

# INFORME DE DESEMPEÑO 2021

## Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N° 4: Inambari – Azángaro

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 2021: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil  
Tramo N° 4: Inambari – Azángaro**

*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 2022

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

[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO.....</b>	<b>5</b>
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....</b>	<b>7</b>
	II.1. Composición de la empresa .....	7
	II.2. Principales Características del Contrato de Concesión .....	7
	II.3. Área de Influencia .....	9
	II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión .....	10
	II.5. Hechos de importancia.....	11
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA .....</b>	<b>12</b>
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS.....</b>	<b>13</b>
	IV.1. Tráfico vehicular .....	13
	IV.2. Servicios complementarios.....	17
<b>V.</b>	<b>ESQUEMA TARIFARIO .....</b>	<b>18</b>
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>20</b>
	VI.1. Evolución de las inversiones .....	20
	VI.2. Pagos al Estado .....	22
<b>VII.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>23</b>
	VII.1. Indicador de Tráfico.....	23
	VII.2. Accidentes .....	24
	VII.3. Reclamos.....	27
<b>VIII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES.....</b>	<b>28</b>
<b>IX.</b>	<b>ANÁLISIS FINANCIERO.....</b>	<b>29</b>
	IX.1. Estados Financieros.....	29
	IX.2. Indicadores financieros.....	33
<b>X.</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>36</b>
<b>XI.</b>	<b>ANEXOS.....</b>	<b>38</b>
	ANEXO N° 1.....	38
	FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....	38
	FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....	38
	CONCESIONARIO: INTERSUR CONCESIONES S.A. ....	38
	ANEXO N° 2.....	42
	RESUMEN ESTADÍSTICO .....	42



## CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 4: Datos Generales De La Concesión .....	7
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 4: Modificaciones Contractuales .....	8
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo 4: Características de la Infraestructura, 2021 .....	11
Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 4: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje .....	12
Cuadro N° 5 IIRSA Sur Tramo 4: Variación del tráfico por estación de peaje, 2020-2021 .....	16
Cuadro N° 6 IIRSA Sur Tramo 4: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2021 .....	16
Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 4: Vehículos que pagan tarifa con descuento, 2021 .....	17
Cuadro N° 8 IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de llamada de emergencia, 2021 .....	18
Cuadro N° 9 IIRSA Sur Tramo 4: Peajes y Tarifas (En S/, con IGV) .....	20
Cuadro N° 10 IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2021 .....	25
Cuadro N° 11 IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de reclamos por meses, 2021 .....	27
Cuadro N° 12 IIRSA Sur Tramo 4: Ingresos por servicios, 2021 – 2020 .....	29
Cuadro N° 13 IIRSA Sur Tramo 4: Costos de prestación de servicios, 2021 – 2020 .....	30
Cuadro N° 14 IIRSA Sur Tramo 4: Gastos de administración, 2021 – 2020 .....	31
Cuadro N° 15 IIRSA Sur Tramo 4: Estado de Resultados Integrales, 2021 – 2020 .....	31
Cuadro N° 16 IIRSA Sur Tramo 4: Estado de Situación Financiera, 2021 – 2020 .....	32
Cuadro N° 17 IIRSA Sur Tramo 4: Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2021 – 2020 .....	32
Cuadro N° 18 IIRSA Sur Tramo 4: Ratios de Liquidez, 2021 – 2020 .....	34
Cuadro N° 19 IIRSA Sur Tramo 4: Ratio de Apalancamiento/Endeudamiento, 2021 – 2020 .....	34
Cuadro N° 20 IIRSA Sur Tramo 4: Ratio de Rentabilidad, 2021 – 2020 .....	35

## GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 4 del Corredor Vial IIRSA Sur .....	10
Gráfico N° 2 IIRSA Sur Tramo 4: Tráfico de vehículos, 2012-2021 .....	14
Gráfico N° 3 IIRSA Sur Tramo 4: Tráfico por mes, 2020-2021 .....	15
Gráfico N° 4 IIRSA Sur Tramo 4: Llamadas de emergencia, 2015 – 2021 .....	17
Gráfico N° 5 IIRSA Sur Tramo 4: Asistencias mecánicas, 2014 – 2021 .....	18
Gráfico N° 6 IIRSA Sur Tramo 4: Inversiones reconocidas, 2006 – 2021 .....	21
Gráfico N° 7 IIRSA Sur Tramo 4: Aportes por regulación 2013 – 2021 .....	22
Gráfico N° 8 IIRSA Sur Tramo 4: IMD Mensual, 2020 - 2021 .....	24
Gráfico N° 9 IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia .....	25
Gráfico N° 10 IIRSA Sur Tramo 4: Daños personales por accidentes 2014 – 2021 .....	26
Gráfico N° 11 IIRSA Sur Tramo 4: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2021 .....	27
Gráfico N° 12 IIRSA Sur Tramo 4: Recaudación por cobro de peaje 2012-2021 .....	28
Gráfico N° 13 IIRSA Sur Tramo 4: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO .....	29



# INFORME DE DESEMPEÑO 2021

## CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL: TRAMO N° 4



### I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2021, tramo 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur (en adelante, IIRSA Sur Tramo 4), Puente Inambari – Azángaro. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

El 4 de agosto de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) e Intersur Concesiones S.A. (en adelante, el Concesionario o Intersur) suscribieron el Contrato de Concesión de tipo Build, Operate and Transfer (BOT) del tramo 4 del “Plan de acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA” (en adelante, Contrato de Concesión), por un periodo de 25 años. La Concesión comprende una extensión aproximada de 305,9 kilómetros desde el Puente Inambari (Región Madre de Dios) hasta la ciudad de Azángaro (Región Puno).

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de 3 unidades de peaje. Dos estaciones de peaje iniciaron su operación con la fecha de inicio de explotación de la Concesión (San Gabán y Macusani) en octubre de 2011 y la tercera en agosto de 2016 (San Antón). Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, servicio de grúa y auxilio mecánico, entre otros.

En el año 2021 circularon por la vía concesionada 1203,5 mil unidades vehiculares, lo que representó un incremento de 46,1% con relación al año anterior. Del total de vehículos que circularon por la vía durante el 2021, el 70,0% (842,3 mil) fueron vehículos ligeros y el 30,0% (361,2 mil) vehículos pesados.

La estación de peaje con mayor nivel de tráfico fue la estación de San Antón, la cual registró 583,6 mil vehículos (48,5% del total de vehículos que circularon por la Concesión), seguida por la estación Macusani (Región Puno), con una afluencia de 352 mil vehículos (29,2%).

El Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 51,99 millones (incluido IGV) durante 2021, monto que supera en más de 4 veces al reconocido en el año anterior (USD 10,03 millones). Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 822 millones (incluido IGV), lo que significa un avance del 123,9% de la inversión total comprometida (USD 663,6 millones). Así, al cierre de 2021, la empresa cumplió con la ejecución de la obra principal, con un avance físico de 100% en los kilómetros comprometidos para construcción y del 100% en los kilómetros a ser intervenidos por mantenimiento. Adicionalmente, ha ejecutado obras accesorias y adicionales incluidas con posterioridad.

En el 2021 el Concesionario transfirió un monto total de S/ 3,4 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra similar a los aportes transferidos en 2020.

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2021. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (90%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 97,64%.



Por su parte, el número de accidentes ascendió en un 8,4%, al pasar de 167 en 2020 a 181 accidentes en 2021. En lo que respecta al número de heridos también se acrecentó de 22 a 24 personas heridas entre 2020 y 2021; de manera similar, el número de víctimas mortales elevó de 4 a 7 fallecidos en dicho periodo. Con respecto a los reclamos, se resolvieron 17 sobre temas de la calidad de los servicios y el cobro de la tarifa, resultando declaradas improcedentes e infundadas todas ellas.

La recaudación por el cobro de peaje en 2021 superó los S/ 12,2 millones, lo que representó un crecimiento del 78,4% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 6,86 millones), en línea con el mayor flujo de tráfico vehicular. No obstante, la mayor parte de los ingresos de la concesión provienen del cofinanciamiento del Estado por los servicios de construcción y de operación y mantenimiento de la vía.

Con respecto a los resultados financieros de la Concesión, los ingresos totales percibidos por los servicios de operación y mantenimiento y los servicios de construcción alcanzaron los S/ 321,9 millones, siendo un 86,6% superiores a los ingresos registrados el año anterior (S/ 172,5 millones). Por su parte, los costos totales experimentaron un incremento de 98,1% durante 2021, con lo cual se registró un crecimiento del 56,4% en la utilidad bruta (S/ 74,7 millones). En esta misma línea, la utilidad neta del ejercicio en el 2021 se incrementó en 43,2%, al pasar de S/ 26,6 millones en 2020 a S/ 38,1 millones en 2021.

Al cierre del año 2021 la empresa redujo sus valores contables frente al observado al cierre del ejercicio 2020, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una disminución de 46%. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores es positiva, conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2021 que revelan que la empresa cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos indicadores aumentaron. Finalmente, con los indicadores de rentabilidad de la empresa, existen comportamientos mixtos de estos indicadores, pues el margen bruto, el margen neto y el ROE decrecen, mientras que el margen operativo, margen EBITDA y el ROA aumentan, pese a ello siendo todos estos indicadores positivos indican que la empresa generó beneficios en el ejercicio 2021.



## II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### II.1. Composición de la empresa

1. La Concesionaria Intersur Concesiones S.A. (en adelante, Intersur) tiene como accionistas a las empresas de origen brasileño Constructora Andrade Gutierrez S.A., Construcoes e Comercio Camargo Correa S.A. y Constructora Queiroz Galvao S.A., entidades domiciliadas en la República Federativa del Brasil, cada una con una participación de un tercio de las acciones de la empresa.
2. Por un lado, Andrade Gutierrez Engenharia S.A. es una empresa brasileña fundada en 1948 que ha participado en importantes obras de infraestructura, movilidad urbana, energía, petróleo y gas en diversas partes del mundo como Sudamérica, Centroamérica, Europa y África<sup>1</sup>. De otro lado, Construcoes E Comercio Camargo Correa S.A. forma parte del Grupo Camargo Correa, grupo brasileño que tiene más de 75 años ejecutando proyectos de infraestructura de gran porte en América Latina y África<sup>2</sup>. En tanto, Constructora Queiroz Galvao S.A. forma parte del Grupo Queiroz Galvao, el cual fue fundado en 1953 en Brasil y actualmente opera en América del Sur, el Caribe y África en proyectos de infraestructura, desarrollo inmobiliario, plataformas petrolíferas, entre otros<sup>3</sup>.

### II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

3. El 04 de agosto del 2005 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC e Intersur para la construcción, operación y mantenimiento del tramo 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil, desde Azángaro (Región Puno) hasta Puente Inambari (Región Madre de Dios), por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliar dicho plazo<sup>4</sup> (Ver Cuadro N° 1).
4. La concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer (BOT)*, lo cual significa que Intersur construye, financia y se hace cargo del proyecto infraestructura por un periodo determinado, luego del cual entrega la infraestructura al Estado. Así, la infraestructura que forma parte del tramo de la concesión mantiene en todo momento su condición pública.
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).

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 4: Datos Generales De La Concesión	
<b>Concesionario</b>	Intersur Concesiones S.A.
<b>Accionistas de la Concesión</b>	Constructora Andrade Gutierrez S.A., Construcoes, Comercio Camargo Correa S.A. y Constructora Queiroz Galvao S.A.
<b>Tipo de Concesión</b>	Cofinanciada
<b>Factor de competencia</b>	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) <sup>1</sup>
<b>Inversión comprometida</b>	USD 663,6 millones (inc. IGV)
<b>Inversión realizada al 2021</b>	USD 822 millones (inc. IGV)

<sup>1</sup> <https://www.andradegutierrez.com.br/QuemSomos.aspx>

<sup>2</sup> [https://construtoracamargocorrea.com.br/es\\_ES/institucional/](https://construtoracamargocorrea.com.br/es_ES/institucional/)

<sup>3</sup> <https://grupoqueirozgalvao.com.br/queiroz-galvao/historia/>

<sup>4</sup> La cláusula 4.3 y 4.4 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.



