



INFORME DE DESEMPEÑO 2022

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 2022: 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 bajo la supervisión del Ositrán. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.

Primera versión: junio de 2023

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	10
	II.5. Hechos de importancia	11
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	11
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	12
	IV.1. Tráfico vehicular.....	12
	IV.2. Servicios complementarios	16
V.	ESQUEMA TARIFARIO	17
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	19
	VI.1. Evolución de las inversiones.....	19
	VI.2. Pagos al Estado	21
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO.....	22
	VII.1. Niveles de Servicio	22
	VII.2. Indicador de Tráfico	23
	VII.3. Accidentes.....	23
	VII.4. Reclamos	26
	VII.5. Sanciones y penalidades	26
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	26
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO.....	28
	IX.1. Estados financieros.....	28
	IX.2. Indicadores financieros	32
X.	CONCLUSIONES.....	35
XI.	ANEXOS.....	37
	ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	37
	ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO	42



CUADROS

Cuadro N° 1: Datos Generales De La Concesión	7
Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales.....	8
Cuadro N° 3: Características de la Infraestructura, 2022	10
Cuadro N° 4: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje	11
Cuadro N° 5: Variación del tráfico por estación de peaje, 2021-2022	15
Cuadro N° 6: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2022	15
Cuadro N° 7: Vehículos que pagan Política Comercial, 2022	16
Cuadro N° 8: Motivo de llamada de emergencia, 2022	17
Cuadro N° 9: Peajes y Tarifas (En S/, con IGV)	19
Cuadro N° 10: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2022.....	24
Cuadro N° 11: Motivo de reclamos por meses, 2022	26
Cuadro N° 12: Ingresos por servicios 2022-2021	28
Cuadro N° 13: Costos de prestación de servicios 2022-2021	29
Cuadro N° 14: Gastos administrativos 2022-2021	30
Cuadro N° 15: Estado de Resultados Integrales 2022-2021	30
Cuadro N° 16: Estado de Situación Financiera 2022-2021	31
Cuadro N° 17: Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2022-2021	31
Cuadro N° 18: Ratios de Liquidez, 2022-2021	33
Cuadro N° 19: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2022-2021	33
Cuadro N° 20: Ratios de Rentabilidad, 2022-2021	34

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: IIRSA Sur Tramo 4 del Corredor Vial IIRSA Sur	10
Gráfico N° 2: Tráfico de vehículos, 2012-2022	13
Gráfico N° 3: Tráfico por mes, 2021-2022.....	14
Gráfico N° 4: Llamadas de emergencia, 2015 – 2022	16
Gráfico N° 5: Asistencias mecánicas, 2014 – 2022	17
Gráfico N° 6: Inversiones reconocidas, 2006 – 2022.....	20
Gráfico N° 7: Aportes por regulación 2013 – 2022.....	21
Gráfico N° 8: Nivel de servicio global, 2013-2022.....	22
Gráfico N° 9: IMD Mensual, 2021 - 2022	23
Gráfico N° 10: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2015 – 2022.....	24
Gráfico N° 11: Daños personales por accidentes 2015 – 2022	25
Gráfico N° 12: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2022	25
Gráfico N° 13: Recaudación por cobro de peaje 2012-2022	27
Gráfico N° 14: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO	28



INFORME DE DESEMPEÑO 2022

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 2022, 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 2022 circularon por la vía concesionada 1 158,3 mil unidades vehiculares, lo que representó una disminución de 3,8% con relación al año anterior. Del total de vehículos que circularon por la vía durante el 2022, el 70,3% (814,4 mil) fueron vehículos ligeros y el 29,7% (343,9 mil) vehículos pesados.

La estación de peaje con mayor nivel de tráfico fue la estación de San Antón, la cual registró 580,4 mil vehículos (50,1% del total de vehículos que circularon por la Concesión), seguida por la estación Macusani (Región Puno), con una afluencia de 321 mil vehículos (27,7%).

El Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 31,51 millones (incluido IGV) durante 2022, monto menor al reconocido en el año anterior (USD 51,99 millones). Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 853,5 millones (incluido IGV), lo que significa un avance del 128,6% de la inversión total comprometida (USD 663,6 millones). Así, al cierre de 2022, la empresa cumplió con la ejecución de la obra principal, con un avance físico de 100% en los kilómetros comprometidos para construcción y del 100% en los kilómetros a ser intervenidos por mantenimiento. Adicionalmente, ha ejecutado obras accesorias y adicionales incluidas con posterioridad.

En el 2022 el Concesionario transfirió un monto total de S/ 4,5 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra mayor a los aportes transferidos en 2021.

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2022. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (90%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 98,3%.



Por su parte, el número de accidentes subió en un 1,7%, al pasar de 181 en 2021 a 184 accidentes en 2022. En lo que respecta al número de heridos también se acrecentó de 24 a 46 personas heridas entre 2021 y 2022; de manera similar, el número de víctimas mortales elevó de 7 a 11 fallecidos en dicho periodo. Con respecto a los reclamos, se resolvieron 11 sobre temas de la calidad de los servicios y el cobro de la tarifa, resultando declaradas improcedentes e infundadas todas ellas.

La recaudación por el cobro de peaje en 2022 superó los S/ 13,3 millones, lo que representó un crecimiento del 9,3% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 12,2 millones), en línea con el mayor flujo de tráfico vehicular. No obstante, la mayor parte de los ingresos de la concesión provienen del cofinanciamiento del Estado por los servicios de construcción y de operación y mantenimiento de la vía.

Con respecto a los resultados financieros de la Concesión, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se redujeron 9,3% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ 321,8 millones a S/ 291,8 millones, mientras que los costos totales se redujeron 5,9 % alcanzando los S/ 232,5 millones en el 2022 frente a S/ 247,2 millones en el 2021. En este contexto, la utilidad bruta fue de S/ 59,3 millones, lo que significó una disminución de 20,6% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 74,6 millones).

Al cierre del año 2022 la empresa incrementó sus valores contables frente al observado al cierre del ejercicio 2021, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 25%, al pasar de S/ 137,8 millones en el 2020 a S/ 171,3 millones al finalizar el ejercicio 2022. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores es buena conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2022, no obstante, estos han disminuido frente a los valores alcanzados en el 2021. Sin perjuicio de ello, los valores revelan que al final del ejercicio 2022, 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. Finalmente, con los indicadores de rentabilidad de la empresa, existen comportamientos mixtos de estos indicadores en el ejercicio 2022, pues el margen bruto, margen operativo, EBITDA Y el ROA, decrecen, mientras que el margen neto y el ROE aumentan, pese a ello siendo estos indicadores positivos indican que la empresa generó beneficios en el ejercicio 2021.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. La Concesionaria Intersur Concesiones S.A. (en adelante, Intersur) tiene como accionistas a las empresas de origen brasileño Constructora Andrade Gutierrez S.A., Construcoes e Comercio Camargo Correa S.A. y Constructora Queiroz Galvao S.A., entidades domiciliadas en la República Federativa del Brasil, cada una con una participación de un tercio de las acciones de la empresa.
2. Por un lado, Andrade Gutierrez Engenharia S.A. es una empresa brasileña fundada en 1948 que ha participado en importantes obras de infraestructura, movilidad urbana, energía, petróleo y gas en diversas partes del mundo como Sudamérica, Centroamérica, Europa y África¹. De otro lado, Construcoes E Comercio Camargo Correa S.A. forma parte del Grupo Camargo Correa, grupo brasileño que tiene más de 75 años ejecutando proyectos de infraestructura de gran porte en América Latina y África². En tanto, Constructora Queiroz Galvao S.A. forma parte del Grupo Queiroz Galvao, el cual fue fundado en 1953 en Brasil y actualmente opera en América del Sur, el Caribe y África en proyectos de infraestructura, desarrollo inmobiliario, plataformas petrolíferas, entre otros³.

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

3. El 04 de agosto del 2005 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC e Intersur para la construcción, operación y mantenimiento del tramo 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil, desde Azángaro (Región Puno) hasta Puente Inambari (Región Madre de Dios), por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliar dicho plazo⁴ (Ver Cuadro N° 1).

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. Constructora Queiroz Galvao S.A.
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) ¹
Inversión comprometida	USD 663,6 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2022	USD 853 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.

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

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

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

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.



4. La concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer (BOT)*, lo cual significa que Intersur construye, financia y se hace cargo del proyecto infraestructura por un periodo determinado, luego del cual entrega la infraestructura al Estado. Así, la infraestructura que forma parte del tramo de la concesión mantiene en todo momento su condición pública.
5. Cabe precisar que, durante el proceso de licitación, se estableció como factor de competencia el menor valor presente de la sumatoria del Pago Anual Por Mantenimiento y Operación (PAMO) y el Pago Anual Por Obras (PAO).
6. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, por lo cual el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje. Conforme a lo establecido en la cláusula 8.23 el aporte por concepto de Pago Anual por Obra (PAO) de cargo del Estado de la República del Perú será efectuado por el Concedente, a los Titulares de los Certificados de Reconocimiento del Pago Anual por Obras (CRPAO) correspondientes, conforme a lo establecido en la cláusula 18.2. La cláusula 8.24 del Contrato de Concesión indica que el Concedente efectuará los pagos por concepto de Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación de las Obras de Construcción, de acuerdo con lo establecido en el Literal b) de la Cláusula 8.21.
7. De acuerdo con la cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al regulador el aporte por regulación establecido en el Artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión.
8. Asimismo, la cláusula 8.20 del Contrato establece que el Concedente asumirá los gastos que demande la supervisión de obras durante el periodo de construcción. El pago por la supervisión de obras será equivalente a un porcentaje del monto de inversión contemplado en el proyecto referencial para cada etapa. Así, la supervisión de cada etapa será pagada por el Concedente al Regulador en la forma que ambos acuerden.

