

Registro de las Inversiones Realizadas por las Empresas Concesionarias de Infraestructura y de Servicios Públicos

Pierre Nalvarte Salvatierra*

“En las siguientes líneas el autor nos explica todos los aspectos generales a la inscripción de una concesión por parte de las empresas. Empezando por el marco legal hasta llegar a todos los requisitos que las mismas piden. Asimismo, nos detalla los tipos de concesiones permitidas en el país y las particularidades de cada una”.

1. Introducción

Durante el último lustro hemos sido testigos de un fuerte impulso a la entrega en concesión de obras de infraestructura y de servicios públicos. Aun cuando las ventajas que trae consigo el uso de esta modalidad de Asociación Público Privada no son comprendidas cabalmente por todos los sectores involucrados, podríamos decir que se ha avanzado mucho en este terreno, gracias a la labor de entidades como PROINVERSION.

Es por todos sabido que un marco jurídico claro y estable es un requisito indispensable para atraer la inversión privada. En lo que se refiere a las concesiones, el Decreto Legislativo N° 1012 – Ley Marco de Asociaciones Público Privadas y su Reglamento, así como el Decreto Supremo N° 059-96-PCM – Texto Único Ordenado de la Ley de Concesiones (TUO) y su Reglamento, constituyen las normas fundamentales en virtud de las cuales se llevan a cabo los principales procesos de promoción a la inversión privada en nuestro país.

Cabe aclarar que la concesión es una de las modalidades reconocidas por la ley para la ejecución de las Asociaciones Público Privadas y que existen en la norma muchas otras modalidades con sus propias ventajas y desventajas, tales como el joint venture, la asociación en participación, el outsourcing, etc. Sin embargo, en el presente documento nos referiremos a las concesiones por ser una de las modalidades más utilizadas y por tener una normativa especial (TUO).

Dentro del marco legal aplicable, en general, a los inversionistas privados les interesa en particular contar con una normatividad tributaria clara y estable, con la finalidad de poder interiorizar su efecto en el flujo de caja de su inversión y decidirse a traer sus fondos a nuestro país, en proyectos de inversión de largo plazo. En el presente

documento nos centraremos únicamente en lo relativo a la depreciación y amortización aplicable a las concesiones, lo que, como es sabido, tiene importantes repercusiones en el pago del impuesto a la renta.

“(…) se podría interpretar que todo concesionario, por el sólo hecho de serlo, tiene derecho a depreciar los bienes materia de la concesión, aun cuando el concesionario no fuere propietario de los bienes otorgados en concesión”.

2. Marco Legal

En nuestro ordenamiento, la Ley Marco de APP's no contiene disposiciones específicas sobre la depreciación y amortización de las inversiones efectuadas en el marco de las concesiones. Por ello, debemos recurrir al TUO, el cual en el Capítulo III del Título IV contiene el Régimen Tributario aplicable a las concesiones. Dentro de este Capítulo, de tan sólo tres artículos, uno de ellos es el que nos interesa en particular: el artículo 22° que contiene las reglas aplicables a la depreciación y amortización:

Artículo 22°.-

El valor de transferencia de los bienes al Estado durante o al término de la concesión o su renovación será el valor contable de los bienes que no hayan sido totalmente depreciados. La transferencia estará inafecta de todo tributo creado o por crearse, incluso de aquellos que requieren mención específica para su inafectación o exoneración.

* Abogado por la Universidad de Lima. MBA con mención en finanzas por la Universidad ESAN. Profesor del área de Finanzas, Contabilidad y Economía de la Universidad ESAN. Ha sido Abogado Asociado de Roselló Abogados especialista en Asociaciones Público Privadas (APPs) y Concesiones en Infraestructura y Servicios Públicos. Actualmente es gerente de Regulación y Legal de Aeropuertos Andinos S.A.

El concesionario podrá depreciar anualmente los bienes materia de la concesión de acuerdo a su vida útil, no pudiendo exceder en este caso la tasa anual de 20%.

