



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

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
– Ositrán**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

**Informe de desempeño 2025: 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; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborados sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible

Primera versión: junio de 2026

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

estudioseconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	6
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
I.1. Composición de la empresa	8
I.2. Principales Características del Contrato de Concesión	8
I.3. Área de Influencia	10
I.4. Infraestructura y equipos de la Concesión	11
I.5. Hechos de importancia	12
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	13
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	14
III.1. Tráfico vehicular	14
III.2. Servicios obligatorios	17
IV. ESQUEMA TARIFARIO	19
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	20
V.1. Evolución de las inversiones	20
V.2. Pagos al Estado	22
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	23
VI.1. Niveles de Servicio	23
VI.2. Indicador de Tráfico	25
VI.3. Accidentes	25
VI.4. Reclamos, sanciones y penalidades	28
VII. INDICADORES COMERCIALES	29
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO	31
VIII.1. Estados financieros	31
VIII.2. Indicadores financieros	35
IX. CONCLUSIONES	37
X. ANEXOS	40
ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	40
ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO	44



CUADROS

Cuadro N° 1 Datos Generales De La Concesión	8
Cuadro N° 2 Modificaciones Contractuales	9
Cuadro N° 3 Características de la Infraestructura, 2025	11
Cuadro N° 4 Ubicación de las unidades de peaje y pesaje	13
Cuadro N° 5 Variación del tráfico por estación de peaje, años 2024 y 2025	17
Cuadro N° 6 Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, año 2025	17
Cuadro N° 7 Motivo de llamada de emergencia, 2025	18
Cuadro N° 8 Peajes y Tarifas	20
Cuadro N° 9 Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2025	26
Cuadro N° 10 Motivo de reclamos por meses, 2025	29
Cuadro N° 11 Ingresos por servicios 2024-2025	32
Cuadro N° 12 Costos de prestación de servicios 2024-2025	32
Cuadro N° 13 Gastos administrativos 2024-2025	33
Cuadro N° 14 Estado de Resultados Integrales 2024-2025	33
Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera 2024-2025	34
Cuadro N° 16 Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2024-2025	34
Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2024-2025	35
Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2024-2025	36
Cuadro N° 19 Ratios de Rentabilidad, 2024-2025	37



GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 4 del Corredor Vial IIRSA Sur	11
Gráfico N° 2 Tráfico de vehículos, periodo 2012 - 2025	15
Gráfico N° 3 Evolución del tráfico mensual, periodo 2024 - 2025	16
Gráfico N° 4 Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, año 2025	16
Gráfico N° 5 Llamadas de emergencia, 2014 – 2025	18
Gráfico N° 6 Asistencias mecánicas, 2014 – 2025	19
Gráfico N° 7 Inversiones reconocidas, 2006 – 2025	21
Gráfico N° 8 Aportes por regulación, 2014 – 2025	23
Gráfico N° 9 Nivel de servicio global, 2014-2025	24
Gráfico N° 10 IMD Mensual, 2024 - 2025	25
Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014-2025	26
Gráfico N° 12 Daños personales por accidentes, 2014-2025	27
Gráfico N° 13 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025	27
Gráfico N° 14 Accidente de Tránsito por causa probable y consecuencias, 2025	28
Gráfico N° 15 Número de Reclamos, 2014-2025	29
Gráfico N° 16 Recaudación por cobro de peaje 2012-2025	30
Gráfico N° 17 Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO	31



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2025, 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 372,9 kilómetros desde el Puente Inambari (Región Madre de Dios) hasta la ciudad de Azángaro (Región Puno), además de la vía Macusani – Nuñoa (Región de 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 2025, el tráfico vehicular alcanzó los 1,1 millones de vehículos, de los cuales el 67,1 % correspondió a vehículos ligeros y el 32,9 % restante a vehículos pesados. En ese sentido, se produjo un incremento muy significativo de 204,4 % (242,2 % en vehículos ligeros y 148,4 % en pesados) respecto al 2024. Por otra parte, en lo que se refiere al número de ejes cobrables, en 2025 se registró un total de 2,2 millones de ejes, resultado superior en 257,2 % al periodo anterior. Ambos incrementos se explican principalmente por el reinicio de cobro del peaje San Antón en enero del 2025.

El concesionario ejecutó obras por un monto de USD 19,8 millones (incluido IGV) durante 2025, cifra que representa un incremento del 110,5 % respecto a la inversión reconocida en el año anterior (USD 9,4 millones). Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 890,6 millones (incluido IGV), lo que equivale a un avance del 134,2 % respecto a la inversión total comprometida (USD 663,7 millones). En materia de obras, en diciembre de 2025 el Túnel Ollachea inició su etapa de operación. De otro lado, en abril de 2025 se inició la ejecución de la Obra Accesorio por Seguridad Vial – Mejoramiento del Sub-Tramo Asillo – San Antón, así como de la Obra Accesorio “Inserción Urbana y Acondicionamiento de Drenaje del Centro Poblado Sangari – Sector km 276+500 al km 277+560”, finalmente en diciembre de 2025 se culminó la Fase 2 del Evitamiento Ollachea que corresponde a la zona urbana.

En 2025, el concesionario transfirió un monto total de S/ 2,41 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (equivalente al 1 % de sus ingresos brutos), lo que representa un incremento del 1,0 % en comparación con los aportes transferidos en 2024 (S/ 2,39 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2025. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (90 %), alcanzado un nivel de cumplimiento del 97,6 %. Por su parte, el número de accidentes aumentó en un 35,1 %, al pasar de 191 en 2024 a 258 en 2025. En cuanto al número de heridos, se registró una caída, pasando de 41 a 37 personas entre 2024 y 2025. Por el contrario, el número de víctimas mortales se incrementó de 3 a 8 en el mismo periodo. En lo que respecta a los reclamos, se resolvieron doce casos, los cuales estuvieron relacionados con la calidad de los servicios, el cobro de tarifas y otros aspectos, como el control de pesos y la documentación.



En el año 2025, la recaudación por concepto de peaje ascendió a S/ 17,7 millones, de los cuales el 32,2 % correspondió a vehículos ligeros, el 65,4 % a vehículos pesados y el 2,3 % a recaudación no monetaria (prepago).

Con respecto a los resultados financieros de la Concesión, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se incrementaron en 34,0 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 154,4 millones a S/ 207,0 millones, mientras que los costos totales crecieron un 45,9 % alcanzando los S/ 149,4 millones en el 2025 frente a S/ 102,4 millones en el 2024. En este contexto, la utilidad bruta fue de S/ 57,6 millones, lo que significó un incremento del 10,7 % con relación a la registrada el año anterior (S/ 52,0 millones), llevando a la utilidad neta a crecer un 21,0 %.

Al cierre del ejercicio 2025, la empresa incrementó sus valores contables frente a los observados al cierre del ejercicio 2024, debido a que sus activos (y total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento del 42,2 %, pasando de S/ 101,9 millones en el 2024 a S/ 144,9 millones en el ejercicio 2025. De otro lado, si bien la empresa mantiene activos corrientes suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo (liquidez general de 1,49), dicho indicador disminuyó respecto al ejercicio anterior (2,10), lo que refleja una reducción en su posición de liquidez. En relación con la solvencia financiera y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos indicadores mostraron un deterioro: el ratio deuda/patrimonio pasó de 0,91 a 2,02 y el endeudamiento del activo se incrementó de 0,48 a 0,67, evidenciando una mayor dependencia de financiamiento externo. Finalmente, en cuanto a la eficiencia en el uso de recursos, el ROE mejoró de 46,2 % a 62,2 %; sin embargo, los márgenes bruto, operativo y neto, así como el ROA, registraron una disminución respecto al ejercicio 2024.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición de la empresa

1. La Concesionaria Intersur Concesiones S.A. (en adelante, Intersur) tiene como accionistas a las empresas de origen brasileño Andrade Gutiérrez Engenharia S.A., Construcoes e Comercio Camargo Correa S.A. y Alya Constructora 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 África¹. 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 África². En tanto, Alya Constructora S.A. (anteriormente Constructora Queiroz Galvão S.A.) forma parte del Grupo Queiroz Galvão, 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 otros³.

I.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 (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	
Concesionario	Intersur Concesiones S.A.
Accionistas de la Concesión	Andrade Gutiérrez Engenharia S.A. (33,3 %) Construcoes e Comercio Camargo Correa S.A. (33,3 %) Alya Constructora S.A. (33,3 %)
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) ¹
Inversión comprometida	USD 663,7 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2025	USD 890,6 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

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.

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

² Disponible en: https://construtoracamargocorrea.com.br/es_ES/institucional/

³ Disponible en: <https://alyaconstructora.com/quem-somos/#>



6. 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 en la cláusula 8.23 el aporte por concepto de Pago Anual por Obra (PAO) de cargo del Estado peruano 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.
7. 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.
8. 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

9. A la fecha, se han suscrito ocho (08) adendas al contrato realizado con el Estado, a continuación, se presenta de manea resumida los principales cambios:

Cuadro N° 2	
IIRSA Sur Tramo 4: Modificaciones Contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	1 de marzo de 2006
Opinión de Ositrán:	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
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	16 de mayo de 2006
Opinión de Ositrán:	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.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	26 de julio de 2006
Opinión de Ositrán:	Informe N° 030-06-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificaciones que garanticen la Bancabilidad del Proyecto
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	18 de febrero de 2009
Opinión de Ositrán:	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.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	19 de mayo de 2009
Opinión de Ositrán:	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 Ositrán:	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.



Cuadro N° 2	
IIRSA Sur Tramo 4: Modificaciones Contractuales	
Adenda 7	
Fecha de suscripción:	04 de marzo de 2011
Opinión de Ositrán:	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.
Adenda 8	
Fecha de suscripción:	02 de octubre de 2025
Opinión de Ositrán:	Oficio N° 0535-2025-PD-OSITRAN ⁴ Informe Conjunto N° 00155-2025-IC-OSITRAN
Principales temas:	(1) Incorporar el subtramo Vía Macusani - Nuñoa al área de la Concesión.
Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones	
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.	

I.3. Área de Influencia

10. El tramo otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 372,9 km y se extiende desde el Puente Inambari en la región Madre de Dios, hasta el punto en el que se interseca 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 hasta Macusani, donde presenta una bifurcación que da lugar a la vía Macusani – Nuñoa, por un lado, y, por otro lado, 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 tres provincias (Azángaro, Carabaya y Melgar), 8 distritos (Asillo, San Antón, Antauta, Ajoyani, Macusani, Nuñoa, 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.

⁴ Con fecha 15 de julio del 2025, mediante el Oficio N°0535-2025-PD-OSITRAN el Ositrán comunicó que a la fecha de la emisión del Informe Conjunto N° 00155-2025-IC-OSITRAN, no se cuenta con el quorum requerido para llevar a cabo las sesiones de Consejo Directivo del Ositrán. En ese sentido, dada la imposibilidad fáctica y legal del Organismo Regulador para emitir la opinión prevista en el numeral 55.4 del artículo 55 del Decreto Legislativo N° 1362 y numeral 138.3 del artículo 138 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362 y sus modificatorias, y teniéndose en cuenta que no se han encontrado elementos de juicio que permitan evidenciar la existencia de una situación de emergencia que faculte una actuación de la Presidencia Ejecutiva, traslada el Informe Conjunto N°00155-2025-IC-OSITRAN elaborado por las Gerencias de Supervisión y Fiscalización, Regulación y Estudios Económicos, y Asesoría Jurídica, en el cual no se advierte la formulación de observaciones al Proyecto de Adenda N° 8 al Contrato de Concesión.