<b>Inicio de la Concesión</b>	4 de agosto de 2005
<b>Vigencia de la Concesión</b>	25 años
<b>Número de Adendas</b>	7

1/ Mejor oferta por Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán.

- La modalidad de la Concesión es cofinanciada, por lo cual el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje. Conforme a lo establecido 8.23 el aporte por concepto de Pago Anual por Obra (PAO) de cargo del Estado de la República del Perú será efectuado por el Concedente, a los Titulares de los Certificados de Reconocimiento del Pago Anual por Obras (CRPAO) correspondientes, conforme a lo establecido en la cláusula 18.2. La cláusula 8.24 del Contrato de Concesión indica que el Concedente efectuará los pagos por concepto de Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación de las Obras de Construcción, de acuerdo con lo establecido en el Literal b) de la Cláusula 8.21.
- De acuerdo con la cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al regulador el aporte por regulación establecido en el Artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión.
- Asimismo, la cláusula 8.20 del Contrato establece que el Concedente asumirá los gastos que demande la supervisión de obras durante el periodo de construcción. El pago por la supervisión de obras será equivalente a un porcentaje del monto de inversión contemplado en el proyecto referencial para cada etapa. Así, la supervisión de cada etapa será pagada por el Concedente al Regulador en la forma que ambos acuerden.

#### Modificaciones Contractuales

- A la fecha, se han suscrito siete (07) adendas al contrato realizado con el Estado, a continuación, se presenta de manea resumida los principales cambios:

<b>Cuadro N° 2</b>	
<b>IIRSA Sur Tramo 4: Modificaciones Contractuales</b>	
<b>Adenda 1</b>	
Fecha de suscripción:	1 de marzo de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 044-05-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Adelantar el inicio de los trabajos para mantener la transitabilidad, para lo cual se modificó del literal c) d2e la cláusula 8.21. referido al inicio de los trabajos de transitabilidad
<b>Adenda 2</b>	
Fecha de suscripción:	16 de mayo de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 012-06-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Precisiones sobre el tipo de vehículo para la medición del nivel de servicio de la transitabilidad.
<b>Adenda 3</b>	
Fecha de suscripción:	26 de julio de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 030-06-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificaciones que garanticen la Bancabilidad del Proyecto
<b>Adenda 4</b>	
Fecha de suscripción:	18 de febrero de 2009
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 038-08-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica definidos como Controversias No Técnicas.
<b>Adenda 5</b>	



---

Fecha de suscripción:	19 de mayo de 2009
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 012-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Establecer el mecanismo adecuado para la continuidad de las obras, en razón de haber superado el 10% del PAO contractual.

#### Adenda 6

Fecha de suscripción:	06 de agosto de 2009
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 023-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Atención de las condiciones y situación subyacente al agotamiento de la inversión vinculada al PAO contractual.

#### Adenda 7

Fecha de suscripción:	04 de marzo de 2011
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo de Consejo Directivo N° 1344-378-11-CD-OSITRAN Informe N° 003-11-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de la Concesión del tramo 4.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

### II.3. Área de Influencia

10. El tramo otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 306 km y se extiende desde el Puente Inambari en la región Madre de Dios. Hasta el punto en el que se intersecta con la carretera IIRSA – Tramo N° 2 (Urcos - Puente Inambari) que va hacia el Oeste y con la carretera IIRSA Sur Tramo N° 3 que se despliega hacia el este (Pte. Inambari –Iñapari en la Frontera con Brasil). Desde ese punto, la carretera se dirige hacia el sur, hacia la ciudad de Azángaro donde se conecta con la carretera IIRSA Sur - Tramo N° 5 (Ver Gráfico N° 1).
11. En su recorrido atraviesa dos provincias (Azángaro y Carabaya), 7 distritos (Asilo, San Antón, Anta uta, Apoyan, Macusani, Ollachea y San Gabán) y un sinnúmero de Comunidades Campesinas y Centros Poblados.
12. A lo largo de la vía existen carreteras de penetración que la conectan con las provincias del departamento de Puno (principal zona de influencia del proyecto vial) y con diversas comunidades campesinas.



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

#### II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

##### Infraestructura

13. Como se aprecia en el Cuadro N° 3, la infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 306 kilómetros ubicada en la región de Puno, atravesando las provincias de Azángaro y Carabaya, dividido en seis (6) subtramos:



**Cuadro N° 3**  
**IIRSA Sur Tramo4: Características de la Infraestructura, 2021**

<b>Tramo</b>	<b>Longitud (km)</b>	<b>Estaciones de peaje y pesaje</b>
Tramo 1: Puente Inambari — San Gabán	64,70	
Tramo 2: San Gabán — Olachea	62,40	1. Peaje San Gabán
Tramo 3: Oleachea — Macusani	48,56	2. Peaje Macusani
Tramo 4: Macusani — Progreso	80,76	1. Pesaje Ccatuyo
Tramo 5: Progreso — Dv. Aliso	25,48	3. Peaje San Antón
Tramo 6: Dv. Aliso — Azángaro	24,00	
<b>Total</b>	<b>305,90</b>	

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

14. La Concesión también incluye tres unidades de peaje y una unidad de pesaje, cada una de las cuales cuenta con oficinas de la Policía Nacional, con la finalidad de poder atender cualquier tipo de incidente e instalaciones de servicios higiénicos. Asimismo, la Concesión cuenta una Central de Atención de Emergencias (CAE) ubicada en San Gabán, la cual funciona las 24 horas del día y los 365 días del año.

#### Equipamiento

15. Como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 31 unidades de postes SOS, 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), a través de los mismos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
16. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 10 grúas, 5 de ellas para atender a vehículos pesados y 5 para vehículos livianos, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día, a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito.
17. 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**

18. A diciembre de 2021 continúan los trabajos de la solución del sector crítico comprendido entre el Km. 240+380 al Km. 240+550 y Km. 241+500 al Km. 241+800 denominado “Variante superficial por la margen derecha del río San Gabán” en el marco de un acta suscrita por las Partes el 21 de setiembre de 2017. El proyecto consiste en mejorar la transitabilidad de dicho tramo a través del reemplazo de la carretera provisional construida por una situación de emergencia en una variante en la margen derecha del Río San Gabán.
19. Por otro lado, continúan los trabajos de ejecución de la solución del sector crítico comprendido entre el Km. 231+700 al Km. 232+800 – Túnel Ollachea, en el marco de un acta suscrita por las Partes el 21 de diciembre de 2018. Asimismo, al cierre de 2021, continuaban los trabajos de la Vía de Evitamiento Ollachea Sector Km. 232+700 al Km. 233+820, en el marco de un acta suscrita por las Partes el 23 de diciembre de 2019.
20. Finalmente, el 16 de diciembre de 2021, se culminaron los trabajos de la obra adicional “Acceso a la Localidad de Pacaje – Huanutuyo”, la cual se encuentra ubicada a la altura del Km. 188+060 y presenta una longitud de 4250 metros de carretera en dos calzadas.



### III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

21. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
22. Las obligaciones del Concesionario de brindar el servicio de infraestructura vial bajo determinados niveles de servicio incluyen la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A partir de la toma de posesión de las unidades existentes, el Concesionario deberá efectuar el cobro de la tarifa a través de las unidades de peaje. A diciembre de 2021, el Concesionario se encuentra administrando tres unidades de peaje y una de pesaje (Región Puno), el detalle se presenta en el Cuadro N° 4.

Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 4: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje			
Unidad de Peaje	Ubicación	Departamento	Tipo
San Antón	Km 107+300	Puno	Fija
Macusani	Km 187+340	Puno	Fija
San Gabán	Km 286+450 Ruta 26A	Puno	Fija
Unidad de Pesaje	Ubicación	Departamento	Tipo
Ccatuvo	Km 125+500	Puno	Fija

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

23. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 4, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, son de dos tipos:
- **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.
24. 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, incluyen:
- ✓ Servicio de Central de Emergencia, que funcionará las 24 horas.
  - ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
  - ✓ 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.
24. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.
25. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

#### IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

##### IV.1. Tráfico vehicular

26. A continuación, se analiza la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados, tanto en unidades vehiculares, como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>5</sup>.

##### Trafico en unidades vehiculares

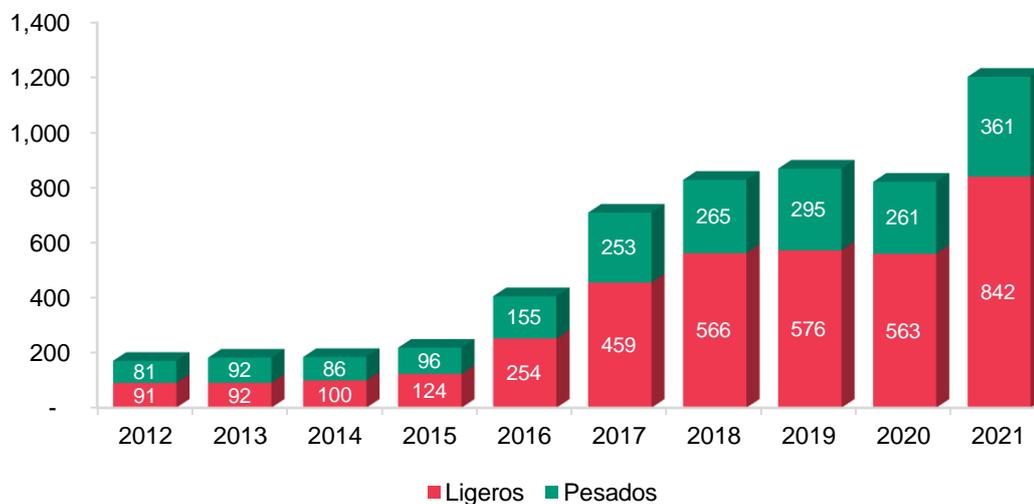
27. Durante el año 2021 transitaron por la Carretera IIRSA Sur Tramo 4 alrededor de 1 203,5 mil vehículos, lo cual representó un crecimiento de 46,1% en relación con el tráfico de vehículos registrado el año anterior (823,9 mil). Esta recuperación se da en un contexto en el cual el gobierno flexibilizó las diversas medidas de inmovilización social adoptadas con el fin de mitigar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional. De manera desagregada, se aprecia una expansión del 49,5% en el número de vehículos ligeros y 38,6% en el número de vehículos pesados. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados entre 2012 y 2021. Cabe mencionar que el incremento registrado a partir del 2016 coincidió con la culminación de la construcción e inicio de operaciones de la unidad de peaje San Antón<sup>6</sup> el 8 de agosto del 2016.

<sup>5</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositran.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositran.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

<sup>6</sup> Por lo que el Concedente emitió el Certificado de Correcta Ejecución de la Obra Complementaria 'Unidad de peaje San Antón' a través del Certificado de Correcta Ejecución N° 003-2016-MTC/25, el 27 de mayo de 2016.



**Gráfico N° 2**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Tráfico de vehículos, 2012-2021**  
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

28. En el Gráfico N° 3 se observa la evolución mensual del tráfico total durante 2021, en comparación con 2020. Como se aprecia, a partir de marzo de 2021, el tráfico comienza a incrementarse significativamente, siendo los meses de abril, mayo y junio donde se produce el mayor impacto, con crecimientos de 316%, 154,9% y 83,6% respecto al tráfico registrado en los mismos meses de 2020, respectivamente. Cabe señalar que, la economía se fue reactivando de manera progresiva a partir de julio de 2020, según los distintos sectores de la economía, lo cual ha contribuido también a incrementar la demanda de servicios de transporte<sup>7</sup>, esto se ve reflejado con niveles de tráfico similares en los meses de noviembre y diciembre para los años 2020 y 2021.

