



# INFORME DE DESEMPEÑO 2022

## Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil: Tramo N° 5: Matarani – Azángaro – Ilo

**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° 5: Matarani – Azángaro – Ilo**

*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@ositrان.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositrان.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>I. RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....</b>	<b>7</b>
II.1. Composición de la empresa .....	7
II.2. Principales Características del Contrato de Concesión .....	7
II.3. Área de Influencia.....	8
II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión .....	9
<b>III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....</b>	<b>10</b>
<b>IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>12</b>
IV.1. Evolución del tráfico vehicular .....	12
IV.2. Servicios complementarios.....	15
<b>V. ESQUEMA TARIFARIO .....</b>	<b>17</b>
<b>VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....</b>	<b>18</b>
VI.1. Evolución de las inversiones .....	18
VI.2. Pagos al Estado.....	19
<b>VII. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>20</b>
VII.1. Niveles de servicio.....	20
VII.2. Indicador de Tráfico.....	21
VII.3. Accidentes .....	22
VII.4. Reclamos.....	24
<b>VIII. INDICADORES COMERCIALES.....</b>	<b>24</b>
<b>IX. ANÁLISIS FINANCIERO .....</b>	<b>26</b>
IX.1. Estados Financieros .....	26
IX.2. Indicadores Financieros .....	29
<b>X. CONCLUSIONES.....</b>	<b>32</b>
<b>XI. ANEXO .....</b>	<b>34</b>



## CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 5: Aspectos Generales.....	7
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 5: Modificaciones Contractuales .....	8
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo 5: Infraestructura Vial por Subtramo.....	10
Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 5: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje .....	11
Cuadro N° 5 IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2022 .....	14
Cuadro N° 6 IIRSA Sur Tramo 5: Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2022 .....	15
Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de llamada de emergencia, 2022.....	16
Cuadro N° 8 IIRSA Sur Tramo 5: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario vigentes al 2022 .	18
Cuadro N° 9 IIRSA Sur Tramo 5: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2022 .....	22
Cuadro N° 10 IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de reclamos por meses, 2022.....	24
Cuadro N° 11 Ingresos por servicios, 2022 – 2021 .....	26
Cuadro N° 12 Costos de prestación de servicios, 2022 – 2021 .....	26
Cuadro N° 13 Gastos de administración, 2022 – 2021 .....	27
Cuadro N° 14 Estado de Resultados Integrales, 2022 – 2021 .....	27
Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera, 2022 – 2021.....	28
Cuadro N° 16 Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2022 – 2021 .....	28
Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2022 - 2021 .....	30
Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2022 - 2021 .....	30
Cuadro N° 19 Ratios de Rentabilidad, 2022 - 2021 .....	31

## GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 5: Corredor Vial Interoceánico Sur.....	9
Gráfico N° 2 IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico de vehículos, 2008-2022.....	13
Gráfico N° 3 IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico por mes, 2021-2022.....	13
Gráfico N° 4 IIRSA Sur Tramo 5: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo .....	13
Gráfico N° 5 IIRSA Sur Tramo 5: Llamadas de emergencia, 2013 – 2022.....	15
Gráfico N° 6 IIRSA Sur Tramo 5: Asistencias mecánicas, 2014 - 2022 .....	16
Gráfico N° 7 IIRSA Sur Tramo 5: Inversiones reconocidas, 2009 – 2022 .....	18
Gráfico N° 8 IIRSA Sur Tramo 5: Aportes por regulación 2013 – 2022.....	20
Gráfico N° 9 IIRSA Sur Tramo 5: Nivel de servicio global, 2013 – 2022 .....	21
Gráfico N° 10 IIRSA Sur Tramo 5: IMD Mensual, 2021 - 2022.....	22
Gráfico N° 11 IIRSA Sur Tramo 5: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia .....	23
Gráfico N° 12 IIRSA Sur Tramo 5: Daños personales por accidentes 2014 – 2022 .....	23
Gráfico N° 13 IIRSA Sur Tramo 5: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias .....	24
Gráfico N° 14 IIRSA Sur Tramo 5: Recaudación por cobro de peaje 2012-2022.....	25
Gráfico N° 15 IIRSA Sur Tramo 5: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO .....	25



# INFORME DE DESEMPEÑO 2022

## CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR

### PERÚ BRASIL: TRAMO 5



#### I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2022, de la Concesión del Tramo 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur (en adelante, IIRSA Sur Tramo 5), que comprende el tramo Matarani – Azángaro – Ilo.

El 24 de octubre de 2007, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A. (en adelante, Covisur o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión de tipo Build, Operate and Transfer (BOT) del tramo 5 del “Plan de acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA” (en adelante, Contrato de Concesión), por un periodo de 25 años. El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 854,7 kilómetros de carretera y une las ciudades de Matarani, Juliaca, Ilo y Azángaro.

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de 8 unidades de peaje fijos y 2 unidades de pesaje (1 fija y 1 móvil). 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 10,65 millones unidades vehiculares, lo que representó un crecimiento de 4,6% con relación al año anterior. Del total de vehículos, cerca de 7,09 millones fueron vehículos ligeros (66,6%) y 3,6 millones vehículos pesados (33,4%).

