

INFORME DE DESEMPEÑO 2020

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

**Informe de desempeño 2020: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil
Tramo N° 4: Inambari – Azángaro**

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

Primera versión: junio de 2021

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
	II.1. Composición de la empresa	7
	II.2. Principales Características del Contrato de Concesión	7
	II.3. Área de Influencia	9
	II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión	9
	II.5. Hechos de importancia	10
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	11
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	12
	IV.1. Tráfico vehicular	12
	IV.2. Servicios complementarios	15
V.	ESQUEMA TARIFARIO	17
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	18
	VI.1. Evolución de las inversiones	18
	VI.2. Pagos al Estado	20
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	21
	VII.1. Indicador de Tráfico	21
	VII.2. Accidentes	21
	VII.3. Reclamos	24
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	24
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	25
	IX.1. Estados Financieros	25
	IX.2. Indicadores financieros	30
X.	CONCLUSIONES	33
XI.	ANEXOS	35
	ANEXO N° 1	35
	FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	35
	FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	35
	CONCESIONARIO: INTERSUR CONCESIONES S.A.	35
	ANEXO N° 2	39
	RESUMEN ESTADÍSTICO	39



CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 4: Datos Generales De La Concesión	7
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 4: Modificaciones Contractuales	8
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo4: Características de la Infraestructura, 2020	10
Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 4: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje.....	11
Cuadro N° 5 IIRSA Sur Tramo 4: Variación del tráfico por estación de peaje, 2019-2020	14
Cuadro N° 6 IIRSA Sur Tramo 4: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2020	15
Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 4: Vehículos que pagan tarifa con descuento, 2020	15
Cuadro N° 8 IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de llamada de emergencia, 2020	16
Cuadro N° 9 IIRSA Sur Tramo 4: Peajes y Tarifas (En S/, con IGV)	18
Cuadro N° 10 IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2020	22
Cuadro N° 11 IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de reclamos por meses, 2020	24
Cuadro N° 12 Ingresos por servicios, 2020 – 2019	26
Cuadro N° 13 Costos de prestación de servicios, 2020 – 2019	27
Cuadro N° 14 Gastos de administración, 2020 – 2019	27
Cuadro N° 15 Estado de Resultados Integrales, 2020 – 2019	28
Cuadro N° 16 Estado de Situación Financiera, 2020 – 2019.....	29
Cuadro N° 17 Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2020 – 2019	29
Cuadro N° 18 Ratios de Liquidez, 2020 – 2019	31
Cuadro N° 19 Ratio de Apalancamiento/Endeudamiento, 2020 – 2019.....	31
Cuadro N° 20 Ratio de Rentabilidad, 2020 – 2019	32

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 4 del Corredor Vial IIRSA Sur	9
Gráfico N° 2 IIRSA Sur Tramo 4: Tráfico de vehículos, 2012-2020.....	13
Gráfico N° 3 IIRSA Sur Tramo 4: Tráfico por mes, 2019-2020	14
Gráfico N° 4 IIRSA Sur Tramo 4: Llamadas de emergencia, 2015 – 2020.....	16
Gráfico N° 5 IIRSA Sur Tramo 4: Asistencias mecánicas, 2014 – 2020.....	17
Gráfico N° 6 IIRSA Sur Tramo 4: Inversiones reconocidas, 2006 – 2020	19
Gráfico N° 7 IIRSA Sur Tramo 4: Aportes por regulación 2013 – 2020.....	20
Gráfico N° 8 IIRSA Sur Tramo 4: IMD Mensual, 2019 - 2020.....	21
Gráfico N° 9 IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia	22
Gráfico N° 10 IIRSA Sur Tramo 4: Daños personales por accidentes 2014 – 2020	23
Gráfico N° 11 IIRSA Sur Tramo 4: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2020	23
Gráfico N° 12 IIRSA Sur Tramo 4: Recaudación por cobro de peaje 2012-2020.....	24
Gráfico N° 13 IIRSA Sur Tramo 4: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO	25



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

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



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2020, tramo 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur (en adelante, IIRSA Sur Tramo 4), Puente Inambari – Azángaro. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

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

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

En el año 2020 circularon por la vía concesionada 823,9 mil unidades vehiculares, lo que representó una reducción de 5,5% con relación al año anterior. Dicha reducción se produjo en un contexto en que el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional¹ y aplicó diversas medidas a partir de marzo de 2020, con el propósito de evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional, lo cual llevó a diversas restricciones a la circulación de personas que afectaron las actividades de transporte².

Del total de vehículos que circularon por la vía durante el 2020, el 68,4% (563,3 mil) fueron vehículos ligeros y el 31,6% (260,6 mil) vehículos pesados. La estación de peaje con mayor nivel de tráfico fue la estación de San Antón, la cual registró 420,8 mil vehículos (51,1% del total de vehículos que circularon por la Concesión), seguida por la estación Macusani (Región Puno), con una afluencia de 217,5 mil vehículos (26,4%).

El Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 10,03 millones (incluido IGV) durante 2020, lo que representó una reducción del 49,8% con relación al año anterior (USD 19,64 millones). Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 770 millones (incluido IGV), lo que significa un avance del 116% de la inversión total comprometida (USD 663,6 millones).

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

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



Así, al cierre de 2020, la empresa cumplió con la ejecución de la obra principal, con un avance físico de 100% en los kilómetros comprometidos para construcción y del 100% en los kilómetros a ser intervenidos por mantenimiento.

Cabe mencionar que, pese a las restricciones ocasionadas por la pandemia del COVID-19 y las medidas del estado de emergencia decretadas por el gobierno, el Concesionario ha desarrollado las actividades de operación y mantenimiento necesarias para garantizar la transitabilidad y ha prestado los servicios a los usuarios de la vía dentro del marco de las obligaciones del Contrato de Concesión.

En el 2020 el Concesionario transfirió un monto total de S/ 3,4 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó una contracción del 7% en relación con los aportes transferidos durante el año anterior (S/ 3,66 millones).

Como se mencionó líneas arriba, el Estado peruano aplicó medidas de inmovilización para mitigar la propagación del COVID-19, estas medidas tuvieron repercusiones negativas en los ingresos del Ositrán³. Esta situación generó que el Regulador tuviera que efectuar una priorización del gasto, llevando a suspender o cancelar una serie de contrataciones de bienes y servicios programados, entre ellos, la evaluación del nivel de servicio global exigido (90%) del Concesionario.

Por su parte, el número de accidentes descendió en un 26,1%, al pasar de 239 en 2019 a 167 accidentes en 2020. En lo que respecta al número de heridos también se redujo de 67 a 22 personas heridas entre 2019 y 2020; de manera similar, el número de víctimas mortales disminuyó de 9 a 4 fallecidos en dicho periodo. Con respecto a los reclamos, se resolvieron 7 sobre temas como la calidad de los servicios, entre otros.

La recaudación por el cobro de peaje en 2020 descendió a S/ 6,88 millones, lo que representó una caída del 18,7% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 8,47 millones), en línea con el menor flujo de tráfico vehicular.

Con respecto a los resultados financieros de la Concesión, los ingresos totales percibidos por los servicios de operación y mantenimiento y los servicios de construcción alcanzaron los S/ 172,4 millones, manteniéndose estables con relación a los ingresos registrados el año anterior (S/ 172,0 millones). Por su parte, los costos totales experimentaron un incremento de 12,5% durante 2020, con lo cual se registró una reducción de 22% en la utilidad bruta, la cual registró un nivel de S/ 47,2 millones. En esta misma línea, la utilidad neta del ejercicio en el 2020 se redujo en 17,0%, al pasar de S/ 32,0 millones en 2019 a S/ 26,5 millones en 2020.

Durante 2020, la Concesión incrementó sus valores contables frente al observado el año anterior, al registrar un incremento de los activos, pasivos y patrimonio. En particular, los activos registraron un valor de S/ 201,3 millones en 2020, lo que representó incremento de 28% con relación al 2019. Si bien la posición de la empresa frente a sus acreedores es buena conforme al valor de los indicadores de liquidez, estos han disminuido frente a los valores alcanzados en el 2019. Sin perjuicio de ello, los valores revelan que al final del ejercicio 2020, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes de rentabilidad disminuyeron, denotando que se ha perdido eficacia final de la empresa en generación de beneficios en el ejercicio 2020.

³ Debido a las medidas de inmovilización aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19, 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.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. La Concesionaria Intersur Concesiones S.A. (Intersur) tiene como accionistas a las empresas de origen brasileño Constructora Andrade Gutierrez S.A., Construcoes e Comercio Camargo Correa S.A. y Constructora Queiroz Galvao S.A., entidades domiciliadas en la República federativa del Brasil, cada una con una participación de un tercio de las acciones de la empresa.

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

2. El 04 de agosto del 2005 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC e Intersur, por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliar dicho plazo⁴(Ver Cuadro N° 1).
3. 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.
4. 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	Constructora Andrade Gutierrez S.A., Construcoes, Comercio Camargo Correa S.A. y Constructora Queiroz Galvao S.A.
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) ¹
Inversión comprometida	USD 663 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2018	USD 740,1 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	7

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

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán.

5. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, por lo cual el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje. Conforme a lo establecido 8.23 el aporte por concepto de Pago Anual por Obra (PAO) de cargo del Estado de la República del Perú será efectuado por el Concedente, a los Titulares de los Certificados de Reconocimiento del Pago Anual por Obras (CRPAO) correspondientes, conforme a lo establecido en la cláusula 18.2. La cláusula 8.24 del Contrato de Concesión, indica que el Concedente efectuará los pagos por concepto de Pago Anual por Mantenimiento y Operación

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



(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.