<sup>7</sup> 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 Sur Tramo 4: Tráfico por mes, 2020-2021**  
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

29. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros, los cuales representaron el 70,0% del tráfico total en 2021, siendo las estaciones de peaje de San Antón y Macusani donde se concentró el mayor volumen de los mismos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 30,0% del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo también las estaciones de San Antón y Macusani las que captaron el mayor porcentaje de vehículos pesados.
30. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2021, la estación de San Antón recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 400,7 mil vehículos (47,6% del tráfico total de vehículos ligeros), en segundo lugar, se ubicó la estación de Macusani, por la cual transitaron 253,2 mil vehículos (30,1% del tráfico ligero). En lo que respecta a los vehículos pesados, la estación de San Antón recibió el mayor tráfico de vehículos con 183 mil unidades (50,7% del total de vehículos pesados contabilizados en la concesión); por su parte, el flujo vehicular en las estaciones de Macusani y San Gabán fueron 98,8 mil y 79,4 mil vehículos, respectivamente.
31. Considerando la variación del tráfico entre los años 2020 y 2021 por estación de peaje y tipo de vehículo, todas las estaciones de peaje mostraron una expansión significativa en el tránsito de vehículos ligeros y pesados, siendo la estación Macusani que presentó la variación mas alta tanto en el flujo de vehículos tanto ligeros (+67,6%) como pesados (+48,7%). (Ver Cuadro N° 5).



**Cuadro N° 5**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Variación del tráfico por estación de peaje, 2020-2021**  
 (Unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	2020	2021	VARIACIÓN ANUAL
<b>Vehículos ligeros</b>	<b>563 275</b>	<b>842 336</b>	<b>49,5%</b>
San Antón	285 390	400 685	40,4%
San Gabán	126 781	188 471	48,7%
Macusani	151 104	253 180	67,6%
<b>Vehículos Pesados</b>	<b>260 597</b>	<b>361 162</b>	<b>38,6%</b>
San Antón	135 365	182 954	35,2%
San Gabán	58 813	79 432	35,1%
Macusani	66 419	98 776	48,7%

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

#### Tráfico en ejes cobrables

32. En términos de ejes cobrables, durante 2021, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 2,13 millones de ejes, de los cuales el 60,5% correspondió a vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se puede observar en el Cuadro N° 6, los vehículos de 6 ejes<sup>8</sup> contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (pesados) con 644 mil ejes que representaron el 30,22% del total de ejes.

**Cuadro N° 6**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2021**  
 (En miles unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
<b>Unidades Vehiculares</b>	<b>842</b>	<b>167</b>	<b>58</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>107</b>	<b>2,1</b>	<b>1203</b>
San Antón	401	103	23	5	5	46	0,8	584
San Gabán	188	27	16	4	4	28	0,8	268
Macusani	253	37	19	4	5	33	0,5	352
<b>Ejes Cobrables</b>	<b>842</b>	<b>333</b>	<b>174</b>	<b>51</b>	<b>71</b>	<b>644</b>	<b>14,9</b>	<b>2131</b>
San Antón	401	206	69	19	27	278	5,6	1004
San Gabán	188	53	47	17	22	167	5,5	500
Macusani	253	74	58	15	23	199	3,8	627

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

33. Cabe señalar que en las estaciones de peaje San Antón, San Gabán y Macusani se permite el pago de tarifa con descuento debido a la Política Comercial ejecutada por la Concesionaria y con aprobación del Concedente. Así, durante 2021, el 47,5% de los vehículos que pagaron tarifa con descuento transitaron por la estación de San Antón, es decir, 147 mil vehículos; mientras que por la estación de Macusani transitaron el 31,1% de los vehículos que pagaron la tarifa con descuento, es decir, 96 mil vehículos (Ver Cuadro N° 7).

<sup>8</sup> Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



**Cuadro N° 7**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Vehículos que pagan Política Comercial, 2021**  
 (En miles de unidades vehiculares)

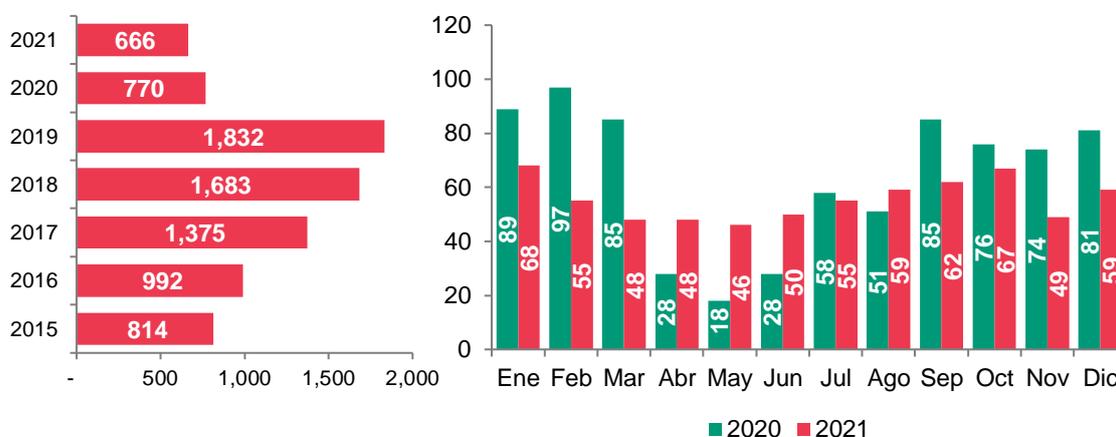
Estación de Peaje	Tarifa Normal		Política Comercial	Total
	En efectivo	Prepago		
San Antón	430	7	147	584
San Gabán	185	17	66	268
Macusani	244	11	96	352
<b>Total</b>	<b>859</b>	<b>35</b>	<b>309</b>	<b>1203</b>

Fuente: Intersur Concesiones S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

#### IV.2. Servicios complementarios

34. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
35. Durante 2021, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 666, cifra que representó un descenso de 13,5% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (770 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 4, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de enero y octubre.

**Gráfico N° 4**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Llamadas de emergencia, 2015 – 2021**



Fuente: Intersur Concesiones S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

36. Además, como se muestra en el Cuadro N° 8, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (68,5%) y para informar sobre accidentes de tránsito ocurrido en la vía (29,1%). Cabe señalar que en el 67,7% de las llamadas, se reportó una interrupción de la vía. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayoría lo hizo a través de sus respectivos teléfonos (89,9% del total de llamadas), mientras que sólo el 1,7% lo hizo a través de los postes SOS.



**Cuadro N° 8**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de llamada de emergencia, 2021**  
 (Número de llamadas)

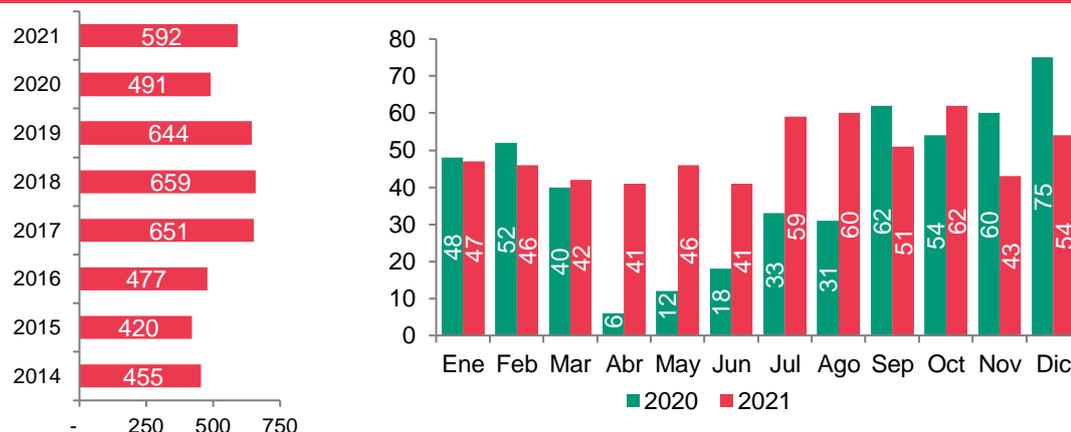
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros Medios	
Auxilio Mecánico	318	138	409	7	40	456
Accidente de Tránsito	120	74	176	4	14	194
Desastres ambientales	11	0	10	0	1	11
Invasión de derecho de vía	0	0	0	0	0	0
Otros Motivos	2	3	4	0	1	5
<b>Total</b>	<b>451</b>	<b>215</b>	<b>599</b>	<b>11</b>	<b>56</b>	<b>666</b>

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

37. Por otra parte, durante 2021, el Concesionario brindó 592 asistencias mecánicas, lo que representó un incremento de 20,6% en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (491), en línea con el mayor tránsito vehicular. Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de agosto y octubre de 2021. De otro lado, no se registraron asistencias médicas en 2021.

**Gráfico N° 5**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Asistencias mecánicas, 2014 – 2021**



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

## V. ESQUEMA TARIFARIO

38. Conforme a lo establecido en la Cláusula 8.15 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación (agosto de 2005), el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo, la misma que se cobrará en ambos sentidos del desplazamiento<sup>9</sup>. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa equivalente a un eje; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa establecida en función del número de ejes.

<sup>9</sup> Cabe mencionar que, los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia, los vehículos militares y los vehículos de la Cruz Roja Peruana están exonerados del cobro de las tarifas.



39. A partir de la fecha de inicio de la explotación (agosto de 2005) y hasta la finalización del mes calendario en que se produjo la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por el Concedente (actualmente se tiene un avance físico de la carretera de 100,0%), el Concesionario, debe cobrar el peaje vigente más el IGV. Después del mes calendario de finalizadas las obras, el Concesionario deberá cobrar una tarifa equivalente a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable. El cobro se realiza en soles, para lo que se empleará el tipo de cambio de la fecha de la aceptación de la totalidad de las obras de construcción.
40. La tarifa se actualizará cada doce meses en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero de cada año con la finalidad de incluir 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 el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.

i: Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.

0: Es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.

CPI: Es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.

TC: Es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.

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

41. De producirse una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
42. Como se aprecia en el Cuadro N° 9, durante enero de 2021, se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 6,8 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para las estaciones de San Gabán, Macusani y San Antón, lo cual representó un incremento de 6,3% en relación con las tarifas establecidas en enero de 2020 (S/ 6,4 por unidad y eje).



**Cuadro N° 9**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Peajes y Tarifas (En S/, con IGV)**

CONCEPTO	Unidad de Cobro	Tarifa 2020 (S/)	Tarifa 2021 (S/)
<b>1. Estaciones de peaje: San Gabán, Macusani y San Antón.</b>			
Vehículos Ligeros	Por vehículo	6,40	6,80
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por eje	12,80	13,60
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por eje	19,20	20,40
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por eje	25,60	27,20
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por eje	32,00	34,00
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por eje	38,40	40,80
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por eje	44,80	47,60
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por eje	51,20	54,40