Modificaciones Contractuales

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

Cuadro N° 2	
IIRSA Sur Tramo 4: Modificaciones Contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	1 de marzo de 2006
Opinión de 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



Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 4: Modificaciones Contractuales	
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

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



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

Infraestructura

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

Cuadro N° 3
IIRSA Sur Tramo4: Características de la Infraestructura, 2022

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: Oleachea — Macusani	48,56	2. Peaje Macusani
Tramo 4: Macusani — Progreso	80,76	1. Pesaje Ccatuyo
Tramo 5: Progreso — Dv. Aliso	25,48	3. Peaje San Antón
Tramo 6: Dv. Aliso — Azángaro	24,00	
Total	305,90	

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



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

Equipamiento

15. Como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 31 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por el Centro de Control de Operaciones (CCO), a través de los mismos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
16. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 10 grúas, 5 de ellas para atender a vehículos pesados y 5 para vehículos livianos, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día, a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito.
17. Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las cuatro (4) estaciones de pesaje (1 fija y 3 móviles).

II.5. Hechos de importancia

18. En diciembre del 2022, producto de las manifestaciones sociales, se registraron bloqueos de carretera en sectores del Tramo 4 IIRSA SUR, las cuales produjeron la intransitabilidad de la vía, no permitiendo que el concesionario ejecute actividades de mantenimiento rutinario, periódico y de emergencia, **repercutiendo también** en el nivel de tráfico.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

19. 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.
20. 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 2022, el Concesionario se encuentra administrando tres unidades de peaje y una de pesaje (Región Puno), cuyo 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.



21. 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.
22. 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 Ositrán⁵.

Trafico en unidades vehiculares

27. Durante el año 2022 transitaron por la Carretera IIRSA Sur Tramo 4 alrededor de 1 158,3 mil vehículos, lo cual representó una disminución de 3,8% en relación con el tráfico de vehículos registrado el año anterior (1203,5 mil). De manera desagregada, se aprecia una caída del 3,3% en el número de vehículos ligeros y 4,8% en el número de vehículos pesados. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados entre 2012 y 2022. 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 Antón⁶ el 8 de agosto del 2016.

Gráfico N° 2
IIRSA Sur Tramo 4: Tráfico de vehículos, 2012-2022
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

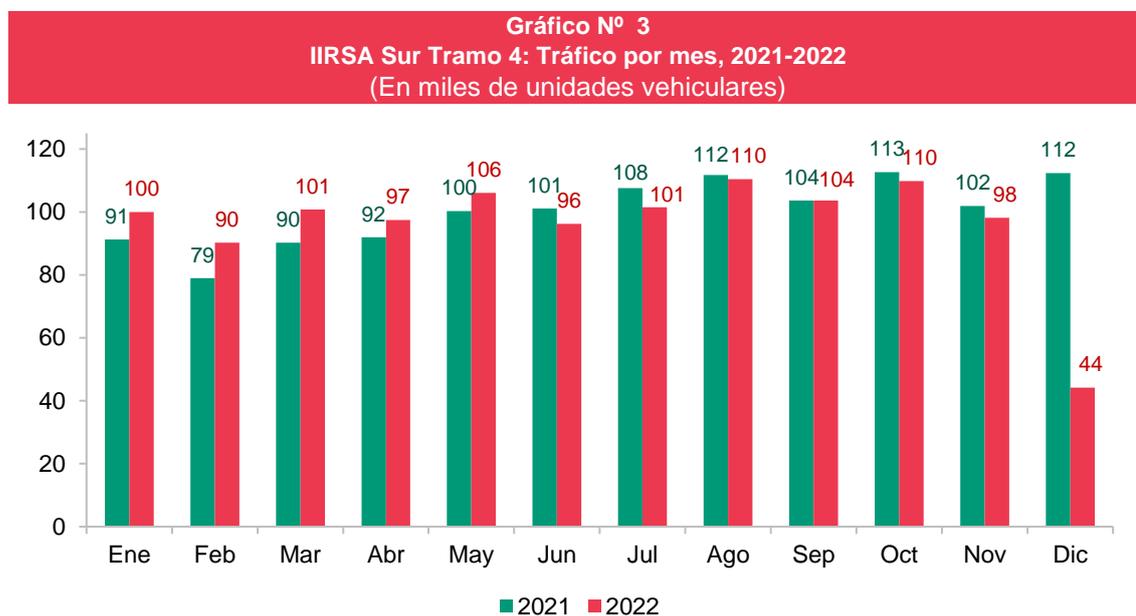
28. En el Gráfico N° 3 se observa la evolución mensual del tráfico total en 2021 y 2022. Como se aprecia, en el primer y segundo trimestre del 2022, el tráfico comienza a incrementarse significativamente, siendo los meses de enero, febrero, marzo, abril y mayo donde se produce el mayor impacto, con crecimientos de 9,5%, 14,3%, 11,6%, 6,0% y 5,8% respecto al tráfico registrado en los mismos meses de 2021, respectivamente. Sin embargo, para el cuarto trimestre del 2022 se observa una caída drástica en el tráfico total, siendo el mes de diciembre el que

⁵ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.

⁶ 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.



mayor caería (60,7%) producto del bloqueo de carreteras por las manifestaciones sociales registradas entre el 7 y 25 de diciembre.



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

29. Ahora bien, por la vía transitan principalmente vehículos ligeros, los cuales representaron el 70,3% del tráfico total en 2022, siendo las estaciones de peaje de San Antón y Macusani donde se concentró el mayor volumen. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 29,7% 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.
30. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2022, la estación de San Antón recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 404,9 mil vehículos (49,7% del tráfico total de vehículos ligeros), en segundo lugar, se ubicó la estación de Macusani, por la cual transitaron 230,6 mil vehículos (28,3% del tráfico ligero). En lo que respecta a los vehículos pesados, la estación de San Antón recibió el mayor tráfico de vehículos con 175 mil unidades (51,0% del total de vehículos pesados contabilizados en la concesión); por su parte, el flujo vehicular en las estaciones de Macusani y San Gabán fueron 90,3 mil y 78,1 mil vehículos, respectivamente.
31. Considerando la variación del tráfico entre los años 2021 y 2022 por estación de peaje y tipo de vehículo, solo el tráfico de vehículos pesados que circulan por la estación de San Antón experimentó un leve crecimiento de 1,1%. En tanto, las demás estaciones de peaje presentaron una caída significativa en el tránsito de vehículos ligeros y pesados, siendo la estación Macusani que presentó la variación más alta tanto en el flujo de vehículos tanto ligeros (-8,9%) como pesados (-8,5%). (Ver Cuadro N° 5).



Cuadro N° 5
IIRSA Sur Tramo 4: Variación del tráfico por estación de peaje, 2021-2022
(Unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	2021	2022	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos ligeros	842 336	814 381	-3,3%
San Antón	400 685	404 900	1,1%
San Gabán	188 471	178 821	-5,1%
Macusani	253 180	230 660	-8,9%
Vehículos Pesados	361 162	343 879	-4,8%
San Antón	182 954	175 462	-4,1%
San Gabán	79 432	78 086	-1,7%
Macusani	98 776	90 331	-8,5%

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

32. En términos de ejes cobrables, durante 2022, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 2,05 millones de ejes, de los cuales el 60,3% 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 ejes⁷ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (pesados) con 588 mil ejes que representaron el 28,71% del total de ejes.

Cuadro N° 6
IIRSA Sur Tramo 4: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2022
(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	814	154	54	16	20	98	1,7	1158
San Antón	405	96	22	6	7	44	0,7	580
San Gabán	179	25	15	6	6	25	0,6	257
Macusani	231	33	16	5	7	29	0,3	321
Ejes Cobrables	814	309	161	65	101	588	11,7	2049
San Antón	405	192	66	22	37	262	5,2	989
San Gabán	179	50	46	22	31	152	4,2	484
Macusani	231	66	49	20	33	175	2,4	576

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

33. Cabe señalar que en las estaciones de peaje San Antón, San Gabán y Macusani se permite el pago de tarifa con descuento debido a la Política Comercial ejecutada por la Concesionaria y con aprobación del Concedente. Así, durante 2022, el 45,7% de los vehículos que pagaron tarifa con descuento transitaron por la estación de San Antón, es decir, 132 mil vehículos; mientras que por la estación de Macusani transitaron el 28,6% de los vehículos que pagaron la tarifa con descuento, es decir, 92 mil vehículos (Ver Cuadro N° 7). Así, en general, el tráfico de vehículos con tarifa con descuento fue de 289 mil en el 2022, lo que equivale a 24,9% del total. Esta cantidad de vehículos fue inferior que la registrada en 2021(31,1%).

⁷ Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



Cuadro N° 7
IIRSA Sur Tramo 4: Vehículos que pagan Política Comercial, 2022
 (En miles de unidades vehiculares)

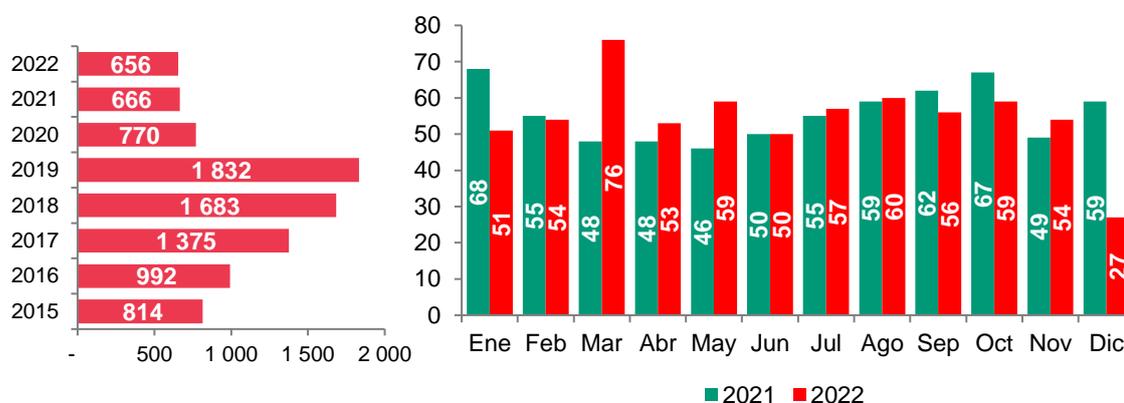
Estación de Peaje	Tarifa Normal		Política Comercial	Total
	En efectivo	Prepago		
San Antón	437	11	132	580
San Gabán	168	24	65	257
Macusani	221	9	92	321
Total	825	44	289	1158

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

IV.2. Servicios complementarios

34. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
35. Durante 2022, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 656, cifra que representó un descenso de 1,5% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (666 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 4, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de enero y octubre.