6. 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.
7. 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

8. A la fecha, se han suscrito siete (07) adendas al contrato realizado con el Estado, a continuación, se presenta de maneja 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 OSITRAN:	Informe N° 044-05-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Adelantar el inicio de los trabajos para mantener la transitabilidad, para lo cual se modificó del literal c) d2e la cláusula 8.21. referido al inicio de los trabajos de transitabilidad
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	16 de mayo de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 012-06-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Precisiones sobre el tipo de vehículo para la medición del nivel de servicio de la transitabilidad.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	26 de julio de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 030-06-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificaciones que garanticen la Bancabilidad del Proyecto
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	18 de febrero de 2009
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 038-08-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica definidos como Controversias No Técnicas.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	19 de mayo de 2009
Opinión de OSITRAN:	INFORME N° 012-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Establecer el mecanismo adecuado para la continuidad de las obras, en razón de haber superado el 10% del PAO contractual.
Adenda 6	
Fecha de suscripción:	06 de agosto de 2009
Opinión de OSITRAN:	INFORME N° 023-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Atención de las condiciones y situación subyacente al agotamiento de la inversión vinculada al PAO contractual.
Adenda 7	
Fecha de suscripción:	04 de marzo de 2011
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo de Consejo Directivo N° 1344-378-11-CD-OSITRAN Informe N° 003-11-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de la Concesión del tramo 4.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



II.3. Área de Influencia

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



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

Infraestructura

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



Cuadro N° 3
IIRSA Sur Tramo4: Características de la Infraestructura, 2020

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

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

13. 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

14. 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.
15. 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.
16. Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las cuatro (4) estaciones de pesaje (1 fija y 3 móviles).

II.5. Hechos de importancia

17. El 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros
18. En el marco de la declaratoria del Estado de Emergencia Nacional, mediante Oficio Múltiple N° 0014-2020-MTC/19, el MTC instó a las concesionarias cofinanciadas a dar inicio al procedimiento contractual de suspensión de obligaciones establecido en el Contrato de Concesión para una suspensión que comprenda únicamente el cobro de las tarifas de peaje por la causal de fuerza mayor, desde las 18:00 horas del día 02 de abril de 2020 hasta que culmine el Estado de Emergencia Nacional. Como resultado, las estaciones de peaje de las 10 concesiones cofinanciadas suspendieron temporalmente el cobro de las tarifas de peaje.



19. El 09 de mayo de 2021, se aprobó la Ley N° 31018 “Ley que suspende el cobro de peajes en la red vial nacional, departamental y local concesionada, durante el Estado de Emergencia Nacional declarado a causa del brote del COVID 19”, mediante la cual se suspendió el cobro de peajes desde el 10 de mayo en todas las unidades de peaje de la red vial nacional, departamental y local concesionada, con el objeto de evitar el contacto con los usuarios y cumplir con el aislamiento obligatorio mientras dure el estado de emergencia nacional.
20. El 01 de julio de 2020, se reinició el cobro de los peajes, conforme a lo dispuesto por Decreto Supremo N° 116-2020-PCM⁵ del 26 de junio de 2020, mediante el cual se determinó la exclusión de las actividades relacionadas con la Red Vial Nacional de las restricciones establecidas en el marco del Estado de Emergencia Nacional, dejando así sin efecto lo dispuesto por Ley N° 31018.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

21. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
22. Las obligaciones del Concesionario de brindar el servicio de infraestructura vial bajo determinados niveles de servicio incluyen la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A partir de la toma de posesión de las unidades existentes, el Concesionario deberá efectuar el cobro de la tarifa a través de las unidades de peaje. A diciembre de 2018, el Concesionario se encuentra administrando tres unidades de peaje y una de pesaje (Región Puno), el detalle se presenta en el Cuadro N° 4.

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

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

23. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 4, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, son de dos tipos:
 - **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.

⁵ En particular, mediante Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, se dispuso que: “las limitaciones a la libertad de tránsito no aplican a las actividades de construcción, operación, conservación, mantenimiento y, en general, toda aquella actividad directa o indirectamente relacionada con la Red Vial Nacional, Departamental o Vecinal, quedando excluidas del Estado de Emergencia Nacional, ya sea que esas actividades sean desarrolladas directamente por entidades de cualquiera de esos niveles de gobierno y/o por terceros contratados por ellos incluyendo, pero no limitándose, a concesionarios o contratistas.”



24. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión, incluyen:
 - ✓ Servicio de Central de Emergencia, que funcionará las 24 horas.
 - ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
 - ✓ Patrullaje de vigilancia.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder los 100 kilómetros.
 - ✓ Libro de reclamos y sugerencias.
 - b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
 - ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa para traslado a distancias mayores a los 100 kilómetros.
24. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.
25. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Tráfico vehicular

26. A continuación, se analiza la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados, tanto en unidades vehiculares, como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁶.

Trafico en unidades vehiculares

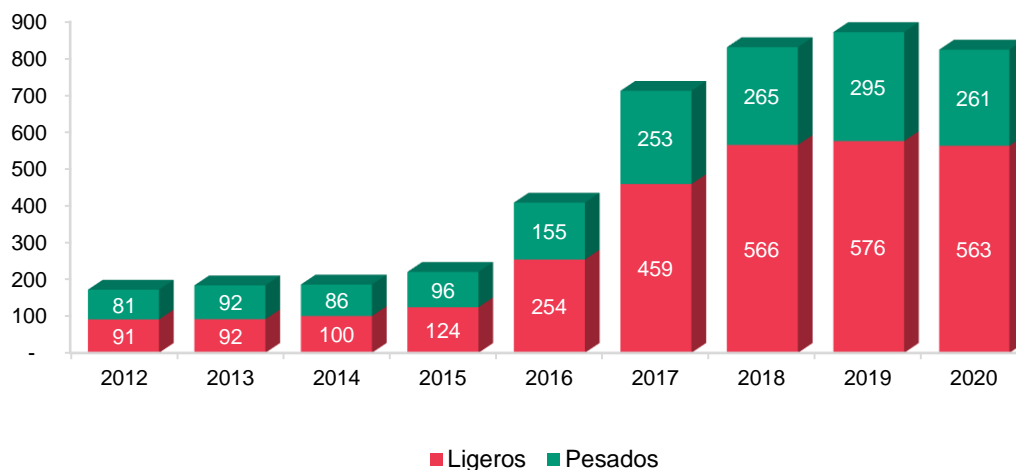
27. Durante el año 2020 transitaron por la Carretera IIRSA Sur Tramo 4 alrededor de 823,9 mil vehículos, lo cual representó una reducción de 5,5% en relación con el tráfico de vehículos registrado el año anterior (871,5 mil). En particular, se aprecia una disminución del 2,2% en el

⁶ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



número de vehículos ligeros y 11,8% en el número de vehículos pesados. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión. Cabe mencionar que el incremento registrado a partir del 2016 coincidió con la culminación de la construcción e inicio de operaciones de la unidad de peaje San Antón⁷ el 8 de agosto del 2016.

Gráfico N° 2
IIRSA Sur Tramo 4: Tráfico de vehículos, 2012-2020
(En miles de unidades vehiculares)



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

28. La contracción del tráfico vehicular se explica por las medidas aplicadas por el gobierno a partir de mediados de marzo de 2020 para evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional; entre ellas la restricción del transporte urbano, el transporte interprovincial y el uso de vehículos particulares, sumado a la inmovilización social obligatoria⁸.
29. El Gráfico N° 2 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2019 y 2020, apreciándose que en 2020 se presentó una disminución del tráfico particularmente desde marzo hasta agosto en comparación con el año anterior, meses en los cuales se aplicaron diversas restricciones a la circulación de personas. Resalta el hecho de la mejora en el tráfico de pasajeros a partir de setiembre de 2020 en niveles superiores a los mismos meses del 2019, lo cual se explica por la reactivación progresiva de la economía y la reducción de restricciones al transporte⁹. Cabe señalar que, la economía se fue reactivando a partir de mayo de manera progresiva según los distintos sectores de la economía, lo cual ha contribuido también a incrementar la demanda de servicios de transporte.

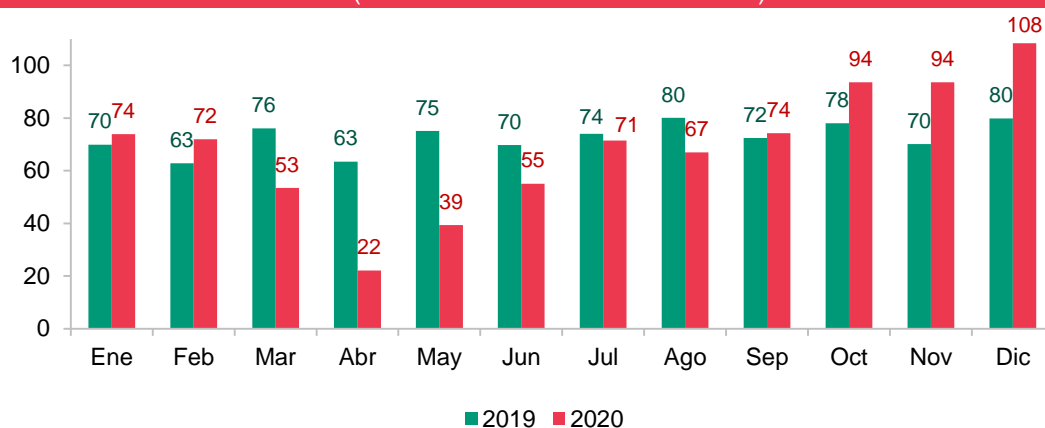
⁷ Por lo que el Concedente emitió el Certificado de Correcta Ejecución de la Obra Complementaria 'Unidad de peaje San Antón' a través del Certificado de Correcta Ejecución N° 003-2016-MTC/25, el 27 de mayo de 2016.