Alternativamente, podrá depreciar íntegramente dichos bienes durante el periodo que reste para el vencimiento del plazo de la concesión, aplicando para tal efecto el método lineal.

El tratamiento establecido en el segundo y tercer párrafos de este artículo es de aplicación a los activos intangibles de duración limitada derivados del derecho de uso sobre los activos transferidos al Estado. Para estos efectos la tasa de amortización aplicable será igual a la tasa de depreciación establecida para el bien transferido al Estado.

De acuerdo a lo señalado expresamente por la norma, el concesionario puede depreciar los bienes materia de la concesión. La norma no hace distinción sobre el tipo de concesión, es decir, no señala si se trata de una concesión tipo BOT (Build, Operate and Transfer) o tipo BOOT (Build, Own, Operate and Transfer). Como se sabe, en una concesión tipo BOT el concesionario nunca adquiere la propiedad de los bienes otorgados en concesión, a diferencia de una concesión del tipo BOOT.

En nuestro país, las concesiones tipo BOT han sido utilizadas para la mayoría de obras de infraestructura y de servicios públicos tales como carreteras, puertos, aeropuertos, obras de saneamiento, obras de irrigación, etc.

Por el contrario, las concesiones tipo BOOT se han utilizado en la minoría de los casos y específicamente en lo relacionado a líneas de transmisión eléctrica y transporte de gas por ductos.

Dado que el artículo 22º no hace distinción se podría interpretar que todo concesionario, por el sólo hecho de serlo, tiene derecho a depreciar los bienes materia de la concesión, aun cuando el concesionario no fuere propietario de los bienes otorgados en concesión. Éste sería un caso *sui generis*, fuera de lo común, pues usualmente quien puede depreciar un bien es el propietario del mismo, sin perjuicio de las excepciones expresamente previstas en la normatividad vigente tales como el caso del leasing y del arrendatario que hace mejoras al inmueble objeto de arrendamiento.

Cabe preguntarse si ha sido la intención del legislador otorgar el derecho a todos los concesionarios de poder depreciar bienes que no son, ni serán, de su propiedad. Nosotros consideramos que en una concesión de tipo BOT, en donde no hay transferencia de propiedad, no tiene sentido que el concesionario pueda depreciar los bienes materia de la concesión, lo cual implicaría que los incorpore a su activo.

Esto no tendría sentido, pues precisamente una de las razones por las cuales se utiliza la modalidad de la entrega en concesión de un bien de uso público, de acuerdo a lo señalado por el artículo 73º de la Constitución Política, es

porque el Estado no quiere perder la titularidad de ese bien y desea conservar en todo momento el dominio público sobre el mismo.

En el caso de un concesionario que construye una obra de infraestructura como por ejemplo un Puerto o un Puente, tratándose de una concesión tipo BOT, no corresponderá incorporar la respectiva obra dentro del activo del concesionario, pues la titularidad de la misma será en todo momento del Estado (el concedente)

Sin embargo, el concesionario necesita registrar de alguna manera la millonaria inversión efectuada para la construcción de la obra. En este orden de ideas, es relevante lo señalado en la interpretación IFRIC¹ 12, la cual contiene los lineamientos para interpretar las NIC y las NIIF en lo relativo a los contratos de concesión. Cabe mencionar que el IFRIC se conoce también como CNIF² por sus siglas en español.

3. La IFRIC 12

De conformidad con la IFRIC 12, las características comunes de los contratos de concesión son:

- a) El concedente es una entidad del sector público.
- b) El operador (concesionario) es responsable de la gestión de la infraestructura y los servicios relacionados.
- c) El contrato establece las tarifas que recaudará el concesionario y los mecanismos de ajuste de las mismas.
- d) El concesionario está obligado a entregar la infraestructura al concedente al final del período, sin contraprestación (o con una contraprestación mínima).

Cabe precisar que la IFRIC 12 se aplica tanto para el caso de infraestructura nueva que construye el concesionario como para los casos de rehabilitación de una infraestructura pre-existente.