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

## VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

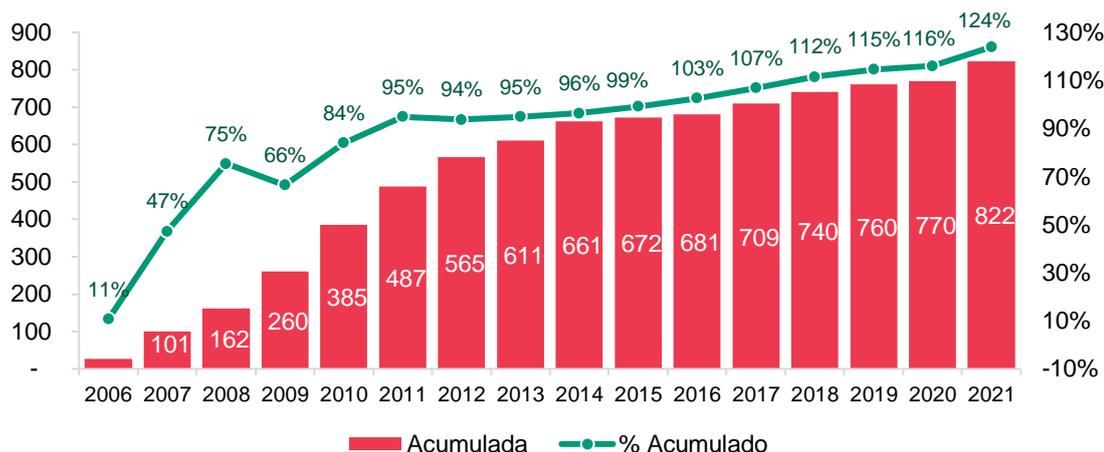
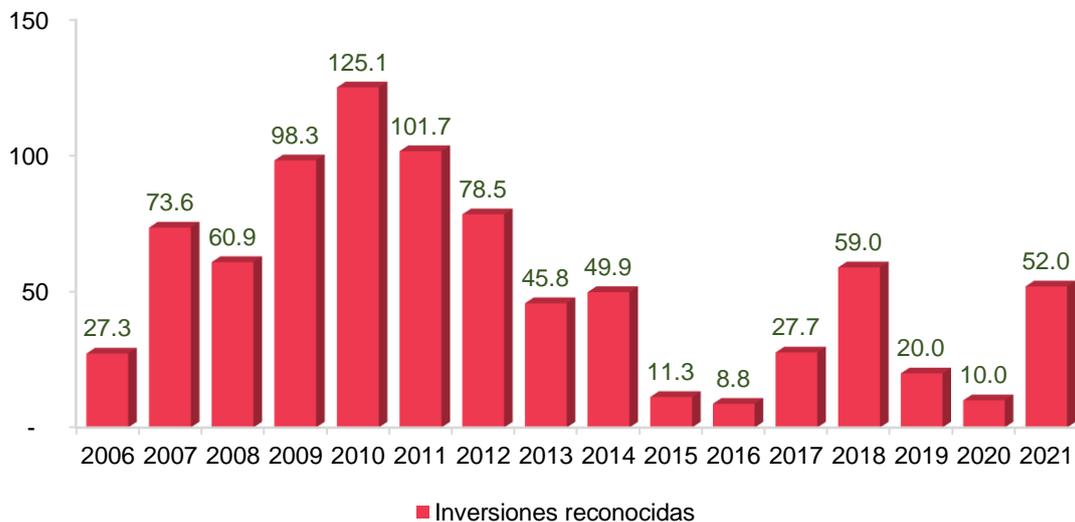
### VI.1. Evolución de las inversiones

43. Al 31 de diciembre de 2021, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 822 millones, monto que representa el 123,9% del valor total de la inversión comprometida (USD 663,7 millones) establecido en el Programa de Ejecución de Obras (PEO)<sup>10</sup>, el mismo que incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad). Cabe señalar que el excedente del monto acumulado ejecutado de inversión corresponde a montos de inversión por mayores metrados aprobados por la supervisión del Regulador.
44. En el Gráfico N° 6 se aprecia que, durante el año 2021, las inversiones reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 51,99 millones, lo cual representó un crecimiento de 418,4% con relación a la inversión reconocida el año anterior (USD 10,03 millones).

<sup>10</sup> Conforme a lo establecido en las Cláusulas 6.11, 6.12, 6.13 y 6.14 del Contrato de Concesión, el planteamiento de la organización de las obras corresponde al Concesionario, para lo cual debe elaborar un Programa de Ejecución de Obras que incluya los tiempos de ejecución de las obras, así como los montos necesarios para la ejecución de las mismas.



**Gráfico N° 6**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Inversiones reconocidas, 2006 – 2021**  
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

45. Al cierre de 2021, 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 accesorias<sup>11</sup> y obras adicionales<sup>12</sup>. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (276,99 km) y para ser intervenidos (25,18 km) como parte de la obra principal.

<sup>11</sup> 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.

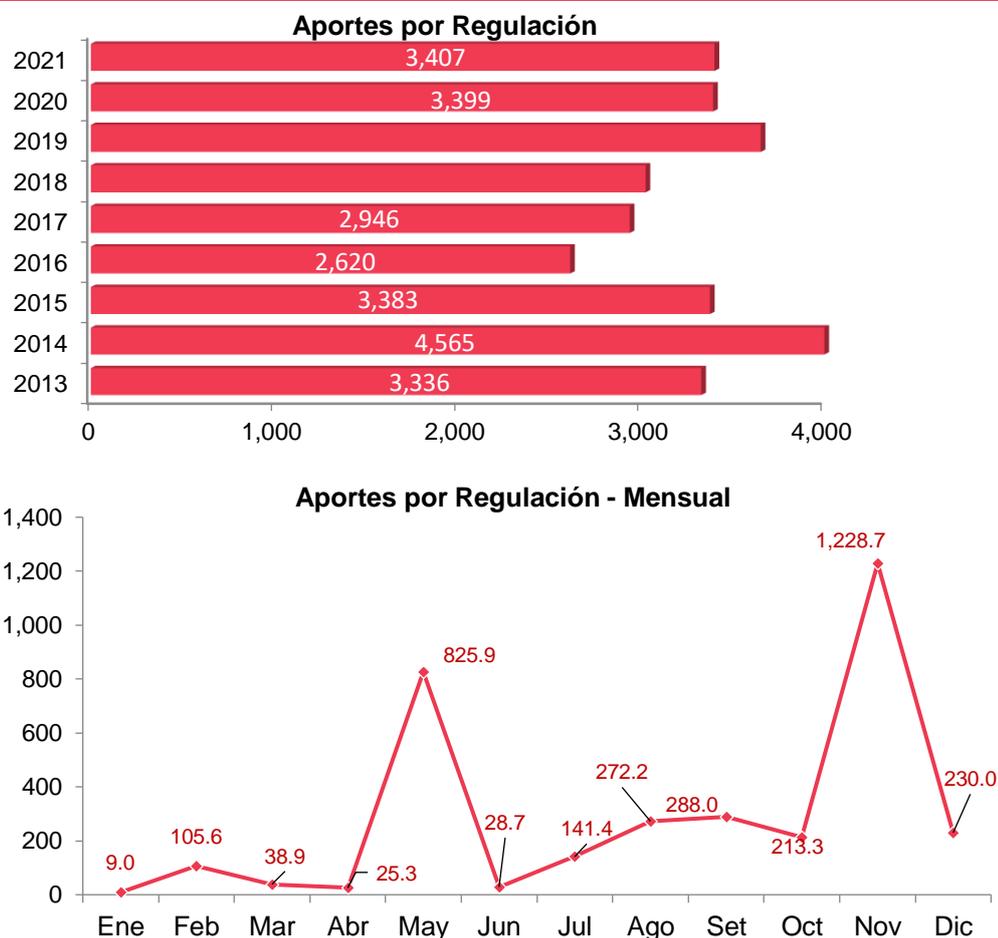
<sup>12</sup> Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del 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.



## VI.2. Pagos al Estado

46. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales por concepto de aportes de regulación equivalentes al 1% del total de facturación (incluidos peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios).
47. Durante 2021, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 3,4 millones, monto similar a los aportes pagados en 2020 (S/ 3,4 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 7, los aportes mensuales por regulación son variables lo que refleja que los ingresos del concesionario también tienen variabilidad entre los meses, a la espera de las transferencias realizadas por el Concedente. De este modo, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

**Gráfico N° 7**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Aportes por regulación 2013 – 2021**  
(Miles de Nuevos Soles)



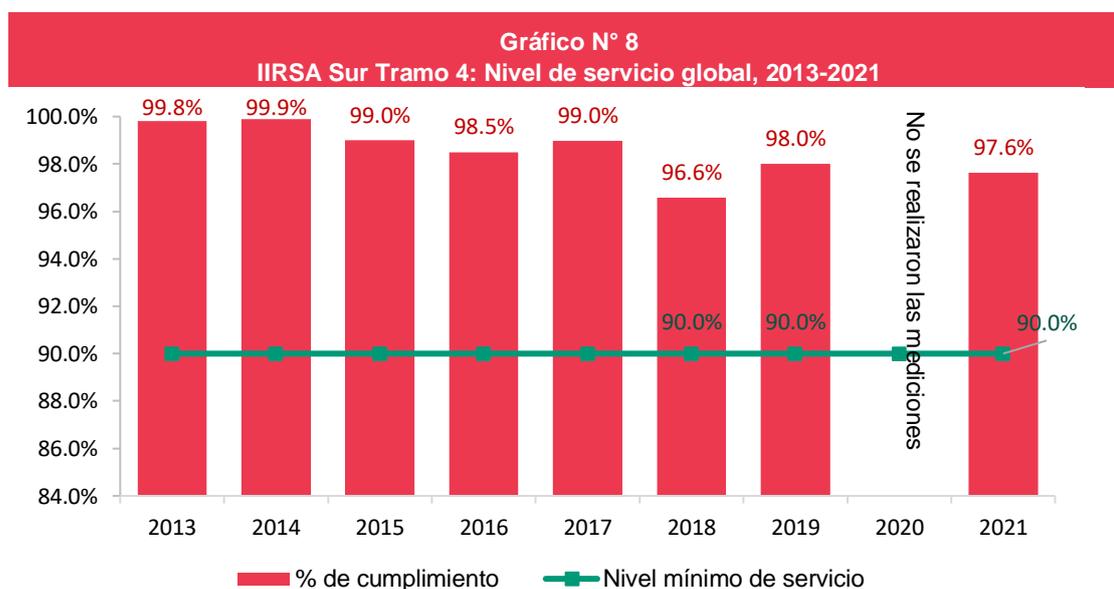
Fuente: Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VII.1. NIVELES DE SERVICIO

48. 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 fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
49. En el Gráfico N° 8 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el OSITRAN sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
50. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2021 superando el nivel mínimo exigido en el Contrato (90%). Cabe indicar que, en el 2020 no se realizó la medición de los niveles de servicio<sup>13</sup>.



Fuente: Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

<sup>13</sup>

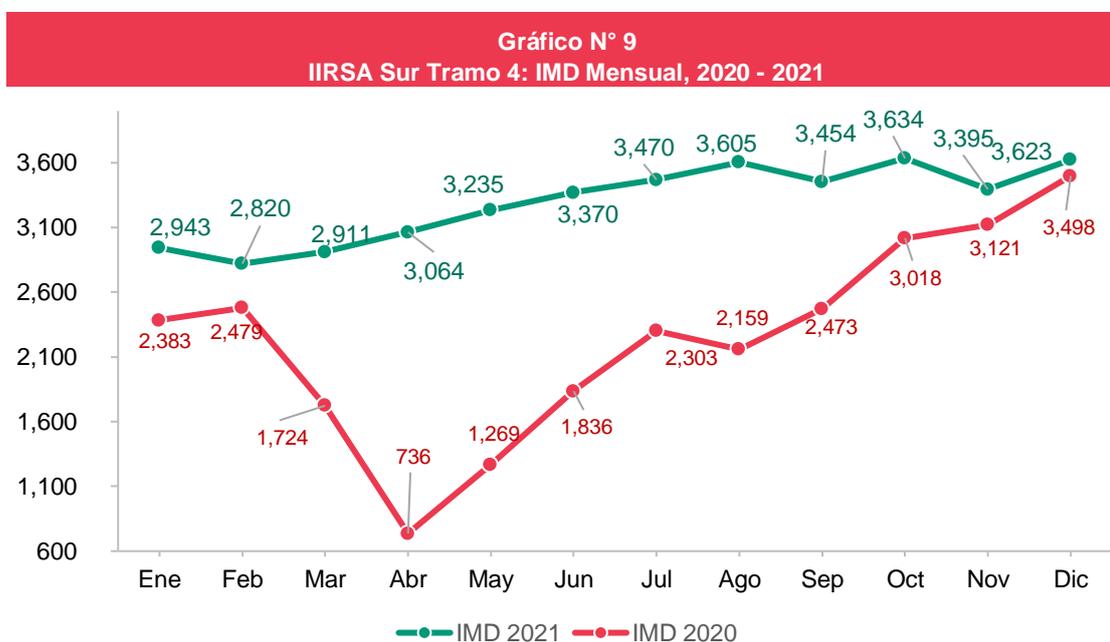
Debido a las medidas de inmovilización aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19, durante el 2020 el tráfico de pasajeros en las distintas infraestructuras supervisadas por el Ositrán se contrajo de manera significativa, lo que afectó los ingresos percibidos por los concesionarios. Ello, considerando que la principal fuente de ingresos del Regulador lo constituyen los aportes por regulación que pagan las empresas concesionarias (lo cual representa más del 90% del presupuesto), tuvo un significativo impacto en los ingresos directamente recaudados del regulador



51. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)<sup>14</sup>. Según el Contrato de Concesión el valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Durante el 2021, la rugosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 1,83 metros por kilómetro, cumpliendo con el valor admisible de 3,5.