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

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



Gráfico N° 3
IIRSA Sur Tramo 4: Tráfico por mes, 2019-2020
 (En miles de unidades vehiculares)



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

30. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros, los cuales representaron el 68,4% del tráfico total en 2020, siendo las estaciones de peaje de San Antón y Macusani donde se concentró el mayor volumen de los mismos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 31,6% del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo también las estaciones de San Antón y Macusani las que capturaron el mayor porcentaje de vehículos pesados.
31. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2019 la estación de San Antón recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 285,4 mil vehículos (50,7% del tráfico total de vehículos ligeros), en segundo lugar, se ubicó la estación de Macusani, por la cual transitaron 151,1 mil vehículos (26,8% del tráfico total). En lo que respecta a los vehículos pesados, la estación de San Antón fue quien recibió el mayor tráfico de vehículos con 135,4 mil unidades (51,9% del total de vehículos pesados contabilizados en la concesión); por su parte, el flujo vehicular en las estaciones de Macusani y San Gabán fueron 66,4 mil y 58,8 mil, respectivamente.
32. Considerando la variación del tráfico entre los años 2019 y 2020 por estación de peaje y tipo de vehículo, las estaciones de peaje San Antón y San Gabán mostraron una reducción significativa en el número de vehículos ligeros y pesados, mientras que la estación Macusani presentó un crecimiento en el flujo de vehículos tanto ligeros (+23,6%) como pesados (+9,1%). (Ver Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5
IIRSA Sur Tramo 4: Variación del tráfico por estación de peaje, 2019-2020
 (Unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	2019	2020	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos ligeros	576,036	563,275	-2.2%
San Antón	310,273	285,390	-8.0%
San Gabán	143,480	126,781	-11.6%
Macusani	122,283	151,104	23.6%
Vehículos Pesados	295,425	260,597	-11.8%
San Antón	154,895	135,365	-12.6%
San Gabán	79,647	58,813	-26.2%
Macusani	60,883	66,419	9.1%

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



Tráfico en ejes cobrables

33. En términos de ejes cobrables, durante 2020, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 1,48 millones de ejes, de los cuales el 62% correspondió a vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se puede observar en el Cuadro N° 6, los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (pesados) con 447 mil ejes que representaron el 30,2% del total de ejes.

Cuadro N° 6								
IIRSA Sur Tramo 4: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2020								
(En miles unidades vehiculares y ejes cobrables)								
ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	563	124	41	7	12	75	1,5	824
San Antón	285	81	15	3	5	31	0,6	421
San Gabán	127	17	14	2	4	21	0,5	186
Macusani	151	26	12	2	4	23	0,4	218
Ejes Cobrables	563	249	123	30	59	447	10,6	1482
San Antón	285	162	46	12	23	184	4,1	717
San Gabán	127	35	41	10	18	127	3,9	361
Macusani	151	52	36	8	18	136	2,6	403

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

34. Cabe señalar que en las estaciones de peaje San Antón, San Gabán y Macusani se permite el pago de tarifa con descuento debido a la Política Comercial ejecutada por la Concesionaria y con aprobación del Concedente. Así, durante 2020, el 51,8% de los vehículos que pagaron tarifa con descuento transitaron por la estación de San Antón, 100 mil vehículos; mientras que por la estación de Macusani transitaron el 26,2% de los vehículos que pagaron tarifa diferenciada, 51 mil vehículos (Ver Cuadro N° 7).

Cuadro N° 7				
IIRSA Sur Tramo 4: Vehículos que pagan tarifa con descuento, 2020				
(En miles de unidades vehiculares)				
Estación de Peaje	Tarifa Normal		Tarifa Diferenciada	Total
	En efectivo	Prepago		
San Antón	313	8	100	421
San Gabán	133	10	42	186
Macusani	159	8	51	218
Total	604	26	193	824

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

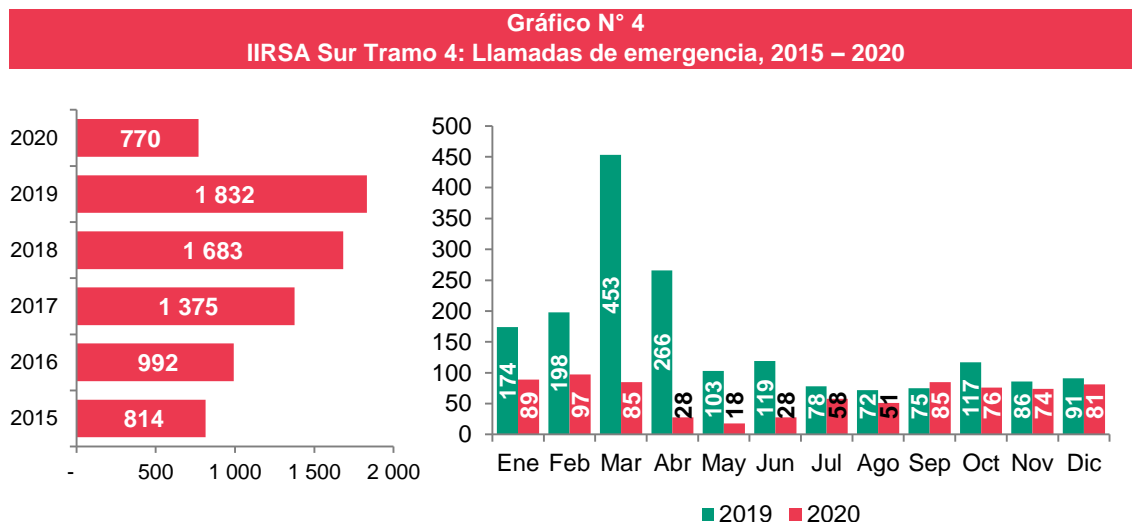
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

IV.2. Servicios complementarios

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



36. Durante 2020, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 770, cifra que representó un descenso de 58% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (1832 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 4, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de enero y febrero.



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

37. Además, como se muestra en el Cuadro N° 8, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (52,5%) y para informar sobre accidentes de tránsito ocurrido en la vía (23,2%). Cabe señalar que en el 79,6% de las llamadas no se reportó una interrupción de la vía, Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayoría lo hizo directamente hacia los teléfonos de la central de emergencia del concesionario (81,3% del total de llamadas), mientras que sólo el 6% lo hizo a través de los postes SOS.

Cuadro N° 8
IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de llamada de emergencia, 2020
(Número de llamadas)

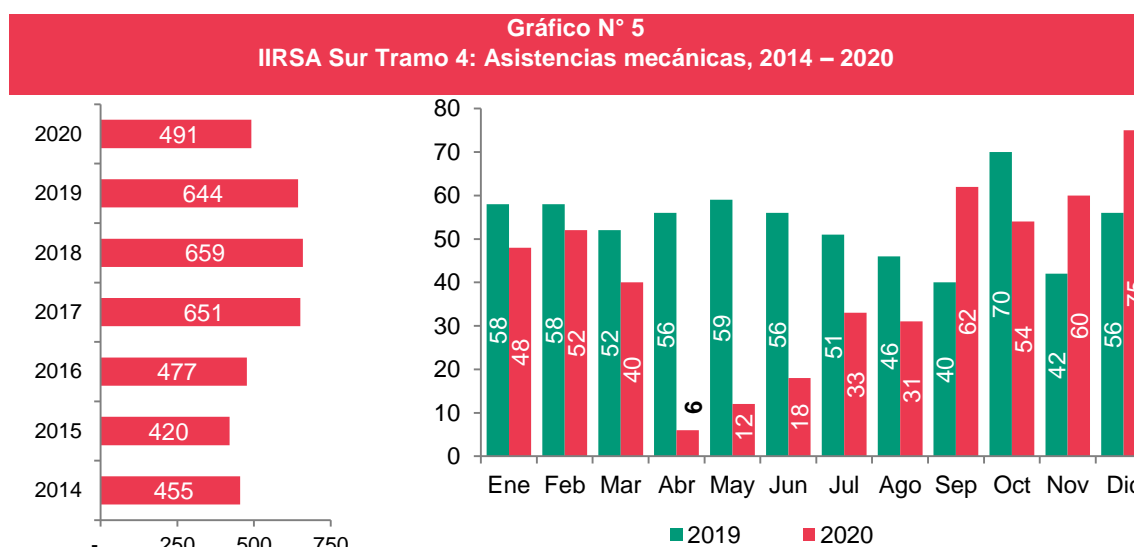
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros Medios	
Auxilio Mecánico	98	306	310	29	65	404
Invasión de derecho de vía	47	132	145	7	27	179
Accidente de Tránsito	10	26	33	1	2	36
Desastres ambientales	1	4	5	0	0	5
Otros Motivos	1	145	133	9	4	146
Total	157	613	626	46	98	770

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

38. Por otra parte, durante 2020, el Concesionario brindó 491 asistencias mecánicas, lo que representó una disminución de 23,8% en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (644), en línea con la reducción del tránsito vehicular. Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la



mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de setiembre y diciembre de 2020, periodo en el cual ya se evidencia una recuperación del tráfico.