Lo primero que nos señala la IFRIC 12 en su numeral 11 es que la infraestructura objeto de la concesión no debe ser reconocida como propiedad del concesionario. Esto es evidente porque el concesionario no tiene la libre disponibilidad de esta infraestructura. Por el contrario, el concesionario únicamente tiene derecho a utilizar la infraestructura para proporcionar un servicio público en nombre del concedente, esto es, en nombre del Estado.

Ahora bien, en cuanto a la inversión en la construcción y/o rehabilitación de la infraestructura, la IFRIC 12 nos señala en su numeral 15 que la contraprestación que el concesionario va a recibir a cambio de esta inversión se debe registrar bajo alguna de las siguientes modalidades:

3.1 Activo Financiero

Corresponderá al concesionario reconocer un activo financiero, siempre de acuerdo a lo señalado en la IFRIC 12, cuando tenga a su favor un derecho contractual

¹ International Financial Reporting Interpretations Committee.

² Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera.

incondicional a recibir del concedente una contraprestación definida, con importes previamente especificados.

Al respecto, en la IFRIC 12 se aclara que no se modifica la naturaleza del activo financiero cuando el pago de la retribución esté condicionado a que el concesionario garantice el cumplimiento de los requerimientos de calidad, lo que en los contratos de concesión celebrados en nuestro país se ha denominado "niveles de servicio" o "índices de serviciabilidad".

Dentro de esta categoría encajarían, por ejemplo, las concesiones de los 5 tramos de la carretera interoceánica cuyo monto de inversión originalmente comprometido ascendía a casi \$ 1,200 millones (aun cuando los tramos 2, 3 y 4 fueron entregados en concesión en un momento y bajos unas condiciones distintas a los tramos 1 y 5).

En todas estas concesiones se estableció la obligación del concesionario de construir y/o rehabilitar una infraestructura y a cambio de ello el derecho a recibir, durante un plazo de 15 años, una retribución periódica denominada PAO (pago anual por obras).

El monto del PAO se encontraba específicamente pre-establecido en los contratos de concesión tal como se detalla en el siguiente cuadro:

Tramo	PAO en \$
1	12'930,094
2	31'858,000
3	40'682,000
4	25'449,000
5	20'575,463

Resulta claro que el ingreso del concesionario por la inversión realizada en la infraestructura no está sujeto a la demanda del servicio por parte de los usuarios. Es decir, independientemente del tráfico que se registre en estas carreteras, los concesionarios ya conocen con certeza cuánto les corresponderá recibir como contraprestación.

Por tanto, los concesionarios deberían registrar la inversión efectuada en la construcción y/o rehabilitación de la carretera como un activo financiero.

3.2 Activo Intangible.

Sobre este punto nos indica la IFRIC 12 en su numeral 17 que corresponderá al concesionario "reconocer un activo intangible en la medida que reciba un derecho (una licencia) a efectuar cargos a los usuarios del servicio público." Esto es, en la medida que tiene el derecho a cobrar una tarifa y el ingreso final que obtendrá el concesionario será variable en función de la demanda que exista por el servicio público.

Este es el caso de algunas concesiones otorgadas en puertos (Puerto de Paita, Muelle Sur del Callao),

aeropuertos (Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima) y carreteras (Red Vial 5, Red Vial 6, Red Vial 4, Autopista del Sol, etc.), en donde el concesionario no conoce con certeza cuánto es lo que va a obtener de ingreso durante cada año de operación pero, obviamente, ha realizado las estimaciones correspondientes para suponer que los ingresos por el cobro de peajes o tarifas serán suficientes para compensar las inversiones.