Gráfico N° 1
IIRSA Sur Tramo 4 del Corredor Vial IIRSA Sur



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

I.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 372,9 kilómetros ubicada en la región de Puno, atravesando las provincias de Azángaro, Carabaya y Melgar, dividido en siete (7) subtramos:

Cuadro N° 3
IIRSA Sur Tramo 4: Características de la Infraestructura, 2025

Tramo	Longitud (km)	Estaciones de peaje y pesaje
Tramo 1: Puente Inambari — San Gabán	64,70	
Tramo 2: San Gabán — Ollachea	62,40	1. Peaje San Gabán
Tramo 3: Ollachea — 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. Asillo — Azángaro	24,00	
Tramo 7: Macusani — Nuñoa	67,00	
Total	372,90	

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).

I.5. Hechos de importancia

18. A partir del 10 de enero de 2025, se reinició el cobro de las tarifas de peaje en la Unidad de Peaje de San Antón, la cual estuvo suspendida durante el 2023 y 2024. Asimismo, se dispone que los pobladores de San Antón y comunidades aledañas que actualmente cuentan con el beneficio de la Política Comercial de Descuentos Tarifarios otorgado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) gozan del beneficio de suspensión temporal del pago⁵.
19. Por su parte, el 02 de octubre del 2025 se firmó la Adenda 8, que modifica cláusulas de los apartados Sección I: Antecedentes y Definiciones, Sección 11: Naturaleza, Objeto, Modalidad y Caracteres, Sección V: Régimen de Bienes, Sección VII: De La Conservación de las Obras, Sección VIII: Explotación De La Concesión, Sección XI: Consideraciones Socio Ambientales, Sección XIV: Caducidad De La Concesión, Anexo I , Anexo X y Anexo IV, del Contrato de Concesión, destacando la incorporación a la Concesión del subtramo Macusani – Nuñoa, el cual actualmente se encuentra operativo pero requerirá intervenciones de mantenimiento rutinario y de mantenimiento de emergencia para conseguir el cumplimiento de los Niveles de Servicio establecido en el Anexo XIV del Contrato de Concesión⁶.
20. De otro lado, durante el 2025, el Concesionario llevo a cabo actividades de ejecución del Componente N° 2 del Túnel Ollachea que corresponde al equipamiento electromecánico, en ese contexto, en diciembre de 2025 el Túnel Ollachea inició su etapa de operación. Por su parte en abril de 2025, se inició la Obra Accesorio por Seguridad Vial – Mejoramiento del Sub Tramo Asillo – San Antón (Km. 75+300 al Km. 100+500) con avance de 27,60 % a diciembre de 2025 y también la Obra Accesorio “Inserción Urbana y Acondicionamiento de Drenaje del Centro Poblado Sangari – Sector Km. 276+500 al Km. 277+560”, sin embargo, esta se encuentra

⁵ Disponible en: https://www.intersur.com.pe/wp-content/uploads/2024/12/COMUNICADO-REINICIO-DEL-COBRO-EN-PEAJE-SAN-ANTON_24.12.25.pdf

⁶ Disponible en: https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/2025165953_ANX_3_ADENDA_8_IIRSA_SUR_TRAMO_4.pdf



suspendida desde diciembre de 2025 por factores climatológicos. En diciembre de 2025 se culminó la Fase 2 del Evitamiento Ollachea que corresponde a la zona urbana.

II. 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 2025, 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
Ccatuyo	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 1000 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.

III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

III.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. Las estadísticas sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en estaciones de peaje operativas, remitido mensualmente por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE) del Ositrán⁷.

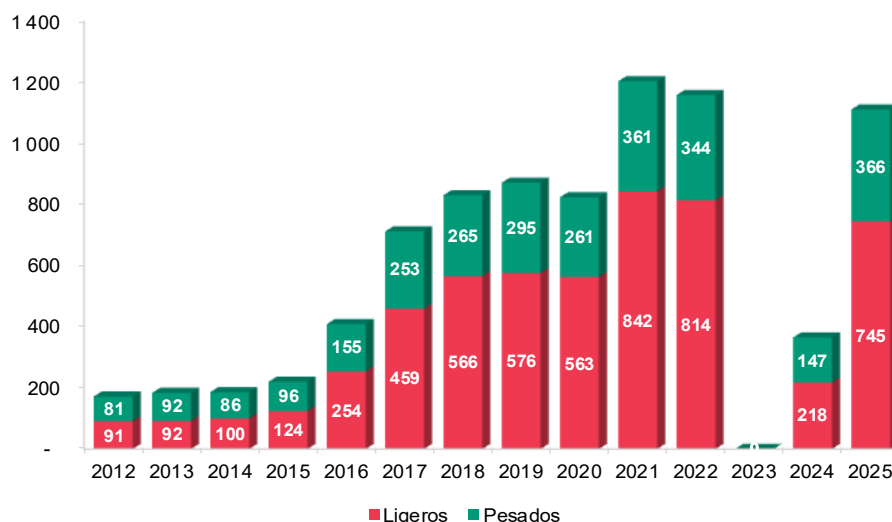
Tráfico en unidades vehiculares

27. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos registrados a lo largo de la concesión. Cabe indicar que, durante el año 2023, todas las estaciones de peaje quedaron inoperativas, debido a las manifestaciones sociales de fines del 2022, motivo por el cual no se realizó el registro del tráfico vehicular. Sin embargo, en 2024 se reanudó el cobro de peajes en las estaciones de San Gabán y Macusani, posteriormente en enero del 2025 se reanudó el cobro de peaje de la estación San Antón.

⁷ 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, dispuso, en septiembre de 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@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de Ositrán, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



Gráfico N° 2 Tráfico de vehículos, periodo 2012 - 2025
(En miles de unidades vehiculares)



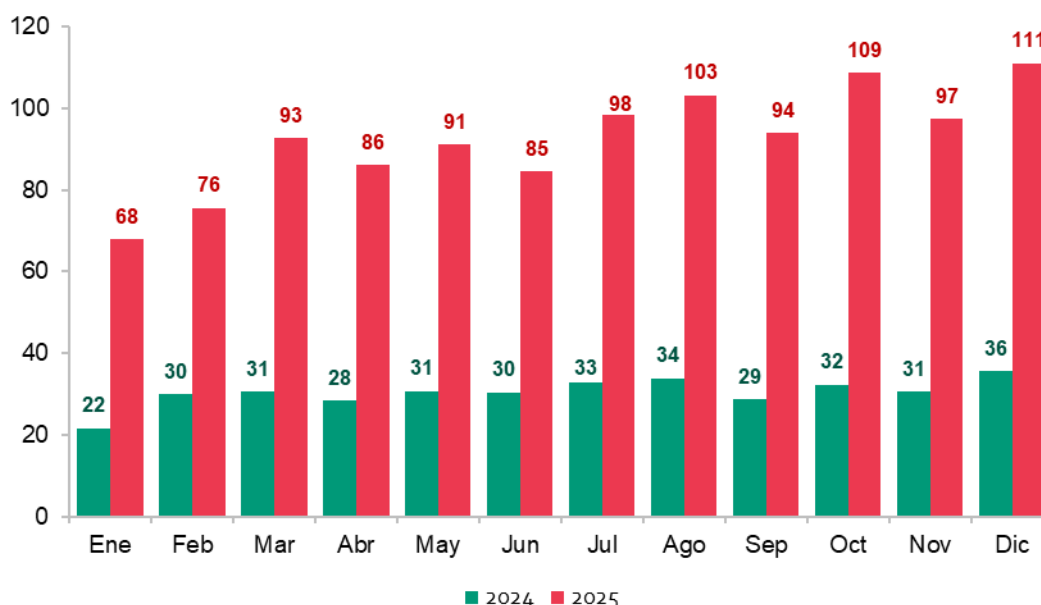
Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

28. De esta manera, durante el año 2025, el número total de vehículos ligeros y pesados que transitaban por la Carretera IIRSA Sur T4 ascendió a 1,11 millones de unidades, lo que representó un incremento en el orden del 204,4 % respecto al año precedente. De forma desagregada, se registraron aproximadamente 745,0 mil vehículos ligeros y 366,1 mil vehículos pesados, los cuales fueron superiores a los resultados del 2024 en 242,2 % y 148,4 %, respectivamente.
29. En el Gráfico N° 3 se muestra la evolución mensual del tráfico total durante 2025, en comparación con el tráfico registrado durante el 2024. Como se puede observar, los meses de agosto, octubre y diciembre de 2025 registraron los niveles más altos de tráfico, destacando el significativo incremento en octubre de 2025, respecto al mismo mes del 2024. Por el contrario, el tráfico en enero y febrero de 2025 presentan los niveles más bajos. Cabe resaltar que, a diferencia de 2024 (año en el que no se contó con registros de tráfico del peaje de San Antón), en 2025 se dispone de datos que permiten identificar una significativa recuperación en el flujo vehicular total.



Gráfico N° 3 Evolución del tráfico mensual, periodo 2024 - 2025
(En miles de unidades vehiculares)

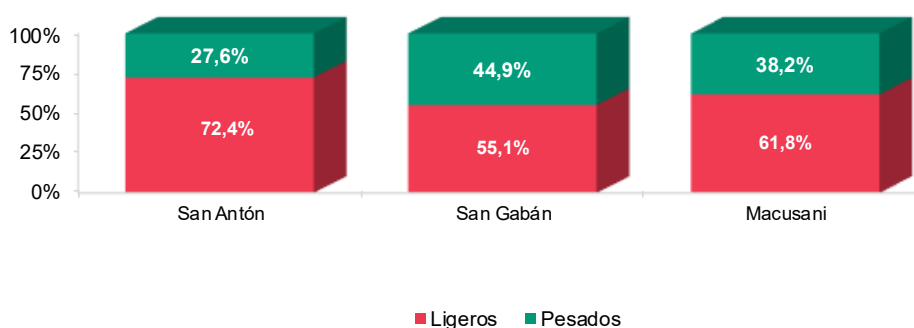


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

30. Como se mencionó, por la vía transitan principalmente vehículos ligeros, los cuales representaron el 67,1 % del tráfico total en el 2025, siendo la estación de peaje de San Antón donde se concentra el mayor volumen de estos con relación al total de vehículos que transitaron por la concesión. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 32,9 % del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo la estación de San Antón la que captó el mayor porcentaje de vehículos pesados con relación al total de vehículos que transitaron por la concesión. En el Gráfico N° 4 se muestra la distribución porcentual de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión, según su tipología.