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

V. ESQUEMA TARIFARIO

39. 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.
40. A partir de la fecha de inicio de la explotación (agosto de 2005) y hasta la finalización del mes calendario en que se produjo la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por el Concedente (actualmente se tiene un avance físico de la carretera de 100,0%), el Concesionario, debe cobrar el peaje vigente más el IGV. Después del mes calendario de finalizadas las obras, el Concesionario deberá cobrar una tarifa equivalente a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable. El cobro se realiza en soles, para lo que se empleará el tipo de cambio de la fecha de la aceptación de la totalidad de las obras de construcción.
41. 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:

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

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.



Donde:

- Peaje: Es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.
- i: Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.
- 0: Es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.
- CPI: Es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.
- TC: Es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.
- IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
42. De producirse una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
43. Como se aprecia en el Cuadro N° 9, durante enero de 2020, se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 6,4 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 1,6% en relación con las tarifas establecidas en enero de 2019 (S/ 6,3 por unidad y eje).

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

CONCEPTO	Unidad de Cobro	Tarifa 2019 (S/)	Tarifa 2020 (S/)
1. Estaciones de peaje: San Gabán, Macusani y San Antón.			
Vehículos Livianos	Por vehículo	6,30	6,40
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por eje	12,60	12,80
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por eje	18,90	19,20
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por eje	25,20	25,60
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por eje	31,50	32,00
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por eje	37,80	38,40
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por eje	44,10	44,80
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por eje	50,40	51,20

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

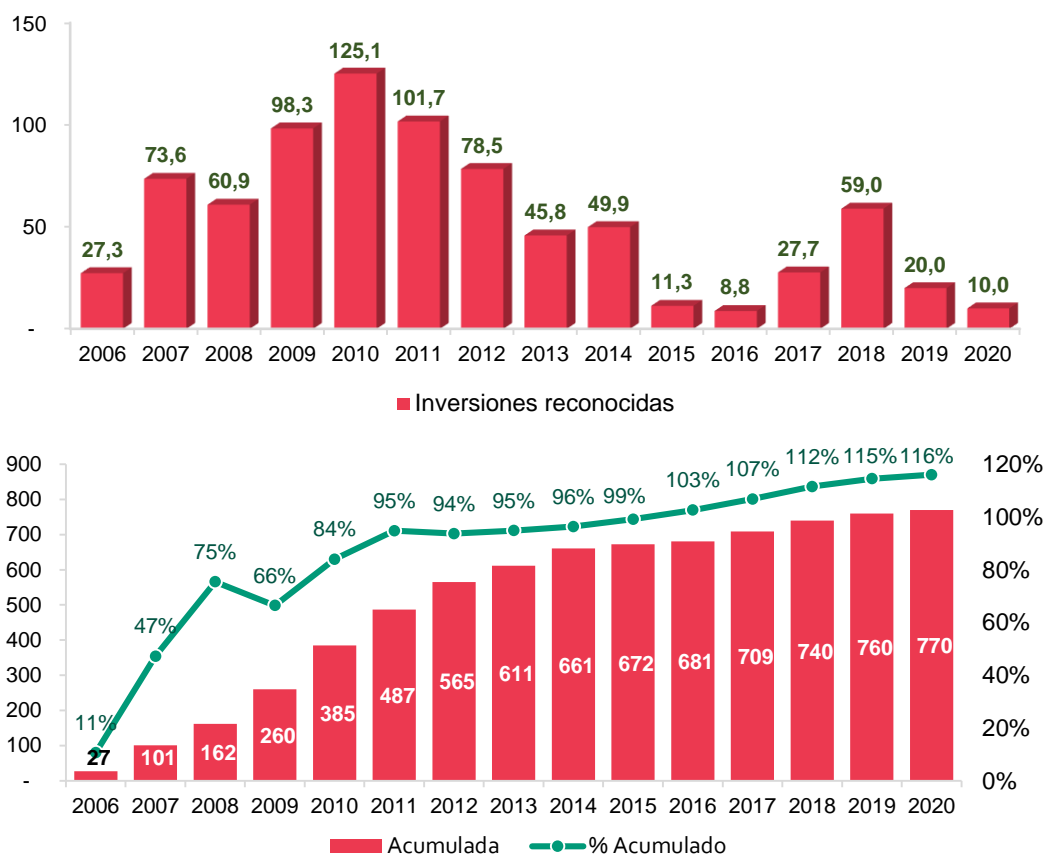
44. Al 31 de diciembre de 2020, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 770 millones, monto que representa el 116% del valor total de la inversión comprometida



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

45. En el Gráfico N° 6 se aprecia que, durante el año 2020, las inversiones reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 10,03 millones, lo cual representó una disminución de 49,8% con relación a la inversión reconocida el año anterior (USD 19,96 millones).

Gráfico N° 6
IIRSA Sur Tramo 4: Inversiones reconocidas, 2006 – 2020
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

46. Al cierre de 2020, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde a obras accesorias¹² y obras adicionales¹³. Con ello, se ha alcanzado un nivel de

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.

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

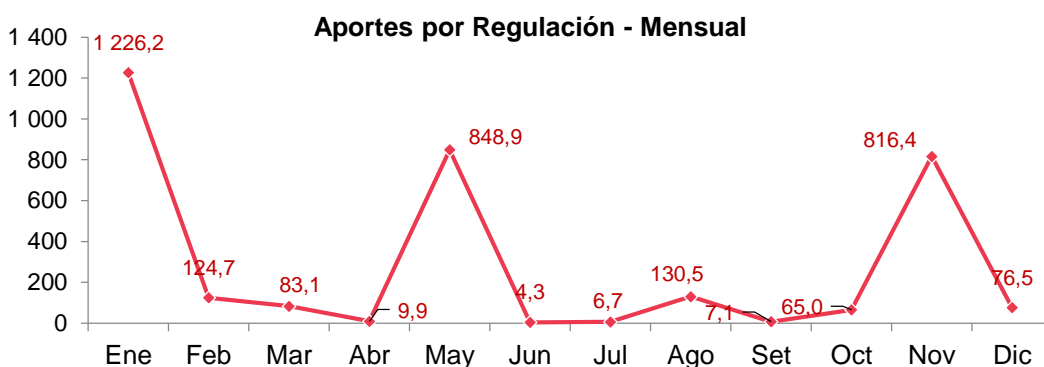
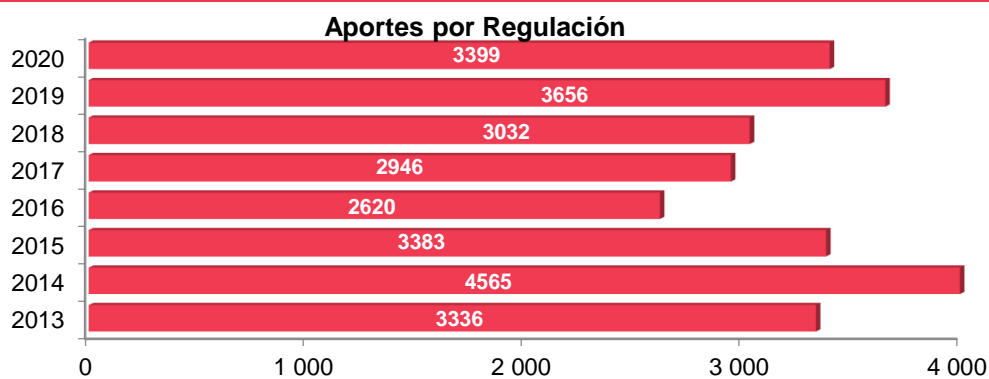


cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (276,99 km) y para ser intervenidos (25,18 km) como parte de la obra principal. Así, las obras ejecutadas durante el 2020 correspondieron a la Solución de los Sectores Críticos Km 240 y el Túnel Ollachea, se realizó la obra Cruce Zona Urbana Ollachea – Evitamiento y la Obra Adicional Pacaje.

VI.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 2020, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 3,4 millones, monto que representó una contracción del 7% con relación a los aportes pagados en 2019 (S/ 3,66 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 7, los aportes mensuales por regulación son variables lo que refleja que los ingresos del concesionario también tienen variabilidad entre los meses, ello debido a que la mayoría de dichos ingresos son transferencias del Concedente. De este modo los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 7
IIRSA Sur Tramo 4: Aportes por regulación 2013 – 2020
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