La estación de Uchumayo concentró casi un tercio del tráfico de vehículos (29,6%), seguido de las estaciones de Caracoto y Patahuasi, las cuales concentraron el 26,9% y el 16,0% del tráfico, respectivamente. Cabe señalar que, si bien la estación de Titire ya se encuentra construida, aún está pendiente la aprobación por parte del Concedente para su entrada en operación.

En el año 2022, el Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 29,2 millones (incluido IGV), lo que representó un incremento de 118,3% con relación al año anterior (USD 13,35 millones). Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 284,9 millones (incluido IGV), con lo cual se alcanzó un cumplimiento del 86,4% de la inversión total comprometida. Cabe señalar que, a diciembre de 2022, el avance físico de la obra principal del tramo 5 se encuentra a un nivel de 100,0%, habiéndose intervenido 854,7 kilómetros, correspondiendo lo restante a obras accesorias y adicionales.

En el 2022, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 1,9 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó una caída de 12,1% en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 2,2 millones).

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 exigidos en el Contrato, alcanzado un nivel del 97,41%, superior al umbral mínimo aceptable de 95%.

Por su parte, el número de accidentes ocurridos en la vía concesionada disminuyó en 1,1%, al pasar de 456 en 2021 a 451 accidentes en 2022. En lo que respecta al número de heridos este se incrementó en un 23,3% (de 227 a 280 personas heridas); de modo similar el número de víctimas mortales aumentó en 46,2% (de 52 a 76 fallecidos). Finalmente, durante 2022, se presentaron 112 reclamos, los cuales abarcaron los temas de calidad de servicio, facturación y daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.

Con relación a las tarifas cobradas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las siete (07) unidades de peaje, durante el año 2022 se mantuvieron las mismas que la empresa viene aplicando



desde el inicio de la Concesión (diciembre de 2007), toda vez que a la fecha aún no se aprueba la culminación de las obras obligatorias.

La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 88,1 millones, lo que representó un incremento de 3,1% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 85,5 millones), en línea con el mayor tráfico vehicular.

Con relación a la situación financiera de la Concesión, se observa que los ingresos totales alcanzaron los S/ 128,0 millones, lo que refleja un incremento de 1,1% con relación al año anterior (S/ 126,7 millones). Por su parte, los costos totales registraron un incremento de 0,3%, al pasar de S/ 122,4 millones en 2021 a S/ 122,7 millones en 2022. Así, se alcanzó una utilidad bruta de S/ 5,2 millones, lo que significó un incremento de 24,7% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 4,2 millones). Asimismo, debido a las pérdidas derivadas de diferencias cambiarias, se obtuvo una utilidad neta de S/ -1,78 millones, esto es -171,3% que es muy inferior a la utilidad neta reportada el 2021.

Al cierre del 2022, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es ligeramente sólida conforme al valor de los indicadores de liquidez, a pesar de su decaimiento respecto al periodo anterior, observándose que en el 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, los indicadores de rentabilidad de la empresa, como el margen operativo y margen bruto aumentaron en comparación al 2021. Sin embargo, la rentabilidad del patrimonio y rentabilidad sobre los activos presentaron una marcada reducción respecto al 2021, mostrando una reducción de la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y el total de activos de la empresa en el ejercicio 2022.



## II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### II.1. Composición de la empresa

1. La Concesionaria COVISUR tiene como accionistas a las empresas Hidalgo e Hidalgo Constructores S.A. (H&H) de capitales ecuatorianos con el 65% de acciones, Construcción y Administración S.A. (CASA) de capitales peruanos con el 25% de acciones y Concesionaria Norte Conorte S.A. (Concesionaria de la Red Vial de la Provincia de Guayas, Ecuador) que pertenece al grupo de H&H con el 10% de acciones.
2. Hidalgo e Hidalgo Constructores (HeH) es un grupo empresarial ecuatoriano fundado en 1969 enfocado en construcción y operación de infraestructura de gran envergadura como puentes, túneles, puertos, áreas de vialidad, entre otras<sup>1</sup>.
3. Construcción y Administración S.A. (CASA) es una empresa constructora fundada en 1975 que forma parte del grupo Hidalgo e Hidalgo (HeH). Esta especializada en obras de infraestructura pública y privada como infraestructura vial, puertos, terrapuertos, centros penitenciarios, etc., con presencia en diversos países latinoamericanos como Ecuador, Perú, Colombia, Bolivia, Honduras y El Salvador<sup>2</sup>.

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

4. El 24 de octubre de 2007 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y COVISUR, por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliación de dicho plazo<sup>3</sup>.

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 5: Aspectos Generales	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sur S.A - COVISUR S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A.(Perú): 25% Concesionaria Norte Conorte S.A. (Ecuador): 10%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Mejor Oferta Económica (MOE)
Inversión comprometida	US\$ 308,8 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2022	US\$ 284,9 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	24 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	03

Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

5. Conforme a lo señalado en la Cláusula 2.3 del Contrato de Concesión, la concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que COVISUR construye, financia y se hace cargo del proyecto de 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.
6. Según la Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión, la modalidad de la Concesión es cofinanciada, lo que implica que el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS). Conforme a lo establecido en el Anexo XIII del Contrato de Concesión,

<sup>1</sup> <http://www.heh.com.ec/index.php/heh-ecuador/quienes-somos>

<sup>2</sup> <https://www.casacontratistas.com/quienes-somos>

<sup>3</sup> La cláusula 4.1, 4.2 y 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.



el PAS tiene como objetivo reconocer los costos de inversión y mantenimiento de las obras, por lo que está compuesto por la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO). El Cuadro N° 1 muestra las principales características del Contrato de Concesión.