## VII.2. Indicador de Tráfico

52. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)<sup>15</sup>. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Al respecto, en el 2021, el IMD anual resultó cerca de 2251 vehículos por día, lo que representa 46,5% inferior de los 3297 vehículos registrados por día en el 2020, tal como se aprecia en el Gráfico N° 9. Asimismo, el IMD mostró niveles superiores desde enero hasta diciembre respecto al 2020, siendo que en octubre se presentó el nivel más alto de este indicador.



Fuente: Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

## VII.3. Accidentes

53. Como se observa en el Cuadro N° 10, durante el 2021, el número de accidentes en la vía concesionada aumentó en 8,4% con respecto al año anterior, pasando de 167 accidentes a 181

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

$$IMD = \frac{\text{Total Vehículos que transitaron por la concesión en el mes } i}{\text{Número de Días del mes } i}$$



accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos creció en un 9,1% (de 22 a 24 heridos); de manera similar, la cifra de las víctimas mortales se elevó 75% en relación a lo registrado en 2020 (de 4 a 7 fallecidos).

**Cuadro N° 10**  
IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2021

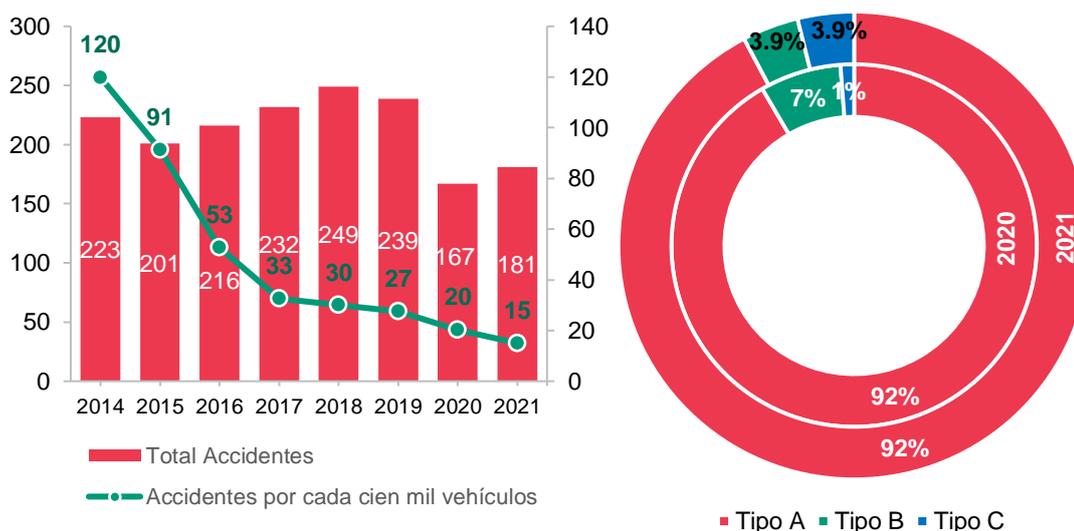
Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2015	158	32	11	381	104	13
2016	174	29	13	415	60	21
2017	226	3	3	463	3	9
2018	204	19	26	388	62	32
2019	205	29	5	371	67	9
2020	153	12	2	259	22	4
2021	167	7	7	228	24	7

\* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).  
Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

54. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2021 es 15,0, que significó una reducción del 25,8% respecto al año anterior. Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 7 de ellos generaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 3,9%), mientras que 7 reportaron personas heridas (Accidentes Tipo B, 3,9%). Ello representa un descenso de los accidentes Tipo B y un incremento del Tipo C en términos relativos respecto al 2020, finalmente, en el 2021 hubo más accidentes que tuvieron como consecuencia algún tipo de daño físico sobre las personas.

**Gráfico N° 10**  
IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia\*, 2014 – 2021

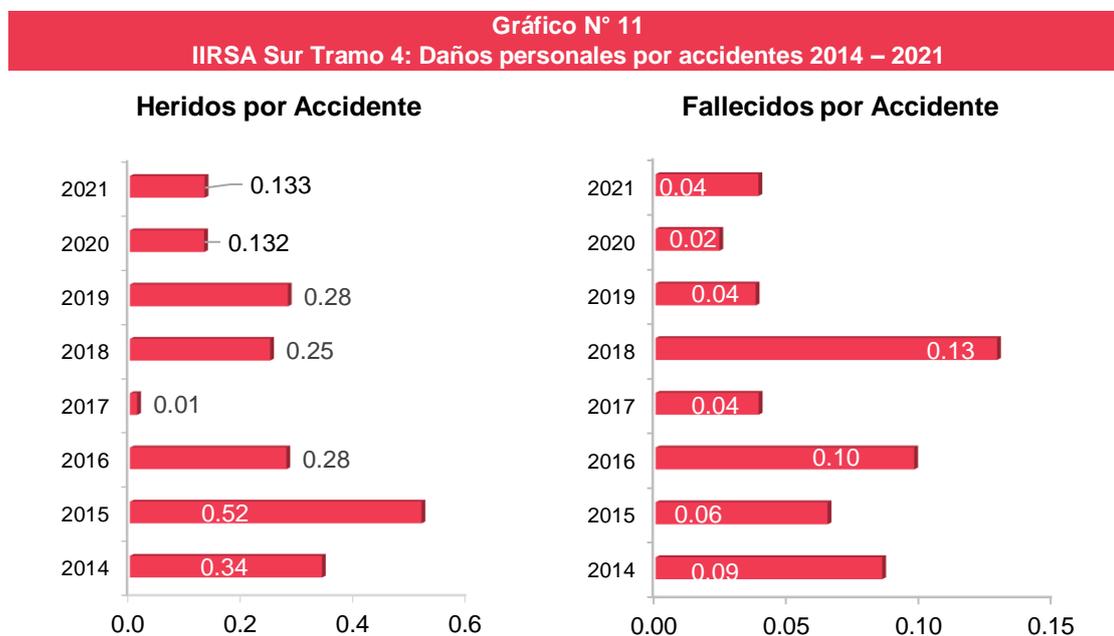


\* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).  
Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



55. En 2021, el número de heridos por accidente se incrementó ligeramente, pasando de 0,132 a 0,133 heridos por accidente. Lo mismo ocurrió con la cantidad de víctimas fatales por accidente, la cual pasó de 0,02 a 0,04. En el Gráfico N° 11 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2021.



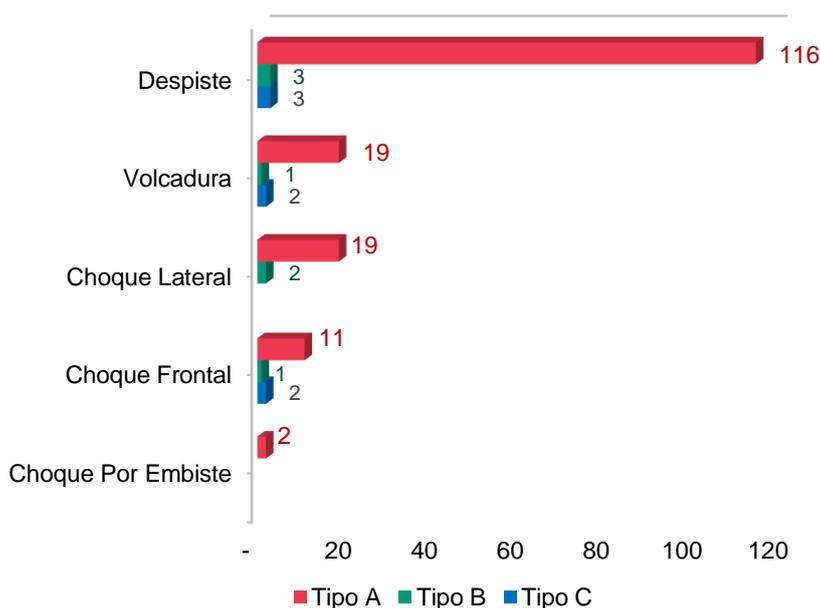
Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

56. El 67,4% de los accidentes de tránsito correspondió a despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales, el 2,5% lesiones personales y el 2,5% causó pérdidas humanas. De otro lado, el 12,2% de los accidentes fue por volcaduras y 20,4% por diversos tipos de choques. Cabe mencionar que el 14,3% de los choques frontales implicó pérdidas humanas. El Gráfico N° 11 resume los tipos de accidentes por consecuencias sobre la vida humana.



**Gráfico N° 82**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2021**



Fuente: Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

#### VII.4. Reclamos

57. Durante 2021, se presentó 17 reclamos al concesionario, cifra superior en 142,9% de los reclamos registrados en el 2020 (7). Los motivos de los reclamos presentados se relacionan a la calidad de los servicios y cobro de la tarifa, los cuales finalmente fueron declarados improcedentes e infundados (Ver Cuadro N° 11).

**Cuadro N° 11**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de reclamos por meses, 2021**

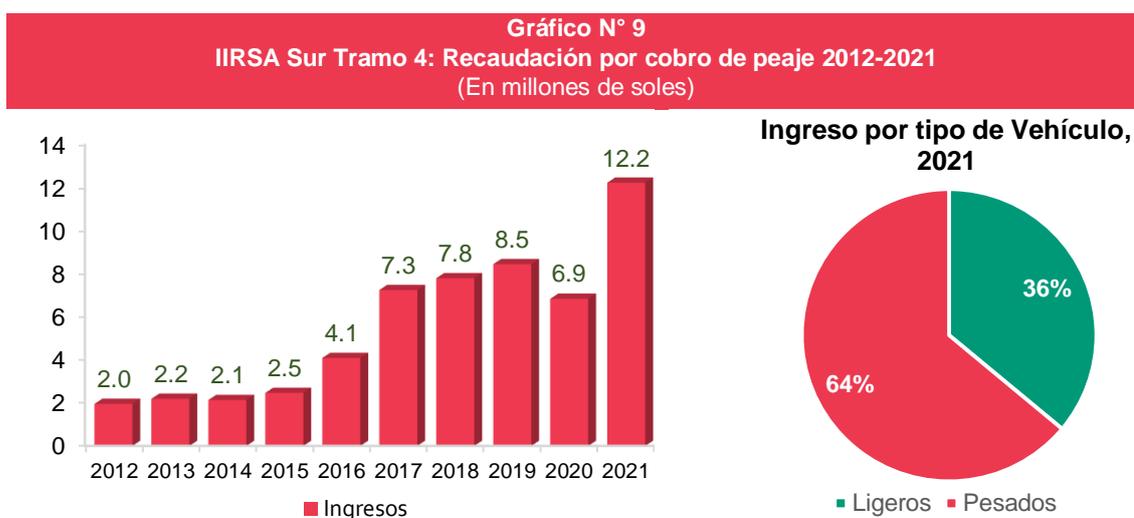
Materia de Reclamo	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2021
Calidad de los servicios	1	0	0	0	0	0	1	4	4	2	0	0	12
Cobro de la tarifa	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5
<b>Total general</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>17</b>

Fuente: Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



## VIII. INDICADORES COMERCIALES

58. Durante 2021, la recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 12,2 millones, monto que representó un crecimiento de 78,4% con relación a los ingresos registrados en 2020, debido al mayor flujo vehicular. Conforme se aprecia en el siguiente gráfico, la entrada en operación de la estación de peaje de San Antón en agosto de 2016, impactó de manera importante la recaudación de la Concesión en los últimos años.
59. De manera desagregada, el 63,9% de los ingresos recaudados corresponden al cobro de vehículos pesados, mientras que el 36,1% restante corresponden al cobro de vehículos ligeros. En conjunto, entre el 2012 y 2021, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 55,5 millones (Ver Gráfico N° 12).