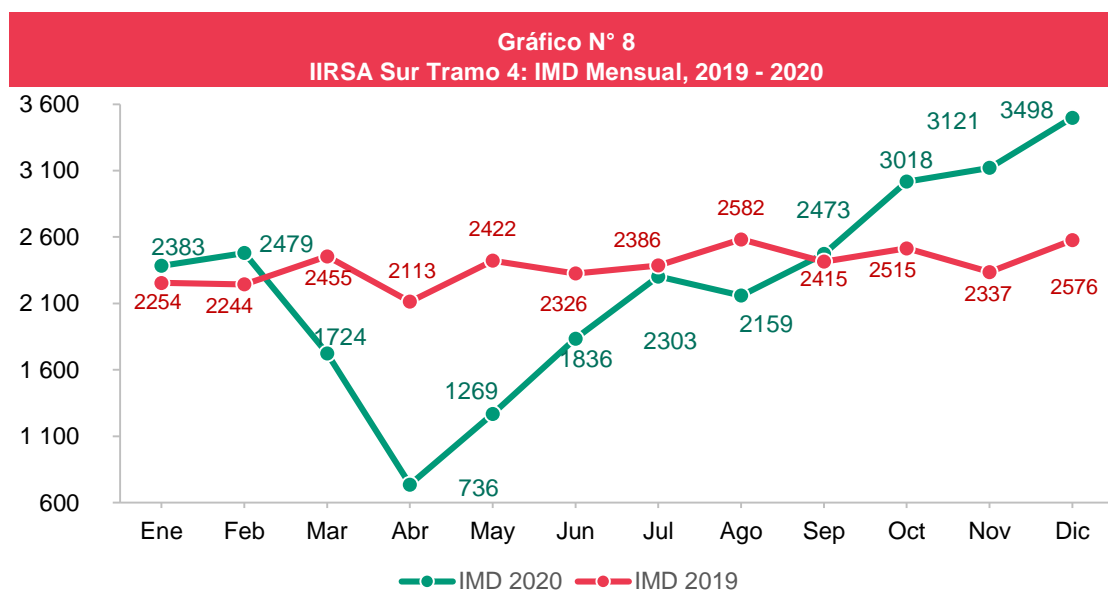
considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Indicador de Tráfico

49. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁴. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Al respecto, en el 2020, el IMD anual resultó cerca de 2251 vehículos por día, lo que representa 5,7% inferior de los 2388 vehículos registrados por día en el 2019. Como se aprecia en el Gráfico N° 8, si bien el IMD mostró niveles inferiores desde marzo hasta agosto respecto al 2019, en abril se presentó el nivel más bajo.



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII.2. Accidentes

50. Como se observa en el Cuadro N° 10, durante el 2020, el número de accidentes en la vía concesionada disminuyó en 30,1% con respecto al año anterior, pasando de 239 accidentes a 167 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos decreció en un 67,2% (de 67 a 22 heridos), de la misma forma las víctimas mortales se redujeron en relación a lo registrado en 2019 en 55.6%.

¹⁴ 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:

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



Cuadro N° 10
IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2020

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

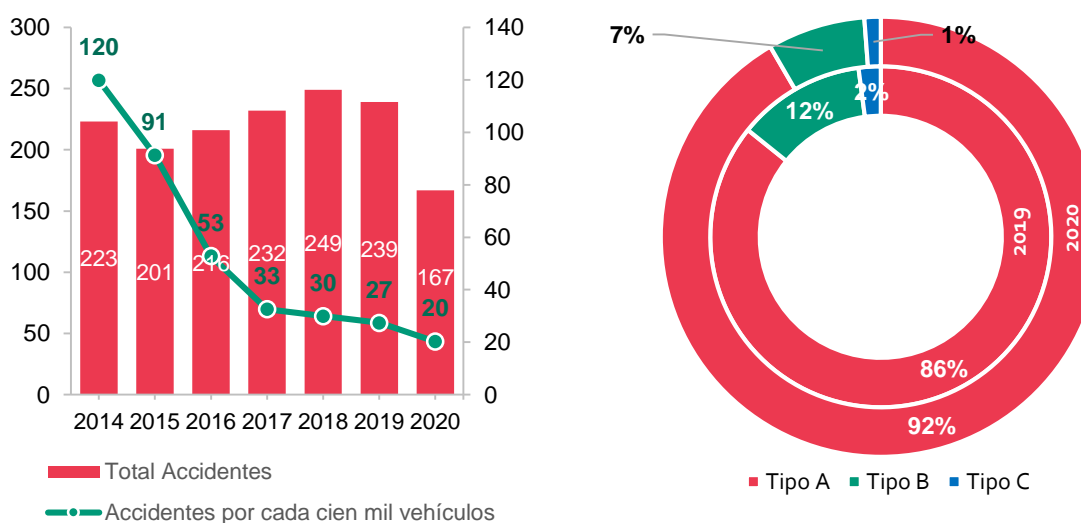
* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

51. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2020 es 20,3, que representó una reducción del 26,1% respecto al año anterior. Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 2 de ellos generaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 1%), mientras que 12 reportaron personas heridas (Accidentes Tipo B, 7%). Ello representa un descenso de los accidentes Tipo B y del Tipo C en términos relativos respecto al 2019, finalmente, en el 2020 hubo menos accidentes que tuvieron como consecuencia algún tipo de daño físico sobre las personas.

Gráfico N° 9
IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2014 – 2020



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

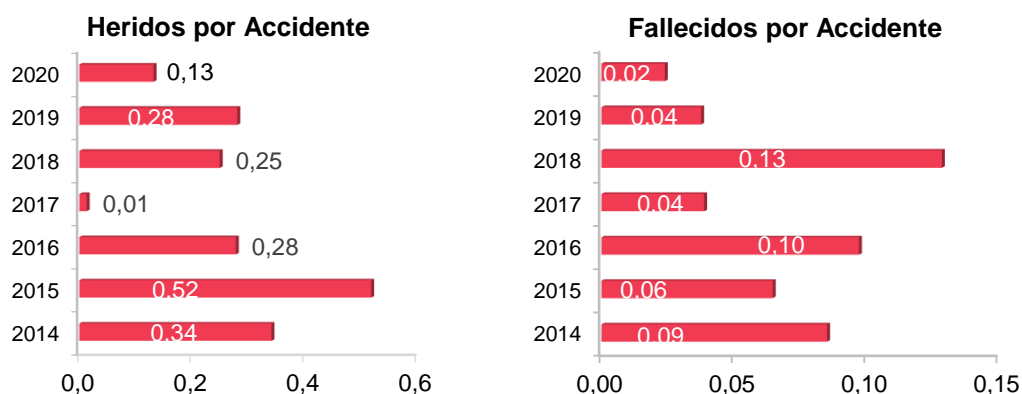
Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

52. En 2020, el número de heridos por accidente decreció, pasando de 0,28 a 0,13 heridos por accidente. De manera similar la cantidad de víctimas fatales por accidente se redujo, pasando de 0,04 a 0,02. En el Gráfico N° 10 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2020.



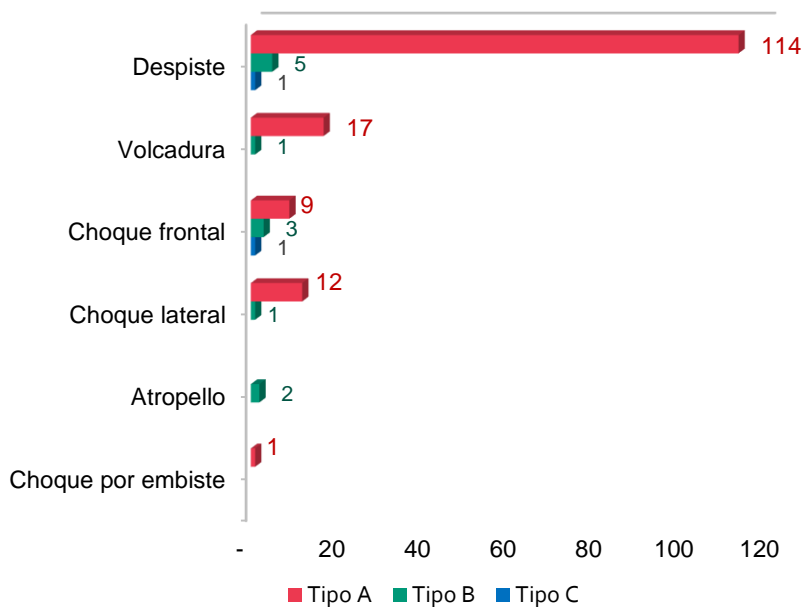
Gráfico N° 10
IIRSA Sur Tramo 4: Daños personales por accidentes 2014 – 2020



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

53. El 72% de los accidentes de tránsito correspondió a despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales, el 4,2% lesiones personales y el 0,8% causó pérdidas humanas. Asimismo, el 19% fue por volcaduras y choques frontales. Cabe mencionar que el 7,7% de los choques frontales implicó pérdidas humanas. El Gráfico N° 11 resume los tipos de accidentes por consecuencias sobre la vida humana.

Gráfico N° 11
IIRSA Sur Tramo 4: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2020



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



VII.3. Reclamos

54. Durante 2020, se presentó 7 reclamos al concesionario, cifra igual a la registrada en el 2019. Entre los principales motivos de los reclamos presentados están los concernientes a la calidad de los servicios, entre otros (Ver Cuadro N° 11).