Gráfico N° 4
IIRSA Sur Tramo 4: Llamadas de emergencia, 2015 – 2022



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

36. Además, como se muestra en el Cuadro N° 8, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (67,2%) y para informar sobre accidentes de tránsito ocurrido en la vía (32,5%). Cabe señalar que en el 57,3% de las llamadas, se reportó una interrupción de la vía, Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayoría lo hizo a través de sus respectivos teléfonos (86,1% del total de llamadas), mientras que sólo el 3,8% (25 llamadas) se hicieron a través de los postes SOS, un 56% menor que el año 2021 (1,6%, 11 llamadas).



Cuadro N° 8
IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de llamada de emergencia, 2022
 (Número de llamadas)

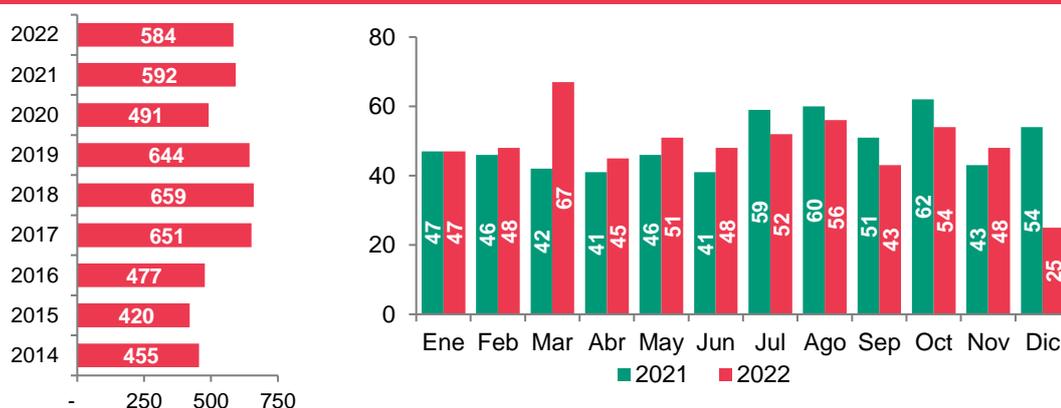
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros Medios	
Auxilio Mecánico	265	176	382	18	41	441
Accidente de Tránsito	110	103	181	7	25	213
Desastres ambientales	0	0	0	0	0	0
Invasión de derecho de vía	0	0	0	0	0	0
Otros Motivos	1	1	2	0	0	2
Total	376	280	565	25	66	656

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

37. Por otra parte, durante 2022, el Concesionario brindó 584 asistencias mecánicas, lo que representó una caída de 1,4% en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (592), en línea con el menor tránsito vehicular. Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de mayo y octubre de 2022. De otro lado, no se registraron asistencias médicas en 2022.

Gráfico N° 5
IIRSA Sur Tramo 4: Asistencias mecánicas, 2014 – 2022



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

V. ESQUEMA TARIFARIO

38. Conforme a lo establecido en la Cláusula 8.15 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación (octubre de 2011), 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 desplazamiento⁸. 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.

⁸ Cabe mencionar que, los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia, los vehículos militares y los vehículos de la Cruz Roja Peruana están exonerados del cobro de las tarifas.



39. A partir de la fecha de inicio de la explotación (octubre de 2011) y hasta la finalización del mes calendario en que se produjo la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por el Concedente (actualmente se tiene un avance físico de la carretera de 100,0%), el Concesionario, debe cobrar el peaje vigente más el IGV. Después del mes calendario de finalizadas las obras, el Concesionario deberá cobrar una tarifa equivalente a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable. El cobro se realiza en soles, para lo que se empleará el tipo de cambio de la fecha de la aceptación de la totalidad de las obras de construcción.
40. La tarifa se actualizará cada doce meses en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero de cada año con la finalidad de incluir la inflación, de acuerdo con la siguiente fórmula de reajuste:

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

Donde:

Peaje: Es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.

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

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

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

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

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

41. De producirse una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
42. Como se aprecia en el Cuadro N° 9, durante enero de 2022, se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 7,7 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 13,2% en relación con las tarifas establecidas en enero de 2021 (S/ 6,8 por unidad y eje).



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

CONCEPTO	Unidad de Cobro	Tarifa 2021 (S/)	Tarifa 2022 (S/)
1. Estaciones de peaje: San Gabán, Macusani y San Antón.			
Vehículos Ligeros	Por vehículo	6,80	7,70
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por eje	13,60	15,40
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por eje	20,40	23,10
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por eje	27,20	30,80
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por eje	34,00	38,50
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por eje	40,80	46,20
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por eje	47,60	53,90
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por eje	54,40	61,60

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

43. Al 31 de diciembre de 2022, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 853 millones, monto que representa el 128,6% del valor total de la inversión comprometida (USD 663,7 millones) establecido en el Programa de Ejecución de Obras (PEO)⁹, el mismo que incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad). Cabe señalar que el excedente del monto acumulado ejecutado de inversión corresponde a montos de inversión por mayores metrados aprobados por la supervisión del Regulador.
44. En el Gráfico N° 6 se aprecia que, durante el año 2022, las inversiones reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 31,51 millones, lo cual representó una disminución de 39,4% con relación a la inversión reconocida el año anterior (USD 51,99 millones).
45. Al cierre de 2022, 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 accesorias¹⁰ y obras adicionales¹¹. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (276,99 km) y para ser intervenidos (25,18 km) como parte de la obra principal.

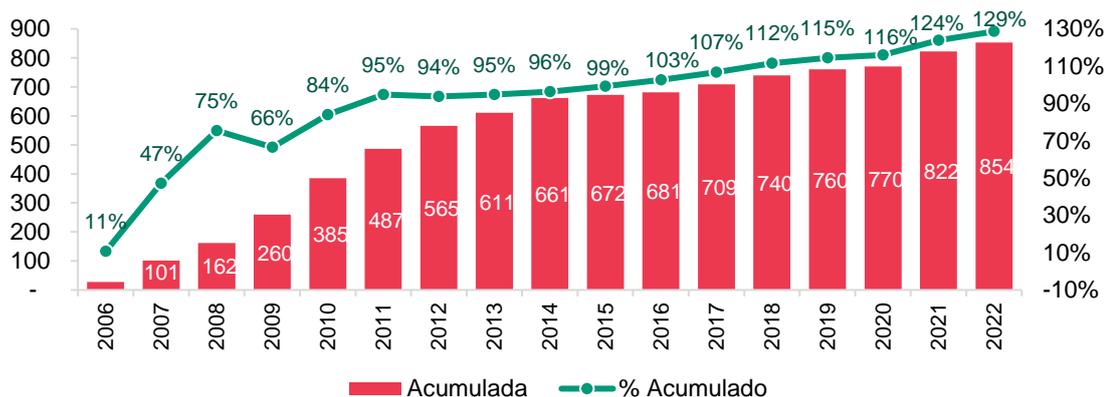
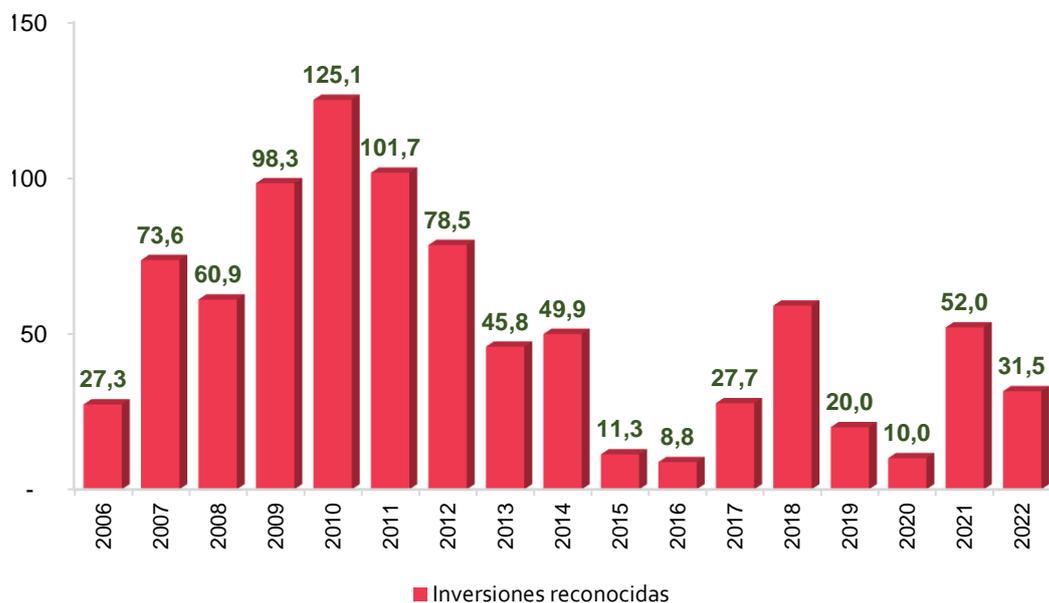
⁹ Conforme a lo establecido en las Cláusulas 6.11, 6.12, 6.13 y 6.14 del Contrato de Concesión, el planteamiento de la organización de las obras corresponde al Concesionario, para lo cual debe elaborar un Programa de Ejecución de Obras que incluya los tiempos de ejecución de las obras, así como los montos necesarios para la ejecución de las mismas.

¹⁰ 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.