Fuente: Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

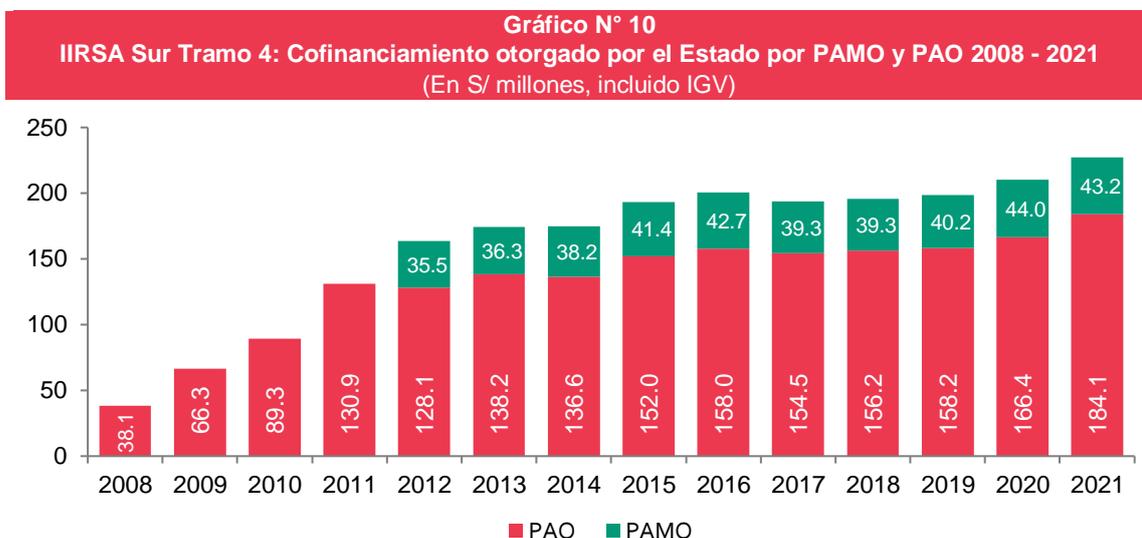
60. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras, realizadas por el Concesionario. Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación.
61. El objetivo de este instrumento financiero es garantizar el empleo eficiente de la recaudación por peaje y el impulso inicial en la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, en los primeros años de la Concesión.
62. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)<sup>16</sup>, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario<sup>17</sup>.
63. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2021, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/ 227,3 millones, nivel superior en 8,04% a lo registrado en

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

<sup>17</sup> 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 establecida para recibir los pagos correspondientes.



2020. Entre 2008 y 2021, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 400,1 millones y S/ 1 856,9 millones, respectivamente.



Fuente: MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable).  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

## IX. ANÁLISIS FINANCIERO

### IX.1. Estados Financieros

- Estado de Resultados Integrales**

64. 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.
65. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

**Cuadro N° 12**  
**Ingresos por servicios, 2021 – 2020**  
(en miles de soles)

Ingresos por servicios	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021/2020
<b>Ingresos por servicios de operación y mantenimiento</b>	<b>45 228</b>	<b>50 111</b>	<b>14,10%</b>	<b>29,10%</b>	<b>-9,70%</b>
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	25 196	30 973	7,80%	18,00%	-18,70%
Costo anual de mantenimiento (CAM)	20 033	19 138	6,20%	11,10%	4,70%
<b>Ingresos por servicios de construcción</b>	<b>276 631</b>	<b>122 373</b>	<b>85,90%</b>	<b>70,90%</b>	<b>126,10%</b>
Mantenimiento de emergencia	14 218	5 086	4,40%	2,90%	179,60%
Obras adicionales	262 413	117 287	81,50%	68,00%	123,70%
<b>Total</b>	<b>321 859</b>	<b>172 484</b>			<b>86,60%</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2021 - Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán



66. En el 2021, los ingresos totales constituido por i) los servicios de operación y mantenimiento y ii) los servicios de construcción de la concesión alcanzaron los S/ 321,9 millones, un 86,6% mayor que los S/ 172,5 millones registrados en el 2020. Ello impulsado por los mayores ingresos por servicios de construcción, los cuales se han más que duplicado en línea con los desembolsos recibidos por la ejecución de obras adicionales<sup>18</sup>. De esta manera, los ingresos por servicios de construcción abarcan el 85,9% de los ingresos totales.
67. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2021 estos alcanzaron los S/ 247,2 millones, que ha implicado un incremento de 98,1% en relación con el ejercicio 2020 (S/ 124,8 millones). Al interior de estos costos, el rubro servicios de construcción es el de mayor magnitud y representa el 90,2% del total de costos, cifra que ha aumentado en 105,5% frente al monto que alcanzó en el año 2020 (S/ 108,6 millones), en línea por la ejecución de las obras adicionales principalmente.

**Cuadro N° 13**  
**Costos de prestación de servicios, 2021 – 2020**  
(en miles de soles)

Costos por prestación de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021	2020	2021/2020
Servicios de construcción	223 030	108 550	90,20%	87,00%	105,50%
Servicio de operación y mantenimiento	24 182	16 209	9,80%	13,00%	49,20%
<b>Total</b>	<b>247 211</b>	<b>124 760</b>			<b>98,10%</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2021 - Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

68. En relación con los costos por servicio de operación y mantenimiento en el ejercicio 2021 estos representaron el 9,8% de los costos totales. En el 2021 dicho monto ascendió a S/ 24,2 millones, un 49,2% mayor a la cifra del año 2020 (S/ 16,2 millones).
69. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos aumentaron en 37,7% con respecto al 2020, pasando de S/ 7,5 millones a S/ 10,3 millones, como resultado principalmente del aumento en el rubro de seguros en un 27,6% (De S/ 1,6 millones en el 2020 pasó a S/ 2,1 millones en el 2021), del aumento de los servicios prestados por terceros en un 26,4% (De S/ 2,8 millones en el 2020 pasó a S/ 3,5 millones en el 2021) y por el incremento de pago de tributos en un 529% (+ S/ 1,5 millones).

<sup>18</sup> En el 2020 se inició la ejecución de la obra adicional Acceso a la localidad de Pacaje, así como otros dos sectores críticos como son la Solución al sector crítico Km 240 y el Túnel Ollachea.



**Cuadro N° 14**  
**Gastos de administración, 2021 – 2020**  
(en miles de soles)

Gastos administrativos			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021	2020	2021/2020
Cargas de personal	2 371	2 429	23,10%	32,50%	-2,40%
Servicios prestados por terceros	3 589	2 839	34,90%	38,00%	26,40%
Tributos	1 830	291	17,80%	3,90%	529,00%
Seguros	2 082	1 632	20,30%	21,90%	27,60%
Otros	407	275	4,00%	3,70%	47,90%
<b>Total</b>	<b>10 278</b>	<b>7 466</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>37,70%</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2021 - Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

70. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2021, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 74,6 millones, lo que significó un incremento de 56,4% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 47,7 millones). En esa línea, también la utilidad de operación tuvo una variación positiva, al crecer 109,7% ascendiendo en el 2021 a S/ 63,5 millones. Estos altos niveles de utilidades operativas conllevaron a que la utilidad neta se incremente en 43% en el ejercicio 2021 a pesar de las pérdidas por diferencia de cambio que pasó de constituir una ganancia en el 2020 de S/ 15,6 millones a constituir en el 2021 un déficit de S/ 6,9 millones.

**Cuadro N° 15**  
**Estado de Resultados Integrales, 2021 – 2020**  
(en miles de soles)

	2021	2020	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021/2020
<b>Ingresos</b>	<b>321 859</b>	<b>172 484</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>86,60%</b>
Ingresos por actividades de construcción	276 631	122 373	85,90%	70,90%	126,10%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	45 228	50 111	14,10%	29,10%	-9,70%
<b>Costos</b>	<b>-247 211</b>	<b>-124 760</b>	<b>-76,80%</b>	<b>-72,30%</b>	<b>98,10%</b>
Costos por servicios de construcción	-223 030	-108 550	-69,30%	-62,90%	105,50%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	-24 182	-16 209	-7,50%	-9,40%	49,20%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>74 648</b>	<b>47 724</b>	<b>23,20%</b>	<b>27,70%</b>	<b>56,40%</b>
Gastos administrativos	-10 278	-7 466	-3,20%	-4,30%	37,70%
Otros gastos	-874	-9 981	-0,30%	-5,80%	-91,20%
<b>Utilidad de operación</b>	<b>63 496</b>	<b>30 278</b>	<b>19,70%</b>	<b>17,60%</b>	<b>109,70%</b>
Ingresos financieros	35	23	0,00%	0,00%	53,00%
Gastos financieros	-2 026	-3 999	-0,60%	-2,30%	-49,30%
Diferencia en cambio, neta	-6 878	15 575	-2,10%	9,00%	-144,20%
<b>Utilidad neta antes del impuesto a la renta</b>	<b>54 627</b>	<b>41 877</b>	<b>17,00%</b>	<b>24,30%</b>	<b>30,40%</b>
Impuesto a la renta	-16 544	-15 285	-5,10%	-8,90%	8,20%
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>38 083</b>	<b>26 592</b>	<b>11,80%</b>	<b>15,40%</b>	<b>43,20%</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2021 de Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán



- **Estado de Situación Financiera**

71. 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 2020 y 2021.

<b>Cuadro N° 16</b>					
<b>Estado de Situación Financiera, 2021 – 2020</b>					
<b>(en miles de soles)</b>					
<b>ACTIVOS</b>	<b>Al 31 de diciembre</b>		<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>Al 31 de diciembre</b>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>		<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>137 371</b>	<b>256 327</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>54 742</b>	<b>206 136</b>
Efectivo	4 771	6 585	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	31 581	42 665
Cuentas por cobrar comerciales	72 384	78 259	Anticipos recibidos	9 174	140 224
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0	0	Pasivo por impuestos corrientes	5 080	21 426
Cuentas por cobrar en fideicomiso	47 872	160 076	Otras cuentas por pagar	8 906	1 822
Otras cuentas por cobrar	12 343	11 407			
			<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>0</b>	<b>657</b>
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>483</b>	<b>1 170</b>	Pasivo por arrendamiento	0	657
Mobiliario y equipo	483	513	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>54 742</b>	<b>206 793</b>
Activos por derecho de uso	0	657			
			<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>83 112</b>	<b>50 704</b>
			Capital social	26 657	26 657
			<b>Reserva legal</b>	<b>5 331</b>	<b>5 331</b>
			Resultados acumulados	51 124	18 715
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>137 854</b>	<b>257 497</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>137 854</b>	<b>257 497</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<b>Cuadro N° 17</b>							
<b>Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2021 – 2020</b>							
<b>(en porcentajes)</b>							
<b>ACTIVOS</b>	<b>ANÁLISIS VERTICAL</b>		<b>ANÁLISIS HORIZONTAL</b>	<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>ANÁLISIS VERTICAL</b>		<b>ANÁLISIS HORIZONTAL</b>
	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2021/2020</b>		<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2021/2020</b>
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>99,60%</b>	<b>99,50%</b>	<b>-46%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>39,70%</b>	<b>80,10%</b>	<b>-73%</b>
Efectivo	3,50%	2,60%	-28%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	22,90%	16,60%	-26%
Cuentas por cobrar comerciales	52,50%	30,40%	-8%	Anticipos recibidos	6,70%	54,50%	-93%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0,00%	0,00%		Pasivo por impuestos corrientes	3,70%	8,30%	-76%
Cuentas por cobrar en fideicomiso	34,70%	62,20%	-70%	Otras cuentas por pagar	6,50%	0,70%	389%
Otras cuentas por cobrar	9,00%	4,40%	8%				
				<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,30%</b>	
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>0,40%</b>	<b>0,50%</b>	<b>-59%</b>	Pasivo por arrendamiento	0,00%	0,30%	
Mobiliario y equipo	0,40%	0,20%	-6%	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>39,70%</b>	<b>80,30%</b>	<b>-74%</b>
Activos por derecho de uso	0,00%	0,30%					
				<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>60,30%</b>	<b>19,70%</b>	<b>64%</b>
				Capital social	19,30%	10,40%	0%
				Reserva legal	3,90%	2,10%	0%
				Resultados acumulados	37,10%	7,30%	173%
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>-46%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>-46%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

72. Al cierre del año 2021, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujo en 46% respecto al 2020, pasando de S/ 257,5 millones a S/ 137,8 millones.