7. De acuerdo a la cláusula 15.11 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 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. Este monto asciende al 1% de los ingresos del Concesionario.
8. Asimismo, de conformidad con la cláusula 9.10 del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario asumir los gastos que demande la supervisión de obras durante el período de ejecución de las mismas. Para este efecto, el Concesionario transfiere al Regulador hasta un monto equivalente al 4% de la inversión proyectada referencial.

#### Modificaciones Contractuales

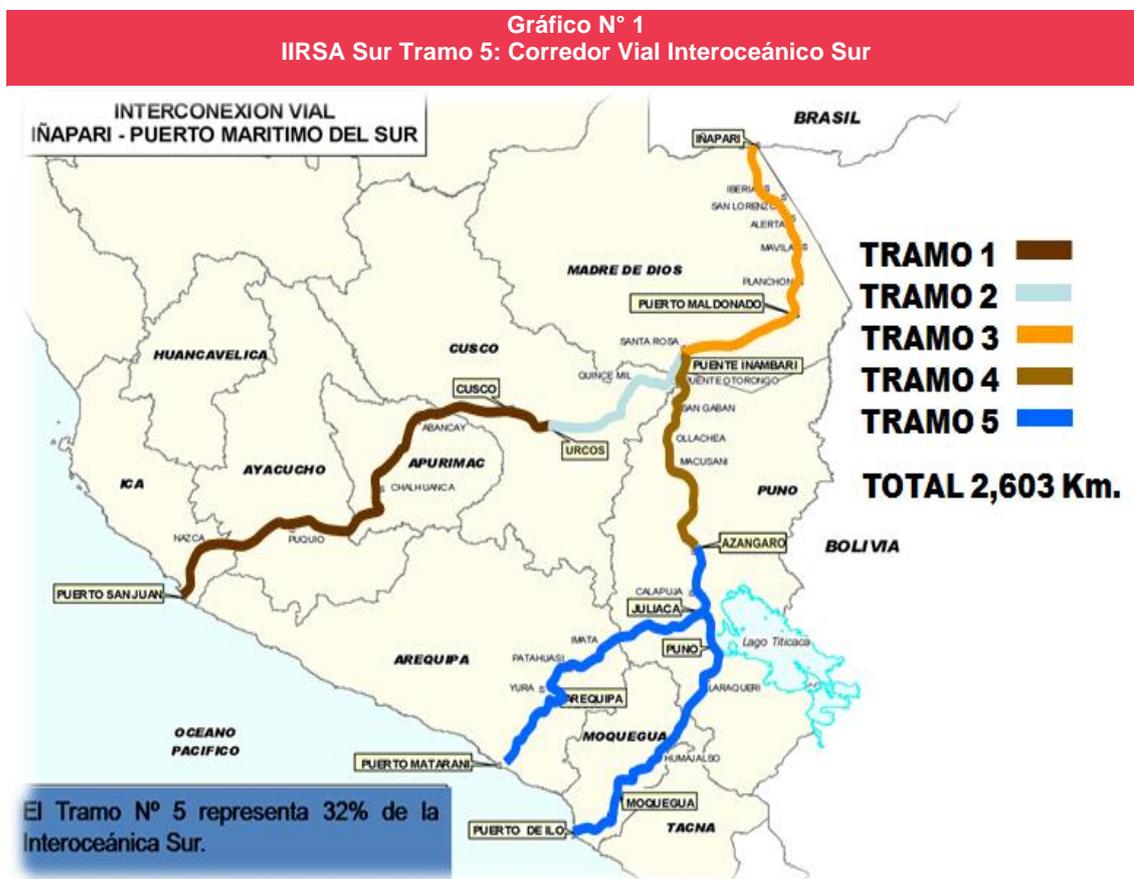
9. A la fecha, el Contrato ha sido objeto de tres (3) modificaciones contractuales. El Cuadro N° 2 resume los principales temas tratados en cada Adenda.

<b>Cuadro N° 2</b>	
<b>IIRSA Sur Tramo 5: Modificaciones Contractuales</b>	
<b>Adenda 1</b>	
Fecha de suscripción:	26 de noviembre de 2010
Principales temas:	(1) Incluir en el Sector Puente Gallatini - Humajalso el tramo de carretera comprendido entre el Km 99+342 al Km 115 + 900 de la Carretera Binacional Ilo - Desaguadero, dentro de los alcances del contrato de concesión. (2) Incluir la Vía de Evitamiento de Azángaro dentro del contrato de concesión. (3) Modificación de cláusulas 6.26, 6.27 y 6,28 referidas a la aceptación de las obras de construcción (4) Modificación clausulas 9.11 referida al mecanismo de Compensación por Actividades de Mantenimiento Periódico. (5) Modificaciones relacionadas al Mecanismo de Control y Certificación de Avances de Obra.
<b>Adenda 2</b>	
Fecha de suscripción:	24 de junio de 2011
Principales temas:	(1) Precisiones al PAMO. (2) Precisiones a la Cuenta de Mantenimiento Periódica del Contrato de Concesión.
<b>Adenda 3</b>	
Fecha de suscripción:	19 de junio de 2015
Principales temas:	(1) Modificar cláusulas que permitan regular la definición, procedimientos y condiciones para la construcción de la Segunda Calzada de la carretera Puno - Juliaca.
<b>Adenda 4</b>	
Fecha de suscripción:	08 de mayo de 2019
Principales temas:	(1) Modificar cláusulas que acepten segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca. (2) Modificar cláusulas referidas al plazo de ejecución de la obra
Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A. Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.	