¹¹ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



Gráfico N° 6
IIRSA Sur Tramo 4: Inversiones reconocidas, 2006 – 2022
(En millones de USD, incluido IGV)



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

46. A diciembre de 2022, el concesionario culminó la obra del Sector Crítico “Variante superficial por la margen derecha del río San Gabán”, la cual busca mejorar la transitabilidad del Sector Crítico Km. 240+290 al Km. 241+800 a través del reemplazo de la carretera provisional construida por situación de emergencia por una variante por la margen derecha del Río San Gabán, teniendo esta solución técnica una longitud aproximada de 2796 metros de carretera, la cual incluye la construcción de cuatro puentes metálicos. Asimismo, se culminaron los trabajos de la obra adicional “Acceso a la Localidad de Pacaje – Huanutuyo”, la cual se encuentra ubicada a la altura del Km. 188+060 de la carretera interoceánica sur Tramo 4 y presenta una longitud de 4250 metros de carretera en dos calzadas¹².

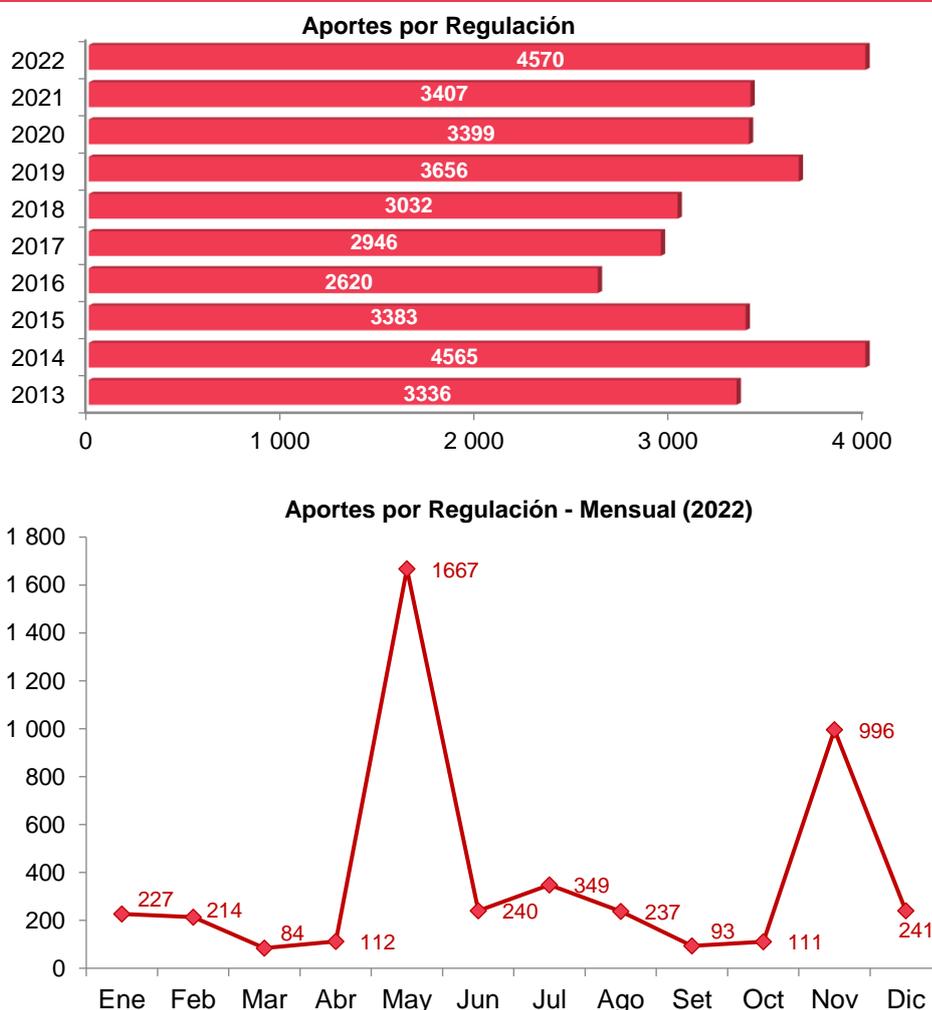
¹² OSITRAN (2023). Reporte de Desempeño del Ositrán 2022. En: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4513279/reporte-desempeno-ositrán-2022.pdf?v=1683238155>



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 2022, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 4,6 millones, monto mayor en 34,12% a los aportes pagados en 2021 (S/ 3,4 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 7, los aportes mensuales por regulación son variables lo que refleja que los ingresos del concesionario también tienen variabilidad durante el año, a la espera de las transferencias realizadas por el Concedente. De este modo, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 7
IIRSA Sur Tramo 4: Aportes por regulación 2013 – 2022
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

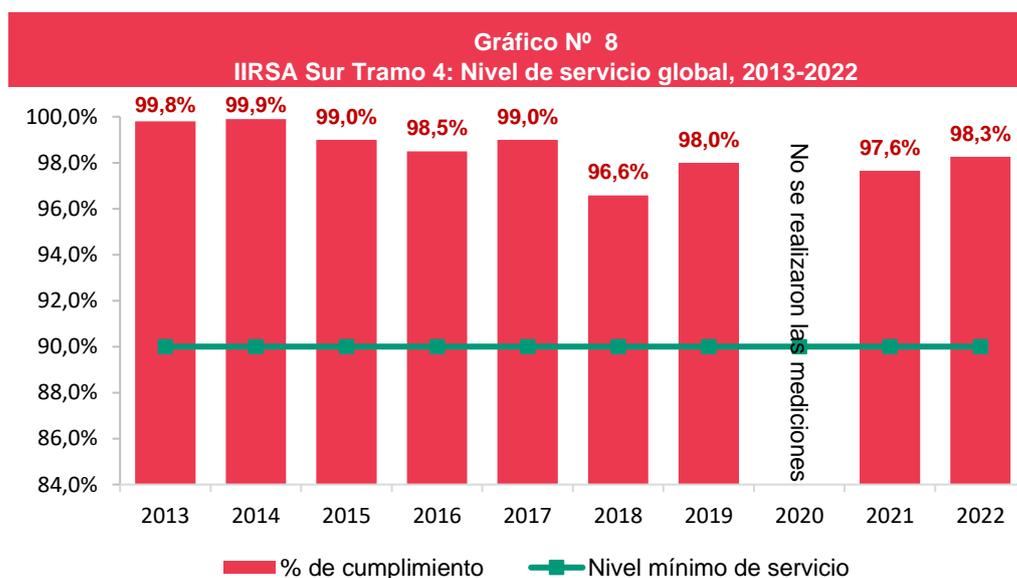
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de Servicio

49. De acuerdo con el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
50. En el Gráfico N° 8 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el OSITRAN sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
51. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2022 superando el nivel mínimo exigido en el Contrato (90%). Cabe indicar que, en el 2020 no se realizó la medición de los niveles de servicio¹³.



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

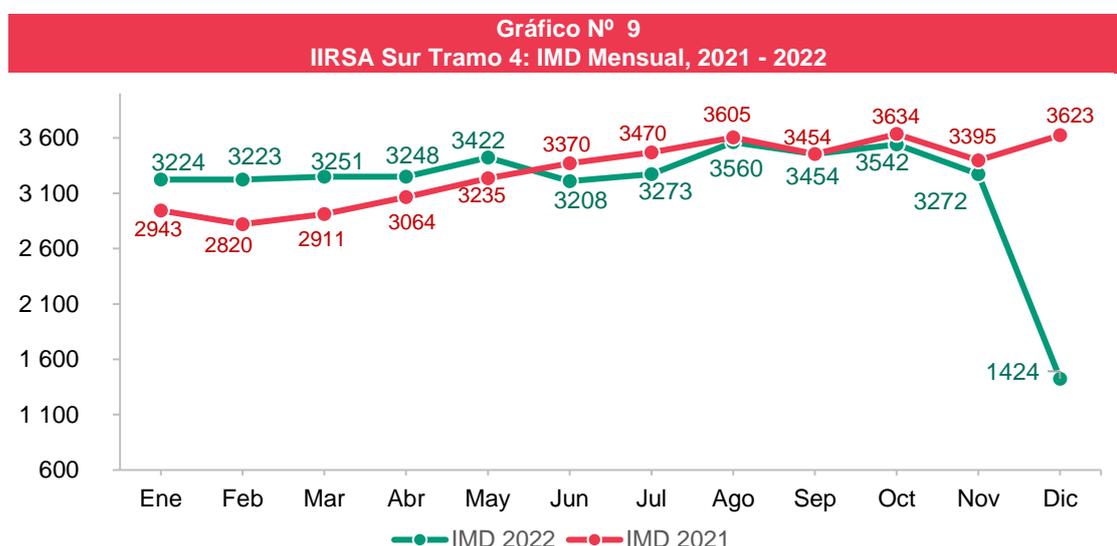
¹³ Debido a las medidas de inmovilización aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19, durante el 2020 el tráfico de pasajeros en las distintas infraestructuras supervisadas por el Ositrán se contrajo de manera significativa, lo que afectó los ingresos percibidos por los concesionarios. Ello, considerando que la principal fuente de ingresos del Regulador lo constituyen los aportes por regulación que pagan las empresas concesionarias (lo cual representa más del 90% del presupuesto), tuvo un significativo impacto en los ingresos directamente recaudados del regulador



52. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹⁴. Según el Contrato de Concesión el valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Durante el 2022, la rugosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 2,53 metros por kilómetro, cumpliendo con el valor admisible de 3,5.

VII.2. Indicador de Tráfico

53. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁵. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Al respecto, en el 2022, el IMD anual resultó cerca de 3175 vehículos por día, lo que representa un 3,8% inferior de los 3294 vehículos registrados por día en el 2021, tal como se aprecia en el Gráfico N° 9. Asimismo, el IMD mostró niveles superiores desde enero hasta junio respecto al 2021, siendo que en diciembre se presentó el nivel más bajo de este indicador producto de las manifestaciones ocurridas en dicho mes que redujo el tráfico.



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII.3. Accidentes

54. Como se observa en el Cuadro N° 10, durante el 2022, el número de accidentes en la vía concesionada aumentó en 1,7% con respecto al año anterior, pasando de 181 accidentes a 184 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos creció en un 91,7% (de 24 a 46 heridos); de manera similar, la cifra de las víctimas mortales se elevó 57,1% en relación a lo registrado en 2021 (de 7 a 11 fallecidos).

¹⁴ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.