4. Caso Práctico

Con la finalidad de graficar la diferencia que se produciría en considerar una inversión como un activo financiero o un activo intangible hemos desarrollado un ejemplo, bastante sencillo, con los siguientes supuestos:

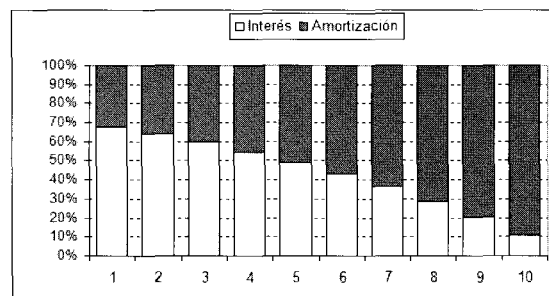
- La inversión es de \$ 200 millones.
- La concesión es de 11 años: 1 año de inversión y 10 de operación.
- El concesionario tiene derecho a percibir un PAO anual de \$ 35,397 millones (PAO calculado con una tasa del 12%).
- La tasa del impuesto a la renta es del 30%.

4.1 Tratamiento como Activo Financiero

Si se considerase esta inversión como un activo financiero, es decir, como una inversión que le dará el derecho al concesionario de recibir en el futuro un pago periódico muy similar a una cuenta por cobrar; entonces no se debería considerar como ingreso, propiamente, al íntegro del PAO que se reciba.

En efecto, cuando el concesionario reciba el PAO año tras año, se debe considerar que una parte de ese pago sirve para amortizar la inversión (como la amortización del principal en el pago de una deuda) y otra parte sirve para compensar el valor del dinero en el tiempo, esto es, la otra parte del PAO será el interés (para lo cual se considera la tasa del 12%).

En otras palabras, cuando el concesionario reciba el PAO, no se debe considerar a éste como un concepto unitario sino más bien que se debe distinguir, dentro del PAO, sus dos componentes: (i) la amortización del principal (que no es una amortización contable) y (ii) el interés. A lo largo del tiempo, la magnitud de cada componente al interior del PAO irá variando, aun cuando el monto total del PAO permanezca uniforme. Esto se refleja en el siguiente gráfico:



Bajo estas consideraciones, se obtiene que durante los primeros años el concesionario tendría que pagar un impuesto a la renta mayor. Ello se explica debido a que en los primeros años el componente interés es mayor, respecto del componente "amortización del principal" en la cuota PAO. A medida que transcurran los años y se vaya reduciendo el monto del principal (vía amortización) el componente interés será cada vez más diminuto.

Con estas premisas el pago del impuesto a la renta en el primer año ascendería a \$ 7,2 millones y culminaría siendo de \$ 1,1 millones en el año 10. La Tasa Interna de Retorno del Proyecto sería de 8.40% y el VAN, calculado utilizando una tasa de descuento del 8%, ascendería a \$ 3.75 millones. Lo antes dicho se puede apreciar en el siguiente cuadro (ver Anexo 1).

4.2 Tratamiento como Activo Intangible

Si se considerase esta inversión como un activo intangible, es decir, como una inversión que le dará el derecho al concesionario a explotar una infraestructura; entonces correspondería amortizar la inversión de manera similar a como se efectúa con cualquier otro intangible: bajo el método lineal.

Bajo estas consideraciones, se obtendría que el concesionario siempre tendría que pagar el mismo impuesto a la renta. Ello se explica debido a que se utiliza una amortización lineal, similar, para efectos prácticos, a una depreciación.

Con estas premisas el pago del impuesto a la renta en cada año ascendería a \$ 4,6 millones. La Tasa Interna de Retorno del Proyecto sería ligeramente superior alcanzando un 8.72% y el VAN, calculado utilizando una tasa de descuento del 8%, ascendería a \$ 6.52 millones. Lo antes dicho se puede apreciar en el siguiente cuadro (Ver Anexo 2).

4.3 Comparación

Como se puede apreciar, el considerar a la inversión efectuada por el concesionario como un activo financiero o un activo intangible puede traer como consecuencia diferencias en la determinación del monto del impuesto a la renta a pagar en cada periodo, debido a la amortización del intangible o a la consideración de los intereses como ingreso gravable.