Gráfico N° 4 Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, año 2025
(En porcentajes)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

31. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2025 la estación de San Antón recibió 490 198 vehículos ligeros, que representaron el 65,8 % del tráfico total de vehículos ligeros y 187 295 vehículos pesados (51,2 % del tráfico total de vehículos pesados).
32. Entre los años 2024 y 2025, la distribución del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo muestra un crecimiento significativo tanto en vehículos ligeros como pesados. Este



comportamiento se explica, principalmente, porque durante el año 2024 no se registró información de tráfico correspondiente a la estación de peaje San Antón, mientras que en 2025 sí se contó con dichos registros (como se explicó previamente). Asimismo, en dicho periodo, las estaciones de peaje de Macusani y San Gabán presentaron variaciones positivas en el volumen de tránsito de vehículos ligeros, registrando incrementos de 21,5 % y 11,5 %, respectivamente (Ver Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5 Variación del tráfico por estación de peaje, años 2024 y 2025 (En unidades vehiculares)			
Estación de peaje	2024	2025	Variación anual
Vehículos ligeros	217 689	744 989	242,2 %
Macusani	120 808	146 782	21,5 %
San Gabán	96 881	108 009	11,5 %
San Antón	-	490 198	-
Vehículos Pesados	147 348	366 057	148,4 %
Macusani	76 274	90 781	19,0 %
San Gabán	71 074	87 981	23,8 %
San Antón	-	187 295	-

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

33. En términos de ejes cobrables, en 2025 circularon por la vía más de 2,2 millones de ejes, en comparación con el 2024 cuando circularon 858,8 miles de ejes, lo que representó un incremento del 157,2 % (equivalente a un incremento de 1,4 millones de ejes). De dicho total, el 66,3 % correspondió a vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2 y 6 ejes. Como se observa en el Cuadro N° 6, los vehículos de 6 ejes⁸ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes (38,9 % del total), superando a los vehículos ligeros (33,7 % del total).

Cuadro N° 6 Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, año 2025 (En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)								
Estación de peaje	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	745	120	71	14	17	143	1,7	1 111
Macusani	147	20	18	4	5	43	0,5	238
San Gabán	108	15	21	4	5	42	0,5	196
San Antón	490	85	32	6	6	59	0,8	677
Ejes Cobrables	745	239	213	54	84	861	12,2	2 208
Macusani	147	39	55	15	27	259	3,4	546
San Gabán	108	31	63	16	27	251	3,3	499
San Antón	490	169	95	23	30	352	5,5	1 164

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

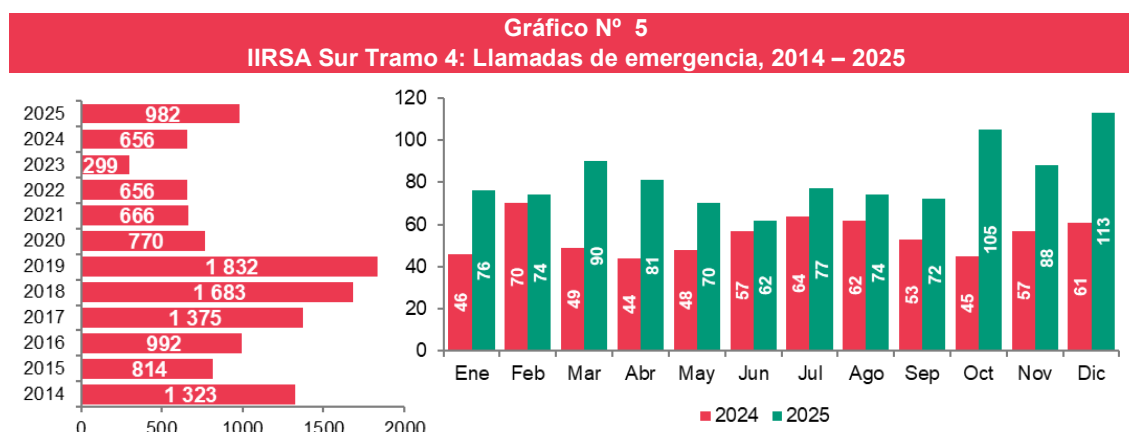
III.2. Servicios Obligatorios

34. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios obligatorios a los usuarios, como la central de emergencias y asistencias mecánicas y médicas.

⁸ Son los vehículos denominados "Camión semirremolque" que transportan productos agroindustriales, containers y lácteos.



35. Durante 2025, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 982, cifra que representó un ascenso de 49,7 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (656 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de octubre y diciembre.



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

36. Además, como se muestra en el Cuadro N° 7, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (68,9 %) y para informar sobre accidentes de tránsito ocurrido en la vía (30,3 %). Cabe señalar que en el 60,9 % 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 (74,6 % del total de llamadas), mientras que sólo el 3,3 % lo hizo a través de los postes SOS.

Cuadro N° 7
IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de llamada de emergencia, 2025
(Número de llamadas)

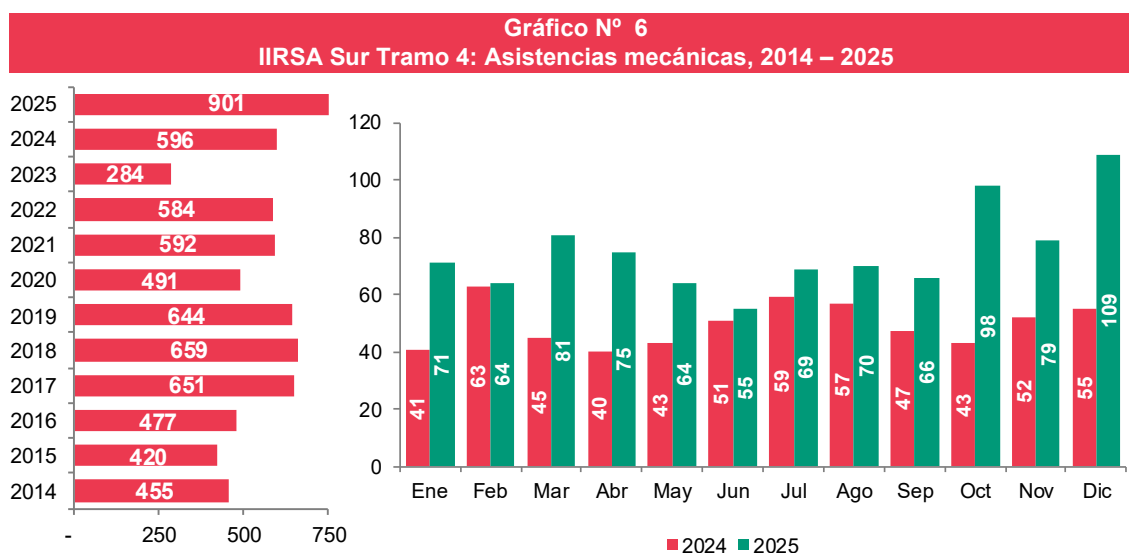
Motivo	¿Interrumpió la vía?			Medio de comunicación			Total
	Sí	No	ND ^a	Teléfonos	Postes SOS	Otros Medios	
Auxilio Mecánico	417	254	6	506	25	146	677
Accidente de Tránsito	177	118	3	221	7	70	298
Otros Motivos	4	3	-	6	-	1	7
Total	598	375	9	733	32	217	982

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

37. Por otra parte, durante 2025, el Concesionario brindó 901 asistencias mecánicas, lo que representó un incremento de 51,2 % en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (596). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de octubre y diciembre de 2025.

⁹ De acuerdo con reporte de Llamadas de emergencia en carreteras de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán remitido a través del Memorando N° 00370-2026-GSF-OSITRAN, no se pudo determinar si la llamada de emergencia llegó o no a interrumpir la vía.



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

IV. 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 desplazamiento¹⁰. 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.
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, 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:

¹⁰ 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.



- 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 realizará 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° 8, durante enero de 2025, se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 8,40 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 2,4 % en relación con las tarifas establecidas en enero de 2024 (S/ 8,20 por unidad y eje).

Cuadro N° 8 IIRSA Sur Tramo 4: Peajes y Tarifas (En S/, con IGV)			
CONCEPTO	Unidad de Cobro	Tarifa 2024 (S/)	Tarifa 2025 (S/)
Estaciones de peaje: San Gabán, Macusani y San Antón.			
Vehículos Ligeros	Por vehículo	8,20	8,40
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por eje	16,40	16,80
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por eje	24,60	25,20
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por eje	32,80	33,60
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por eje	41,00	42,00
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por eje	49,20	50,40
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por eje	57,40	58,80
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por eje	65,60	67,20

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Evolución de las inversiones

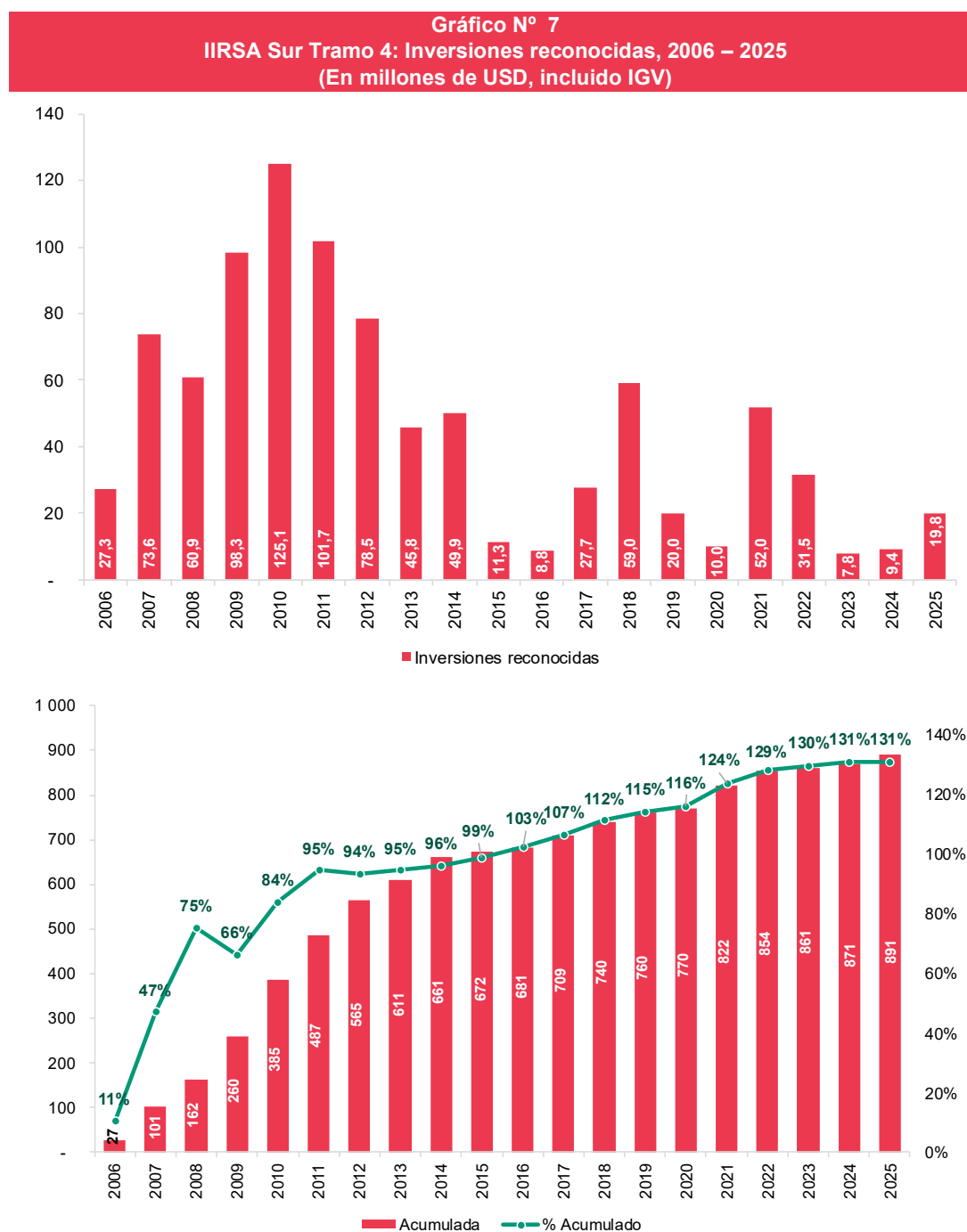
43. Al 31 de diciembre de 2025, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 890,6 millones, monto que representa el 134,2 % del valor total de la inversión comprometida (USD 663,7 millones) establecido en el Programa de Ejecución de Obras (PEO)¹¹, el mismo que incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad. Cabe señalar que el excedente

¹¹ 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.



del monto acumulado ejecutado de inversión corresponde a montos de inversión por mayores metros aprobados por la supervisión del Regulador.