¹⁵ 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 – 2022

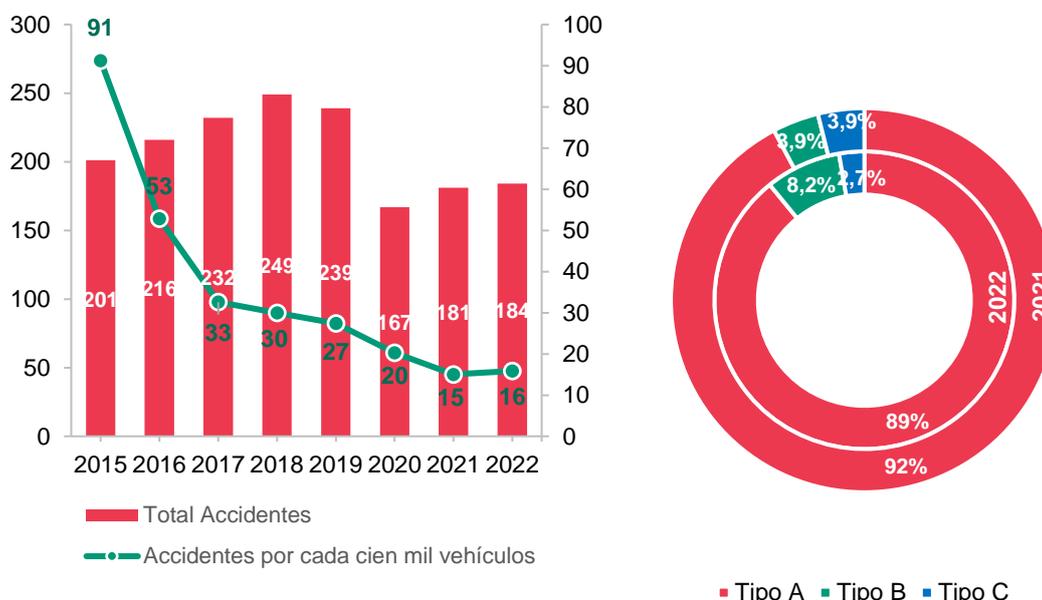
Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2015	158	32	11	381	104	13
2016	174	29	13	415	60	21
2017	226	3	3	463	3	9
2018	204	19	26	388	62	32
2019	205	29	5	371	67	9
2020	153	12	2	259	22	4
2021	167	7	7	228	24	7
2022	164	15	5	207	46	11

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

55. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2022 es 16, que significó un incremento del 5,6% respecto al año anterior. Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 11 de ellos generaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 2,7%), mientras que 46 reportaron personas heridas (Accidentes Tipo B, 8,2%). Ello representa un incremento de los accidentes Tipo B y Tipo C en términos relativos respecto al 2021, finalmente, en el 2022 hubo más accidentes que tuvieron como consecuencia algún tipo de daño físico sobre las personas.

Gráfico N° 10
IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2015 – 2022



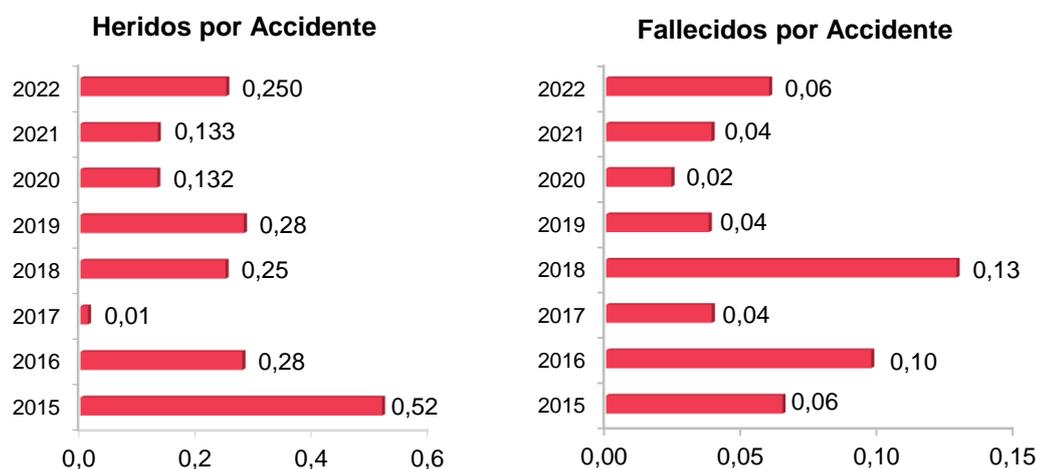
* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).
Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



56. En 2022, el número de heridos por accidente se incrementó ligeramente, pasando de 0,133 a 0,250 heridos por accidente, lo mismo ocurrió con la cantidad de víctimas fatales por accidente, la cual pasó de 0,04 a 0,06. En el Gráfico N° 11 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2015-2022.

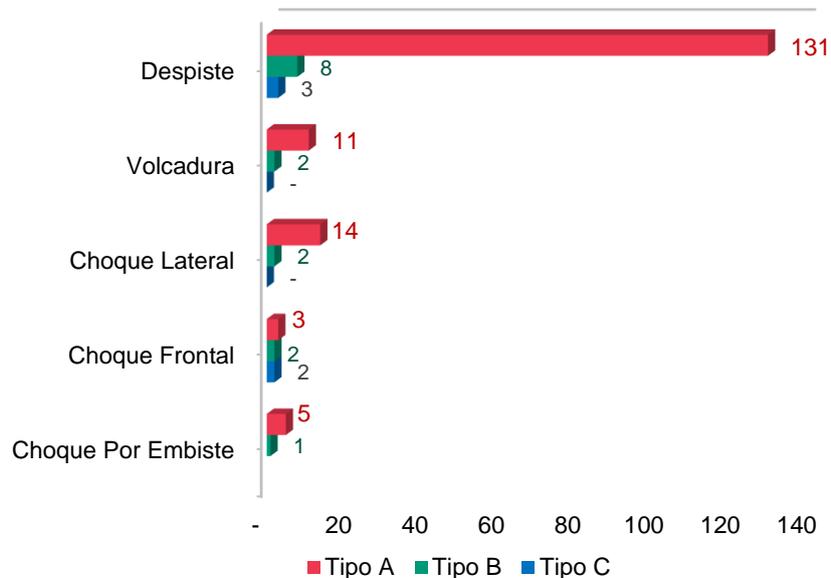
Gráfico N° 11
IIRSA Sur Tramo 4: Daños personales por accidentes 2015 – 2022



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

57. El 67,4% de los accidentes de tránsito correspondió a despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales, el 8,2% lesiones personales y el 2,7% causó pérdidas humanas. De otro lado, el 7,1% de los accidentes se debió a volcaduras y 15,8% a diversos tipos de choques. Cabe mencionar que el 28,6% de los choques frontales implicó pérdidas humanas. El Gráfico N° 12 resume los tipos de accidentes por consecuencias sobre la vida humana.

Gráfico N° 12
IIRSA Sur Tramo 4: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2022



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



VII.4. Reclamos

58. Durante 2022, se presentaron 11 reclamos al concesionario, cifra menor en 35,3% de los reclamos registrados en el 2021 (17). Los motivos de los reclamos presentados se relacionan a la calidad de los servicios y cobro de la tarifa, los cuales finalmente fueron declarados improcedentes e infundados (Ver Cuadro N° 11).

Cuadro N° 11													
IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de reclamos por meses, 2022													
Materia de Reclamo	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2022
Calidad de los servicios	2	0	0	0	3	0	0	0	3	1	0	1	10
Cobro de la tarifa	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Total general	2	0	0	0	3	0	1	0	3	1	0	1	11

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII.5. Sanciones y penalidades

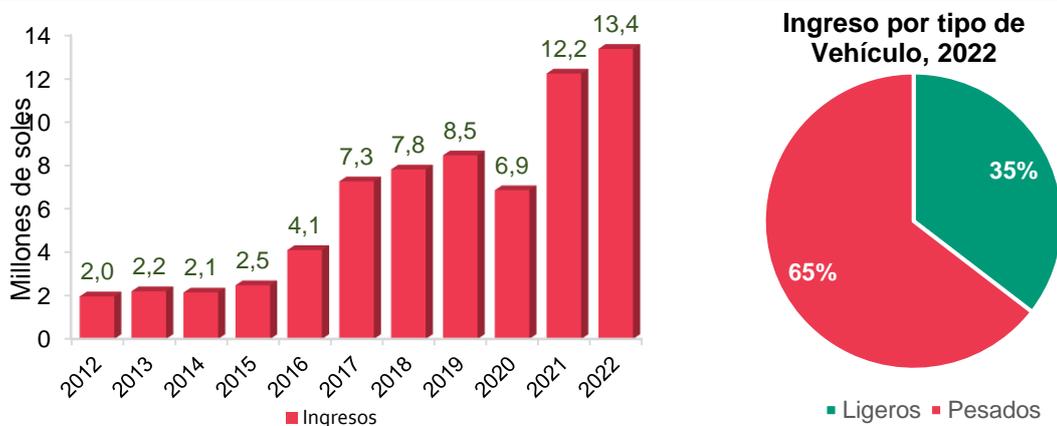
59. Las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (MTC) por los incumplimientos contractuales en que incurra el Concesionario. Estas penalidades están fijadas en cada contrato de concesión bajo el ámbito del Ositrán. De esta manera, el Contrato de Concesión faculta al Ositrán a imponer penalidades en caso de incumplimientos del Concesionario de cualquiera de sus obligaciones del Contrato de Concesión, el cual lista una serie de incumplimientos a los que les corresponde un monto de penalidad definida.
60. Al respecto, durante el 2022, el Ositrán ha aplicado una penalidad a la Concesionaria por un monto de S/ 1910, debido al incumplimiento de entregar en el plazo el Informe trimestral de Medio Ambiente, Seguridad Industrial y Salud Ocupacional de la Solución del sector crítico comprendido entre el km 231+700 al km 232+800-Túnel Ollachea (km 231+660 al km 232+800) correspondiente al trimestre abril-mayo-junio 2021 (Cláusula 11.26 del Contrato de Concesión).