En ambos casos, la suma aritmética del impuesto a la renta pagado durante la vigencia de la concesión asciende a \$ 46.19 millones. Sin embargo, cuando se considera la inversión efectuada por el concesionario como un activo intangible, la rentabilidad del proyecto se ve incrementada respecto al supuesto en que se considera un activo financiero.

Ello se da como consecuencia de que bajo el esquema del activo financiero, en donde se considera como ingreso propiamente dicho al componente interés de la cuota del PAO, el pago del impuesto a la renta es mayor durante los primeros años de la concesión. Por ello, la

Tasa Interna de Retorno del Proyecto desciende de un 8.72% a un 8.40% y el VAN también desciende de \$ 6.52 millones a \$ 3.75 millones.

En el siguiente gráfico se ha considerado el pago del impuesto a la renta cuando se considera a la inversión como activo intangible (Imp Rta AI) y cuando se le considera como activo financiero (Imp Rta AF). (ver Anexo 3).

5. Concesiones Autosostenibles y Cofinanciadas

La Ley Marco de APP's clasifica las Asociaciones Público Privadas en dos categorías de acuerdo a lo siguiente:

a) Autosostenibles.- aquellas que:

- a.1 No requieren cofinanciamiento del Estado.
- a.2 No requieren garantías financieras o, si las requieren, tienen una demanda mínima o nula.
- a.3 No requieren garantías no financieras o, si las requieren, tiene una probabilidad nula o mínima de demandar el uso de recursos públicos.

b) Cofinanciadas.- aquellas que:

- b.1 Requieren cofinanciamiento directo por parte del Estado y/o,
- b.2 Requieren garantías financieras con una probabilidad significativa de demandar el uso de recursos públicos y/o,
- b.3 Requieren garantías no financieras con una probabilidad significativa de demandar el uso de recursos públicos.

“Resulta claro que el ingreso del concesionario por la inversión realizada en la infraestructura no está sujeto a la demanda del servicio por parte de los usuarios. Es decir, independientemente del tráfico que se registre en estas carreteras, los concesionarios ya conocen con certeza cuánto les corresponderá recibir como contraprestación”.

Como hemos señalado en el punto 3.1 del presente documento, la concesión de los 5 tramos de la carretera interoceánica sur constituye un ejemplo paradigmático de concesión cofinanciada. En ese sentido, dado que los concesionarios conocen con exactitud cuál es el monto que les corresponde recibir en el futuro por la inversión realizada, corresponde el registro de un activo financiero.

En los ejemplos que se han señalado en el punto 3.2 del presente documento (puertos, aeropuertos), nos resulta claro que correspondería reflejar la inversión

como un activo intangible, dado que los concesionarios no pueden predecir con certeza cual será el ingreso que obtengan año tras año.

Sin embargo, en nuestro país se han otorgado también otras concesiones que, si bien califican como autosostenibles, en ellas los concesionarios pueden predecir con exactitud el ingreso periódico que obtendrán y que servirá para compensar la inversión efectuada en la infraestructura.

Este es el caso de la concesión del proyecto derivación Huascacocha y de la planta de tratamiento de aguas residuales La Taboada, por citar dos ejemplos recientes. En ambos casos, el concesionario obtendrá como contraprestación por la inversión en la infraestructura destinada a la prestación del servicio público un pago denominado RPI (Retribución por Inversiones). El RPI es un monto fijo pre-establecido que se percibirá de acuerdo a un cronograma previsto en el contrato de concesión.

Sin embargo, dado que en ambos casos los recursos para el pago del RPI no provienen del Tesoro Público sino de la recaudación de tarifas cobrada directamente a los usuarios por la prestación del servicio, estas concesiones han clasificado como autosostenibles.

Surge entonces la duda acerca de cómo registrar la inversión en estas concesiones, pues si bien son consideradas como autosostenibles, en ellas el ingreso periódico como contraprestación de las inversiones se encuentra pre-establecido en los contratos de concesión (sin perjuicio de que siempre subsista un riesgo para el concesionario de recibir las sumas pactadas puntualmente).