44. En el Gráfico N° 7 se aprecia que, durante el año 2025, las inversiones reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 19,8 millones, lo cual representó un aumento de 110,5 % con relación a la inversión reconocida el año anterior (USD 9,4 millones).



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

45. Al cierre de 2025, 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 accesorias¹² y obras adicionales¹³. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100 % del total de kilómetros comprometidos para construcción (277,0 km) y para ser intervenidos (25,2 km) como parte de la obra principal.
46. En diciembre de 2025, el Túnel Ollachea inició su etapa de operación, en atención a que la primera etapa de la obra, correspondiente a obras civiles, excavaciones, recubrimientos, obras de arte, edificaciones complementarias, entre otros, culminó en agosto de 2024. Asimismo, durante el 2025 se desarrollaron actividades vinculadas a la segunda etapa referida al equipamiento electromecánico de seguridad, al cierre de dicho año, continuaron las labores de cierre administrativo, las cuales comprenden la revisión de valorizaciones e informes de la obra. Por su parte en abril de 2025, se inició la Obra Accesorio por Seguridad Vial – Mejoramiento del Sub Tramo Asillo – San Antón (Km. 75+300 al Km. 100+500) con avance de 27,6 % a diciembre de 2025, y también la Obra Accesorio “Inserción Urbana y Acondicionamiento de Drenaje del Centro Poblado Sangari – Sector Km. 276+500 al Km. 277+560”, la cual se encuentra suspendida desde diciembre de 2025 por factores climatológicos, finalmente en diciembre de 2025 se culminó la Fase 2 del Evitamiento Ollachea que corresponde a la zona urbana.

Ilustración N° 1
IIRSA Sur Tramo 4: Túnel Ollachea



V.2. Pagos al Estado

47. 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).
48. Durante 2025, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 2,41 millones, monto superior en 1 % a los aportes pagados en 2024 (S/ 2,39 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, 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

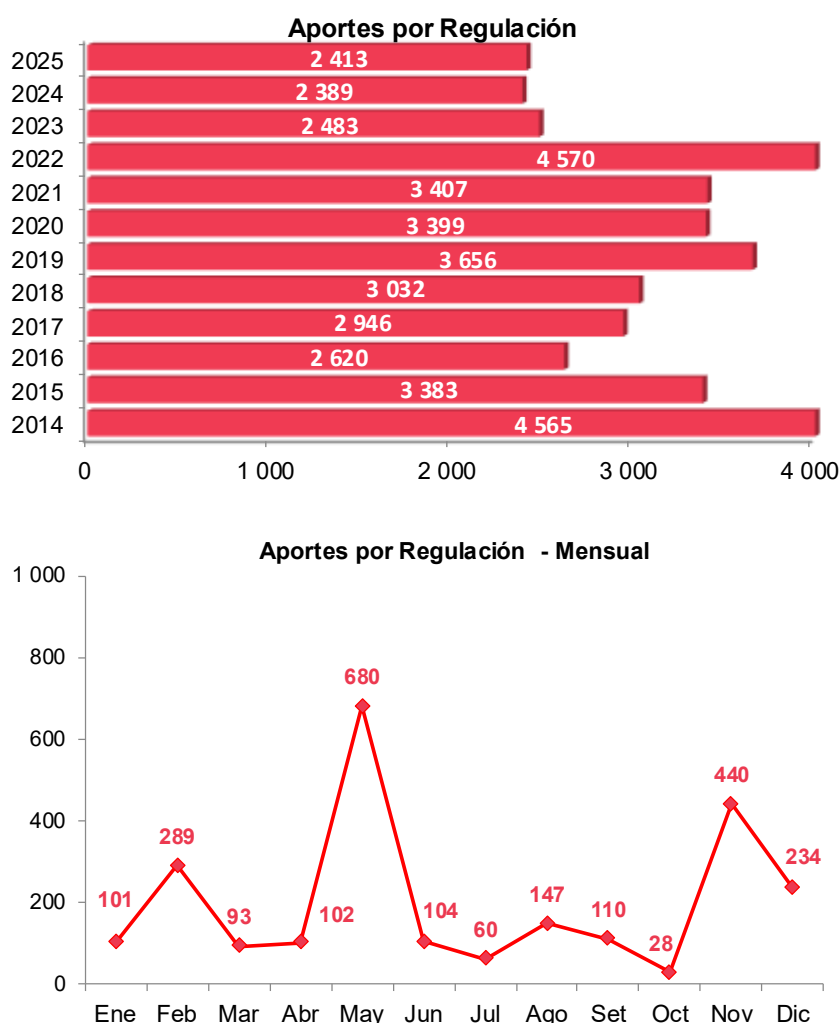
¹² Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

¹³ 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.



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° 8
IIRSA Sur Tramo 4: Aportes por regulación, 2014 – 2025
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

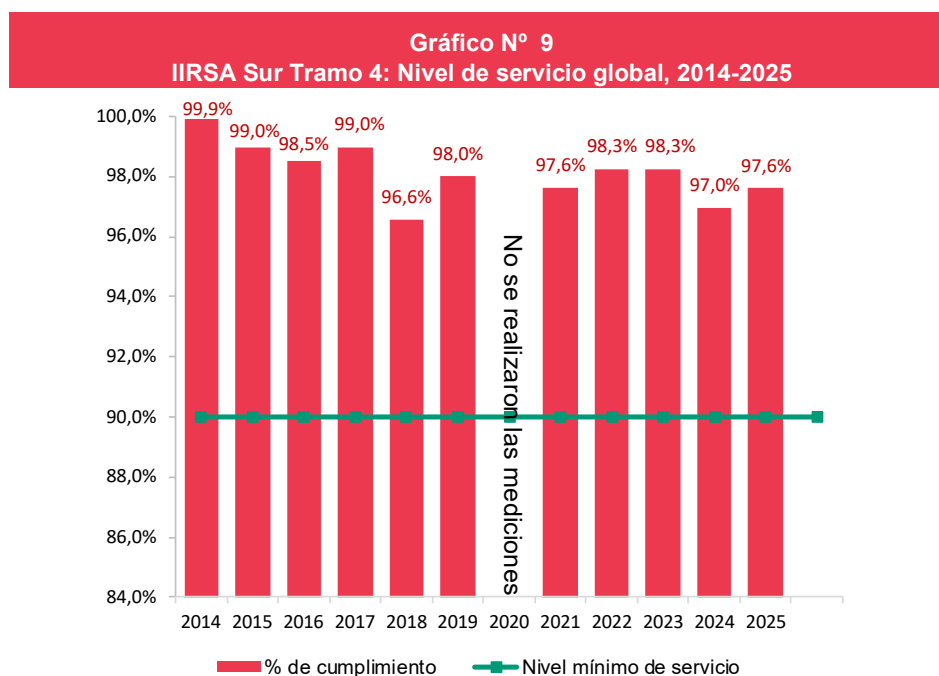
VI.1. Niveles de Servicio

49. 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.
50. En el Gráfico N° 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar



que el indicador global de cumplimiento de los niveles de 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.

51. Como se muestra en el siguiente gráfico, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2025, alcanzando un 97,6 %, superando así el mínimo requerido en el Contrato (90 %). Cabe señalar que en el año 2020 no se realizó la medición de los niveles de servicio¹⁴.



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

52. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹⁵. 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 2025, la rugosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 1,9 metros por kilómetro, cumpliendo con el valor admisible de 3,5.

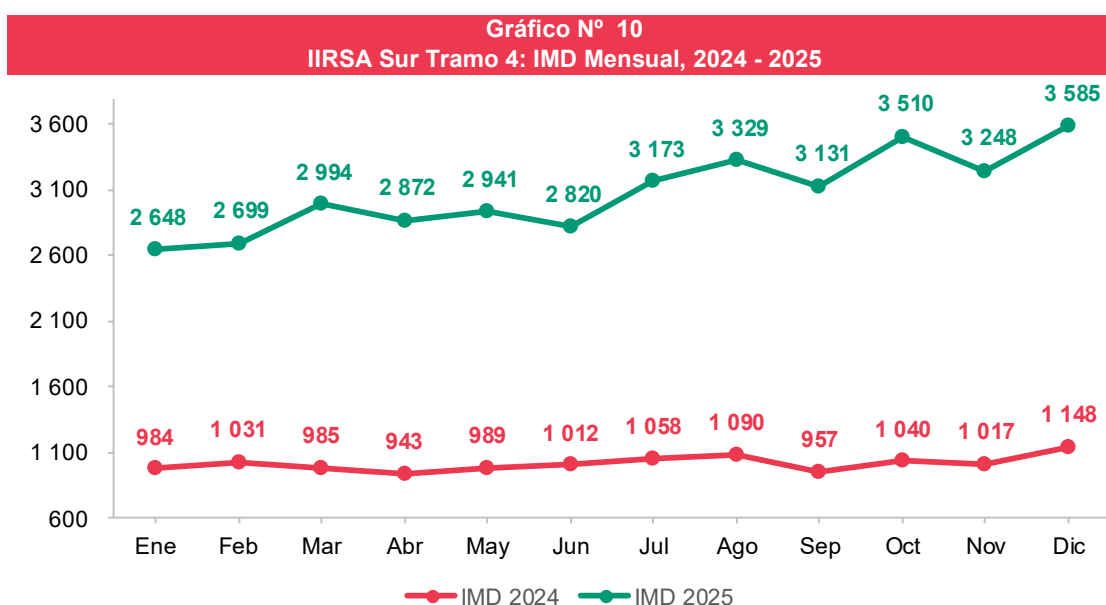
¹⁴ Debido a las medidas de inmovilización aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19, durante el 2020 el tráfico de pasajeros en las distintas infraestructuras supervisadas por el Ositrán se contrajo de manera significativa, lo que afectó los ingresos percibidos por los concesionarios. 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

¹⁵ 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.



VI.2. Indicador de Tráfico

53. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁶. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Al respecto, en el 2025, el IMD promedio anual resultó en 3 079 vehículos por día, superior en 201,5 % al resultado del 2024, año en que la IMD fue de 1021 tal como se aprecia en el Gráfico N° 10. En ese sentido, el significativo crecimiento de la IMD durante el 2025 de la concesión se explica por el reinicio de operaciones del peaje San Antón, que pudo contabilizar un mayor tráfico de pasajeros¹⁷.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Accidentes

54. Como se observa en el Cuadro N° 9, durante el 2025, el número de accidentes en la vía concesionada aumentó en 35,1 % con respecto al año anterior, pasando de 191 a 258 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos se redujo en un 9,8 % (de 41 a 37 heridos); aunque la cifra de las víctimas mortales se incrementó en 166,7 % en relación con lo registrado en 2024 (de 3 a 8 fallecidos).