73. Por el lado del activo, el activo corriente registró una significativa variación entre el 2020 y 2021 reduciéndose de S/ 256,3 millones a S/ 137,4 millones (-46%), mientras que los activos no corrientes disminuyeron 59% pasando de S/ 1,2 millones a S/ 0,48 millones. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 99,5% de los activos totales en el año 2020 al 99,6% en el año 2021; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 0,5% de los activos totales en el año 2020 al 0,4% en el año 2021 observándose que la *cuenta por cobrar comerciales*<sup>19</sup> y la *cuenta por cobrar en fideicomiso*<sup>20</sup> se redujeron significativamente en S/. 5,8 millones y S/ 112,2 millones frente al 2020 (reducción de 8% y 70% respectivamente).
74. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, presentaron una contracción en un 74% mientras que el patrimonio neto creció en 64%, resultando en el ejercicio 2021 a S/ 54,7 millones y S/ 83,1 millones respectivamente y representando el 39,7% y 60,3% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que la concesión registró una cantidad nula de pasivos no corrientes.
75. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó para el 2021 pasando de S/ 50,7 millones a S/ 83,1 millones (un incremento del 64%) debido al aumento de los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 18,7 millones a S/ 51,1 millones (crecimiento de 173%%). Este aumento en S/ 32,4 millones resulta de la generación de utilidades del ejercicio por S/ 38,1 millones y el reparto de dividendos efectuados en el ejercicio 2021 por S/ 5,5 millones.

## IX.2. Indicadores financieros

### • *Ratios de Liquidez*

76. 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 la empresa mantiene una política de tener recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por encima de 1.
77. En particular, la caída del activo corriente en 46% y del pasivo corriente en un 73% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica<sup>21</sup> se incremente de 1,24 a 2,51. De manera similar, el ratio de la prueba ácida<sup>22</sup> también se incrementó considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y cuentas por cobrar.

<sup>19</sup> Las cuentas por cobrar comerciales son de vencimiento corriente, no devenga intereses y su cancelación es garantizada por el Concedente una vez que Ositrán otorgue su conformidad al avance de obra. En el 2021 está conformada por i) mantenimiento de emergencia, esta cuenta por cobrar ha crecido de S/ 2,9 millones en el 2020 a S/ 8,1 millones en el 2021; ii) PAMO y CAM que en el 2020 ascendió a S/ 10,7 millones y en el 2021 S/ 11,8 millones; y iii) Obras adicionales cuya reducción de S/ 64,6 millones en el 2020 a S/ 64,6 millones en el 2021 se debe principalmente a las aprobaciones por parte de Ositrán a las tres valorizaciones por reforestaciones del año 2021 Túnel Ollachea, Km 240 y a la obra Pacaje que culminó en diciembre de 2021. Cuentas por cobrar comerciales en el Dictamen de los auditores independientes.

<sup>20</sup> Con la finalidad de facilitar el financiamiento de la inversión necesaria para la ejecución de obras del Contrato de Concesión, la Concesionaria se obliga a constituir un fideicomiso en administración de pagos, el cual mantiene bajo disponibilidad restringida los fondos relacionados al proyecto

<sup>21</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

<sup>22</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente



**Cuadro N° 18**  
**Ratios de Liquidez, 2021 – 2020**

<b>Ratios</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Liquidez general	2,51	1,24
Prueba Acida	2,51	1,24
Liquidez absoluta	0,09	0,03

Fuente: Estados financieros auditados 2021 de Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

78. Con relación al ratio de liquidez absoluta<sup>23</sup> o también llamado ratio de prueba defensiva, el mismo también aumenta al pasar de 0,03 en 2020 a 0,09 en 2021; sin embargo, su valor evidencia que la cuenta de efectivo es ínfima y por sí solo no permite respaldar el total del pasivo corriente (sólo el 9%).

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

79. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.

80. Ahora bien, los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2021 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

**Cuadro N° 19**  
**Ratio de Apalancamiento/Endeudamiento, 2021 – 2020**

<b>Ratios</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Deuda/Patrimonio	65,90%	407,80%
Endeudamiento del Activo	39,70%	80,30%
Calidad de la Deuda	100,00%	99,70%
Indice de Solvencia	2,52	1,25

Fuente: Estados financieros auditados 2021 de Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

81. El ratio Deuda/Patrimonio<sup>24</sup> muestra para el ejercicio 2021 que por cada S/ 100 de patrimonio existe un S/ 65,9 de deuda, lo cual denota un nivel bajo de apalancamiento de la empresa; y denota también un descenso significativo respecto al apalancamiento correspondiente al año 2020 (407,8%), motivado por la reducción del total de pasivo (-73%) frente al crecimiento patrimonio (+64%).

82. El ratio endeudamiento del activo<sup>25</sup> en el ejercicio 2021 indica que del total de activos, un 39,7% está cubierto a través de terceros (pasivo total), mientras que en el ejercicio 2020, la participación del financiamiento de terceros era de 80,3%. Esta situación muestra que existe un mayor nivel

<sup>23</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

<sup>24</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

<sup>25</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.



de autonomía financiera de la empresa frente a terceros, debido al financiamiento del activo con recursos propios.

83. El ratio de calidad de la deuda<sup>26</sup> asciende a 100% en el ejercicio 2021 lo que indica que toda la deuda que tiene la empresa corresponde a deuda de corto plazo.
84. Finalmente, el índice de solvencia<sup>27</sup> para el ejercicio 2021 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 2,52 de activo total. En el 2020 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,25 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa, lo cual significa que del 2020 al 2021 creció el nivel de solvencia de la empresa.

- **Ratios de Rentabilidad**

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

Cuadro N° 20		
Ratio de Rentabilidad, 2021 – 2020		
Ratios	2021	2020
Margen Bruto	23,20%	27,70%
Margen Operativo	19,70%	17,60%
Margen EBITDA	19,80%	17,70%
Margen Neto	11,80%	15,40%
ROE	45,80%	52,40%
ROA	27,60%	10,30%

Fuente: Estados financieros auditados 2021 de Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

86. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto<sup>28</sup> disminuyó al pasar de 27,7% a 23,2% entre los años 2020 y 2021. Respecto al margen operativo<sup>29</sup> y el margen EBITDA<sup>30</sup>, estos se incrementaron pasando de 17,6% y 17,7% en el 2020 a 19,7% y 19,8% en 2021, respectivamente. De otro lado, el margen neto<sup>31</sup> se contrajo de 15,4 en el 2020 a 11,8% en el 2021. Este último ratio indica que en el ejercicio 2021 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 11,8 de utilidad neta.
87. El ROE<sup>32</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2021 dicho indicador disminuye respecto al ejercicio 2020. Así, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 45,8 de utilidad neta en 2021. La disminución de este indicador se debe al incremento en mayor proporción del patrimonio en relación con las utilidades netas en dicho año.
88. Finalmente, se observa una expansión para la rentabilidad sobre los activos o ROA<sup>33</sup>, el cual ascendió a 27,6% (10,3% en el 2020), así la empresa tuvo mayores ganancias para el 2021 sobre el total de activos invertido.

<sup>26</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

<sup>27</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

<sup>28</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

<sup>29</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

<sup>30</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

<sup>31</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

<sup>32</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

<sup>33</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



## X. CONCLUSIONES

89. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 4: Inambari – Azángaro, se ha identificado los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo. Así, de la evaluación del desempeño de la Concesión durante el año 2021, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) El tráfico vehicular se incrementó 46,1% entre 2020 y 2021, al pasar de 823,9 mil a 1203,5 mil vehículos. En relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 2,1 millones de ejes, lo cual representó una expansión de 43,8% respecto al año anterior.
- (ii) Al cierre de 2021, el Concesionario cuenta con tres estaciones de peaje en operación, observándose que la estación de peaje San Antón concentró el mayor nivel de tráfico, con una afluencia de 583,6 mil de vehículos (48,5% del tráfico total de la concesión).
- (iii) En relación con la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2021, se atendieron 666 llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias, lo cual significó una reducción de 13,5% con relación al 2020. Por su parte, el número de asistencias mecánicas se incrementó en 20,6%; en tanto no se registraron asistencias médicas.
- (iv) Al 31 de diciembre de 2021, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el OSITRAN ascendieron a USD 822 millones, lo cual significó un avance de 123,9% de la inversión comprometida. Con ello se logró un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para construcción (276,9 km) y para ser intervenidos (25,2 km) como parte de la obra principal, así como la ejecución de obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad. Durante 2021, el Concesionario ejecutó obras por USD 51,99 millones, lo cual representó un crecimiento de 418,4% con relación al año anterior (USD 10,03 millones).
- (v) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 3,4 millones de soles, monto similar a los aportes efectuados en 2020 (S/ 3,4 millones).
- (vi) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2021, 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 97,6%.
  - Se registraron 181 accidentes, lo cual significó un aumento de 8,4% con relación al número de accidentes registrados en 2020; sin embargo, el indicador de número de accidentes por cien mil vehículos se redujo de 20,3 a 15, lo que evidencia una reducción efectiva de la cantidad de accidentes. Dichos accidentes tuvieron como resultado 24 heridos y 7 fallecidos. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes tuvieron como origen los despistes y volcaduras (79,6% en conjunto).
  - El número de reclamos en general se incrementó 142,9%, registrándose 17 en 2021, los cuales se han declarado improcedentes o infundados.
- (vii) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en las estaciones de peaje San Gabán, Macusani y San Antón, se observó que las mismas se elevaron en



6,3% entre 2020 y 2021, al pasar de S/ 6,40 a S/ 6,80 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados).

- (viii) Durante 2021, los ingresos totales obtenidos por el concesionario por concepto de recaudación de peaje ascendieron a S/ 12,2 millones, lo que representó una expansión de 78,4% respecto al 2020, en línea con el mayor flujo de tráfico vehicular. No obstante, cabe señalar que la mayor parte de los ingresos de la concesión provienen del cofinanciamiento del Estado por los servicios de construcción y de operación y mantenimiento de la vía.
- (ix) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de PAMO y PAO aumentaron 8,04% entre 2020 y 2021, al pasar de S/ 210,4 millones a S/ 227,3 millones. El PAMO ascendió a S/ 43,2 millones, mientras que el PAO ascendió a S/ 184,1 millones en dicho año.
- (x) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se expandieron 86,6% entre 2020 y 2021, al pasar de S/ 172,5 millones a S/ 321,8 millones, mientras que los costos totales aumentaron 98,1%, alcanzando los S/ 247,2 millones en el 2021 frente a S/ 124,8 millones en el 2020. En ese contexto, la utilidad bruta fue de S/ 74,6 millones, lo que significó un incremento de 56,4% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 47,7 millones).
- (xi) Al cierre del año 2021 la empresa redujo sus valores contables frente al observado al cierre del ejercicio 2020, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una disminución de 46%. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores es positiva, conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2021 que revelan que la empresa cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos indicadores aumentaron. Finalmente, con los indicadores de rentabilidad de la empresa, existen comportamientos mixtos de estos indicadores en el ejercicio 2021, pues el margen bruto, el margen neto y el ROE decrecen, mientras que el margen operativo, margen EBITDA y el ROA aumentan, pese a ello siendo todos estos indicadores positivos indican que la empresa generó beneficios en el ejercicio 2021.