Desde nuestro punto de vista, considerando los criterios plasmados en la IFRIC 12, somos de la opinión que en estos dos últimos ejemplos dados se debe registrar la inversión como un activo financiero.

En efecto, lo relevante para determinar la modalidad de reconocimiento de la inversión en los registros contables es con qué grado de certeza o exactitud conoce el concesionario el ingreso que recibirá periódicamente en el futuro. Por ello, aún cuando se trate de concesiones autosostenibles, si se conoce con anticipación el monto que se percibirá como contraprestación por la inversión, se debe registrar la misma como un activo financiero.

En resumen, el tratamiento que deben recibir las inversiones efectuadas en la construcción de una obra de infraestructura dentro del marco de una concesión, debe ser como se indica en el siguiente cuadro: (Ver Anexo 4).

6. Reconocimiento de la IFRIC 12

Conforme a lo señalado por Cañibano y Gisbert (2010) la IFRIC 12 "ha tardado en ver la luz definitiva un total de siete años". En efecto, la necesidad de una interpretación de las normas contables para las concesiones se incorporó en la agenda del IFRIC en febrero de 2002.

Recién en octubre de 2003 se iniciaron los debates. En julio de 2004 el cuerpo técnico del IFRIC presentó 3 borradores de interpretación: el D12, D13 y D14.

"(...) el considerar a la inversión efectuada por el concesionario como un activo financiero o un activo intangible puede traer como consecuencia diferencias en la determinación del monto del impuesto a la renta a pagar en cada período, debido a la amortización del intangible o a la consideración de los intereses como ingreso gravable".


Siempre de acuerdo a lo manifestado por Cañibano y Gisbert, en marzo de 2005 se publicaron los borradores. La complejidad del asunto hizo que el período de comentarios fuese mayor al de otras interpretaciones. La IFRIC 12 se publicó el 30 de noviembre de 2006, siendo de aplicación a partir del 1 de enero de 2008. Finalmente, la adopción oficial en el ámbito de la Unión Europea se ha dado a través del Reglamento 254/2009 del 25 de marzo de 2009.

Según lo señalado por Marchese (2009) la IFRIC 12 (que él denomina CINIIF 12) resultará aplicable en forma supletoria para las empresas argentinas concesionarias de servicios públicos a partir de 2011.

En nuestro país, se ha publicado la Resolución N° 044-2010-EF/94 del Consejo Normativo de Contabilidad, a través de la cual se oficializa la versión 2009 de las NIC, NIIF, CNIIF y SIC, así como sus modificaciones a mayo de 2010. En la referida resolución se señala expresamente que se incluye a la CINIIF 12, disponiéndose que todas las normas mencionadas entraran en vigencia el 1 de enero de 2011.

Cabe mencionar que el Consejo Normativo de Contabilidad es la instancia normativa del sector privado, conforme a lo dispuesto en el Artículo 10 de la Ley N° 28708 – Ley General del Sistema Nacional de Contabilidad.

Dentro de este contexto (reconocimiento de la IFRIC 12 en la Unión Europea, en Argentina y en nuestro país, sólo por citar algunos ejemplos) resulta imperativo, a nuestro parecer, modificar el artículo 22° del TUO de Concesiones, de manera tal que se señale, claramente, cual es el tratamiento contable aplicable a las inversiones efectuadas en el marco de una concesión, dependiendo de las características de la concesión en particular y de acuerdo con los criterios plasmados en la IFRIC 12.

Esto resulta importante porque, tal como se ha demostrado en el presente documento, la forma de registrar contablemente las inversiones efectuadas en el marco de una concesión tiene repercusiones directas en la TIR y el VAN del Proyecto 

7. Bibliografía

Cañibano Calvo, Leandro y Ana Gisbert Clemente. "Implicaciones contables de la adopción de IFRIC 12 sobre concesiones de servicios públicos". Revista Española de Financiación y Contabilidad. Enero – Marzo 2010. Vol. XXXIX. N° 145. Págs. 149-168.