¹⁶ 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:

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

¹⁷ Según el Plan de Negocios de Intersur para 2025, con información disponible hasta diciembre de 2024, la unidad de peaje San Antón permaneció inoperativa debido a las convulsiones sociales originadas a partir del paro nacional del 13 de diciembre de 2022. Asimismo, no se habría logrado contar con la conformidad de la población local, que exigía el inicio inmediato de obras de mejoramiento en materia de seguridad vial..

<https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/04/pdn-2024-intersur.pdf>
<https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/pdn-2025-intersur.pdf>



Cuadro N° 9
IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2025

Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	160	46	17	346	76	19
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
2022	164	15	5	207	46	11
2023	82	4	4	95	8	7
2024	172	16	3	209	41	3
2025	232	20	6	322	37	8

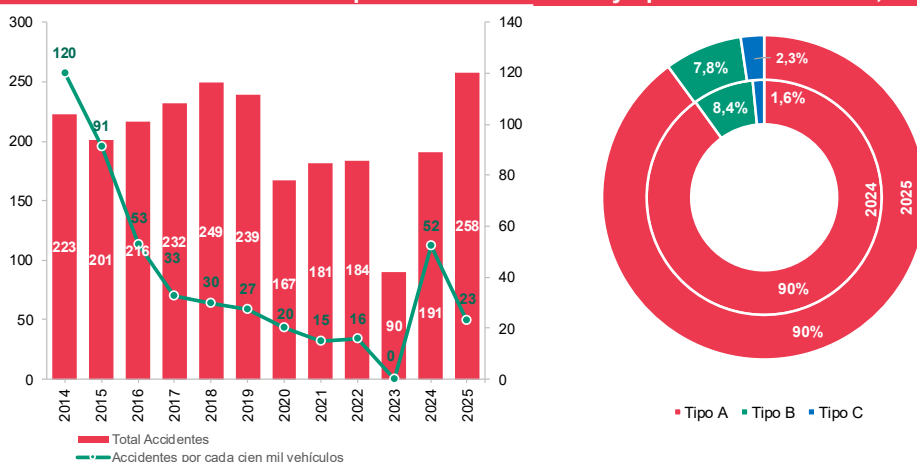
* Los accidentes tipo A solo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

55. Como se aprecia en el Gráfico N° 11, el número de accidentes por cada cien mil vehículos fue 23 en 2025; inferior en 55,6 % respecto al periodo anterior, en que sucedieron 52 accidentes por cada cien mil vehículos. Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 6 de ellos generaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 2,3 %), asimismo, 20 reportaron personas heridas (Accidentes Tipo B, 7,8 %). Ello representa un incremento de los accidentes Tipo B en 25,0 % y Tipo C (100,0 %) respecto al 2024. Finalmente, en el 2025 hubo más accidentes que tuvieron como consecuencia algún tipo de daño físico sobre las personas.

Gráfico N° 11
IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014-2025



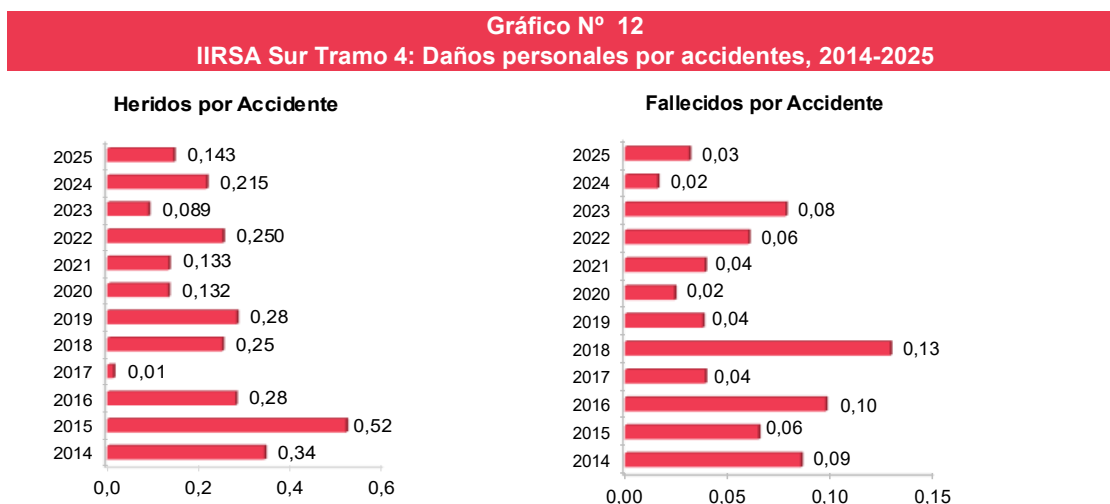
* Los accidentes tipo A solo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



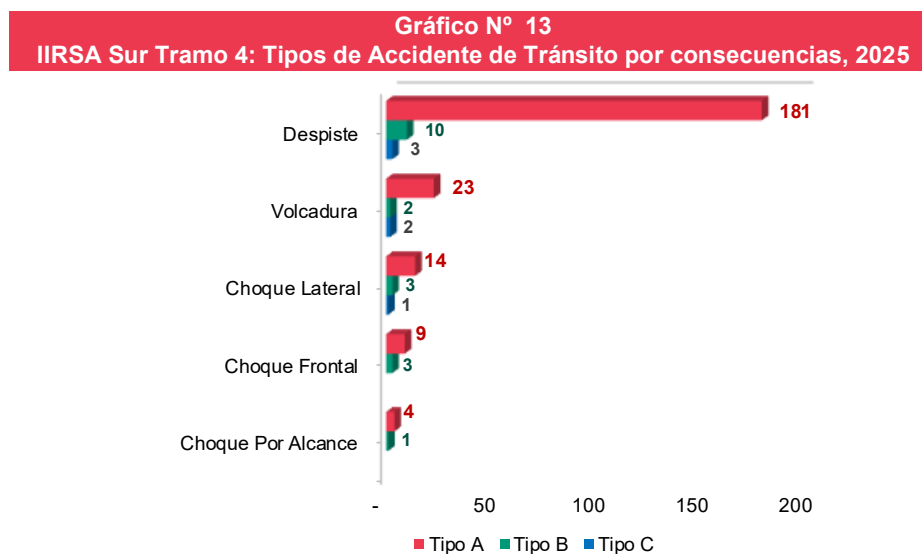
56. En 2025, el número de heridos por accidente se redujo en 33,2 % pasando de 0,215 a 0,143 heridos por accidente (equivalente a la reducción de 215 a 143 heridos por cada mil accidentes). Por su parte, la cantidad de víctimas fatales por accidente se incrementó en 97,4 %, pasando de 0,02 en 2024 a 0,03 (equivalente al incremento de 16 a 31 fallecidos por cada mil accidentes) en 2025. En el Gráfico N° 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2025.



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

57. En el 2025, el 75,2 % de los accidentes correspondió a despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales (93,3 %), con solo el 1,5 % causando pérdidas humanas. De otro lado, el 10,5 % de los accidentes fue por volcaduras y 14,3 % por diversos tipos de choques, resaltando que el 5,6 % de los choques laterales causaron pérdidas humanas. El Gráfico N° 13 resume los tipos de accidentes por consecuencias sobre la vida humana.



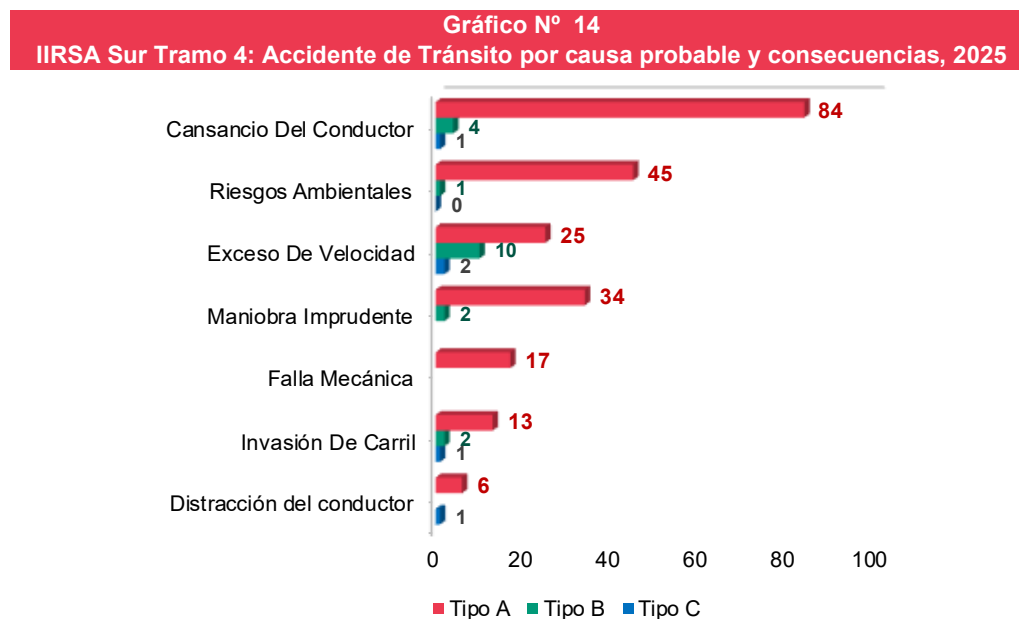
Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

58. En cuanto a las causas probables de los accidentes, el cansancio del conductor representó el 34,5 %, seguido por riesgos ambientales, como pistas mojadas, con nieve y neblinas, con un



17,8 %. Por su parte, el exceso de velocidad fue responsable del 14,3 % de los casos, mientras que las maniobras imprudentes, representaron el 14,0 %. Las fallas mecánicas e invasiones del carril contribuyeron al 6,6 % y 6,2 % de los accidentes, respectivamente. Además, el 2,7 % estuvo relacionado con distracciones del conductor y un 3,9 % se debió a otras causas. El Gráfico 14 muestra, además, las consecuencias de los accidentes según el tipo de resultado.



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

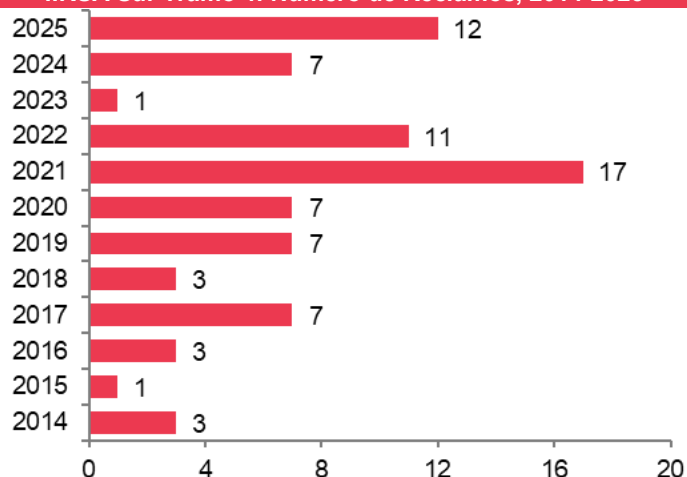
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI.4. Reclamos, sanciones y penalidades

59. Durante 2025 se presentaron doce reclamos al concesionario, lo que representa un incremento de 71,4 % respecto de los siete reclamos registrados en 2024. Como se observa en el Gráfico N° 15, se observa una recuperación en el número de reclamos durante los dos últimos años del período analizado (2024-2025), luego de alcanzar su nivel mínimo en 2023. En este contexto, los doce reclamos registrados en 2025 constituyen la segunda cifra más alta del período analizado, siendo superados únicamente por los diecisiete reclamos contabilizados en 2021. Asimismo, los reclamos presentados en 2025 estuvieron relacionados principalmente con la calidad de los servicios, el cobro de tarifas y otros aspectos, tales como el control de pesos y la documentación.