## XI. ANEXOS

### Anexo N° 1 Ficha de Contrato de Concesión

<b>FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN</b>			
<b>Concesionario: Intersur Concesiones S.A.</b>			
<b>Carretera: Inambari – Azángaro (Tramo 4)</b>			
<b>Nº</b>	<b>Tema</b>	<b>Contenido</b>	<b>Ref.</b>
	Infraestructura	Tramo Inambari – Azángaro (305,90 Km.) que incluye los siguientes subtramos:  Puente Inambari – San Gabán (64,90 Km.) San Gabán – Ollachea (13,50 Km.) Ollachea – Macusani (96,00 Km.) Macusani – Progreso (96,00 Km.) Progreso – Dv. Asillo (13,26 Km.) Dv. Asillo – Azángaro (24,24 Km.)	Cláusula 2.4. (p. 19)  Anexo I, Apéndice I (p. 158)  Anexo XI (p. 231)
	Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
	Plazo de la concesión	25 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 30)  Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30-31)
	Adendas	Adenda 1: 01 de marzo de 2006. Adenda 2: 16 de mayo de 2006. Adenda 3: 26 de julio de 2006. Adenda 4: 18 de febrero de 2009. Adenda 5: 19 de mayo de 2009. Adenda 6: 06 de agosto de 2009. Adenda 7: 04 de marzo de 2011.	Adenda 1  Adenda 2  Adenda 3  Adenda 4  Adenda 5  Adenda 6  Adenda 7
	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.6. (p. 20)
	Capital mínimo	USD 8 583 067. Al finalizar el tercer año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4. (p. 23)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Intersur Concesiones S.A.**  
**Carretera: Inambari – Azángaro (Tramo 4)**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
	Garantías a favor del concedente	<u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> por USD 12 millones. <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u>  Por USD 2,4 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión. Por USD 4 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del contrato. Por USD 8 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 06 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato.	Cláusula 9.2. (p. 77)  Cláusula 9.3. (p. 78)
	Garantías a favor del concesionario	<u>Garantía de Crédito Parcial</u> , está destinada a garantizar la el servicio del a deuda a los Acreedores Permitidos. <u>Línea de Crédito de Enlace</u> , para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 49 540 000,00. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula.	Cláusula 3.12. (p. 30)
	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial de USD 205 millones (sin incluir IGV) en un plazo máximo de 48 meses (3 etapas, al mes 12, 30 y 48).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS y Propuesta Técnica
	Obras	Construcción a nivel de asfaltado del tramo Puente Inambari – Azángaro (306 km.) incluyendo, obras de drenaje, puentes, señalización, etc. <u>Primera Etapa</u> (12 meses desde el Inicio de la Construcción): 29% <u>Segunda Etapa</u> (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa): 38% <u>Tercera Etapa</u> (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa): 33%	Cláusula 6.1. (p. 37) Anexo VIII, numeral 2.2.1. (p. 207)
	Solución de controversias	Trato Directo Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete a arbitraje Internacional de Derecho. Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima.	Cláusula 16.10.  Cláusula 16.11.b (p. 133-136)
	Penalidades	Se refieren a: eventos a la fecha de suscripción del contrato, régimen de bienes, obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales, así como consideraciones socioambientales. Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas.	Cláusula 3.6. (p. 26), 5.40. (p. 36), 6.23. (p. 45), 11.47. (p. 111) y Anexo X (p. 228) Cláusula 13.10. (p. 119)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Intersur Concesiones S.A.**  
**Carretera: Inambari – Azángaro (Tramo 4)**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
	Causales de caducidad	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 (Salida unilateral del Concesionario).	Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. (p. 120-129) Adenda 3
	Equilibrio económico	El Concedente, con opinión previa del regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando: Existe en variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa (IPE), segunda etapa (ISE) y tercera etapa (ITE), con respecto a los valores iniciales de IPE, ISE e ITE. Existe variaciones en términos reales en costos de operación y administración (COA) y los costos de mantenimiento (CM), con respecto a los valores iniciales de COA y CM. El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO.	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 73) Adenda 3
	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) así como las acciones y participaciones del Concesionario.	Cláusula 9.6.b Adenda 3
	Pólizas de seguros	De responsabilidad civil contra terceros. Sobre los bienes en Construcción. De riesgos laborales.  Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro, para su aprobación.	Cláusula 10.1.a (p. 81) Cláusula 10.1.b (p. 82) Cláusula 10.2.c (p. 82)
	Inicio de operaciones	El inicio de la explotación de las obras de la Primer, Segunda y Tercera etapa, se computará luego de transcurrido (12) meses, de culminadas la totalidad de las Obras de Construcción.	Cláusula 8.10. (p. 54)
	Estándares del servicio	Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.	Anexo 1. Apéndice 3 (p. 160)
	Tarifas	Peaje inicial de USD 1,50 (más impuestos) por vehículo ligero o por cada eje a partir del inicio de explotación de las obras.	Cláusulas 8.14., 8.15., 8.16., 8.17. (p. 56-59)
	Reajustes de tarifas	Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción. El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 8.17.c (p. 58)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Intersur Concesiones S.A.**  
**Carretera: Inambari – Azángaro (Tramo 4)**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
	PAO	<p>USD 40 682 000,00 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV).</p> <p>Estos son:</p> <p><u>Pagos primera etapa:</u> 30 pagos semestrales de 14,5% del PAO.</p> <p><u>Pagos segunda etapa:</u> 30 pagos semestrales de 19% del PAO.</p> <p><u>Pagos tercera etapa:</u> 30 pagos semestrales de 16,5% del PAO.</p> <p>Por lo tanto, la proporción del PAO pagado, en la primera, segunda y tercera etapa será de 29%, 38% y 33% del PAO.</p> <p>La parte proporcional de los PAO será pagada los días 30 de abril y 30 de octubre.</p> <p>El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero)</p>	<p>Cláusula 8.21. (p. 60)</p> <p>Cláusula 8.23. (p. 61-65)</p> <p>Cláusula 18.2.</p> <p>Adenda 3</p>
	CRPAO	<p>Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.</p>	<p>Cláusula 1.6. (p. 19)</p> <p>Adenda 3</p>
	PAMO y Transitabilidad	<p>PAMO (Trimestral): USD 4,68 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de USD 573 mil para mantenimiento periódico.</p> <p>25% del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario por un año entre culminación de obras e inicio de explotación.</p> <p>Transitabilidad: Siete (7) pagos trimestrales por un monto no mayor a los USD 16 420 820,00.</p>	<p>Cláusula 8.21. (p. 60)</p>

**Anexo N° 2**  
**Resumen Estadístico**

**INDICADORES ANUALES - IIRSA SUR TRAMO 4: Inambari - Azángaro**

<b>Concesionario:</b>	<b>Intersur Concesiones S.A.</b>
<b>Modalidad:</b>	<b>COFINANCIADA</b>
<b>Periodo:</b>	<b>2011-2021</b>

<b>a) Tráfico</b>												
	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Número de Vehículos</b>												
Total Ligeros	Vehículos	25 438	90 929	91 555	100 082	124 079	254 013	459 427	565 602	576 036	563 275	842 336
Total Pesados	Vehículos	25 714	80 915	92 193	86 001	96 193	154 861	252 694	264 999	295 425	260 597	361 162
<b>Número de Ejes Cobrables</b>												
Total Ligeros	Ejes	25 438	90 929	91 555	100 082	124 079	254 013	459 427	565 602	576 036	563 275	842 336
Total Pesados	Ejes	93 308	319 594	373 650	346 611	377 776	585 787	932 123	968 559	1 044 850	918 377	1 288 404
<b>Número de Vehículos por Unidad de Peaje</b>												
<b>San Antón</b>	<b>Vehículos</b>						<b>159 639</b>	<b>420 401</b>	<b>456 093</b>	<b>465 168</b>	<b>420 755</b>	<b>583 639</b>
Ligeros	Vehículos						110 382	283 659	320 827	310 273	285 390	400 685
Pesados	Vehículos						49 257	136 742	135 266	154 895	135 365	182 954
<b>San Gabán</b>	<b>Vehículos</b>	<b>30 131</b>	<b>100 515</b>	<b>93 772</b>	<b>102 259</b>	<b>115 308</b>	<b>122 711</b>	<b>149 384</b>	<b>199 233</b>	<b>223 127</b>	<b>185 594</b>	<b>267 903</b>
Ligeros	Vehículos	14 732	54 468	45 622	55 842	63 333	68 696	89 530	131 738	143 480	126 781	188 471
Pesados	Vehículos	15 399	46 047	48 150	46 417	51 975	54 015	59 854	67 495	79 647	58 813	79 432
<b>Macusani</b>	<b>Vehículos</b>	<b>21 021</b>	<b>71 329</b>	<b>89 976</b>	<b>83 824</b>	<b>104 964</b>	<b>126 524</b>	<b>142 336</b>	<b>175 275</b>	<b>183 166</b>	<b>217 523</b>	<b>351 956</b>
Ligeros	Vehículos	10 706	36 461	45 933	44 240	60 746	74 935	86 238	113 037	122 283	151 104	253 180
Pesados	Vehículos	10 315	34 868	44 043	39 584	44 218	51 589	56 098	62 238	60 883	66 419	98 776
<b>Número de Ejes por Unidad de Peaje</b>												
<b>San Antón</b>	<b>Ejes</b>						<b>275 446</b>	<b>738 571</b>	<b>773 224</b>	<b>813 181</b>	<b>717 244</b>	<b>1 004 310</b>
Ligeros	Ejes						110 382	283 659	320 827	310 273	285 390	400 685
Pesados	Ejes						165 064	454 912	452 397	502 908	431 854	603 625
<b>San Gabán</b>	<b>Ejes</b>	<b>68 476</b>	<b>228 811</b>	<b>237 232</b>	<b>237 643</b>	<b>262 907</b>	<b>282 452</b>	<b>333 922</b>	<b>395 677</b>	<b>438 931</b>	<b>361 240</b>	<b>499 636</b>
Ligeros	Ejes	14 732	54 468	45 622	55 842	63 333	68 696	89 530	131 738	143 480	126 781	188 471
Pesados	Ejes	53 744	174 343	191 610	181 801	199 574	213 756	244 392	263 939	295 451	234 459	311 165
<b>Macusani</b>	<b>Ejes</b>	<b>50 270</b>	<b>181 712</b>	<b>227 973</b>	<b>209 050</b>	<b>238 948</b>	<b>281 902</b>	<b>319 057</b>	<b>365 260</b>	<b>368 774</b>	<b>403 168</b>	<b>626 794</b>
Ligeros	Ejes	10 706	36 461	45 933	44 240	60 746	74 935	86 238	113 037	122 283	151 104	253 180
Pesados	Ejes	39 564	145 251	182 040	164 810	178 202	206 967	232 819	252 223	246 491	252 064	373 614



	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>b) Recaudación por Cobro de Peaje</b>												
<b>Total</b>	<b>Soles</b>		<b>1 960 218</b>	<b>2 199 221</b>	<b>2 141 756</b>	<b>2 475 539</b>	<b>4 099 586</b>	<b>7 265 116</b>	<b>7 816 276</b>	<b>8 467 747</b>	<b>6 860 627</b>	1 2 2 4 1 1 4 3
Ligeros	Soles		413 093	348 437	364 098	454 997	965 973	1 977 372	2 435 752	2 425 673	2 238 546	4 2 6 2 2 5 6
Pesados	Soles		1 547 126	1 727 950	1 607 900	1 815 584	3 029 958	5 093 976	5 166 996	5 534 677	4 315 071	7 5 5 2 5 1 4
Vales Prepago	Soles			122 833	169 759	204 959	103 655	193 768	213 528	507 397	307 010	4 2 6 3 7 4
<b>c) Accidentes</b>												
<b>Accidentes</b>	<b>Personas</b>			<b>98</b>	<b>223</b>	<b>201</b>	<b>216</b>	<b>232</b>	<b>249</b>	<b>239</b>	<b>167</b>	1 8 1
Heridos	Personas			111	76	104	60	3	62	67	22	2 4
Fallecidos	Personas			13	19	13	21	9	32	9	4	7



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima  
Teléfono: (511) 500 9330

[estudioseconomicos@OSITRAN.gob.pe](mailto:estudioseconomicos@OSITRAN.gob.pe)

[www.OSITRAN.gob.pe](http://www.OSITRAN.gob.pe)

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré  
**Gerente de Regulación y Estudios Económicos**

Sandra Queija de la Sota  
**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  
María Méndez Vega – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente  
Juan Martín Balberena Cabrera – Practicante  
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante  
Sadith Renojo Galvez – Practicante