VIII. INDICADORES COMERCIALES

61. Durante 2022, la recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 13,4 millones, monto que representó un crecimiento de 9,3% con relación a los ingresos registrados en 2021. Conforme se aprecia en el siguiente gráfico, la entrada en operación de la estación de peaje de San Antón en agosto de 2016, impactó de manera importante en la recaudación de la Concesión en los últimos años.
62. De manera desagregada, el 65% de los ingresos recaudados corresponden al cobro de vehículos pesados, mientras que el 35% restante corresponden al cobro de vehículos ligeros. En conjunto, entre el 2012 y 2022, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 66,9 millones (Ver Gráfico N° 13).



Gráfico N° 13
IIRSA Sur Tramo 4: Recaudación por cobro de peaje 2012-2022
(En millones de soles)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

63. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras, realizadas por el Concesionario. Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación.
64. 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.
65. 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.
66. Como se observa en el Gráfico N° 14 que, durante 2022, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/133,4 millones, nivel inferior en 41,3% a lo registrado en 2021. Entre 2012 y 2022, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 444,6 millones y S/ 1 945,7 millones, respectivamente.

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.



Gráfico N° 14
IIRSA Sur Tramo 4: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO
 (En S/ millones, incluido IGV)



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados financieros

- **Estado de Resultados Integrales**

67. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
68. 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 2022 - 2021
 (En miles de soles)

Ingresos por servicios			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2022	2021	2022	2021	2022/2021
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	44 819	45 228	15,4%	14,1%	-0,9%
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	23 165	25 196	7,9%	7,8%	-8,1%
Costo anual de mantenimiento (CAM)	21 654	20 033	7,4%	6,2%	8,1%
Ingresos por servicios de construcción	247 002	276 631	84,6%	85,9%	-10,7%
Mantenimiento de emergencia	99 852	14 218	34,2%	4,4%	602,3%
Obras adicionales	147 150	262 413	50,4%	81,5%	-43,9%
Total	291 821	321 859			-9,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Intersur Concesiones S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



69. En el 2022, los ingresos totales constituido por i) los servicios de operación y mantenimiento y ii) los servicios de construcción de la concesión, alcanzaron los S/ 291,8 millones, un 9,3% menor que los S/ 321,9 millones registrados en el 2021. Al respecto es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se redujeron en un 0,9% frente a lo registrado en el 2021, esto es en S/. 0,5 millones; mientras que los ingresos por servicios de construcción disminuyeron en un 10,7%, esto es en S/. 29,6 millones, motivado este último por un efecto conjunto de un menor volumen de ingresos por la ejecución de obras adicionales¹⁸.
70. En relación a los ingresos por servicio de operación y mantenimiento, en el ejercicio 2022 estos representaron el 15,4% de los ingresos totales. De dichos ingresos, las actividades de mantenimiento y operación, constituye el de mayor relevancia al representar el 7,9% de los ingresos totales. Cabe señalar que los ingresos de esta actividad cayeron en S/ 2,0 millones (-8,1%) frente a S/ 25,2 millones que alcanzó en el 2021.
71. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2022 estos alcanzaron los S/ 232,5 millones, significando una reducción de 5,9% en relación con el del ejercicio 2021 (S/ 247,2 millones). Al interior de estos costos, el rubro servicios de construcción es el de mayor magnitud y representa el 90% del total de costos, monto que ha disminuido en 6,2% frente al monto que alcanzó en el año 2021 (S/ 223 millones).

Cuadro N° 13
Costos de prestación de servicios 2022 - 2021
(En miles de soles)

Costos por prestación de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2022	2021	2022	2021	2022/2021
Servicios de construcción	209 186	223 030	90,0%	90,2%	-6,2%
Servicio de operación y mantenimiento	23 357	24 182	10,0%	9,8%	-3,4%
Total	232 542	247 211			-5,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Intersur Concesiones S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

72. Por su parte los costos por servicio de operación y mantenimiento en el ejercicio 2022 representaron el 10,0% de los costos totales. En el 2022 dicho monto ascendió a S/ 23,4 millones, un 3,4% menor a la cifra del año 2021 (S/ 24,2 millones).
73. En cuanto a los gastos administrativos, estos disminuyeron en 23,9% con respecto al 2021, pasando de S/ 10,3 millones a S/ 7,8 millones, influenciado principalmente por la reducción en el rubro de seguros en un 37,3% (al pasar de S/ 2,1 millones en el 2021 a S/ 1,3 millones en el 2022) y por la reducción de pago de tributos en un 84,8% (- S/ 1,6 millones).

¹⁸ En el 2021 se culminó con la ejecución de la obra adicional Acceso a la localidad de Pacaje.



Cuadro N° 14
Gastos administrativos 2022-2021
(En miles de soles)

Gastos administrativos			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2022	2021	2022	2021	2022/2021
Cargas de personal	2 517	2 371	32,2%	23,1%	6,2%
Servicios prestados por terceros	3 530	3 589	45,1%	34,9%	-1,6%
Tributos	279	1 830	3,6%	17,8%	-84,8%
Seguros	1 305	2 082	16,7%	20,3%	-37,3%
Otros	192	407	2,5%	4,0%	-52,7%
Total	7 824	10 278	100,0%	100,0%	-23,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

74. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2022, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 59,3 millones, lo que significó una reducción de 20,6% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 74,6 millones). En esa línea, también la utilidad de operación tuvo una variación de -19,6% alcanzando un monto de S/ 51,1 millones. En tanto, la utilidad neta del ejercicio en el 2022 se incrementó en 6,5% es decir a S/ 40,6 millones frente a S/ 38,1 millones obtenido en el 2021. Ello se debió principalmente al efecto conjunto de mayores y menores, ingresos y gastos financieros, respectivamente, así como las ganancias por diferencia de cambio que pasó de constituir una pérdida en el 2021 de S/ 6,9 millones a constituir en el 2022 un superávit de S/ 7,4 millones.

Cuadro N° 15
Estado de Resultados Integrales 2022-2021
(En miles de soles)

	2022	2021	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022/2021
Ingresos	291 821	321 859	100%	100%	-9,3%
Ingresos por actividades de construcción	247 002	276 631	84,6%	85,9%	-10,7%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	44 819	45 228	15,4%	14,1%	-0,9%
Costos	-232 542	-247 211	-79,7%	-76,8%	-5,9%
Costos por servicios de construcción	-209 186	-223 030	-71,7%	-69,3%	-6,2%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	-23 357	-24 182	-8,0%	-7,5%	-3,4%
Utilidad bruta	59 279	74 648	20,3%	23,2%	-20,6%
Gastos administrativos	-7 824	-10 278	-2,7%	-3,2%	-23,9%
Otros gastos	-381	-874	-0,1%	-0,3%	-56,4%
Utilidad de operación	51 074	63 496	17,5%	19,7%	-19,6%
Ingresos financieros	453	35	0,2%	0,0%	1195,5%
Gastos financieros	-1 035	-2 026	-0,4%	-0,6%	-48,9%
Diferencia en cambio, neta	7 486	-6 878	2,6%	-2,1%	-208,8%
Utilidad neta antes del impuesto a la renta	57 978	54 627	19,9%	17,0%	6,1%
Impuesto a la renta	-17 407	-16 544	-6,0%	-5,1%	5,2%
Utilidad (pérdida) neta del año	40 571	38 083	13,9%	11,8%	6,5%

Fuente: Estados financieros auditados 2022 de Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán



- **Estado de Situación Financiera**

75. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2021 y 2022.

Cuadro N° 16					
Estado de Situación Financiera 2022-2021					
(En miles de soles)					
ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
ACTIVOS CORRIENTES	171 303	137 371	PASIVO CORRIENTE	112 363	54 742
Efectivo	8 040	4 771	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	56 022	31 581
Cuentas por cobrar comerciales	64 804	72 384	Anticipos recibidos	27 300	9 174
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0	0	Pasivo por impuestos corrientes	2 194	5 080
Cuentas por cobrar en fideicomiso	94 632	47 872	Otras cuentas por pagar	26 847	8 906
Otras cuentas por cobrar	3 827	12 343			
			PASIVO NO CORRIENTE	0	0
ACTIVOS NO CORRIENTES	451	483	Pasivo por arrendamiento	0	0
Mobiliario y equipo	451	483	TOTAL PASIVO	112 363	54 742
Activos por derecho de uso	0	0			
			PATRIMONIO NETO	59 391	83 112
			Capital social	26 657	26 657
			Reserva legal	5 331	5 331
			Resultados acumulados	27 403	51 124
TOTAL ACTIVOS	171 754	137 854	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	171 754	137 854

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cuadro N° 17							
Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2022-2021							
(En porcentaje (%))							
ACTIVOS	ANÁLISIS HORIZONTAL			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS HORIZONTAL		
	ANÁLISIS VERTICAL	ANÁLISIS VERTICAL	ANÁLISIS HORIZONTAL		ANÁLISIS VERTICAL	ANÁLISIS VERTICAL	ANÁLISIS HORIZONTAL
	2022	2021	2022/2021		2022	2021	2022/2021
ACTIVOS CORRIENTES	99,7%	99,6%	25%	PASIVO CORRIENTE	65,4%	39,7%	105%
Efectivo	4,7%	3,5%	69%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	32,6%	22,9%	77%
Cuentas por cobrar comerciales	37,7%	52,5%	-10%	Anticipos recibidos	15,9%	6,7%	198%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0,0%	0,0%		Pasivo por impuestos corrientes	1,3%	3,7%	-57%
Cuentas por cobrar en fideicomiso	55,1%	34,7%	98%	Otras cuentas por pagar	15,6%	6,5%	201%
Otras cuentas por cobrar	2,2%	9,0%	-69%				
				PASIVO NO CORRIENTE	0,0%	0,0%	
ACTIVOS NO CORRIENTES	0,3%	0,4%	-7%	Pasivo por arrendamiento	0,0%	0,0%	
Mobiliario y equipo	0,3%	0,4%	-7%	TOTAL PASIVO	65,4%	39,7%	105%
Activos por derecho de uso	0,0%	0,0%					
				PATRIMONIO NETO	34,6%	60,3%	-29%
				Capital social	15,5%	19,3%	0%
				Reserva legal	3,1%	3,9%	0%
				Resultados acumulados	16,0%	37,1%	-46%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	25%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	25%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