Gráfico N° 15
IIRSA Sur Tramo 4: Número de Reclamos, 2014-2025



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

Cuadro N° 10
IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de reclamos por meses, 2025

Materia de Reclamo	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2025
Calidad de los servicios	1	-	1	-	-	1	-	1	-	1	1	-	6
Cobro de tarifa	-	-	-	-	1	2	1	-	-	-	-	-	4
Otros	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2
Total general	1	1	1	-	2	3	1	1	-	1	1	-	12

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

60. Cabe indicar que durante el ejercicio 2025 no se aplicaron sanciones o penalidades al concesionario.

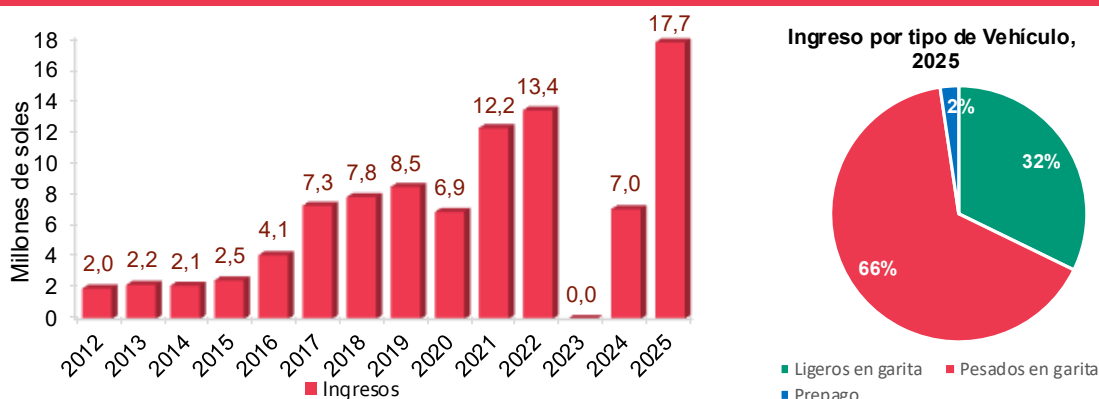
VII. INDICADORES COMERCIALES

61. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 17,7 millones en 2025, lo que significó un incremento del 151, 8 % respecto al año anterior (con ingresos por S/ 7,0 millones), lo que fue explicado principalmente por la puesta en operación del peaje San Antón que concentra el 51 % de la recaudación en el 2025. La mayor proporción de los ingresos proviene principalmente de la recaudación por parte de los vehículos pesados en garita o efectivo, representando el 65,4 % del total de ingresos en el 2025. En términos totales, entre el 2012 y 2025, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 93,7 millones (Ver gráfico 16).¹⁸

¹⁸ Los ingresos por tipo de vehículo denominados prepago, incluyen la recaudación de vehículos ligeros y pesados pagados de forma prepago.



Gráfico N° 16
IIRSA Sur Tramo 4: Recaudación por cobro de peaje 2012-2025
(En millones de soles)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

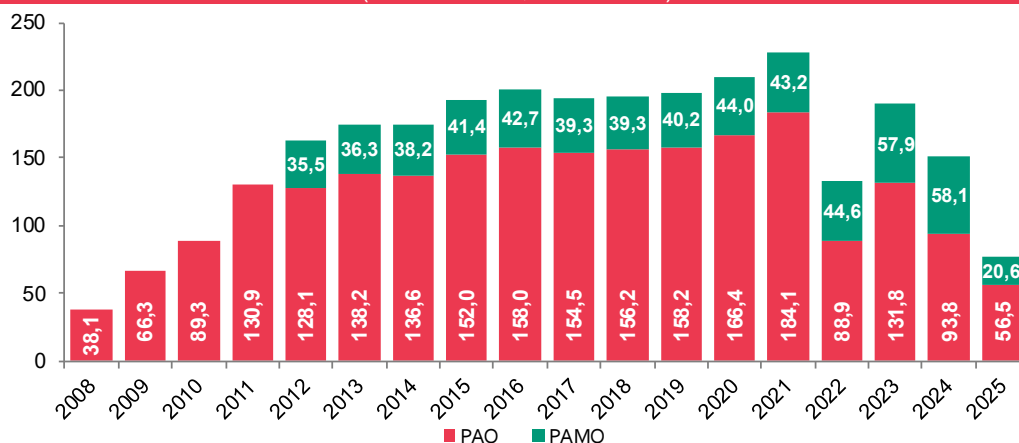
62. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras ejecutadas por el Concesionario. Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación. 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.
63. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹⁹, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transporte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones) al Concesionario²⁰.
64. Como se observa en el Gráfico N° 17, durante 2025, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/ 77,1 millones, nivel inferior en 49,2 % a lo registrado en 2024. Entre 2008 y 2025, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 581,2 millones y S/ 2227,8 millones, respectivamente.

¹⁹ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

²⁰ 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.



Gráfico N° 17
IIRSA Sur Tramo 4: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAO y PAO
(En S/ millones, incluido IGV)



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

VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estados financieros

Estado de Resultados Integrales

65. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:
66. En 2025, los ingresos totales constituidos por i) los servicios de operación y mantenimiento y ii) los servicios de construcción de la concesión alcanzaron los S/ 206,9 millones, un 34,0 % por encima de los S/ 154,4 millones registrados en el 2024. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se redujeron ligeramente en un 0,1 % respecto a los registrados en el 2024, esto es en S/ 45 mil; por el contrario, los ingresos por servicios de construcción se incrementaron en un 51,2 %, esto es en S/ 52,6 millones, motivado principalmente por el efecto de un mayor volumen de ingresos por la ejecución de obras adicionales que compensó la caída en la cuenta de Mantenimiento de emergencia.



Cuadro N° 11
IIRSA SUR TRAMO 4: Ingresos por servicios 2024-2025
(En miles de soles)

Ingresos por servicios	2025	2024	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	51 603	51 648	24,9 %	33,4 %	-0,1 %
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	28 004	28 055	13,5 %	18,2 %	-0,2 %
Costo anual de mantenimiento (CAM)	23 599	23 593	11,4 %	15,3 %	0,0 %
Ingresos por servicios de construcción	155 363	102 775	75,1 %	66,6 %	51,2 %
Mantenimiento de emergencia	29 265	33 954	14,1 %	22,0 %	-13,8 %
Obras adicionales	126 099	68 821	60,9 %	44,6 %	83,2 %
Total	206 966	154 423	100 %	100 %	34,0 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

67. Respecto a los ingresos por servicio de operación y mantenimiento, durante el ejercicio 2025 estos representaron el 24,9 % de los ingresos totales, con las actividades de Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) y el Costo Anual de Mantenimiento (CAM) representando el 13,5 % y 11,4 % de los ingresos totales, respectivamente. Cabe señalar que los ingresos del PAMO solo se redujeron en S/ 51 mil (-0,2 %) frente al monto alcanzado en el 2024, mientras que los ingresos por CAM se mantuvieron prácticamente estables (crecimiento nominal de S/ 6 mil) frente a lo registrado en el 2024.
68. En lo que respecta a los costos totales del ejercicio 2025, estos alcanzaron los S/ 149,4 millones, implicando un crecimiento del 45,9 % con relación al 2024 (S/ 102,4 millones). En la composición de estos costos, el rubro servicios de construcción es el de mayor magnitud y representa el 85,4 % del total de costos, proporción que creció respecto al 77,5 % alcanzado en el año 2024.

Cuadro N° 12
IIRSA SUR TRAMO 4: Costos de prestación de servicios 2024-2025
(En miles de soles)

Costos por prestación de servicios	2025	2024	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Servicios de construcción	127 530	79 392	85,4 %	77,5 %	60,6 %
Servicio de operación y mantenimiento	21 876	23 046	14,6 %	22,5 %	-5,1 %
Total	149 406	102 438	100 %	100 %	45,9 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

69. Por su parte, los costos por servicio de operación y mantenimiento en el ejercicio 2025 representaron el 14,6 % de los costos totales. En el 2025, dicho monto ascendió a S/ 21,8 millones, un 5,1 % menor a la cifra del año 2024 (S/ 23,0 millones). En cuanto a los gastos administrativos, estos cayeron en 9,6 % con respecto al 2024, pasando de S/ 10,1 millones a S/ 9,2 millones, influenciado principalmente por la caída en el rubro de Servicios prestados por terceros en un 26,2 % (al pasar de S/ 7,3 millones en el 2024 a S/ 5,4 millones en el 2025).



Cuadro N° 13
IIRSA SUR TRAMO 4: Gastos administrativos 2024-2025
(En miles de soles)

Gastos administrativos			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024
Cargas de personal	3037	1840	33,0 %	18,1 %	65,1 %
Servicios prestados por terceros	5435	7367	59,0 %	72,4 %	-26,2 %
Tributos	33	22	0,4 %	0,2 %	50,0 %
Seguros	557	834	6,1 %	8,2 %	-33,2 %
Otros	143	118	1,6 %	1,2 %	21,2 %
Total	9206	10 181	100,0 %	100,0 %	-9,6 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

70. Como se aprecia en el siguiente cuadro, la evolución de ingresos y costos por servicios determinó, principalmente, un resultado de utilidad bruta de S/ 57,6 millones, lo que significó un incremento del 10,7 % con relación a la utilidad registrada el año anterior (S/ 51,99 millones). En esa línea, también la utilidad de operación tuvo una variación positiva del 15,3 %, alcanzando un monto de S/ 48,0 millones. En tanto, la utilidad neta del ejercicio en el 2025 creció un 21,0 %, es decir, a S/ 29,8 millones, frente a S/ 24,7 millones obtenido en el 2024. Ello se debió, principalmente, al fuerte incremento de los ingresos por actividades de construcción.

Cuadro N° 14
Estado de Resultados Integrales 2024-2025
(En miles de soles)

	2025	2024	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos	206 966	154 423	100 %	100 %	34,0 %
Ingresos por actividades de construcción	155 363	102 775	75,1 %	66,6 %	51,2 %
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	51 603	51 648	24,9 %	33,4 %	-0,1 %
Costos	-149 406	-102 438	-72,2 %	-66,3 %	45,9 %
Costos por servicios de construcción	-127 530	-79 392	-61,6 %	-51,4 %	60,6 %
Costos por servicios de operación y mantenimiento	-21 876	-23 046	-10,6 %	-14,9 %	-5,1 %
Utilidad bruta	57 560	51 986	27,8 %	33,7 %	10,7 %
Gastos administrativos	-9 206	-10 181	-4,4 %	-6,6 %	-9,6 %
Otros ingresos	3	1	0,0 %	0,0 %	281,9 %
Otros gastos	-350	-159	-0,2 %	-0,1 %	118,8 %
Utilidad de operación	48 007	41 646	23,2 %	27,0 %	15,3 %
Ingresos financieros	36	1209	0 %	0,8 %	-97,0 %
Gastos financieros	-622	-1247	-0,3 %	-0,8 %	-50,1 %
Diferencia en cambio, neta	-4689	-5981	-2,3 %	-3,9 %	-21,6 %
Utilidad neta antes del impuesto a la renta	42 732	35 627	20,6 %	23,1 %	19,9 %
Impuesto a la renta	-12 895	-10 966	-6,2 %	-7,1 %	17,6 %
Utilidad (pérdida) neta del año	29 837	24 661	14,4 %	16,0 %	21,0 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – 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 presentan los movimientos para los años 2024 y 2025.

Cuadro N° 15
Estado de Situación Financiera 2024-2025
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2025	2024		2025	2024
ACTIVOS CORRIENTES	144 686	101 664	PASIVO CORRIENTE	96 894	48 447
Efectivo	14 415	5002	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	48 158	21 875
Cuentas por cobrar comerciales	60 306	32 881	Anticipos recibidos	21 843	11 490
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0	0	Pasivo por impuestos corrientes	24 475	11 263
Cuentas por cobrar en fideicomiso	39 158	48 249	Otras cuentas por pagar	2 418	3 819
Otras cuentas por cobrar	30 808	15 532			
ACTIVOS NO CORRIENTES	170	196	PASIVO NO CORRIENTE	0	0
Mobiliario y equipo	170	196	TOTAL PASIVO	96 894	48 447
Activos por derecho de uso	0	0			
			PATRIMONIO NETO	47 962	53 412
			Capital social	26 657	26 657
			Reserva legal	5331	5331
			Resultados acumulados	15 974	21 424
TOTAL ACTIVOS	144 856	101 859	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	144 856	101 859

Cuadro N° 16
Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2024-2025
(En porcentaje (%))

ACTIVOS	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2025	2024			2025	2024	
ACTIVOS CORRIENTES	99,9 %	99,8 %	42,3 %	PASIVO CORRIENTE	66,9 %	47,6 %	100 %
Efectivo	10,0 %	4,9 %	188,2 %	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	33,2 %	21,5 %	120,2 %
Cuentas por cobrar comerciales	41,6 %	32,3 %	83,4 %	Anticipos recibidos	15,1 %	11,3 %	90,1 %
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0,0 %	0,0 %		Pasivo por impuestos corrientes	16,9 %	11,1 %	117,3 %
Cuentas por cobrar en fideicomiso	27,0 %	47,4 %	-18,8 %	Otras cuentas por pagar	1,7 %	3,7 %	-36,7 %
Otras cuentas por cobrar	21,3 %	15,2 %	98,4 %				
ACTIVOS NO CORRIENTES	0,1 %	0,2 %	-13,3 %	PASIVO NO CORRIENTE	0,0 %	0,0 %	
Mobiliario y equipo	0,1 %	0,2 %	-13,3 %	Pasivo por arrendamiento	0,0 %	0,0 %	
Activos por derecho de uso	0,0 %	0,0 %		TOTAL PASIVO	66,9 %	47,6 %	100 %
				PATRIMONIO NETO	33,1 %	52,4 %	-10,2 %
				Capital social	18,4 %	26,2 %	0 %
				Reserva legal	3,7 %	5,2 %	0 %
				Resultados acumulados	11,0 %	21,0 %	-25,4 %
TOTAL ACTIVOS	100,0 %	100,0 %	42,2 %	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0 %	100,0 %	42,2 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



72. Al cierre del año 2025, el valor de los activos de la concesión y, por consiguiente, del pasivo y patrimonio, se incrementó notablemente en 42,2 % respecto al periodo 2024, pasando de S/ 101,9 millones a S/ 144,9 millones.
73. Por el lado del activo, el activo corriente registró un aumento de S/ 101,7 millones a S/ 144,7 millones (42,3 %) entre el 2024 y 2025; por el contrario, los activos no corrientes disminuyeron 13,3 % pasando de S/ 196 mil a S/ 170 mil. Con respecto a la distribución de las cuentas del activo, el activo corriente se mantuvo como la principal cuenta representando el 99,9 % de los activos totales en el año 2025. Se observa que la dinámica expansiva de los activos se explica, principalmente, por el gran crecimiento en las subcuentas de Cuentas por cobrar comerciales (+83,4 %) y Efectivo (+188,2 %).
74. Por otro lado, los pasivos de la concesión presentaron un importante incremento del 100,0 %, duplicando su tamaño, mientras que el patrimonio neto se contrajo un 10,2 %, resultando en el ejercicio 2025 en valores de S/ 96,9 millones y S/ 48,0 millones, respectivamente. Como resultado, la participación del pasivo aumentó significativamente al 66,9 % del total de pasivo y patrimonio (frente al 47,6 % en 2024). Cabe señalar que la concesión mantuvo una cantidad nula de pasivos no corrientes, lo que significa que la concesión mantiene únicamente deudas de corto plazo.

VIII.2. Indicadores financieros

• Ratios de Liquidez

75. 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, dado que los ratios de liquidez general y prueba ácida están por encima de 1.
76. En particular, el incremento del activo corriente en 42 % acompañado de un mayor incremento del pasivo corriente en 100 % implicó, en forma conjunta, que el valor del ratio liquidez clásica²¹ disminuyera desde 2,10 hasta un valor de 1,49. Por otro lado, el ratio de la prueba ácida²² evidenció un comportamiento similar, considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y cuentas por cobrar.

Cuadro N° 17
Ratios de Liquidez, 2024-2025

Ratios	2025	2024
Liquidez general	1,49	2,10
Prueba Ácida	1,49	2,10
Liquidez absoluta	0,15	0,10

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

77. Con relación al ratio de liquidez absoluta²³ o también llamado ratio de prueba defensiva, en el año 2025 este se incrementó de 0,10 a 0,15, evidenciando que la cuenta de efectivo creció 188 % pese al incremento del pasivo corriente en 100 %. Sin embargo, se mantiene en un nivel bajo debido al poco peso relativo de los activos más líquidos en el balance de la empresa.

• Ratios de Endeudamiento Financiero

78. 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

²¹ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

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

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



de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el 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.

79. En el presente caso, los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2025 reflejan una mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2024-2025		
Ratios	2025	2024
Deuda/Patrimonio	202,0 %	90,7 %
Endeudamiento del Activo	66,9 %	47,6 %
Calidad de la Deuda	100,0 %	100,0 %
Índice de Solvencia	1,49	2,10

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

80. El ratio Deuda/Patrimonio²⁴ muestra para el ejercicio 2025 que por cada S/ 202,0 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel muy alto de apalancamiento de la empresa motivado por un fuerte incremento del total de pasivo (+100 %) y una reducción del patrimonio (-10 %) explicada principalmente por el pago de dividendos del ejercicio. Este nivel revierte la tendencia decreciente del apalancamiento observada en años previos (en 2023 fue del 126,8 % y en 2024 del 90,7 %).
81. El ratio endeudamiento del activo²⁵ en el ejercicio 2025 indica que, del total de activos, un 66,9 % está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio se ha incrementado frente al nivel de 55,9 % en 2023 y 47,6 % en 2024, lo cual denota un mayor financiamiento del activo con recursos de terceros y una reducción del nivel de autonomía financiera de la empresa.
82. El ratio de calidad de la deuda²⁶ asciende a 100 % en el ejercicio 2025 lo que indica que toda la deuda que tiene la empresa, como en el año 2024, corresponde a deuda de corto plazo.
83. Finalmente, el índice de solvencia²⁷ para el ejercicio 2025 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,49 de activo total. En el 2024 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 2,10 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2024 al 2025, disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

- **Ratios de Rentabilidad**

84. 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.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

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

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

²⁷ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



Cuadro N° 19
Ratios de Rentabilidad, 2024-2025

Ratios	2025	2024
Margen Bruto	27,8 %	33,7 %
Margen Operativo	23,2 %	27,0 %
Margen EBITDA	23,2 %	27,0 %
Margen Neto	14,4 %	16,0 %
ROE	62,2 %	46,2 %
ROA	20,6 %	24,2 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Intersur Concesiones S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

85. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²⁸ se redujo, al pasar de 33,7 % a 27,8 % entre los años 2024 y 2025. En tanto, misma tendencia mostraron el margen operativo²⁹ y el Margen EBITDA³⁰, pasando de 27,0 % y 27,1 % en el 2024 a 23,2 % y 23,2 %, respectivamente, en el 2025. Asimismo, el margen neto³¹ pasó de 16,0 % en el 2024 a 14,4 % en el 2025, reflejando que la utilidad neta creció en menor proporción que los ingresos totales respecto al año anterior. Este último ratio indica que, en el ejercicio 2025, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 14,4 de utilidad neta.
86. El ROE³² permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2025, el mismo se incrementa respecto al ejercicio 2024, puesto que en el ejercicio 2025, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 62,2 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2024 se obtuvo S/ 46,2 de utilidad neta. El incremento registrado se debe al efecto del crecimiento de las utilidades netas (+21 %) en conjunto con una reducción del patrimonio neto (-10 %) por el pago de dividendos del ejercicio.
87. Finalmente, se observa una reducción en el índice de rentabilidad sobre los activos o ROA³³ el cual ascendió a 20,6 % (24,2 % en el 2024), explicado por el incremento del total de activos invertido (+42 %) que fue proporcionalmente mayor al crecimiento de las ganancias netas (+21 %) de la empresa concesionaria para el 2025.

IX. CONCLUSIONES

88. 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 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En 2025, el tráfico vehicular alcanzó los 1,1 millones vehículos, de los cuales el 67,1 % correspondió a vehículos ligeros y el 32,9 % a vehículos pesados. En cuanto al número de ejes cobrables, se registró un total de 2,2 millones ejes durante el mismo periodo. Estos valores son superiores en 204,4 % en tráfico vehicular y 257,2 % en cuanto a ejes respecto al 2024.
 - (ii) Al cierre de 2025, el Concesionario cuenta con tres estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de San

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

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

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

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

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

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



Antón y Macusani, las cuales registraron 677,5 mil vehículos (61,0 %) y 237,6 mil vehículos (21,4 %), respectivamente.

- (iii) En relación con la demanda de los servicios obligatorios brindados por el concesionario, durante 2025 se atendieron 982 llamadas de usuarios a la Central de Emergencias, lo que representó un incremento del 49,7 % en comparación con 2024. Asimismo, el número de asistencias mecánicas también mostró un aumento significativo, registrando un crecimiento del 51,2 % respecto al año anterior.
- (iv) Al 31 de diciembre de 2025, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 890,6 millones, lo cual significó un avance de 134,2 % de la inversión comprometida. Durante 2025, el Concesionario ejecutó obras por USD 19,8 millones, lo cual representó un aumento del 110,5 % con relación al año anterior (USD 9,4 millones).
- (v) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 2,41 millones de soles, monto mayor en 1,0 % a los aportes efectuados en 2024 (S/ 2,39 millones).
- (vi) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2025, 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 258 accidentes, lo cual significó un incremento del 35,1 % con relación al número de accidentes registrados en 2024. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes tuvieron como origen los despistes y volcaduras (85,7 % en conjunto).
 - El número de reclamos en general se incrementó en 71,4 %, registrándose doce en 2025.
- (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 2,4 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 8,20 a S/ 8,40 por unidad (de vehículo ligero o eje de vehículo pesado).
- (viii) Durante 2025, los ingresos totales obtenidos por el concesionario por concepto de recaudación de peaje fueron S/ 17,7 millones, siendo superior en 151,8 % al año precedente. Debido a ello, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de PAMO y PAO se redujo en 49,2 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 151,9 a S/ 77,1 millones. Cabe indicar que entre 2008 y 2025, el PAMO y PAO acumulados ascendieron a S/ 581,2 millones y S/ 2227,8 millones, respectivamente.
- (ix) Con respecto a los resultados financieros de la Concesión, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se incrementaron en 34,0 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 154,4 millones a S/ 207,0 millones, mientras que los costos totales crecieron un 45,9 % alcanzando los S/ 149,4 millones en el 2025 frente a S/ 102,4 millones en el 2024. En este contexto, la utilidad bruta fue de S/ 57,6 millones, lo que significó un incremento del 10,7 % con relación a la registrada el año anterior (S/ 52,0 millones). En tanto, la utilidad neta del ejercicio en el 2025 creció un 21,0 %, es decir, a S/ 29,8 millones, frente a S/ 24,7 millones obtenidos en el 2024, debido principalmente al mayor crecimiento de los ingresos por actividades de construcción respecto al correspondiente incremento de costos.



- (x) Al cierre del año 2025 la empresa incrementó sus valores contables frente al observado al cierre del ejercicio 2024, así pues, sus activos registraron un incremento de 42 %, al pasar de S/ 101,9 millones en el 2024 a S/ 144,9 millones al finalizar el ejercicio 2025. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se mantiene adecuada conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2025, aunque dichos indicadores se redujeron respecto al ejercicio anterior, indicando que, al final de dicho ejercicio, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación tanto con la solvencia financiera de la empresa como con el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos disminuyeron en el ejercicio 2025. Finalmente, la eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos mostró un comportamiento mixto en el ejercicio 2025: si bien el indicador de rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) se incrementó, los márgenes operativos y el indicador de rentabilidad sobre los activos (ROA) se redujeron respecto al ejercicio anterior.



X. ANEXOS

Anexo N° 1 Ficha de Contrato de Concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Intersur Concesiones S.A.			
Carretera: Inambari – Azángaro (Tramo 4)			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo Inambari – Azángaro (372,90 Km.) que incluye los siguientes subtramos: Puente Inambari – San Gabán (64,70 Km.) San Gabán – Ollachea (62,40 Km.) Ollachea – Macusani (48,56 Km.) Macusani – Progreso (80,76 Km.) Progreso – Dv. Asillo (25,48 Km.) Dv. Asillo – Azángaro (24,00 Km.) Macusani – Nuñoa (67,0 Km.)	Cláusula 2.4. (p. 19) Anexo I, Apéndice I (p. 158) Anexo XI (p. 231) Adenda 8
2	Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
3	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)
4	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 8: 02 de octubre de 2025.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8
5	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
6	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.6. (p. 20)
7	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)
8	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)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Intersur Concesiones S.A. Carretera: Inambari – Azángaro (Tramo 4)			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Garantías a favor del concesionario	<u>Garantía de Crédito Parcial</u> , está destinada a garantizar 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)
10	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
11	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)
12	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)
13	Penalidades	El Regulador se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales frente a incumplimientos del Concesionario referido a las siguientes obligaciones: - Eventos a la fecha de suscripción del contrato. - Régimen de bienes. - Obras de Construcción. - Consideraciones Socioambientales El pago de penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la concesión ni tampoco se podrá invocar por la ruptura del equilibrio económico-financiero. 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)
14	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. y Adenda 8 Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. Adenda 3



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Intersur Concesiones S.A. Carretera: Inambari – Azángaro (Tramo 4)			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
15	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
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) así como las acciones y participaciones del Concesionario.	Cláusula 9.6.b Adenda 3
17	Pólizas de seguros	Durante todo el periodo del Contrato el CONCESIONARIO tomará y deberá mantener vigentes las siguientes 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)
18	Inicio de operaciones	El inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse a más tardar a los 30 días desde la fecha de entrega de las Unidades de Peaje y Pesaje y de culminadas las Obras de Construcción a cargo del Concesionario, con excepción de las obras a ejecutarse en los Sectores Críticos e inestables o de aquellas que no forman parte de las obras vinculadas al PAO y/o al Periodo Final.	Cláusula 8.10. (p. 54)
19	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 I. Apéndice 3 (p. 160)
20	Tarifas	A partir de la fecha de explotación de las obras, en las unidades de peaje proyectadas que cumplan las condiciones, la tarifa a cobrar estará compuesta por (i) por un Peaje de USD 1,50, al tipo de cambio vigente en la fecha de la aprobación de las obras y (ii) el IGV y otros impuestos de Ley. ▪ Cada Vehículo ligero pagará una tarifa ▪ Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje La Tarifa resultante de la aplicación del IGV o de los aportes de ley al Peaje y de la aplicación del Tipo de Cambio, será aproximada a la décima más próxima que corresponda.	Cláusulas 8.14., 8.15., 8.16., 8.17. (p. 56-59)
21	Reajustes de tarifas	▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción. ▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses.	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.
		- El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50 % al IPC nacional y 50 % al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado. - El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10 %) desde el último reajuste ordinario.	
22	PAO	- USD 25 449 000,00 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV). - Estos son: - Pagos primera etapa: 30 pagos semestrales de 14,5 % del PAO. - Pagos segunda etapa: 30 pagos semestrales de 19 % del PAO. - Pagos tercera etapa: 30 pagos semestrales de 16,5 % del PAO. - Por lo tanto, la proporción del PAO pagado, en la primera, segunda y tercera etapa será de 29 %, 38 % y 33 % del PAO. - La parte proporcional de los PAO será pagada los días 30 de abril y 30 de octubre. - El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero)	Cláusula 8.21. (p. 60) Cláusula 8.23. (p. 61-65) Cláusula 18.2. Adenda 3
23	CRPAO	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.	Cláusula 1.6. (p. 19) Adenda 3
24	PAMO y Transitabilidad	- 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. 25 % del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario por un año entre culminación de obras e inicio de explotación. - Transitabilidad: Siete (7) pagos trimestrales por un monto no mayor a los USD 16 420 820,00.	Cláusula 8.21. (p. 60)

Anexo N° 2 Resumen Estadístico

INDICADORES ANUALES - IIRSA SUR TRAMO 4: Inambari - Azángaro

Concesionario:	Intersur Concesiones S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Periodo:	2011-2025

a) Tráfico																
	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Vehículos																
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	814 381	-	217 689	744 989
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	343 879	-	147 348	366 057
Número de Ejes Cobrables																
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	814 381	-	217 689	744 989
Total Pesados	Ejes	93 308	319 594	373 650	346 611	377 776	585 787	932 123	968 559	1044 850	918 377	1288 404	1234 733	-	641 107	1463 409
Número de Vehículos por Unidad de Peaje																
San Antón	Vehículos						159 639	420 401	456 093	465 168	420 755	583 639	580 362	-	-	677 493
Ligeros	Vehículos						110 382	283 659	320 827	310 273	285 390	400 685	404 900	-	-	490 198
Pesados	Vehículos						49 257	136 742	135 266	154 895	135 365	182 954	175 462	-	-	187 295
San Gabán	Vehículos	30 131	100 515	93 772	102 259	115 308	122 711	149 384	199 233	223 127	185 594	267 903	256 907	-	167 955	195 990
Ligeros	Vehículos	14 732	54 468	45 622	55 842	63 333	68 696	89 530	131 738	143 480	126 781	188 471	178 821	-	96 881	108 009
Pesados	Vehículos	15 399	46 047	48 150	46 417	51 975	54 015	59 854	67 495	79 647	58 813	79 432	78 086	-	71 074	87 981
Macusani	Vehículos	21 021	71 329	89 976	83 824	104 964	126 524	142 336	175 275	183 166	217 523	351 956	320 991	-	197 082	237 563
Ligeros	Vehículos	10 706	36 461	45 933	44 240	60 746	74 935	86 238	113 037	122 283	151 104	253 180	230 660	-	120 808	146 782
Pesados	Vehículos	10 315	34 868	44 043	39 584	44 218	51 589	56 098	62 238	60 883	66 419	98 776	90 331	-	76 274	90 781
Número de Ejes por Unidad de Peaje																
San Antón	Ejes						275 446	738 571	773 224	813 181	717 244	1004 310	989 246	-	-	1164 245
Ligeros	Ejes						110 382	283 659	320 827	310 273	285 390	400 685	404 900	-	-	490 198
Pesados	Ejes						165 064	454 912	452 397	502 908	431 854	603 625	584 346	-	-	674 047
San Gabán	Ejes	68 476	228 811	237 232	237 643	262 907	282 452	333 922	395 677	438 931	361 240	499 636	484 246	-	406 189	498 560
Ligeros	Ejes	14 732	54 468	45 622	55 842	63 333	68 696	89 530	131 738	143 480	126 781	188 471	178 821	-	96 881	108 009
Pesados	Ejes	53 744	174 343	191 610	181 801	199 574	213 756	244 392	263 939	295 451	234 459	311 165	305 425	-	309 308	390 551
Macusani	Ejes	50 270	181 712	227 973	209 050	238 948	281 902	319 057	365 260	368 774	403 168	626 794	575 622	-	452 607	545 593
Ligeros	Ejes	10 706	36 461	45 933	44 240	60 746	74 935	86 238	113 037	122 283	151 104	253 180	230 660	-	120 808	146 782
Pesados	Ejes	39 564	145 251	182 040	164 810	178 202	206 967	232 819	252 223	246 491	252 064	373 614	344 962	-	331 799	398 811

	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
b) Recaudación por Cobro de Peaje																
Total	Soles		1 960 218	2 199 221	2 141 756	2 475 539	4 099 586	7 265 116	7 816 276	8 467 747	6 860 627	12 241 143	13 377 324	-	7 042 127	17 734 150
Ligeros	Soles		413 093	348 437	364 098	454 997	965 973	1 977 372	2 435 752	2 425 673	2 238 546	4 262 256	4 558 540	-	1 764 312	5 713 619
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	7 552 514	8 291 933	-	5 177 439	11 605 843
Vales Prepago	Soles			122 833	169 759	204 959	103 655	193 768	213 528	507 397	307 010	426 374	526 851	-	100 376	414 688

c) Accidentes																
Accidentes	Número de accidentes			98	223	201	216	232	249	239	167	181	184	90	191	258
Heridos	Personas			111	76	104	60	3	62	67	22	24	46	8	41	37
Fallecidos	Personas			13	19	13	21	9	32	9	4	7	11	7	3	8



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

www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Cinthyá López Vásquez
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

María Alejandra Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente
Marisol Huamán Velasque – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Lady Osorio Alcantara – Practicante
Enrique Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jimenez – Practicante