Cuadro N° 11 IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de reclamos por meses, 2020													
Materia de Reclamo	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2020
Calidad de los servicios	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3
Otros	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	4
Total general	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	7

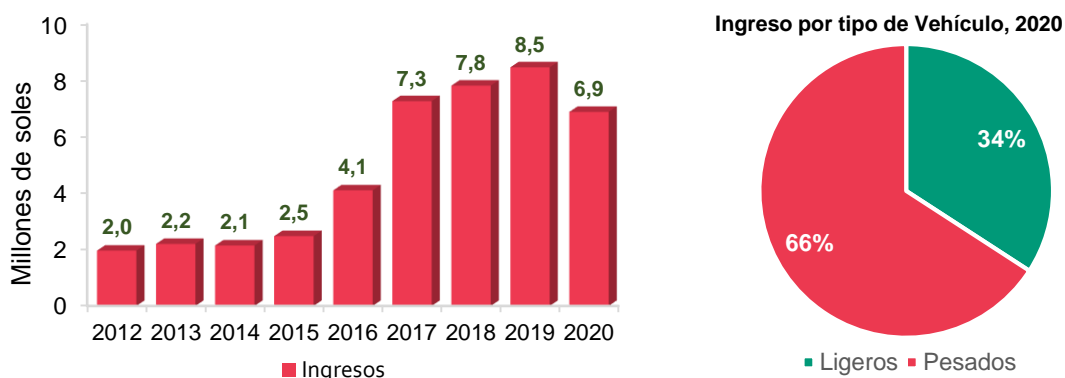
Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

55. Durante 2020, la recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 6,9 millones, monto que representó una caída de 18,7% con relación a los ingresos registrados en 2019, debido al menor flujo vehicular y por la suspensión temporal del cobro de peaje¹⁵ entre abril y junio. Conforme se aprecia en el siguiente gráfico la entrada en operación de la estación de peaje de San Antón (agosto de 2016) impactó de manera importante la recaudación de la Concesión en los últimos años.
56. Se debe indicar que, el 65,8% de los ingresos recaudados corresponden al cobro de vehículos pesados. Entre el 2012 y 2020, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 43,3 millones (Ver Gráfico N° 12).

Gráfico N° 12
IIRSA Sur Tramo 4: Recaudación por cobro de peaje 2012-2020
(En millones de soles)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

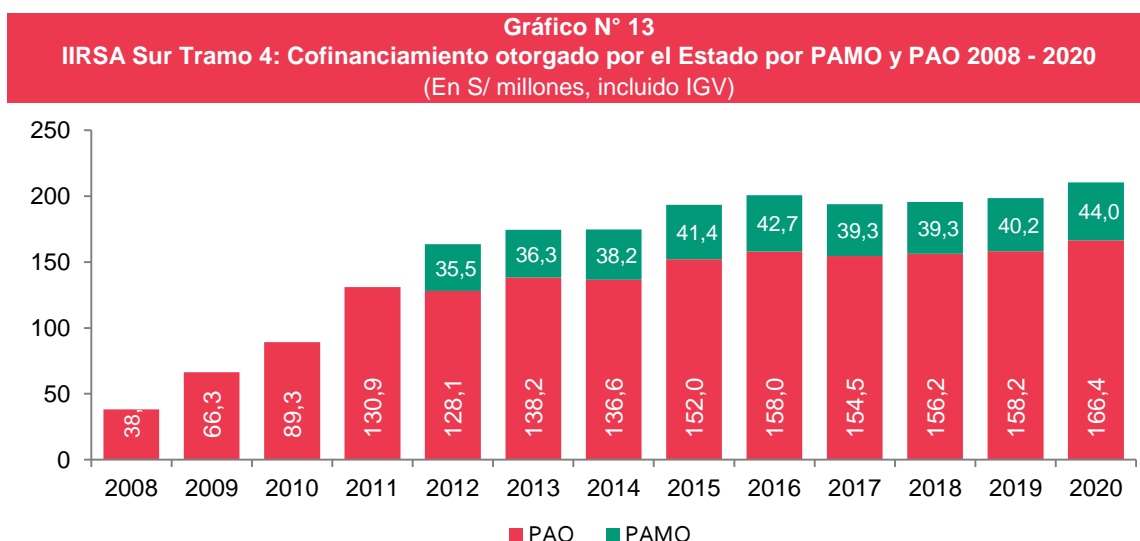
57. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en

¹⁵ Mediante Oficio Múltiple N° 0014-2020-MTC/19 de fecha 02.04.2020, se dispuso la suspensión temporal del cobro de tarifas de peajes por causal de fuerza mayor dada la declaración del Estado de Emergencia Nacional (EEN) - COVID 19.



que el Regulador verifique una inversión en obras, realizadas por el Concesionario. Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación.

58. 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.
59. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) ¹⁶, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁷.
60. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2020, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/ 210,4 millones, nivel superior en 6,1% a lo registrado en 2019. Entre 2008 y 2020, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 356,9 millones y S/ 1 672,7 millones, respectivamente.



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados Financieros

- **Estado de Resultados Integrales**

61. 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

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

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



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.

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

Cuadro N° 12						
Ingresos por servicios, 2020 – 2019						
(en miles de soles)						
Ingresos por servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020	2019
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento		50,111	42,801	29.1%	24.9%	17.1%
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)		30,973	24,653	18.0%	14.3%	25.6%
Costo anual de mantenimiento (CAM)		19,138	18,148	11.1%	10.6%	5.5%
Ingresos por servicios de construcción		122,373	129,205	70.9%	75.1%	-5.3%
Mantenimiento de emergencia		5,086	70,817	2.9%	41.2%	-92.8%
Obras adicionales		117,287	58,388	68.0%	33.9%	100.9%
Total		172,484	172,006			0.3%

Fuente: Estados financieros auditados 2020 - Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

63. En el 2020¹⁸, los ingresos totales constituido por i) los servicios de operación y mantenimiento y ii) los servicios de construcción de la concesión, alcanzaron los S/ 172,4 millones, un 0,3% mayor que los S/ 172,0 millones registrados en el 2019. Al respecto es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se incrementó en un 17,1% frente a lo registrado en el 2019, esto es en S/. 7,3 millones; mientras que los ingresos por servicios de construcción disminuyeron en un 5,3%, esto es en S/. 6,8 millones, motivado este último por un efecto conjunto de un menor volumen de ingresos por la ejecución de mantenimiento de emergencia y un mayor volumen de ingresos por la ejecución de obras adicionales¹⁹.
64. En relación a los ingresos por servicio de operación y mantenimiento, en el ejercicio 2020 estos representaron el 29,1% de los ingresos totales. De dichos ingresos, las actividades de mantenimiento y operación, constituye el de mayor relevancia ascendiendo al 18,0% de los ingresos totales. Cabe señalar que los ingresos de esta actividad se incrementaron en S/ 6,3 millones (25,6%) frente a S/ 24,6 millones que se alcanzó en el 2019.

¹⁸ El año 2020 se caracteriza por el primer brote de COVID-19 en nuestro país el 6 de marzo y a partir del mismo mediante Decreto Supremo 044-2020 PCM se declara al país en estado de emergencia nacional y se establece aislamiento social obligatorio, suspensión de derechos constitucionales, libre tránsito de las personas en el país, aseguramiento al acceso de servicios públicos y bienes esenciales entre otras medidas y en forma conjunta o alternada. "Además de lo señalado, el dictamen de los auditores independientes establece:

A la fecha de emisión de los presentes estados financieros, la Gerencia de la Concesionaria viene monitoreando el impacto de estas medidas en sus operaciones y se ha llegado a la conclusión que estos efectos no han impedido y estimamos que no impedirán que continuemos operando como empresa en marcha.

Los posibles impactos que sobre la actividad de la Concesionaria podrían esperarse para el ejercicio 2021 son las siguientes:

La reducción en el nivel de la actividad económica del país podría ocasionar una posible interrupción en la cadena de suministro, por reducción o suspensión de la producción de los insumos que utiliza la Concesionaria. La cual está tomando las medidas preventivas correspondientes.

Una eventual demora en las cobranzas del MTC, debido al corte en la cadena de pagos por la caída en la actividad económica o porque el Gobierno Peruano de prioridad al pago de otras obligaciones y no las asumidas con la Concesionaria. Lo cual a criterio de la Gerencia es improbable."

¹⁹ En el 2020 se inició la ejecución de la obra adicional Acceso a la localidad de Pacaje, así como otros dos sectores críticos como son la Solución al sector crítico Km 231 y la Vía de Evitamiento Ollachea.



65. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2020 estos alcanzaron los S/ 124,7 millones monto con un incremento de 12,5% en relación al del ejercicio 2019 (S/ 110,8 millones). Al interior de estos costos, el rubro servicios de construcción es el de mayor magnitud y representa el 87,0% del total de costos, cifra que ha aumentado en 11,6% frente al monto que alcanzó en el año 2019 (S/ 97,2 millones).

Cuadro N° 13					
Costos de prestación de servicios, 2020 – 2019					
(en miles de soles)					
Costos por prestación de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020	2019	2020/2019
Servicios de construcción	108,550	97,251	87.0%	87.7%	11.6%
Servicio de operación y mantenimiento	16,209	13,603	13.0%	12.3%	19.2%
Total	124,760	110,853			12.5%

Fuente: Estados financieros auditados 2020 - Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

66. En relación a los costos por servicio de operación y mantenimiento en el ejercicio 2020 estos representaron el 13,0% de los costos totales. En el 2020 dicho monto ascendió a S/ 16,2 millones, un 19,2% mayor a la cifra del año 2019 (S/ 13,6 millones).
67. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos aumentaron en 10,3% con respecto al 2019, pasando de S/ 7,4 millones a S/ 6,7 millones, como resultado principalmente del aumento en el rubro de seguros en un 29,6% (De S/ 1,2 millones en el 2019 pasó a S/ 1,6 millones en el 2020) y del aumento de los servicios prestados por terceros en un 13,9% (De S/ 2,4 millones en el 2019 pasó a S/ 2,8 millones en el 2020).