76. Al cierre del año 2022, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en 25% respecto al 2021, pasando de S/ 137,8 millones a S/ 171,8 millones.
77. Por el lado del activo, el activo corriente registró una significativa variación entre el 2021 y 2022 incrementándose de S/ 137,4 millones a S/ 171,3 millones (25%); mientras que los activos no corrientes disminuyeron 7% pasando de S/ 483 mil a S/ 451 mil. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 99,6% de los activos totales en el año 2021 al 99,7% en el año 2022; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 0,4% de los activos totales en el año 2021 al 0,3% en el año 2022 observándose que la *cuenta por cobrar comerciales*¹⁹ se redujo en S/ 7,5 millones (- 10%) y la *cuenta por cobrar en fideicomiso*²⁰ se incrementó significativamente en S/ 46,8 millones (98%).
78. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, presentaron un incremento en 105% mientras que el patrimonio neto disminuyó en 29%, resultando en el ejercicio 2022 en valores de S/ 112,4 millones y S/ 59,4 millones respectivamente y representando el 65,4% y 34,6% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que la concesión registró una cantidad nula de pasivos no corrientes, lo que significa que la concesión mantiene deudas de corto plazo.
79. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se redujo para el 2022 pasando de S/ 83,1 millones a S/ 59,4 millones (una disminución del 29%) debido a la reducción de los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 51,1 millones a S/ 27,4 millones (disminución de 46%). Esta reducción en S/ 23,7 millones se debe principalmente al reparto de dividendos efectuados en el ejercicio 2022 por S/ 64,3 millones, monto superior al del año anterior (S/ 5,5 millones).

IX.2. Indicadores financieros

• *Ratios de Liquidez*

80. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene una política de tener recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, dado que los ratios de liquidez general y prueba ácida están por encima de 1.
81. En particular el incremento del activo corriente en 25% y del pasivo corriente en un 105% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica²¹ se reduzca de 2,51 a 1,52; de la misma manera ocurre en el ratio de la prueba ácida²² considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y cuentas por cobrar.

¹⁹ 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 2022 está conformada por i) mantenimiento de emergencia, esta cuenta por cobrar ha crecido de S/ 8,1 millones en el 2021 a S/ 15,3 millones en el 2022; ii) PAMO y CAM que en el 2021 ascendió a S/ 11,8 millones y en el 2022 S/ 11,3 millones; y iii) Obras adicionales cuya reducción de S/ 52,4 millones en el 2021 a S/ 38,4 millones en el 2022 se debe principalmente a valorizaciones referidas a Túnel Ollachea, Evitamiento Ollachea, KM 240 y a la obra Pacaje que se encuentra en proceso de cierre; conforme a lo señalado en la Nota 6. Cuentas por cobrar comerciales en el Dictamen de los auditores independientes.

²⁰ 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

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

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



Cuadro N° 18
Ratios de Liquidez, 2022-2021

Ratios	2022	2021
Liquidez general	1,52	2,51
Prueba Acida	1,52	2,51
Liquidez absoluta	0,07	0,09

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

82. Con relación al ratio de liquidez absoluta²³ o también llamado ratio de prueba defensiva, presenta un comportamiento similar al de los ratios anteriores, pues el mismo disminuyó de 0,09 a 0,07 lo que evidencia que la cuenta de efectivo es reducida y que por sí solo no permite respaldar el total del pasivo corriente (sólo el 7%).

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

83. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados
84. En el presente caso, los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2022 reflejan una mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

Cuadro N° 19
Ratios de Endeudamiento Financiero, 2022-2021

Ratios	2022	2021
Deuda/Patrimonio	189,2%	65,9%
Endeudamiento del Activo	65,4%	39,7%
Calidad de la Deuda	100,0%	100,0%
Indice de Solvencia	1,53	2,52

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

85. El ratio Deuda/Patrimonio²⁴ muestra para el ejercicio 2022 que por cada S/ 189,2 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento de la empresa; y denota un aumento significativo respecto al apalancamiento correspondiente al año 2021 (65,9%), motivado por el incremento del total de pasivo (+105%) frente a la reducción del patrimonio (-29%).

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

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



86. El ratio endeudamiento del activo²⁵ en el ejercicio 2022 indica que del total de activos, un 65,4% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 39,7% que tuvo en el 2021, lo cual denota una reducción del financiamiento del activo con recursos propios, significando una disminución del nivel de autonomía financiera frente a terceros
87. El ratio de calidad de la deuda²⁶ asciende a 100% en el ejercicio 2022 lo que indica que toda la deuda que tiene la empresa corresponde a deuda de corto plazo.
88. Finalmente, el índice de solvencia²⁷ para el ejercicio 2022 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,53 de activo total. En el 2021 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 2,52 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2021 al 2022, disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

- **Ratios de Rentabilidad**

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

Cuadro N° 20		
Ratios de Rentabilidad, 2022-2021		
Ratios	2022	2021
Margen Bruto	20,3%	23,2%
Margen Operativo	17,5%	19,7%
Margen EBITDA	17,6%	19,8%
Margen Neto	13,9%	11,8%
ROE	68,3%	45,8%
ROA	23,6%	27,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Intersur Concesiones S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

90. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²⁸ disminuyó al pasar de 23,2% a 20,3% entre los años 2021 y 2022. En tanto, el margen operativo²⁹ y el Margen EBITDA³⁰ también disminuyeron pasando de 19,7% y 19,8% en el 2021 a 17,5% y 17,6% respectivamente, en el 2022. De otro lado, el margen neto³¹ se incrementó de 11,8 en el 2021 a 13,9% en el 2022, en línea con el incremento de las utilidades netas en mayor medida que el año anterior. Este último ratio indica que en el ejercicio 2022 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 13,9 de utilidad neta.
91. El ROE³² permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2022, el mismo aumenta respecto al ejercicio 2021, puesto que en el ejercicio 2022, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 68,3 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2021 se obtuvo S/ 45,8 de utilidad neta. Su disminución se debe al efecto conjunto producido por una disminución en menor proporción del patrimonio en relación a las utilidades netas en dicho año.

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

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

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

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

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

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

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

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



92. Finalmente, se observa una disminución para la rentabilidad sobre los activos o ROA³³ el cual ascendió a 23,6% (27,6% en el 2021), así la empresa tuvo menores ganancias para el 2022 sobre el total de activos invertido.

X. CONCLUSIONES

93. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 4: Inambari – Azángaro, se ha identificado los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo. Así, de la evaluación del desempeño de la Concesión durante el año 2022, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) El tráfico vehicular se redujo en 3,8% entre 2021 y 2022, al pasar de 1203,5 mil a 1158,3 mil vehículos. En relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 2,04 millones de ejes en el 2022, lo cual representó una disminución de 3,8% respecto al año anterior.
- (ii) Al cierre de 2022, 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 580,4 mil de vehículos (50,1% del tráfico total de la concesión).
- (iii) En relación con la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2022, se atendieron 656 llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias, lo cual significó una reducción de 1,5% con relación al 2021. Por su parte, el número de asistencias mecánicas se redujo en 1,4%; en tanto no se registraron asistencias médicas.
- (iv) Al 31 de diciembre de 2022, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el OSITRAN ascendieron a USD 853 millones, lo cual significó un avance de 128,6% de la inversión comprometida. Con ello se logró un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para construcción (276,9 km) y para ser intervenidos (25,2 km) como parte de la obra principal, así como la ejecución de obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad. Durante 2022, el Concesionario ejecutó obras por USD 31,51 millones, lo cual representó una disminución de 39,4% con relación al año anterior (USD 51,99 millones).
- (v) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 4,6 millones de soles, monto superior en 34,1% a los aportes efectuados en 2021 (S/ 3,4 millones).
- (vi) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2022, se ha verificado lo siguiente:
 - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (90%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento del Índice de servicio global de 98,3%.
 - Se registraron 184 accidentes, lo cual significó un aumento de 1,7% con relación al número de accidentes registrados en 2021; de igual manera, el indicador de número de accidentes por cien mil vehículos se incrementó de 15 a 15.9, lo que evidencia un aumento de la cantidad de accidentes. Dichos accidentes tuvieron como resultado 46 heridos y 11 fallecidos. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes tuvieron como origen los despistes y volcaduras (84,2% en conjunto).

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



- El número de reclamos en general se redujo 35,3%, registrándose 11 en 2022, 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 13,2% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ 6,80 a S/ 7,70 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados).
- (viii) Durante 2022, los ingresos totales obtenidos por el concesionario por concepto de recaudación de peaje ascendieron a S/ 13,4 millones, lo que representó una expansión de 9,3% respecto al 2021, en línea con el mayor flujo de tráfico vehicular. No obstante, cabe señalar que la mayor parte de los ingresos de la concesión provienen del cofinanciamiento del Estado por los servicios de construcción y de operación y mantenimiento de la vía
- (ix) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de PAMO y PAO disminuyeron 41,29% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ 227,3 millones a S/ 133,4 millones. El PAMO ascendió a S/ 44,6 millones, mientras que el PAO fue de S/ 88,9 millones en dicho año.
- (x) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se redujeron 9,3% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ 321,8 millones a S/ 291,8 millones, mientras que los costos totales se redujeron 5,9 % alcanzando los S/ 232,5 millones en el 2022 frente a S/ 247,2 millones en el 2021. En este contexto, la utilidad bruta fue de S/ 59,3 millones, lo que significó una disminución de 20,6% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 74,6 millones).
- (xi) Al cierre del año 2022 la empresa incrementó sus valores contables frente al observado al cierre del ejercicio 2021, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 25%, al pasar de S/ 137,8 millones en el 2020 a S/ 171,3 millones al finalizar el ejercicio 2022. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores es buena conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2022, no obstante, estos han disminuido frente a los valores alcanzados en el 2021. Sin perjuicio de ello, los valores revelan que al final del ejercicio 2022, 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. Finalmente, con los indicadores de rentabilidad de la empresa, existen comportamientos mixtos de estos indicadores en el ejercicio 2022, pues el margen bruto, margen operativo, EBITDA Y el ROA, decrecen, mientras que el margen neto y el ROE aumentan, pese a ello siendo estos indicadores positivos indican que la empresa generó beneficios en el ejercicio 2021.