IFRIC Interpretation 12. Service Concession Arrangements. Disponible en: http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/docs/consolidated/ifric12_en.pdf.

Marchese, Domingo. "CINIIF 12 – IASB. Análisis de Norma

Contrable aplicable a la "Infraestructura" o "Activos Esenciales" en Empresas Concesionarias de Servicios Públicos. Separata Técnica Digital. Salta, Mayo – Junio 2009. Año 17. Número 85.

Marín Hernández, Salvador. "Empresas Concesionarias de Autopistas: Presente y Futuro de su relación con las NIC/NIIF. Harvard Deusto – Finanzas & Contabilidad. Marzo – Abril 2007. N° 76. Págs. 70-80.

Resolución N° 044-2010-EF/94 del Consejo Normativo de Contabilidad. Publicada el 28 de agosto de 2010 en el Diario Oficial El Peruano.

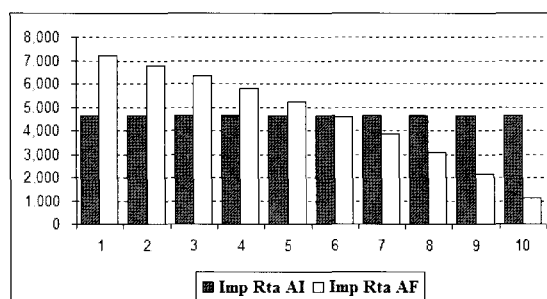
Anexo 1

ACTIVO FINANCIERO											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Inversión	-200,000										
PAO		35,397	35,397	35,397	35,397	35,397	35,397	35,397	35,397	35,397	35,397
Amort Principal		-11,397	-12,764	-14,296	-16,012	-17,933	-20,085	-22,495	-25,195	-28,218	-31,604
Ingreso		24,000	22,632	21,101	19,385	17,464	15,312	12,902	10,202	7,179	3,793
Imp a la Renta		-7,200	-6,790	-6,330	-5,816	-5,239	-4,594	-3,870	-3,061	-2,154	-1,138
U Neta		16,800	15,843	14,770	13,570	12,225	10,718	9,031	7,141	5,025	2,655
Flujo de Caja	-200,000	28,197	28,607	29,067	29,581	30,158	30,803	31,526	32,336	33,243	34,259
TIR	8.40%										
VAN	3,752										

Anexo 2

ACTIVO INTANGIBLE											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Inversión	-200,000										
PAO		35,397	35,397	35,397	35,397	35,397	35,397	35,397	35,397	35,397	35,397
Amort Contable		-20,000	-20,000	-20,000	-20,000	-20,000	-20,000	-20,000	-20,000	-20,000	-20,000
UAI		15,397	15,397	15,397	15,397	15,397	15,397	15,397	15,397	15,397	15,397
Imp a la Renta		-4,619	-4,619	-4,619	-4,619	-4,619	-4,619	-4,619	-4,619	-4,619	-4,619
U Neta		10,778	10,778	10,778	10,778	10,778	10,778	10,778	10,778	10,778	10,778
Flujo de Caja	-200,000	30,778	30,778	30,778	30,778	30,778	30,778	30,778	30,778	30,778	30,778
TIR	8.72%										
VAN	6,521										

Anexo 3



Anexo 4

Tipo	Clasificación Legal	Balance	Resultados	Ejemplo
BOOT		Activo Fijo	Depreciación	Líneas de Transmisión Eléctrica
BOT	Cofinanciada	Activo Financiero	Reconocimiento de ingreso por intereses	Carretera Interoceánica IIRSA Sur
BOT	Autosostenible, con ingreso pre-establecido (RPI)	Activo Financiero	Reconocimiento de ingreso por intereses	PTAR La Taboada
BOT	Autosostenible, con ingreso variable	Activo Intangible	Amortización lineal del intangible	Autopista del Sol