Cuadro N° 14					
Gastos de administración, 2020 – 2019					
(en miles de soles)					
Gastos administrativos			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020	2019	2020/2019
Cargas de personal	2,429	2,493	32.5%	36.8%	-2.6%
Servicios prestados por terceros	2,839	2,492	38.0%	36.8%	13.9%
Tributos	291	240	3.9%	3.6%	21.0%
Seguros	1,632	1,259	21.9%	18.6%	29.6%
Otros	275	284	3.7%	4.2%	-3.0%
Total	7,466	6,768	100.0%	100.0%	10.3%

Fuente: Estados financieros auditados 2020 - Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

68. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 47,2 millones, lo que significó una reducción de 22,0% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 61,1 millones). Por su parte, sobre la utilidad de operación esta disminuyó en 44,2% ascendiendo en el 2020 a S/ 30,2 millones. Respecto a la utilidad neta del ejercicio en el 2020 se redujo en 17,0% es decir a S/ 26,5 millones frente a S/ 32,0 millones obtenido en el 2019.



Ello se debió principalmente al efecto conjunto del aumento de *Otros gastos*²⁰ en S/ 9,9 millones y las ganancias por diferencia de cambio que pasó de constituir una pérdida en el 2019 de S/ 3,7 millones a constituir en el 2020 una ganancia de S/ 15,5 millones.

Cuadro N° 15
Estado de Resultados Integrales, 2020 – 2019
(en miles de soles)

	2020	2019	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Ingresos	172,484	172,006	100%	100%	0.3%
Ingresos por actividades de construcción	122,373	129,205	70.9%	75.1%	-5.3%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	50,111	42,801	29.1%	24.9%	17.1%
Costos	-124,760	-110,853	-72.3%	-64.4%	12.5%
Costos por servicios de construcción	-108,550	-97,251	-62.9%	-56.5%	11.6%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	-16,209	-13,603	-9.4%	-7.9%	19.2%
Utilidad bruta	47,724	61,153	27.7%	35.6%	-22.0%
Gastos administrativos	-7,466	-6,768	-4.3%	-3.9%	10.3%
Otros gastos	-9,981	-82	-5.8%	0.0%	12044.2%
Utilidad de operación	30,278	54,303	17.6%	31.6%	-44.2%
Ingresos financieros	23	1	0.0%	0.0%	2678.1%
Gastos financieros	-3,999	-3,728	-2.3%	-2.2%	7.3%
Diferencia en cambio, neta	15,575	-3,744	9.0%	-2.2%	-516.0%
Utilidad neta antes del impuesto a la renta	41,877	46,832	24.3%	27.2%	-10.6%
Impuesto a la renta	-15,285	-14,776	-8.9%	-8.6%	3.4%
Utilidad (pérdida) neta del año	26,592	32,055	15.4%	18.6%	-17.0%

Fuente: Estados financieros auditados 2020 de Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

- **Estado de Situación Financiera**

69. De acuerdo al Estado de Situación Financiera, los activos, así como el pasivo y patrimonio de la Concesión se redujeron en 15,3% entre 2017 y 2018, pasando de S/ 140,8 millones a S/ 119 millones.

²⁰ Corresponde a la provisión de Impuesto a la Renta por pagar incluyendo las multas respectivas del ejercicio 2011, por la cual mediante Resolución del Tribunal Fiscal N° 04866-4-2020 determina que la Concesionaria realice el pago hacia la Administración Tributaria.



Cuadro N° 16
Estado de Situación Financiera, 2020 – 2019
(en miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVOS CORRIENTES	256,327	199,980	PASIVO CORRIENTE	206,136	152,029
Efectivo	6,585	3,187	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	42,665	19,554
Cuentas por cobrar comerciales	78,259	42,087	Anticipos recibidos	140,224	121,827
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0	10,833	Pasivo por impuestos corrientes	21,426	8,866
Cuentas por cobrar en fideicomiso	160,076	136,836	Otras cuentas por pagar	1,822	1,781
Otras cuentas por cobrar	11,407	7,037			
			PASIVO NO CORRIENTE	657	657
ACTIVOS NO CORRIENTES	1,170	1,376	Pasivo por arrendamiento	657	657
Mobiliario y equipo	513	719	TOTAL PASIVO	206,793	152,686
Activos por derecho de uso	657	657			
			PATRIMONIO NETO	50,704	48,671
			Capital social	26,657	26,657
			Reserva legal	5,331	5,331
			Resultados acumulados	18,715	16,683
TOTAL ACTIVOS	257,497	201,356	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	257,497	201,356

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cuadro N° 17
Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2020 – 2019
(en porcentajes)

ACTIVOS	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020/2019		2020	2019	2020/2019
	ACTIVOS CORRIENTES	99.5%	99.3%		28%	PASIVO CORRIENTE	80.1%
Efectivo	2.6%	1.6%	107%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	16.6%	9.7%	118%
Cuentas por cobrar comerciales	30.4%	20.9%	86%	Anticipos recibidos	54.5%	60.5%	15%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0.0%	5.4%	-100%	Pasivo por impuestos corrientes	8.3%	4.4%	142%
Cuentas por cobrar en fideicomiso	62.2%	68.0%	17%	Otras cuentas por pagar	0.7%	0.9%	2%
Otras cuentas por cobrar	4.4%	3.5%	62%				
				PASIVO NO CORRIENTE	0.3%	0.3%	
ACTIVOS NO CORRIENTES	0.5%	0.7%	-15%	Pasivo por arrendamiento	0.3%	0.3%	
Mobiliario y equipo	0.2%	0.4%	-29%	TOTAL PASIVO	80.3%	75.8%	35%
Activos por derecho de uso	0.3%	0.3%					
				PATRIMONIO NETO	19.7%	24.2%	4%
				Capital social	10.4%	13.2%	0%
				Reserva legal	2.1%	2.6%	0%
				Resultados acumulados	7.3%	8.3%	12%
TOTAL ACTIVOS	100.0%	100.0%	28%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100.0%	100.0%	28%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

70. Al cierre del año 2020, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en 28% respecto al 2019, pasando de S/ 201,3 millones a S/ 257,5 millones.
71. Por el lado del activo, el activo corriente registró una significativa variación entre el 2019 y 2020 incrementándose de S/ 199,9 millones a S/ 256,3 millones (+ 28%); mientras que los activos no corrientes disminuyeron 15% pasando de S/ 1,3 millones a S/ 1,1 millones. Con respecto a la



distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 99,3% de los activos totales en el año 2019 al 99,5% en el año 2020; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 0,7% de los activos totales en el año 2019 al 0,5% en el año 2020 observándose que la *cuenta por cobrar comerciales*²¹ y la *cuenta por cobrar en fideicomiso*²² se incrementaron significativamente en S/. 36,1 millones y S/ 23,2 millones frente al 2019 (incremento de 86% y 17% respectivamente) mientras que *cuentas por cobrar a entidades relacionadas* disminuyó S/ 0,0 millones (S/ 10,8 millones respecto a lo consignado al final del ejercicio 2019) siendo las tres cuentas del activo corriente.

72. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, se incrementaron en un 35% mientras que el patrimonio neto en 4%, ascendiendo en el ejercicio 2020 a S/ 206,7 millones y S/ 50,7 millones respectivamente y representando el 80,3% y 19,7% del total de pasivo y patrimonio respectivamente. Cabe señalar que la concesión cuenta con un registro ínfimo de pasivos no corrientes por lo que el incremento del pasivo corriente se explica principalmente por el incremento de la *cuenta por pagar a entidades relacionadas*²³ que asciende al final del 2020 a S/ 42,6 millones frente a S/ 19,5 millones al final del 2019; y la *cuenta anticipos recibidos*²⁴ el cual asciende al final del ejercicio 2020 a S/ 140,2 millones (S/ 121,8 millones en el 2019).
73. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó para el 2020 pasando de S/ 48,6 millones a S/ 50,7 millones (un incremento del 4%) debido al aumento de los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 16,6 millones a S/ 18,7 millones (incremento de 12%). Este aumento en S/ 2,0 millones resulta de la generación de utilidades del ejercicio por S/ 26,5 millones y el reparto de dividendos efectuados en el ejercicio 2020 por S/ 24,5 millones.

IX.2. Indicadores financieros

• **Ratios de Liquidez**

74. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene una política de tener recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por encima de 1.
75. En particular el incremento del activo corriente en 28% y del pasivo corriente en un 36% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica²⁵ disminuya de 1,32 a 1,24; de la misma manera ocurre en el ratio de la prueba ácida²⁶ considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y cuentas por cobrar.

²¹ Las cuentas por cobrar comerciales son de vencimiento corriente, no devenga intereses y su cancelación es garantizada por el Concedente una vez que Ositrán otorgue su conformidad al avance de obra. En el 2020 está conformada por i) mantenimiento de emergencia, esta cuenta por cobrar a disminuido de S/ 10,8 millones en el 2019 a S/ 2,9 millones en el 2020; ii) PAMO y CAM que en el 2019 ascendió a S/ 9,8 millones y en el 2020 S/ 10,7 millones; y iii) Obras adicionales cuyo aumento de S/ 21,4 millones en el 2019 a S/ 64,6 millones en el 2020 se debe principalmente a las aprobaciones por parte de Ositrán a las valorizaciones por reforestaciones del año 2020 por US\$ 0,7 miles y valorizaciones por informes técnicos de Mantenimiento por US\$ 9,493 miles; conforme a lo señalado en la Nota 7. Cuentas por cobrar comerciales en el Dictamen de los auditores independientes.

²² Con la finalidad de facilitar el financiamiento de la inversión necesaria para la ejecución de obras del Contrato de Concesión, la Concesionaria se obliga a constituir un fideicomiso en administración de pagos, el cual mantiene bajo disponibilidad restringida los fondos relacionados al proyecto

²³ Este rubro está constituido principalmente por las cuentas por pagar a Operadora Surperú S.A. que corresponde íntegramente a los servicios de construcción, operación y mantenimiento del área de la concesión. Los saldos por pagar a entidades relacionadas son de vencimiento corriente, y no tiene garantías específicas y no devengan intereses.

²⁴ Fundamentalmente compuesto por los anticipos recibidos del MTC por ejecución de intervenciones autorizadas por el MTC i) solución del sector crítico entre el km 231+700 al km 232+800 Túnel Ollaachea por S/ 58,0 millones; ii) ITMP 15 mantenimiento periódico de calzada km 51+000 por S/ 31,6 millones; iii) 60% vía evitamiento Ollaachea sector km 232+700 por S/ 37,5 millones; entre otros.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁶ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente



Cuadro N° 18
Ratios de Liquidez, 2020 – 2019

Ratios	2020	2019
Liquidez general	1.24	1.32
Prueba Acida	1.24	1.32
Liquidez absoluta	0.03	0.02

Fuente: Estados financieros auditados 2020 de Intersur Concesiones S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

76. Con relación al ratio de liquidez absoluta²⁷ o también llamado ratio de prueba defensiva, a diferencia de los ratios anteriores, este indicador aumenta de 0,02 a 0,03 lo que evidencia que la cuenta de efectivo es ínfima y por sí solo no permite respaldar el total del pasivo corriente (sólo el 3%).

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

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

Cuadro N° 19
Ratio de Apalancamiento/Endeudamiento, 2020 – 2019

Ratios	2020	2019
Deuda/Patrimonio	407.8%	313.7%
Endeudamiento del Activo	80.3%	75.8%
Calidad de la Deuda	99.7%	99.6%
Indice de Solvencia	1.25	1.32

Fuente: Estados financieros auditados 2020 de Intersur Concesiones S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

78. El ratio Deuda/Patrimonio²⁸, muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 407,8 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento de la empresa; y denota un aumento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2019 (313,7%), motivado por el mayor crecimiento del total de pasivo (35%) frente al patrimonio (4%).
79. El ratio endeudamiento del activo²⁹ en el ejercicio 2020 indica que de todo el total de activos, un 80,3% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 75,8% que tuvo en el 2019, lo cual denota una reducción del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta una disminución del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
80. El ratio de calidad de la deuda³⁰ asciende a 99,7% en el ejercicio 2020 lo que indica que prácticamente toda la deuda que tiene la empresa corresponde a deuda de corto plazo.
81. Finalmente, el índice de solvencia³¹ para el ejercicio 2020 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,25 de activo total. En el 2019 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,32 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de

²⁷ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

²⁸ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

²⁹ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

³⁰ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

³¹ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2019 al 2020, se disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

- **Ratios de Rentabilidad**

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

Cuadro N° 20 Ratio de Rentabilidad, 2020 – 2019		
Ratios	2020	2019
Margen Bruto	27.7%	35.6%
Margen Operativo	17.6%	31.6%
Margen EBITDA	17.7%	31.8%
Margen Neto	15.4%	18.6%
ROE	52.4%	65.9%
ROA	10.3%	15.9%

Fuente: Estados financieros auditados 2020 de Intersur Concesiones S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

83. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto³² disminuyó al pasar de 35,6% a 27,7% entre los años 2019 y 2020. Respecto al margen operativo³³ y el Margen EBITDA³⁴ este también disminuyó pasando de 31,6% y 31,8% en el 2019 a 17,6% y 17,7% respectivamente, en el 2020. De otro lado, el margen neto³⁵ se contrajo de 18,6% en el 2019 a 15,4% en el 2020. Este último ratio indica que en el ejercicio 2020 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 15,4 de utilidad neta, ello debido al efecto conjunto de la disminución de utilidades por el efecto neto del incremento significativo en los costos de prestación de los servicios, el aumento del rubro otros gastos y la ganancia en la diferencia en cambio indicados en el acápite I.1 Estado de Resultados Integrales.
84. El ROE³⁶ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2020 disminuye respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 52,4 de utilidad neta mientras que en el ejercicio 2019 se obtuvo S/ 65,9 de utilidad neta. Su disminución se debe al efecto conjunto producido por una disminución de las utilidades netas y un ligero aumento del patrimonio.
85. Finalmente, se observa una disminución para la rentabilidad sobre los activos o ROA³⁷ el cual ascendió a 10,3% (15,9% en el 2019), así la empresa tuvo menores ganancias para el 2020 sobre el total de activos invertido.

³² El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

³³ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

³⁴ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

³⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

³⁶ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

³⁷ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



X. CONCLUSIONES

86. 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, a su vez estos factores se han visto afectados por las medidas tomadas por el gobierno durante el Estado de Emergencia frente a la propagación del COVID-19. De la evaluación del desempeño de la Concesión durante el año 2020; por lo tanto, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) El tráfico vehicular se contrajo 5,5% entre 2019 y 2020, al pasar de 871,5 mil a 823,9 mil vehículos. En relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 1,48 millones de ejes, lo cual representó una contracción de 8,6% respecto al año anterior. Dicha caída del tráfico, se produjo en un contexto en el cual el gobierno aplicó diversas medidas de inmovilización social desde mediados de marzo de 2020, con el fin de mitigar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional.
- (ii) Al cierre de 2020, el Concesionario cuenta con tres estaciones de peaje en operación, observándose que la estación de peaje San Antón concentró el mayor nivel de tráfico, con una afluencia de 420,8 mil de vehículos (51,1% del tráfico total de la concesión).
- (iii) En relación con la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2020, se atendieron 770 llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias, lo cual significó una reducción de 58% con relación al año anterior. Por su parte, el número de asistencias mecánicas se redujo en 23,8%; en tanto no se registraron asistencias médicas.
- (iv) Al 31 de diciembre de 2020, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el OSITRAN ascendieron a USD 760 millones, lo cual significó un avance de 116% de la inversión comprometida. Con ello se logró un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para construcción (276,9 km) y para ser intervenidos (25,2 km) como parte de la obra principal. Durante 2020, el Concesionario ejecutó obras por USD 10,03 millones, lo cual representó una reducción de 49,8% con relación al año anterior (USD 19,96 millones).
- (v) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 3,4 millones de soles, monto inferior en 20,6% en relación con el aporte de 2019 (S/ 3,66 millones).
- (vi) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2020, se ha verificado lo siguiente:
 - Se registraron 167 accidentes, lo cual significó una reducción de 26,1% con relación al número de accidentes registrados en 2019. Dichos accidentes tuvieron como resultado 22 heridos y 4 fallecidos.
 - El número de accidentes por cien mil vehículos pasó de 27,4 en 2019 a 20,3 en 2020, por lo que la reducción en el número de accidentes obedecería al menor tráfico de vehículos registrados en la vía. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes son los despistes y volcaduras (83% en conjunto).
 - El número de reclamos en general se ha mantenido bajo, apreciándose que solo se presentaron 7 de ellos durante 2020, los cuales se han declarado improcedentes o infundados.



- (vii) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en las estaciones de peaje San Gabán, Macusani y San Antón, se observó que las mismas se elevaron en 1,6% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 6,30 a S/ 6,40 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados).
- (viii) Durante 2020, los ingresos totales obtenidos por el concesionario por concepto de recaudación de peaje ascendieron a S/ 6,9 millones, lo que representó una caída de 18,7% con relación al año anterior. No obstante, cabe señalar que la mayor parte de los ingresos de la concesión provienen del cofinanciamiento del Estado por los servicios de construcción y de operación y mantenimiento de la vía.
- (ix) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de PAMO y PAO aumentaron 6,1% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 198,4 millones a S/ 210,4 millones. El PAMO fue de S/ 44 millones; mientras que el PAO experimentó un incremento de 5,2%
- (x) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se redujeron 0,3% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 172,0 millones a S/ 172,4 millones, mientras que los costos totales aumentaron en mayor proporción siendo de S/ 124,7 millones en el 2020 frente a S/ 110,8 millones en el 2019 lo que determinó un incremento en costos totales de 12,5%
- (xi) Al cierre del año 2020 la empresa incrementó sus valores contables frente al observado al cierre del ejercicio 2019, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 28%, al pasar de S/ 201,3 millones en el 2019 a S/ 257,5 millones al finalizar el ejercicio 2020. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores es buena conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2020, no obstante, estos han disminuido frente a los valores alcanzados en el 2019. Sin perjuicio de ello, los valores revelan que al final del ejercicio 2020, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos disminuyeron. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes de rentabilidad disminuyeron, denotando que se ha perdido eficacia final de la empresa en generación de beneficios en el ejercicio 2020.



XI. ANEXOS

Anexo N° 1 Ficha de Contrato de Concesión

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



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

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



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

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



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

Anexo N° 2
Resumen Estadístico

INDICADORES ANUALES - IIRSA SUR TRAMO 4: Inambari - Azángaro

Concesionario:	Intersur Concesiones S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Período:	2011-2020

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



	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
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	6 882 491
Ligeros	Soles		413 093	348 437	364 098	454 997	965 973	1 977 372	2 435 752	2 425 673	2 238 546
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
Vales Prepago	Soles			122 833	169 759	204 959	103 655	193 768	213 528	507 397	328 873

c) Accidentes											
Accidentes	Personas			98	223	201	216	232	249	239	167
Heridos	Personas			111	76	104	60	3	62	67	22
Fallecidos	Personas			13	19	13	21	9	32	9	4



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

Sandra Queija de la Sota
Jefe de Estudios
Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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