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.)	Cláusula 2.4. Anexo I, Apéndice I Anexo XI
	Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
	Plazo de la concesión	25 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. Cláusula 4.3. y 4.4.
	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
	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
	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.6.
	Capital mínimo	USD 8 583 067. Al finalizar el tercer año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4.



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> <p>Cláusula 9.3.</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 oportunamente 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>	<p>Cláusula 3.12.</p> <p>Cláusula 18.1.</p> <p>Adenda 3</p>
	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial de USD 205 millones (sin incluir IGV) en un plazo máximo de 48 meses (3 etapas, al mes 12, 30 y 48).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS y Propuesta Técnica
	Obras	<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> <p>Anexo VIII, numeral 2.2.1.</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 a) y.b)</p>
	Penalidades	<p>El Regulador se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales frente a incumplimientos del Concesionario referido a las siguientes obligaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato ▪ Régimen de bienes ▪ Obras de Construcción ▪ Consideraciones Socioambientales <p>El pago de penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la concesión ni</p>	<p>Cláusula 3.6.</p> <p>Cláusula 5.40.</p> <p>Cláusula 6.23.</p> <p>Cláusula 11.47.</p> <p>Adenda 3</p> <p>Adenda 6</p> <p>Anexo X (Tablas 1,2,3 y 4)</p>



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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>tampoco se podrá invocar por la ruptura del equilibrio económico-financiero.</p> <p>Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas.</p>	Cláusula 13.10.
	Causales de caducidad	<p>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).</p>	Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. Adenda 3
	Equilibrio económico	<p>Las Partes reconocen que el contrato se encuentra en equilibrio económico – financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados.</p> <p>En caso de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y/o por causas sobrevinientes al Contrato, el Concedente, con opinión previa del Regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Existe variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa, segunda etapa y tercera etapa, con respecto a los valores iniciales presentados en el modelo de evaluación económica y financiera.▪ Existe variaciones en términos reales en los costos de operación y administración y los costos de mantenimiento, con respecto a los valores iniciales presentados en el modelo de evaluación económica y financiera. <p>El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO.</p>	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. Adenda 3
	Garantías a favor de acreedores permitidos	<p>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.</p>	Cláusula 9.6.b Adenda 3
	Pólizas seguros de	<p>Durante todo el periodo del Contrato el CONCESIONARIO tomará y deberá mantener vigentes las siguientes pólizas de seguros:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ De responsabilidad civil▪ Sobre los bienes en Construcción▪ De riesgos laborales▪ Otras pólizas	Cláusula 10.1. Cláusula 10.2.a), b) y c) Cláusula 10.4.



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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		Anualmente, el Concesionario deberá presentar al Regulador la relación de pólizas de seguro.	
	Inicio de operaciones	El inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse a más tardar a los 30 días desde la fecha de entrega de las Unidades de Peaje y Pesaje y de culminadas las Obras de Construcción a cargo del Concesionario, con excepción de las obras a ejecutarse en los Sectores Críticos e inestables o de aquellas que no forman parte de las obras vinculadas al PAO y/o al Periodo Final.	Cláusula 8.10. Adenda 7
	Estándares del servicio	Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, derecho de vía, puentes y viaductos..	Anexo I. Apéndice 3 Adenda 7
	Tarifas	A partir de la fecha de explotación de las obras, en las unidades de peaje proyectadas que cumplan las condiciones, la tarifa a cobrar estará compuesta por (i) por un Peaje de USD 1,50, al tipo de cambio vigente en la fecha de la aprobación de las obras y (ii) el IGV y otros impuestos de Ley <ul style="list-style-type: none">▪ Cada Vehículo ligero pagará una tarifa▪ Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje La Tarifa resultante de la aplicación del IGV o de los aportes de ley al Peaje y de la aplicación del Tipo de Cambio, será aproximada a la décima más próxima que corresponda.	Cláusula 8.14. Cláusula 8.15. Cláusula 8.16. Cláusula 8.17 a) y b) Adenda 7
	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none">▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción.▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses.▪ El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado.▪ El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario	Cláusula 8.17.c
	PAO	<ul style="list-style-type: none">▪ USD 25 449 000,00 por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV).▪ Estos son:<ul style="list-style-type: none">- Pagos 1ra etapa: 30 pagos semestrales de 14,5% del PAO.- Pagos 2da etapa: 30 pagos semestrales de 19% del PAO.- Pagos 3ra etapa: 30 pagos semestrales de 16,5% del PAO.▪ Por lo tanto, la proporción del PAO pagado, en la primera, segunda y tercera etapa será de 29%, 38% y 33% del PAO.▪ La parte proporcional de los PAO será pagada semestralmente.▪ El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero)	Cláusula 8.21. Cláusula 8.23. Cláusula 18.2. Adenda 3



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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
	CRPAO	Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.	Cláusula 1.6. Adenda 3
	PAMO y Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none">▪ PAMO (Trimestral): USD 4,68 millones anuales por el Mantenimiento y operación aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de USD 573,4 mil para mantenimiento de emergencia o periódico.▪ 25% del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario por un año entre culminación de obras e inicio de explotación.▪ Transitabilidad: Siete (7) pagos trimestrales por un monto no mayor a los USD 16 420 820,00.	Cláusula 8.21. Adenda 1 Adenda 7

Anexo N° 2
Resumen Estadístico

INDICADORES ANUALES - IIRSA SUR TRAMO 4: Inambari - Azángaro

Concesionario:	Intersur Concesiones S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Periodo:	2011-2022

a) Tráfico													
	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Número de Vehículos													
Total Ligeros	Vehículos	25 438	90 929	91 555	100 082	124 079	254 013	459 427	565 602	576 036	563 275	842 336	814 381
Total Pesados	Vehículos	25 714	80 915	92 193	86 001	96 193	154 861	252 694	264 999	295 425	260 597	361 162	343 879
Número de Ejes Cobrables													
Total Ligeros	Ejes	25 438	90 929	91 555	100 082	124 079	254 013	459 427	565 602	576 036	563 275	842 336	814 381
Total Pesados	Ejes	93 308	319 594	373 650	346 611	377 776	585 787	932 123	968 559	1 044 850	918 377	1 288 404	1 234 733
Número de Vehículos por Unidad de Peaje													
San Antón	Vehículos						159 639	420 401	456 093	465 168	420 755	583 639	580 362
Ligeros	Vehículos						110 382	283 659	320 827	310 273	285 390	400 685	404 900
Pesados	Vehículos						49 257	136 742	135 266	154 895	135 365	182 954	175 462
San Gabán	Vehículos	30 131	100 515	93 772	102 259	115 308	122 711	149 384	199 233	223 127	185 594	267 903	256 907
Ligeros	Vehículos	14 732	54 468	45 622	55 842	63 333	68 696	89 530	131 738	143 480	126 781	188 471	178 821
Pesados	Vehículos	15 399	46 047	48 150	46 417	51 975	54 015	59 854	67 495	79 647	58 813	79 432	78 086
Macusani	Vehículos	21 021	71 329	89 976	83 824	104 964	126 524	142 336	175 275	183 166	217 523	351 956	320 991
Ligeros	Vehículos	10 706	36 461	45 933	44 240	60 746	74 935	86 238	113 037	122 283	151 104	253 180	230 660
Pesados	Vehículos	10 315	34 868	44 043	39 584	44 218	51 589	56 098	62 238	60 883	66 419	98 776	90 331
Número de Ejes por Unidad de Peaje													
San Antón	Ejes						275 446	738 571	773 224	813 181	717 244	1 004 310	989 246
Ligeros	Ejes						110 382	283 659	320 827	310 273	285 390	400 685	404 900
Pesados	Ejes						165 064	454 912	452 397	502 908	431 854	603 625	584 346
San Gabán	Ejes	68 476	228 811	237 232	237 643	262 907	282 452	333 922	395 677	438 931	361 240	499 636	484 246
Ligeros	Ejes	14 732	54 468	45 622	55 842	63 333	68 696	89 530	131 738	143 480	126 781	188 471	178 821
Pesados	Ejes	53 744	174 343	191 610	181 801	199 574	213 756	244 392	263 939	295 451	234 459	311 165	305 425
Macusani	Ejes	50 270	181 712	227 973	209 050	238 948	281 902	319 057	365 260	368 774	403 168	626 794	575 622
Ligeros	Ejes	10 706	36 461	45 933	44 240	60 746	74 935	86 238	113 037	122 283	151 104	253 180	230 660
Pesados	Ejes	39 564	145 251	182 040	164 810	178 202	206 967	232 819	252 223	246 491	252 064	373 614	344 962



	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
b) Recaudación por Cobro de Peaje													
Total	Soles		1 960 218	2 199 221	2 141 756	2 475 539	4 099 586	7 265 116	7 816 276	8 467 747	6 860 627	12 241 143	13 377 324
Ligeros	Soles		413 093	348 437	364 098	454 997	965 973	1 977 372	2 435 752	2 425 673	2 238 546	4 262 256	4 558 540
Pesados	Soles		1 547 126	1 727 950	1 607 900	1 815 584	3 029 958	5 093 976	5 166 996	5 534 677	4 315 071	7 552 514	8 291 933
Vales Prepago	Soles			122 833	169 759	204 959	103 655	193 768	213 528	507 397	307 010	426 374	526 851

c) Accidentes													
Accidentes	Personas			98	223	201	216	232	249	239	167	181	15
Heridos	Personas			111	76	104	60	3	62	67	22	24	46
Fallecidos	Personas			13	19	13	21	9	32	9	4	7	11



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

Calle los Negocios 182, Piso 2, Surquillo, Lima - Perú
Teléfono: (511) 500 9330

estudioeconomicos@OSITRAN.gob.pe

<http://www.gob.pe/ositran>

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

Cintha López Vásquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
María Alejandra Méndez Vega – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante