2020
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	3	5	1	0	1	0	3	3	5	6	3	3	33
Cobro de la tarifa	2	1	3	0	0	0	2	1	1	2	0	0	12
Calidad y oportuna prestación del servicio	1	1	2	0	0	0	1	3	0	3	1	0	12
Otros	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	4

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización, Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

62. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 49,4 millones durante 2020, lo que representó una reducción del 21,9% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 63,3 millones). Esta reducción es explicada, principalmente, por la suspensión del cobro de peajes entre abril y junio¹⁵, así como por la reducción del tráfico vehicular debido a las medidas aplicadas para mitigar la propagación del COVID-19. Cabe señalar que el 69,9% de los ingresos recaudados corresponden al cobro de vehículos pesados. Entre el 2006 y 2020, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 596,6 millones (Ver Gráfico N° 15).

Gráfico N° 15:
IIRSA Norte: Recaudación por cobro de peaje 2006-2020
(En millones de soles, incluido IGV)

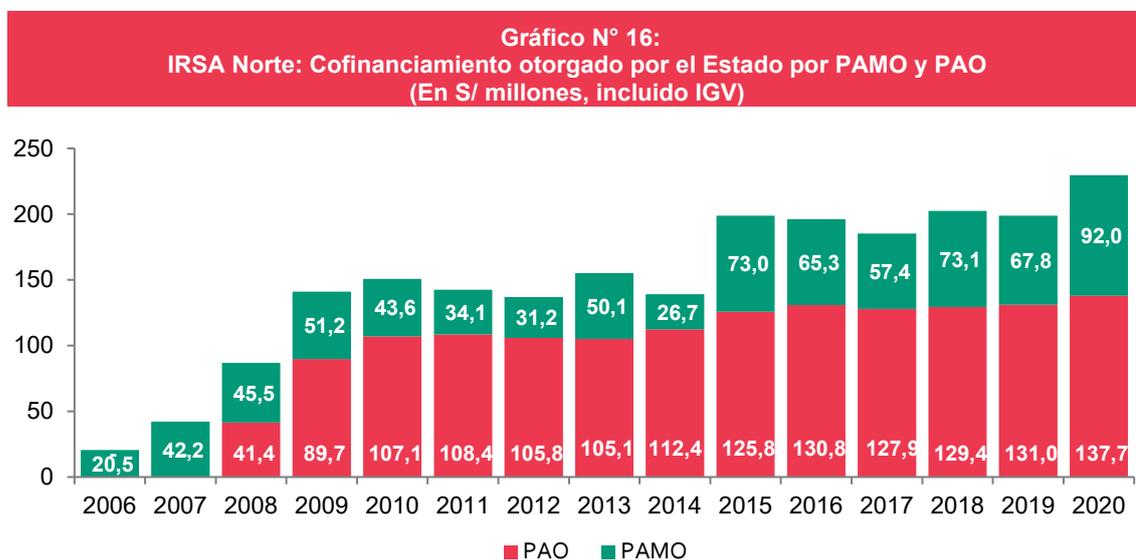


Fuente: IIRSA Norte
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

¹⁵ Mediante Oficio Múltiple N° 0014-2020-MTC/19 de fecha 02 de abril del.2020, se dispuso la suspensión temporal del cobro de tarifas de peajes por causal de fuerza mayor dada la declaración del Estado de Emergencia Nacional (EEN) por la pandemia del COVID-19.



63. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹⁶, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁷. Al cierre de 2020, el monto total devengado por el Concedente por concepto de PAO ascendió a S/ 137,7 millones; mientras que los montos devengados para financiar el PAMO ascendieron a S/ 92,0 millones.



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte S.A. / MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

64. Como se aprecia, los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO y PAO experimentaron un aumento de 15,6% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 198,8 millones a S/ 229,7 millones. Ello influenciado principalmente por el incremento del PAMO en 36,6%. De los aportes totales, las labores de construcción relacionadas al PAO contractual representaron el 65,2%, mientras que el 34,8% corresponde a las actividades de mantenimiento (PAMO).

¹⁶ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹⁷ En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecidas para recibir los pagos correspondientes.



IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1 Estados financieros

• Estado de Resultados Integrales

65. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
66. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

Cuadro N° 12 IIRSA NORTE: Ingresos por servicios 2020-2019 (En miles de soles)					
Ingresos por servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020	2019	2020/2019
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	187,952	134,860	98.0%	86.8%	39.4%
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	59,886	58,564	31.2%	37.7%	2.3%
Costo anual de mantenimiento (CAM)	44,155	42,917	23.0%	27.6%	2.9%
Trabajos en sectores inestables	5,042	21,408	2.6%	13.8%	-76.4%
Informe técnico de mantenimiento (ITM)	78,869	10,526	41.1%	6.8%	649.3%
Otros menores	-	1,445	0.0%	0.9%	-100.0%
Ingresos por servicios de construcción	3,758	20,427	2.0%	13.2%	-81.6%
Obras accesorias	3,758	19,941	2.0%	12.8%	-81.2%
Obras adicionales	-	486	0.0%	0.3%	-100.0%
Total	191,710	155,287			23.5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

67. En el 2020¹⁸, los ingresos totales constituido por i) los servicios de operación y mantenimiento y ii) los servicios de construcción de la concesión, alcanzaron los S/ 191,7 millones, un 23,5% mayor que los S/ 155,2 millones registrados en el 2019. Al respecto es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se incrementaron en un 39,4% frente a lo registrado en el 2019, esto es en S/. 53,0 millones debido principalmente al efecto conjunto del incremento en la actividad de Informe técnico de mantenimiento¹⁹ (ITM) en S/ 68,3 millones y

¹⁸ En relación con los efectos económicos y financieros del Covid-19, el dictamen de los estados financieros en el literal c) del numeral 1. de las Notas a los Estados Financieros, señala:

“Como consecuencia de la pandemia por el Covid-19, el Estado Peruano declaró en emergencia nacional al país desde el 16 de marzo de 2020, motivando el aislamiento social y la suspensión de toda actividad industrial, comercial y de servicio, no ligada a los procesos alimenticios, servicios hospitalarios y algunos otros sectores estratégicos; igualmente cerró las fronteras terrestres, aéreas, marítimas tanto internacionales e internas, menos las relacionadas con la carga y descarga de bienes.

Estas restricciones han venido levantándose paulatinamente y muchos negocios han ido operando nuevamente de acuerdo con el plan de fases de reactivación económica dictada por el Gobierno Peruano. A consecuencia de lo anterior, muchos sectores han estado operando de manera limitada.

Si bien, la Concesionaria se dedica exclusivamente a la explotación de la Concesión, (...) durante los meses de marzo a junio y debido a las restricciones del Estado Peruano ante la pandemia, hubo retrasos en el inicio de los trabajos en diferentes frentes aun así la vía permaneció con los niveles de servicio que exige el Contrato.”

¹⁹ El 14 de diciembre de 2020 el Concesionario y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones firmaron la adenda N° 01 al Acta de Acuerdos Informe Técnico de Mantenimiento (ITM) de: i) Pavimento del Tramo 5: Piura-División Olmos, ii) Puentes-Puente La Caldera Tramo 03, iii) Puentes-Puentes 24 de Julio del Tramo 04: Div. Olmos-Corral Quemado, iv) Pavimentos



la reducción en Trabajos en sectores inestables de S/ 16,3 millones; mientras que los ingresos por servicios de construcción se redujeron en un 81,6%, esto es en S/. 16,6 millones, motivado este último por menor volumen de ingresos por la ejecución de obras accesorias.

68. En relación con los ingresos por servicio de operación y mantenimiento, en el ejercicio 2020 estos representaron el 98,0% de los ingresos totales. De dichos ingresos, las actividades de pago anual por mantenimiento y operación (PAMO) y el Informe técnico de mantenimiento (ITM) son los de mayor relevancia ascendiendo al 31,2% y 41,1% de los ingresos totales respectivamente.
69. En lo que respecta a los costos del servicio de operación y construcción de la concesión, para el ejercicio 2020 estos alcanzaron los S/ 154,9 millones monto superior en 28,6% al del ejercicio 2019. Los costos totales están conformados por dos prestaciones de servicios, i) los costos por servicio de operación y mantenimiento, el cual asciende a S/ 151,6 millones, monto que se ha incrementado en 51,3% con relación al año anterior (S/ 51,4 millones); y ii) los costos por servicio de construcción que en el 2020 ascendió a S/ 3,3 millones, monto que ha decrecido en 83,7% con relación al año anterior (S/ 16,9 millones).

Cuadro N° 13
Costos de prestación de servicios 2019-2020

Costos por prestación de servicios	2020	2019	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Costos por servicios de operación y mantenimiento	151,644	100,216	97.9%	83.2%	51.3%
Honorarios de operación	74,849	70,236	48.3%	58.3%	6.6%
Eliminación de derumbes de sectores inestables	4,437	18,836	2.9%	15.6%	-76.4%
Informe técnico de mantenimiento	69,737	9,039	45.0%	7.5%	671.5%
Tributos	2,621	832	1.7%	0.7%	215.0%
Otros menores	-	1,273	0.0%	1.1%	-100.0%
Costos por servicios de construcción					
Servicios de construcción	3,307	20,228	2.1%	16.8%	-83.7%
Total	154,951	120,444	100.0%	100.0%	28.6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

70. En relación con los costos por servicio de operación y mantenimiento en el ejercicio 2020 estos representaron el 97,9% de los costos totales. De dichos costos, las actividades de Honorarios de operación e Informe técnico de mantenimiento son los de mayor relevancia ascendiendo al 48,3% y 45,0 % de los costos totales respectivamente.
71. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos se redujeron un 4,3% con respecto al 2020, pasando de S/ 8,1 millones a S/ 7,8 millones, principalmente motivado por la reducción de las Multas y sanciones de la administración tributaria en S/ 3,8 millones y el incremento en las partidas Cargas de personal y Otras cargas de gestión en S/ 1,7 millones y S/ 1,75 millones respectivamente, y que representaron el 33,3% y el 26,3% de los costos totales de administración en el ejercicio 2020, respectivamente.

Tramo 06:Piura-Paita, a través de la cual se acuerda la ampliación del plazo para la ejecución de los ITM señalados, en mérito a la declaratoria de suspensión de obligaciones emitida por Ositrán (Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00039-2020-GSF-OSITRAN), la cual se sustenta en la paralización de actividades originada por la Pandemia y la propagación del Covid 19, que obligó al Gobierno Central a declarar el estado de emergencia nacional. En el literal b.2) del Numeral 1 de las Notas a los Estados Financieros emitidos por el auditor, adicionalmente a lo indicado se señala: "En 2020 la Concesionaria ha reconocido ingresos por estos conceptos por S/ 78,869 mil..."



Cuadro N° 14
Costos de administración 2019-2020

Gastos administrativos	2020	2019	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Cargas de personal	2,602	897	33.3%	11.0%	190.1%
Servicios recibidos prestados por terceros	2,028	1,895	25.9%	23.2%	7.0%
Tributos	35	37	0.4%	0.5%	-5.4%
Otras cargas de gestión	2,057	302	26.3%	3.7%	581.1%
Multas y sanciones de la administración tributaria	950	4,761	12.2%	58.3%	-80.0%
Depreciación	128	152	1.6%	1.9%	-15.8%
Amortización	16	120	0.2%	1.5%	-86.7%
Total	7,816	8,164	100.0%	100.0%	-4.3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesionaria IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

72. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 36,7 millones, lo que significó un incremento de 5,5% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 34,8 millones). Por su parte, la utilidad de operación se incrementó en 8,7% ascendiendo en el 2020 a S/ 29,2 millones. Respecto a la utilidad final del ejercicio en el 2020 se incrementó en 66,8% es decir a S/ 26,5 millones frente a S/ 15,9 millones obtenido en el 2019. Ello se debió principalmente al efecto conjunto de las partidas Ganancia por diferencia de cambio y Pérdida por diferencia de cambio, que determinó un aumento de S/ 11,7 millones frente a lo obtenido en el 2019.

Cuadro N° 15
Resultados integrales 2019-2020

	2020	2019	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Ingresos	191,710	155,287	100%	100%	23.5%
Ingresos por actividades de construcción	3,758	20,427	2.0%	13.2%	-81.6%
Ingresos por servicios de operación y mantenimien	187,952	134,860	98.0%	86.8%	39.4%
Costos					
Costos por servicios de construcción	-3,307	-20,228	-1.7%	-13.0%	-83.7%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	-151,644	-100,216	-79.1%	-64.5%	51.3%
Utilidad bruta	36,759	34,843	19.2%	22.4%	5.5%
Gastos administrativos	-7,816	-8,164	-4.1%	-5.3%	-4.3%
Otros ingresos	275	3,324	0.1%	2.1%	-91.7%
Otros gastos	-4	-3,124	-0.1%	-15.3%	-99.9%
Utilidad de operación	29,214	26,879	15.2%	17.3%	8.7%
Ingresos financieros	5,094	8,787	2.7%	5.7%	-42.0%
Gastos financieros	-4,964	-8,093	-2.6%	-5.2%	-38.7%
Ganancia por diferencia de cambio	46,171	38,939	24.1%	25.1%	18.6%
Pérdida por diferencia de cambio	-37,392	-41,903	-19.5%	-27.0%	-10.8%
Utilidad neta antes del impuesto a la renta	38,123	24,609	19.9%	15.8%	54.9%
Impuesto a la renta	-11,526	-8,666	-6.0%	-5.6%	33.0%
Utilidad (pérdida) neta del año	26,597	15,943	13.9%	10.3%	66.8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesionaria IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



- **Estado de Situación Financiera**

73. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2019 y 2020.

Cuadro N° 16
Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVOS CORRIENTES	96,391	134,529	PASIVO CORRIENTE	115,878	153,350
Efectivo	25,742	57,408	Obligaciones financieras	4,956	2,547
Cuentas por cobrar comerciales	34,067	45,421	Cuentas por pagar comerciales	962	2,587
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	27,209	27,334	Cuentas por pagar a partes relacionadas	58,847	41,828
Cuentas por cobrar diversas	8,588	2,261	Anticipos del Concedente	46,686	104,966
Gastos pagados por anticipado	785	2,105	Otras cuentas por pagar	4,427	1,422
			PASIVO NO CORRIENTE	48,419	67,004
			Obligaciones financieras	46,192	64,777
			Cuentas por pagar a partes relacionadas	2,227	2,227
ACTIVOS NO CORRIENTES	173,245	164,974	TOTAL PASIVO	164,297	220,354
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	108,534	86,966			
Cuentas por cobrar diversas	63,484	76,655	PATRIMONIO NETO	105,339	79,149
Impuesto a la renta diferido	63	45	Capital social	31,279	31,279
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	1,146	1,274	Reserva legal	6256	6256
Intangibles, neto	18	34	Resultados acumulados	67,804	41,614
TOTAL ACTIVOS	269,636	299,503	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	269,636	299,503

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cuadro N° 17
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019
(En porcentaje)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020/2019		2020	2019	2020/2019
ACTIVOS CORRIENTES	35.7%	44.9%	-28%	PASIVO CORRIENTE	43.0%	51.2%	-24%
Efectivo	9.5%	19.2%	-55%	Obligaciones financieras	1.8%	0.9%	95%
Cuentas por cobrar comerciales	12.6%	15.2%	-25%	Cuentas por pagar comerciales	0.4%	0.9%	-63%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	10.1%	9.1%	0%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	21.8%	14.0%	41%
Cuentas por cobrar diversas	3.2%	0.8%	280%	Anticipos del Concedente	17.3%	35.0%	-56%
Gastos pagados por anticipado	0.3%	0.7%	-63%	Otras cuentas por pagar	1.6%	0.5%	211%
				PASIVO NO CORRIENTE	18.0%	22.4%	-28%
				Obligaciones financieras	17.1%	21.6%	-29%
				Cuentas por pagar a partes relacionadas	0.8%	0.7%	0%
ACTIVOS NO CORRIENTES	64.3%	55.1%	5%	TOTAL PASIVO	60.9%	73.6%	-25%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	40.3%	29.0%	25%				
Cuentas por cobrar diversas	23.5%	25.6%	-17%	PATRIMONIO NETO	39.1%	26.4%	33%
Impuesto a la renta diferido	0.0%	0.0%	40%	Capital social	11.6%	10.4%	0%
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	0.4%	0.4%	-10%	Reserva legal	2.3%	2.1%	0%
Intangibles, neto	0.0%	0.0%	-47%	Resultados acumulados	25.1%	13.9%	63%
TOTAL ACTIVOS	100.0%	100.0%	-10%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100.0%	100.0%	-10%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

74. Al cierre del año 2020, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujo en 10% respecto al 2019, pasando de S/ 299,5 millones a S/ 269,6 millones.



75. Por el lado del activo, el activo corriente registró la mayor variación entre el 2019 y 2020 reduciéndose de S/ 134,5 millones a S/ 96,3 millones (- 28%); mientras que los activos no corrientes aumentaron 5% pasando de S/ 164,9 millones a S/ 173,2 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 44,9% de los activos totales en el año 2019 al 35,7% en el año 2020 principalmente producto de la disminución de la cuenta Efectivo por el lado de los activos corrientes en S/ 31,6 millones, y por el lado de los activos no corrientes el efecto conjunto del incremento de las Cuentas por cobrar a partes relacionadas en S/ 21,5 millones y la disminución en las Cuentas por cobrar diversas en S/ 13,1 millones.
76. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, se incrementaron en un 76% mientras que el patrimonio neto en un 21%, ascendiendo en el ejercicio 2020 a S/ 79,0 millones y S/ 70,0 millones respectivamente y representando el 52,8% y 47,2% del total de pasivo y patrimonio respectivamente. Cabe señalar que la concesión no cuenta con registros de pasivos no corrientes por lo que el incremento del pasivo corriente se explica principalmente por las cuentas anticipos del Concedente el cual asciende a S/ 37,1 millones (S/ 22,5 millones en el 2019) y otras cuentas por pagar por S/ 13,3 millones (S/ 0,3 millones en el 2019).
77. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó para el 2020 pasando de S/ 79,1 millones a S/ 105,3 millones (un incremento del 33%) debido al aumento de los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 41,6 millones a S/ 67,8 millones

IX.2 Indicadores Financieros

• Ratios de Liquidez

78. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que se ha reducido la capacidad de la empresa de tener los recursos suficientes para afrontar sus obligaciones de corto plazo, por ello es que los ratios están por debajo de 1.
79. En particular la reducción del activo corriente en un 28% frente a la reducción en el pasivo corriente en un 24% han determinado que el ratio liquidez clásica²⁰ disminuya de 0,88 a 0,83; de forma similar ocurre en el ratio de la prueba ácida²¹ que disminuye de 0,86 a 0,83.

Cuadro N° 18 Ratios de Liquidez, 2020 - 2019		
Ratios	2020	2019
Liquidez general	0.83	0.88
Prueba Acida	0.83	0.86
Liquidez absoluta	0.22	0.37

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

80. Con relación al ratio de liquidez absoluta²² o también llamado ratio de prueba defensiva, a diferencia de los ratios anteriores, este indicador disminuye de 0,37 a 0,22 lo que evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí solo no permite respaldar el total del pasivo corriente, sólo un poco más de la quinta parte (22%).

²⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

²¹ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

²² El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente



- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

81. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2020 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

Cuadro N° 19		
Ratios de Endeudamiento financiero, 2020 - 2019		
Ratios	2020	2019
Deuda/Patrimonio	156.0%	278.4%
Endeudamiento del Activo	60.93%	73.57%
Calidad de la Deuda	70.5%	69.6%
Indice de Solvencia	1.64	1.36

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - IIRSA NORTE S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

82. El ratio Deuda/Patrimonio²³, muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 156,0 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento de la empresa; no obstante ello también denota una significativa reducción respecto al apalancamiento correspondiente al año 2019 (278,4%), producto de los decrementos en las cuentas anticipos del concedente y obligaciones financieras que constituyen pasivos del Concesionario.
83. El ratio endeudamiento del activo²⁴ en el ejercicio 2020 indica que de todo el activo total, un 60,9% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 73,6% que tuvo en el 2019, lo cual denota un aumento del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un incremento del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
84. El ratio de calidad de la deuda²⁵ muestra para el ejercicio 2020 el 70,5% de la deuda que mantiene el concesionario corresponde a deuda a corto plazo manteniendo similar comportamiento que en el 2019 (69,6%).
85. Finalmente, el índice de solvencia²⁶ para el ejercicio 2020 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,64 de activo total. En el 2019 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,36 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2019 al 2020, se aumentó el nivel de solvencia de la empresa.

²³ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

²⁴ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

²⁶ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



- **Ratios de Rentabilidad**

86. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios.

Cuadro N° 20		
Ratios de Rentabilidad, 2020 – 2019		
Ratios	2019	2018
Margen Bruto	22,4%	24,1%
Margen Operativo	17,3%	21,4%
Margen Neto	10,3%	15,7%
Margen EBITDA	17,5%	21,6%
ROE	20,1%	40,6%
ROA	5,3%	7,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

87. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²⁷ disminuyó al pasar de 22,4% a 19,2% entre los años 2019 y 2020. Respecto al margen operativo²⁸ y el Margen EBITDA²⁹ estos también disminuyeron pasando de 17,3% y 17,5% en el 2019 a 15,2% y 15,3% en el 2020, respectivamente. De otro lado, el margen neto³⁰ se incrementó de 10,3% en el 2019 a 13,9% en el 2020. Este último ratio indica que en el ejercicio 2020 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 13,9 de utilidad neta, ello debido al incremento de utilidades por el efecto neto de la diferencia de cambio en el ejercicio 2020.
88. El ROE³¹ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2020 aumenta respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 25,2 de utilidad neta mientras que en el ejercicio 2019 se obtuvo S/ 20,1 de utilidad neta. Su aumento se debe al efecto conjunto producido por el incremento de las utilidades netas y el aumento del patrimonio.
89. Finalmente, se observa un incremento para la rentabilidad sobre los activos o ROA³² el cual ascendió a 9,9% (5,3 % en el 2019), así la empresa tuvo mayores ganancias para el 2020 sobre los activos de la empresa.

²⁷ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²⁸ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

²⁹ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

³⁰ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

³¹ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

³² Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



X. CONCLUSIONES

90. De la evaluación del desempeño de la Concesión del IIRSA Norte durante el año 2020, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) La suspensión del cobro del peaje de Mocce dispuesta por el Concedente desde marzo de 2017, y que al cierre de 2020 no se ha restablecido, ha ocasionado que en dicha unidad de peaje haya dejado de contabilizarse los vehículos que pasan por ese tramo de la vía. De acuerdo con los datos registrados, durante 2020, el tráfico total de vehículos presentó una reducción del 12,6% respecto del año anterior, alcanzando un total de 4,07 millones vehículos.
 - (ii) Del total de vehículos que transitaron por la vía en 2020, el 62,1% fueron vehículos ligeros; mientras que los vehículos pesados representaron el 37,9%. En relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 8,6 millones de ejes, lo cual representó una reducción del 12,0% respecto al año anterior. Dicha reducción se explica por las restricciones impuestas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional.
 - (iii) Al cierre de 2020, el Concesionario cuenta con nueve estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Paita y Chulucanas, las cuales registraron 1089 mil de vehículos (26,7%), 809 mil vehículos (19,9%), respectivamente.
 - (iv) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las estaciones de peaje en operación, se observó que las mismas aumentaron en 1,5% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 6,80 a S/ 6,90 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en las estaciones de peaje de Paita, Chulucanas, Olmos, Pomahuaca, Utcubamba, Pedro Ruiz, Aguas Claras, Moyobamba y Pongo.
 - (v) Al 31 de diciembre de 2020, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por Ositrán ascendieron a USD 574,3 millones, lo cual significó un avance de 89,5% de la inversión comprometida, así como un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para construcción y para ser intervenidos (920,43 km) como parte de la obra principal. Durante el 2020, el Concesionario ejecutó inversiones en obras adicionales y accesorias por USD 1,24 millones, lo cual representó una caída del 68,9% con relación al año anterior (USD 3,99 millones).
 - (vi) En el 2020, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 2,57 millones a Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó una disminución del 26,3% en relación a los aportes generados durante el 2019 (S/ 3,49 millones).
 - (vii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2020, se ha verificado lo siguiente:
 - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (90%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento del Índice de servicio global de 97%.
 - El número de accidentes ha disminuido entre el 2019 y 2020, pasando de 585 a 526; sin embargo, el indicador de número de accidentes por cien mil vehículos incrementó de 12,6 a 12,9. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes tuvieron su origen en despistes y volcaduras (79,1% en conjunto). La principal causa de los accidentes fue la imprudencia de los conductores, seguida de los riesgos ambientales y fallas mecánicas.



- Se recibieron 61 reclamos, cifra inferior en 3,2% a los reclamos presentados el año anterior (63). Del total de reclamos presentados, el 54,1% estuvo relacionado al daño o pérdidas en perjuicio de los usuarios.
- (viii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento, y de construcción se incrementaron 23,5% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 155,2 millones a S/ 191,7 millones; mientras que los costos totales tuvieron un incremento en mayor proporción (28,6%) pasando de S/ 120,4 millones en el 2019 a S/ 154,9 millones en el 2020.
- (ix) Al cierre del año 2020 la empresa disminuyó sus valores contables frente al observado al cierre de 2019, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un decremento de 10%, al registrar S/ 299,5 millones en 2019 y S/ 269,6 millones al finalizar 2020. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha disminuido ligeramente conforme a la reducción de los indicadores de liquidez del 2020 frente a los del 2019, revelando que al final del ejercicio 2020, la empresa no contaba con activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad (cubre el 83%). En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos aumentaron. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos disminuyeron ligeramente, no obstante, se ha mejorado eficacia final de la empresa en generación de beneficios en el ejercicio 2020.



XI. ANEXOS

ANEXO N°1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.			
Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Eje Multimodal Amazonas Norte (955 Km.), que comprenden: <ul style="list-style-type: none">▪ Yurimaguas – Tarapoto (127,20 Km.)▪ Tarapoto – Rioja (133,00 Km.)▪ Roja – Corral Quemado (274,00 Km.)▪ Corral Quemado – Olmos (196,20 Km.)▪ Olmos – Piura (168,90 Km.)▪ Piura – Paíta (55,80 Km.)	Cláusula 2.4. (p. 19)
2	Fecha de suscripción	17 de junio de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	25 años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato.	Cláusula 4.1. (p. 35)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none">▪ Adenda 1: 28 de diciembre de 2005.▪ Adenda 2: 23 de febrero de 2006.▪ Adenda 3: 21 de julio de 2006.▪ Adenda 4: 14 de mayo de 2009.▪ Adenda 5: 03 de mayo de 2011.▪ Adenda 6: 25 de noviembre de 2014.▪ Adenda 7: 03 de julio de 2016.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7
5	Modalidad	Cofinanciado.	Cláusula 2.6 (p. 21)
6	Factor de competencia	Monto de Oferta Económica (MOE): Menor valor presente de sumatoria de PAMO y PAO.	Literal c) del numeral 7.2.1. del T.U.O. de las Bases
7	Capital mínimo	USD 8 millones de dólares. Al finalizar el cuarto año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4. (p. 22)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de construcción de obras</u> por USD 10 millones, que estará vigente hasta la emisión del Acta de Recepción de Obras correspondiente a la segunda etapa.▪ <u>Garantía de fiel cumplimiento de contrato de concesión</u> por USD 10 millones, que permanecerá vigente hasta seis (06) meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato.	Cláusula 9.2. (p. 88) Cláusula 9.3. (p. 88)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Garantía de Crédito Parcial</u>. Está destinada a garantizar la obligación del Concedente de realizar los PAO.▪ <u>Línea Crédito de Enlace (LCE)</u>, para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 60 millones. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula.	Cláusula 18.1. (p. 151) Cláusula 18.2. (p. 151) Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada: USD 205 millones (sin incluir IGV) en un plazo máximo de 48 meses.	Anexo N° 10. Propuesta Técnica



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Actividades preparatorias (180 días):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento del afirmado en el tramo Tarapoto – Yurimaguas (Transitabilidad en 3,5 horas). ▪ <u>Primera Etapa (duración 2 años):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de 114 km. de vías (Yurimaguas-Tarapoto). - Rehabilitación y mejoramiento del tramo Dv. Olmos – Piura (169 km.) y Piura – Paíta (56 km.). ▪ <u>Segunda Etapa (duración 2 años):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Rehabilitación, mejoramiento y estabilización del tramo Tarapoto – Rioja (133 km.) y Naranjitos – Corontochaca. - Reforzamiento de puentes Bolivia y Cumbaza. - Construcción del puente Ponazapa. - Otros. 	Cláusula 6.1. (p. 42-45)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ 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. 	Cláusula 16.10. (p. 146-147) Cláusula 16.11. (p. 147-149)
13	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales. ▪ Consideraciones socio ambientales. 	Cláusula 3.6. (p. 27) Cláusula 5.40. (p. 42) Cláusulas 6.23. (p. 52-53) Cláusula 11.47. (p. 125) Anexo X (p. 238)
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminación del Contrato. ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos). ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor. 	Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. (p. 133-141) Adenda 3
15	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El equilibrio económico financiero se afecta si las inversiones correspondientes a la primera etapa (IPE) y las inversiones de la segunda etapa (ISE); o los costos de operación y administración (COA) así como los costos de mantenimiento (CM) han variado en más de 5%. ▪ El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO. 	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 82-83) Adenda 3
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) y las acciones del Concesionario.	Cláusula 9.6.b Adenda 3



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
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	Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 180)
20	Tarifas	<ul style="list-style-type: none">▪ Peaje inicial de S/. 4,60 (más impuestos) para vehículos ligeros o por cada eje a partir de toma de posesión de bienes de la Concesión y hasta culminación obras primera etapa.▪ USD 1,50 (más impuestos) a partir del mes calendario de aprobadas obras de primera etapa.▪ Asimismo, las partes podrán solicitar al Regulador la modificación de las Tarifas.	Cláusulas 8.17. b), c) y e) (p. 67-68)
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none">▪ Los peajes serán reajustados cada 12 meses por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario siguiente al de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa.▪ En el reajuste se utilizará los índices de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y de Perú, así como el tipo de cambio.	Cláusula 8.17.d.



ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL

INDICADORES ANUALES: IIRSA NORTE: Eje Multimodal del Amazonas Norte (Carretera Paita - Yurimaguas)												
Concesionario:		Concesionario IIRSA NORTE S.A.										
Modalidad:		COFINANCIADA										
Periodo:		2010-2020										
a) Tráfico												
	UNIDAD	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Número de Vehículos												
Total Ligeros	Vehículos	1 332 538	1 836 402	1 929 441	2 026 006	2 262 255	3 379 411	3 685 669	2 918 291	2 772 008	2 796 512	2 528 446
Total Pesados	Vehículos	969 807	1 471 612	1 477 589	1 494 496	1 576 769	2 000 951	2 025 035	1 891 386	1 797 735	1 862 875	1 542 440
Número de Ejes Cobrables												
Total Ligeros	Ejes	1 332 538	1 836 402	1 929 441	2 026 006	2 262 255	3 379 411	3 685 669	2 918 291	2 772 008	2 796 512	2 528 446
Total Pesados	Ejes	3 177 691	5 039 798	5 181 652	5 325 547	5 694 567	7 179 031	7 351 037	6 020 391	6 683 775	6 926 913	6 026 137
Número de Vehículos por Unidad de Peaje												
Aguas Claras	Vehículo	226 812	256 001	250 005	239 461	247 019	261 281	289 485	314 711	307 532	306 029	263 781
Ligeros	Vehículos	110 261	134 820	130 918	119 833	127 908	140 790	155 600	173 352	176 759	174 793	150 413
Pesados	Vehículos	116 551	121 181	119 087	119 628	119 111	120 491	133 885	141 359	130 773	131 236	113 368
Chulucanas	Vehículo	509 047	543 833	562 677	623 589	662 331	750 179	805 294	853 411	978 540	1 020 849	808 951
Ligeros	Vehículos	273 367	299 695	321 837	364 532	399 021	468 018	511 101	538 998	630 960	655 481	548 576
Pesados	Vehículos	235 680	244 138	240 840	259 057	263 310	282 161	294 193	314 413	347 580	365 368	260 375
MOCCE	Vehículos					99 814	1 163 923	1 248 174	288 855	-	-	-
Ligeros	Vehículos					81 834	935 076	1 002 998	230 221	-	-	-
Pesados	Vehículos					17 980	228 847	245 176	58 634	-	-	-
Moyobamba	Vehículo	437 127	483 215	490 456	481 308	504 879	561 267	635 079	543 328	275 337	213 388	190 086
Ligeros	Vehículos	310 681	352 001	360 091	350 799	370 326	418 524	477 541	388 679	169 825	112 184	96 249
Pesados	Vehículos	126 446	131 214	130 365	130 509	134 553	142 743	157 538	154 649	105 512	101 204	93 837
Olmos	Vehículo	173 137	341 817	352 078	361 853	368 803	401 650	441 942	449 219	465 267	466 285	437 074
Ligeros	Vehículos	56 998	109 537	110 945	125 093	135 019	153 346	171 531	175 097	191 164	194 521	218 342
Pesados	Vehículos	116 139	232 280	241 133	236 760	233 784	248 304	270 411	274 122	274 103	271 764	218 732
Paita	Vehículo	621 290	732 126	765 084	798 982	913 832	1 087 656	957 815	930 674	1 076 246	1 201 316	1 088 829
Ligeros	Vehículos	367 297	459 345	492 275	513 854	564 249	604 370	574 257	562 504	693 724	765 583	725 334
Pesados	Vehículos	253 993	272 781	272 809	285 128	349 583	483 286	383 558	368 170	382 522	435 733	363 495
Pedro Ruiz	Vehículo	134 680	152 607	149 236	151 957	155 098	163 391	207 693	223 114	217 595	217 204	197 310
Ligeros	Vehículos	66 272	78 677	77 466	78 836	84 318	87 981	115 287	131 764	131 569	134 479	121 191
Pesados	Vehículos	68 408	73 930	71 770	73 121	70 780	75 410	92 406	91 350	86 026	82 725	76 119



Pomahuaca	Vehículo	-	348 914	332 587	329 441	332 238	370 432	413 354	442 174	433 208	433 543	407 616
Ligeros	Vehículos	-	109 890	99 924	102 269	108 657	131 213	160 078	159 685	170 075	172 632	196 976
Pesados	Vehículos	-	239 024	232 663	227 172	223 581	239 219	253 276	282 489	263 133	260 911	210 640
Pongo	Vehículo	200 252	208 769	251 933	276 678	279 562	308 318	347 391	386 108	407 578	396 683	353 983
Ligeros	Vehículos	147 662	152 139	186 278	216 976	219 599	236 025	271 815	296 870	316 872	302 190	254 095
Pesados	Vehículos	52 590	56 630	65 655	59 702	59 963	72 293	75 576	89 238	90 706	94 493	99 888
Ucubamba	Vehículo	-	240 732	252 974	257 233	275 448	312 265	364 477	378 083	408 440	404 090	323 256
Ligeros	Vehículos	-	140 298	149 707	153 814	171 324	204 068	245 461	261 121	291 060	284 649	217 270
Pesados	Vehículos	-	100 434	103 267	103 419	104 124	108 197	119 016	116 962	117 380	119 441	105 986
Número de Ejes por Unidad de Peaje												
Aguas Claras	Ejes	542 131	596 676	596 161	601 913	607 495	631 026	697 152	690 778	705 008	707 890	618 682
Ligeros	Ejes	110 261	134 820	130 918	119 833	127 908	140 790	155 600	173 352	176 759	174 793	150 413
Pesados	Ejes	431 870	461 856	465 243	482 080	479 587	490 236	541 552	517 426	528 249	533 097	468 269
Chulucanas	Ejes	977 988	1 048 996	1 061 616	1 166 529	1 231 818	1 367 893	1 461 954	1 337 585	1 740 524	1 821 055	1 454 305
Ligeros	Ejes	273 367	299 695	321 837	364 532	399 021	468 018	511 101	538 998	630 960	655 481	548 576
Pesados	Ejes	704 621	749 301	739 779	801 997	832 797	899 875	950 853	798 587	1 109 564	1 165 574	905 729
MOCCE	Ejes					141 940	1 689 161	1 804 568	382 139	-	-	-
Ligeros	Ejes					81 834	935 076	1 002 998	230 221	-	-	-
Pesados	Ejes					60 106	754 085	801 570	151 918	-	-	-
Moyobamba	Ejes	760 709	829 763	852 937	859 723	899 496	983 797	1 099 419	930 715	611 353	543 848	503 067
Ligeros	Ejes	310 681	352 001	360 091	350 799	370 326	418 524	477 541	388 679	169 825	112 184	96 249
Pesados	Ejes	450 028	477 762	492 846	508 924	529 170	565 273	621 878	542 036	441 528	431 664	406 818
Olmos	Ejes	463 918	947 226	995 783	1 007 375	1 013 535	1 103 379	1 205 258	1 099 786	1 247 981	1 244 995	1 101 631
Ligeros	Ejes	56 998	109 537	110 945	125 093	135 019	153 346	171 531	175 097	191 164	194 521	218 342
Pesados	Ejes	406 920	837 689	884 838	882 282	878 516	950 033	1 033 727	924 689	1 056 817	1 050 474	883 289
Paita	Ejes	1 123 261	1 289 931	1 347 835	1 421 808	1 744 074	2 228 690	1 909 980	1 719 055	2 099 575	2 339 150	2 115 682
Ligeros	Ejes	367 297	459 345	492 275	513 854	564 249	604 370	574 257	562 504	693 724	765 583	725 334
Pesados	Ejes	755 964	830 586	855 560	907 954	1 179 825	1 624 320	1 335 723	1 156 551	1 405 851	1 573 567	1 390 348
Pedro Ruiz	Ejes	313 722	350 353	349 205	360 595	357 069	377 570	468 274	427 166	453 186	453 163	426 747
Ligeros	Ejes	66 272	78 677	77 466	78 836	84 318	87 981	115 287	131 764	131 569	134 479	121 191
Pesados	Ejes	247 450	271 676	271 739	281 759	272 751	289 589	352 987	295 402	321 617	318 684	305 556
Pomahuaca	Ejes	-	970 063	965 453	960 907	962 661	1 060 236	1 145 088	1 121 345	1 202 162	1 198 364	1 059 548
Ligeros	Ejes	-	109 890	99 924	102 269	108 657	131 213	160 078	159 685	170 075	172 632	196 976
Pesados	Ejes	-	860 173	865 529	858 638	854 004	929 023	985 010	961 660	1 032 087	1 025 732	862 572
Pongo	Ejes	328 500	351 338	424 282	444 228	449 740	514 086	565 544	602 407	675 052	689 872	650 456
Ligeros	Ejes	147 662	152 139	186 278	216 976	219 599	236 025	271 815	296 870	316 872	302 190	254 095
Pesados	Ejes	180 838	199 199	238 004	227 252	230 141	278 061	293 729	305 537	358 180	387 682	396 361
Ucubamba	Ejes	-	491 854	517 821	528 475	548 994	602 604	679 469	627 706	720 942	725 088	624 465
Ligeros	Ejes	-	140 298	149 707	153 814	171 324	204 068	245 461	261 121	291 060	284 649	217 270
Pesados	Ejes	-	351 556	368 114	374 661	377 670	398 536	434 008	366 585	429 882	440 439	407 195



	UNIDAD	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
b) Recaudación por Cobro de Peaje												
Total	Soles	22 576 890	34 800 540	36 444 771	37 367 669	42 529 696	58 236 993	65 488 594	63 419 603	59 281 113	63 261 339	49 435 879
Ligeros	Soles	6 462 154	9 056 016	9 712 528	10 236 851	12 107 141	17 781 505	20 609 499	18 017 926	17 275 929	18 167 938	14 902 282
Pesados	Soles	16 114 736	25 744 524	26 732 243	27 130 818	30 422 554	40 455 489	44 879 096	45 401 678	42 005 184	45 093 401	34 533 597
c) Accidentes												
Accidentes	Personas	667	650	593	594	612	606	732	615	529	585	526
Heridos	Personas	417	441	563	384	582	585	462	442	403	295	254
Fallecidos	Personas	52	53	75	39	53	55	63	49	37	27	26



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 440 5115
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
**Jefe de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez Bendezu – Practicante