### **II.3. Área de Influencia**



10. El tramo 5 del corredor vial IIRSA SUR comprende carreteras que corren paralelas conectando los departamentos de Arequipa y Moquegua con la región de Puno. Se constituyen de esta forma, dos corredores viales que comunican la ciudad de Juliaca con los puertos de Ilo y Matarani. La ciudad de Arequipa se encuentra en el tramo Matarani – Juliaca y en el tramo Ilo – Juliaca se encuentran las ciudades de Moquegua y Puno (Ver Gráfico N° 1).



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)

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

### Infraestructura

11. Como se aprecia en el Cuadro N° 3, el Tramo N° 5 de la Interoceánica se compone de 3 subtramos, el tramo Matarani – Juliaca posee una extensión de 369,24 km. El segundo subtramo, casi paralelo al primero, comunica Ilo con Juliaca y posee la mayor extensión de los 3 subtramos, 403,27 km. El tercer subtramo se encuentra en la región de Puno, comunica las ciudades de Juliaca y Azángaro y tiene una extensión de 82,17 km. De esta forma, la infraestructura total del tramo 5 comprende una longitud de 854,68 km.



**Cuadro N° 3**  
**IIRSA Sur Tramo 5: Infraestructura Vial por Subtramo**

Subtramo	Sectores	Ruta	Longitud (Km)	Departamento
<b>Matarani - Juliaca</b>	Matarani - Empalme Pan América	30	58,0	Arequipa
	emplome panamericana - Arequipa	15	14,7	Arequipa
	Arequipa - Yura	30	58,8	Arequipa
	Yura - Patahuasi	30	52,9	Arequipa
	Patahuasi - Imata	30	52,7	Arequipa
	Imata - Santa Lucía	O30	73,2	Arequipa
	Santa Lucía - Juliaca	O30	59,0	Arequipa/Puno
	<b>Ilo - Puno – Juliaca</b>	Ilo - Repartición	34	44,5
Repartición - Dv Moquegua		O1S	37,9	Moquegua
Dv Moquegua - Torata		34	28,2	Moquegua
Torata - Humajalso		32	71,2	Moquegua
Humajalso - Pte. Gallatini		32	76,3	Moquegua
Pte. Gallatini - Puno		32	96,4	Puno
Puno - Juliaca		O3S	48,8	Puno
<b>Juliaca - Azángaro</b>		Juliaca - Calapuja	O3S	24,0
	Calapuja - Mataro	D106	18,5	Puno
	Mataro - Azángaro	V531	32,1	Puno
	Evitamiento de Azángaro	V531	7,6	Puno
<b>Total de Longitud</b>			<b>854,7</b>	

Fuente: Contrato de Concesión y Adendas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

12. La Concesión también incluye 2 estaciones de pesaje (una fija y una móvil) y 7 unidades de peaje operativas, cada una de las cuales cuenta con servicios higiénicos de uso público, aunque contractualmente se han establecido 10 unidades de peaje<sup>4</sup>. Asimismo, se ha establecido una Central de Atención de Emergencias ubicada en Uchumayo (Arequipa), la cual funciona las 24 horas y los 365 días del año.

#### Equipamiento

13. Por otra parte, el concesionario dispone de una serie de equipos y vehículos para asegurar un correcto y oportuno servicio de auxilio en caso de accidentes o emergencias. Así, al 31 de diciembre de 2022, la Concesión cuenta con los siguientes equipos:
- Grúas remolque para traslado de vehículos.
  - Equipos de pesaje ubicados en Arequipa.
  - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, conformado por 84 Postes SOS ubicados a una distancia máxima de 10 km uno de otro, desde los cuales se pueden realizar llamadas gratuitas a la Central de Atención de Emergencias.

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

14. 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.
15. A diciembre de 2022, el Concesionario se encuentra administrando las ocho unidades de peaje, no obstante, solo 7 se encuentran en operación, el detalle de las cuales se presenta en el Cuadro

<sup>4</sup> No se encuentran operativas las unidades de Titire, Puno y Azángaro.



N° 4. Adicionalmente, se cuenta con 1 estación de pesaje fija en Arequipa (Región Amazonas) y una estación de pesaje móvil en de Yura.

16. Cabe precisar que la unidad de peaje de Titire, ubicada en la región Moquegua, se terminó de construir en 2012, no obstante, aún está pendiente la aprobación por parte del Concedente para su entrada en operación.

Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 5: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje			
Unidad de peaje	Ubicación	Departamento	Tipo
<b>Tramo: Matarani - Juliaca</b>			
Matarani	Km 52+200, R30	Arequipa	Fijo
Uchumayo	Km 14+700, R30A	Arequipa	Fijo
Patahuasi	Km 78+200, R30B	Arequipa	Fijo
Santa Lucía	Km 201+700	Puno	Fijo
<b>Tramo: Ilo - Moquegua - Puno - Juliaca</b>			
Ilo	Km 27+400, R34	Moquegua	Fijo
Pampa Cuellar	Km 65+000, R34A	Moquegua	Fijo
Caracoto	Km 1347+100, R3S	Puno	Fijo
Titire	Km 220+400, R32N	Moquegua	Fijo
Unidad de pesaje	Ubicación	Departamento	Tipo
<b>Tramo: Matarani - Juliaca</b>			
Arequipa	Km 38+332, R30A	Arequipa	Fijo
Yura	Km 77+300, R30B	Arequipa	Móvil

Fuente: Contrato de Concesión y Adendas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

17. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 5, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:

- **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.

18. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:

- a) Servicios que deben ser implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:

- ✓ 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.

b) Servicios Obligatorios por los que se le permite cobrar:

✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.

19. Al respecto, cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser supervisadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
20. 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 previa aprobación por parte del regulador.
21. 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**

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

##### **IV.1. Evolución del tráfico vehicular**

23. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión. Durante el año 2022, transitaron por la Carretera IIRSA Sur Tramo 5 alrededor de 10,65 millones de vehículos, lo cual representó un incremento de 4,6% en relación con los vehículos registrados el año anterior (10,18 millones). Ahora bien, al analizar de manera desagregada por tipo de vehículos usuarios de la carretera, se aprecia que en 2022 hubo un crecimiento de 5,3% y 3,3% en el número de vehículos ligeros y vehículos pesados, respectivamente.

---

<sup>5</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, 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@ositrان.gov.pe](mailto:declaración.estadística@ositrان.gov.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.



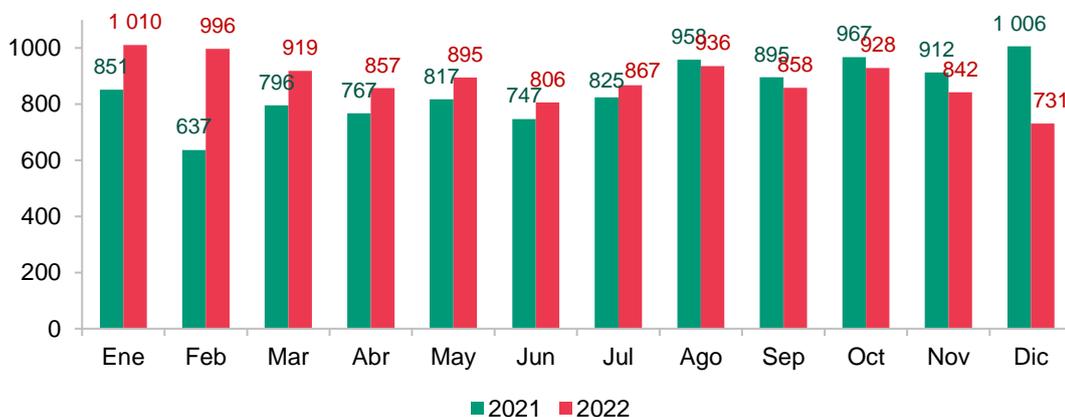
**Gráfico N° 2**  
IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico de vehículos, 2008-2022  
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- a. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2021 y 2022, apreciándose que en 2022 se presentó una expansión del tráfico en los primeros meses, mientras que a partir del mes de agosto fue cayendo en comparación con el año anterior. Particularmente, en los meses de enero, febrero y marzo de 2022 se registraron los mayores incrementos del tráfico, en niveles de 18,7%, 56,4 y 15,5% con relación a mismos meses del año anterior, respectivamente.

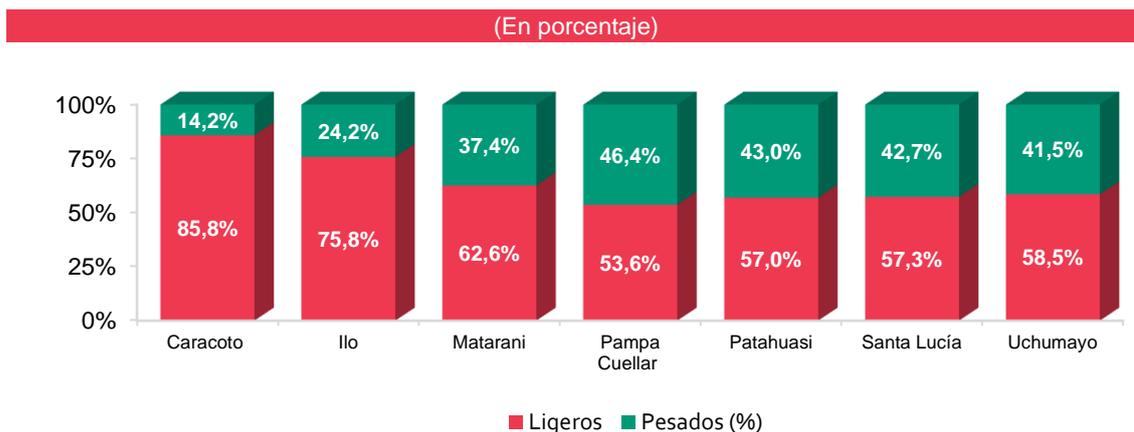
**Gráfico N° 3**  
IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico por mes, 2021-2022  
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

24. En el Gráfico N° 4 se muestra la distribución de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión. Por la vía transitan en mayor proporción vehículos ligeros, los cuales representaron el 66,2% del tráfico total en el 2022, siendo las estaciones de peaje de Caracoto y Uchumayo donde se concentró el mayor volumen de estos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 33,8% del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo las estaciones de Uchumayo y Patahuasi las que captaron el mayor porcentaje de vehículos pesados.

**Gráfico N° 4**  
IIRSA Sur Tramo 5: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2022



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

25. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2022 la estación de Caracoto recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 2,5 millones de vehículos (34,7% del tráfico total de vehículos ligeros), lo que se explica por la cercanía a la ciudad de Juliaca, Puno y se conecta con la ciudad de Ilo donde se ubica el Puerto de Ilo, además incluye el trayecto hacia áreas turísticas de la región, como el lago Titicaca. En segundo lugar, se ubicó la estación de Uchumayo, por la cual transitaron 1,8 millones de vehículos ligeros (26,0% del tráfico total de vehículos ligeros).
26. En lo que respecta a los vehículos pesados, la estación de Uchumayo fue la que recibió el mayor tráfico de vehículos, al registrar 1,31 millones unidades (36,8% del total de vehículos pesados). Esto se explica porque la estación de peaje se encuentra en el trayecto entre la ciudad de Juliaca y la ciudad de Islay (Arequipa), donde se encuentra el Terminal Portuario de Matarani.

#### Tráfico en ejes cobrables

27. En términos de ejes cobrables, durante 2022, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 22,2 millones de ejes, que significó un incremento de 1,8%. De dicho total, el 68,1% correspondió a vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2 y 6 ejes. Como se observa en el Cuadro N°5, los vehículos de 6 ejes<sup>6</sup> contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 9,5 millones de ejes (43,0% del total de ejes).

**Cuadro N° 5**  
**IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2022**  
(En miles de vehículos y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO						TOTAL	
	Ligeros	2	3	4	5	6		más de 6
<b>Unidades Vehiculares</b>	<b>7 089</b>	<b>1 002</b>	<b>485</b>	<b>135</b>	<b>290</b>	<b>1 594</b>	<b>16</b>	<b>10 612</b>
Uchumayo	1 840	388	180	52	87	560	8,1	3 115
Caracoto	2 461	215	101	13	17	61	1,4	2 869
Patahuasi	968	188	92	30	31	387	2,9	1 699
Santa Lucía	564	99	72	21	23	205	1,4	985
Matarani	615	47	11	7 2	21	281	1,2	983
Ilo	433	38	7 6	2 4	35	54	0,8	571
Pampa Cuellar	210	29	22	9 2	75	46	0,7	391
<b>Ejes Cobrables</b>	<b>7 089</b>	<b>2 005</b>	<b>1 454</b>	<b>542</b>	<b>1 449</b>	<b>9 564</b>	<b>116 6</b>	<b>22 219</b>
Uchumayo	1 840	775	540	209	435	3 362	57,7	7 218

<sup>6</sup> Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



Caracoto	2 461	430	302	54	86	363	9,5	3 705
Patahuasi	968	375	275	121	157	2 324	20,3	4 240
Santa Lucía	564	198	215	82	113	1 232	10,1	2 415
Matarani	615	93	32	29	106	1 685	8,7	2 570
Ilo	433	76	23	9 5	177	325	5,7	1 048
Pampa Cuellar	210	57	67	37	374	273	4,7	1 023

Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. Cabe señalar que en las estaciones de peaje Caracoto y Santa Lucía se permite el pago de tarifa diferenciada a ciertos vehículos. Así, en la estación de Caracoto estos vehículos representaron el 25,9% de tráfico total de la concesión con 744 mil vehículos durante 2022; mientras que la estación de Santa Lucía estos vehículos representaron el 0,1% del tráfico total con 1,45 mil vehículos, respectivamente. (Ver Cuadro N° 6).

<b>Cuadro N° 6</b>				
<b>IIRSA Sur Tramo 5: Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2022</b>				
<b>(En miles unidades vehiculares)</b>				
<b>ESTACIÓN DE PEAJE</b>	<b>SUJETOS A PAGO DE PEAJE</b>		<b>TOTAL</b>	<b>TOTAL PARTICIPACIÓN</b>
	<b>Tarifa normal</b>	<b>Tarifa diferenciada</b>		
<b>Uchumayo</b>	3115	0,00	3115	0,0%
<b>Caracoto</b>	2125	744	2869	25,9%
<b>Patahuasi</b>	1699	0	1699	0,0%
<b>Santa Lucía</b>	983	1,45	985	0,1%
<b>Matarani</b>	983	0	983	0,0%
<b>Ilo</b>	571	0	571	0,0%
<b>Pampa Cuellar</b>	391	0	391	0,0%
<b>Total</b>	<b>9866</b>	<b>746</b>	<b>10612</b>	<b>7,0%</b>

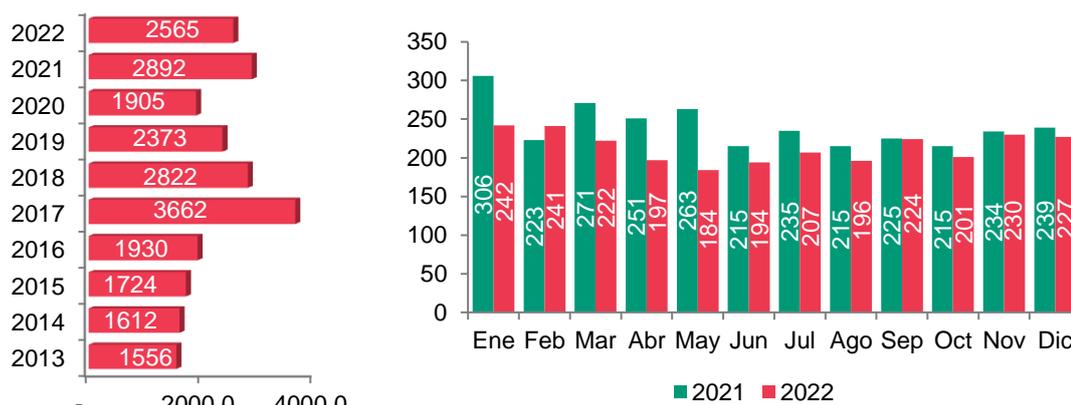
Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### IV.2. Servicios complementarios

29. 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.
30. Durante 2022, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 2565, cifra que representó una caída de 11,3% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (2892 llamadas). Ello estaría asociado a un mayor nivel de tráfico de vehículos en el 2022. Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en el mes de enero.

**Gráfico N° 5**  
**IIRSA Sur Tramo 5: Llamadas de emergencia, 2013 – 2022**



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Además, como se muestra en el Cuadro N° 7, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (83,7%) y para informar sobre accidentes de tránsito (16,1%). Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayoría lo hizo directamente a los teléfonos de la central de emergencia del concesionario, mientras que el 3,9% lo hizo a través de los postes SOS.

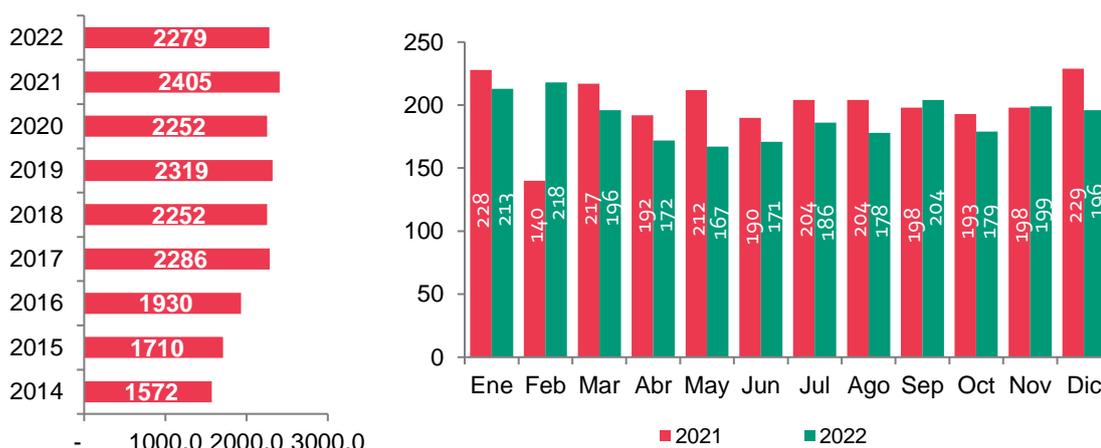
**Cuadro N° 7**  
**IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de llamada de emergencia, 2022**  
(unidades)

Motivo	Medio de comunicación			Total
	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	580	37	1,496	2,113
Accidente de Tránsito	232	4	216	452
<b>Total</b>	<b>812</b>	<b>41</b>	<b>1,712</b>	<b>2,565</b>

Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas provistas a los usuarios fue de 2279 durante 2022, cifra 6,8% superior en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (2252). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas fue solicitada en los meses de enero y diciembre.

**Gráfico N° 6**  
**IIRSA Sur Tramo 5: Asistencias mecánicas, 2014 - 2022**



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## V. ESQUEMA TARIFARIO

33. Conforme a lo establecido en el literal b) de la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de Explotación, y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción, el Concesionario deberá cobrar la tarifa de peaje vigente.
34. A partir de la fecha de inicio de la explotación y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por el Concedente, el Concesionario debe cobrar el peaje vigente más el IGV. Finalizado el mes calendario, el Concesionario deberá cobrar una tarifa equivalente a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro importe 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.
35. A partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aprobación de la culminación de las obras, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo a la siguiente fórmula.

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

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).

36. 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.

37. Con referencia a los vehículos con tarifa diferenciada, el Concedente se obliga a no incrementar la proporción, a la fecha de cierre, de ejes sujetos a este beneficio con respecto del tráfico total.
38. En el Cuadro N° 8 se aprecia, el detalle de las tarifas cobradas en cada una de las ocho unidades de peaje (incluido el IGV) durante el año 2022. Cabe señalar que, las tarifas no han sufrido variaciones desde el inicio de la explotación (2007), pues de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, dichas tarifas deben seguir vigentes hasta que se apruebe la culminación de las obras obligatorias programadas, siendo a partir de ese hito que se autoriza al Concesionario a incrementar las tarifas, las cuales podrán ser reajustadas anualmente por el Concesionario conforme la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión.

**Cuadro N° 8**  
**IIRSA Sur Tramo 5: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario vigentes al 2022**  
**(Soles, incluido IGV)**

**1. Estaciones de peaje: Ilo, Pampa Cuellar, Caracoto, Santa Lucía y Patahuasi.**

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por unidad	3,90
Vehículos Pesados 2 Ejes	Por unidad	7,70
Vehículos Pesados 3 Ejes	Por unidad	11,60
Vehículos Pesados 4 Ejes	Por unidad	15,40
Vehículos Pesados 5 Ejes	Por unidad	19,20
Vehículos Pesados 6 Ejes	Por unidad	23,10
Vehículos Pesados 7 Ejes	Por unidad	26,90
Vehículos Pesados 8 Ejes	Por unidad	30,70

**2. Estaciones de peaje: Matarani y Uchumayo**

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por unidad	5,00
Vehículos Pesados	Por eje	4,00

**3. Estación de peaje: Caracoto (Tarifas diferenciadas)**

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros Diferenciado 1	Por unidad	1,20
Vehículos Pesados Diferenciado 1	Por unidad	3,00

**4. Estación de peaje: Santa Lucía (Tarifas diferenciadas)**

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros Diferenciado 2	Por unidad	0,60

Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### VI.1. Evolución de las inversiones

39. Al 31 de diciembre de 2022, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 284,9 millones, lo cual representa el 86,4% de la inversión comprometida (USD 329,9 millones). El Gráfico N° 7 muestra que, durante el año 2022, las inversiones reconocidas por Ositrán fueron USD 29,1 millones, monto superior en 118,3% a la inversión reconocida en 2021 (USD 13,3 millones).

**Gráfico N° 7**  
**IIRSA Sur Tramo 5: Inversiones reconocidas, 2009 – 2022**  
**(En millones de USD, incluido IGV)**



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

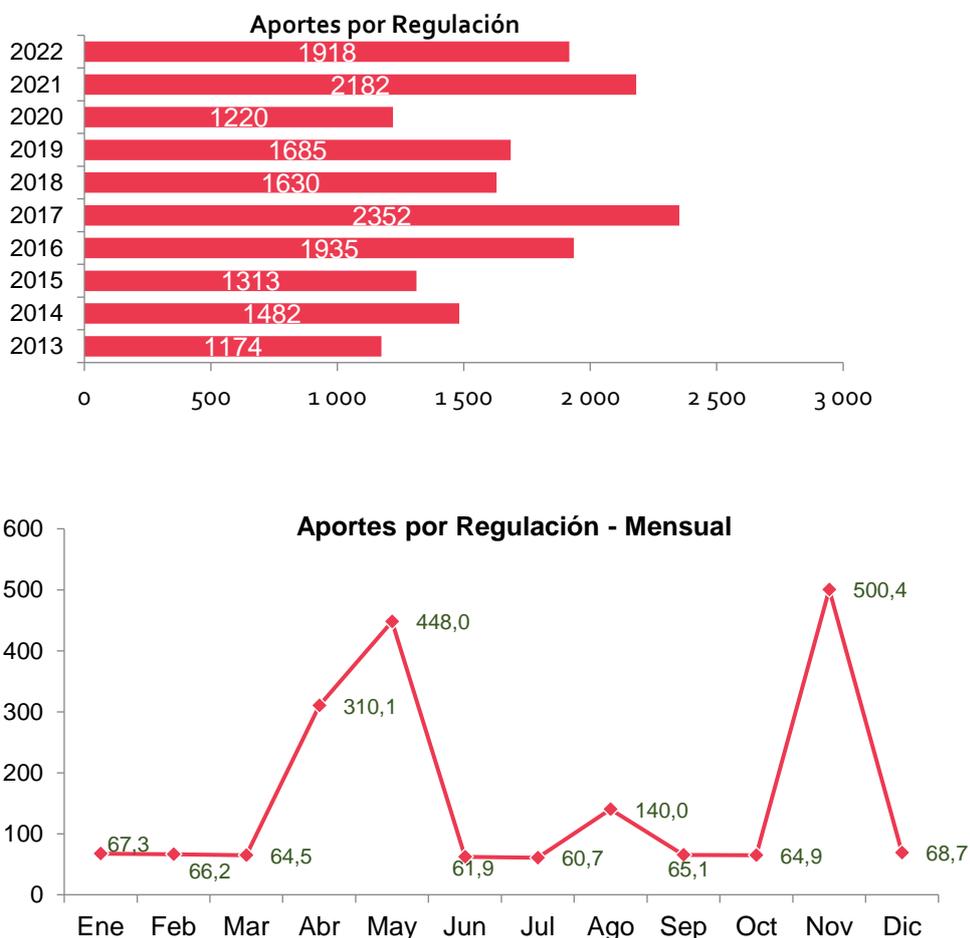
## VI.2. Pagos al Estado

40. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación al OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 04 de julio de 2011, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales por concepto de aportes de regulación a OSITRAN equivalentes al 1% del total de facturación (incluidos peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios).
41. Durante 2022, el pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/ 1,92 millones, monto inferior en 12,1% con relación a los aportes pagados el año anterior (S/ 2,18 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro



pueden variar dependiendo del momento en que se realizan dichas transferencias al Concesionario.

**Gráfico N° 8**  
**IIRSA Sur Tramo 5: Aportes por regulación 2013 – 2022**  
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

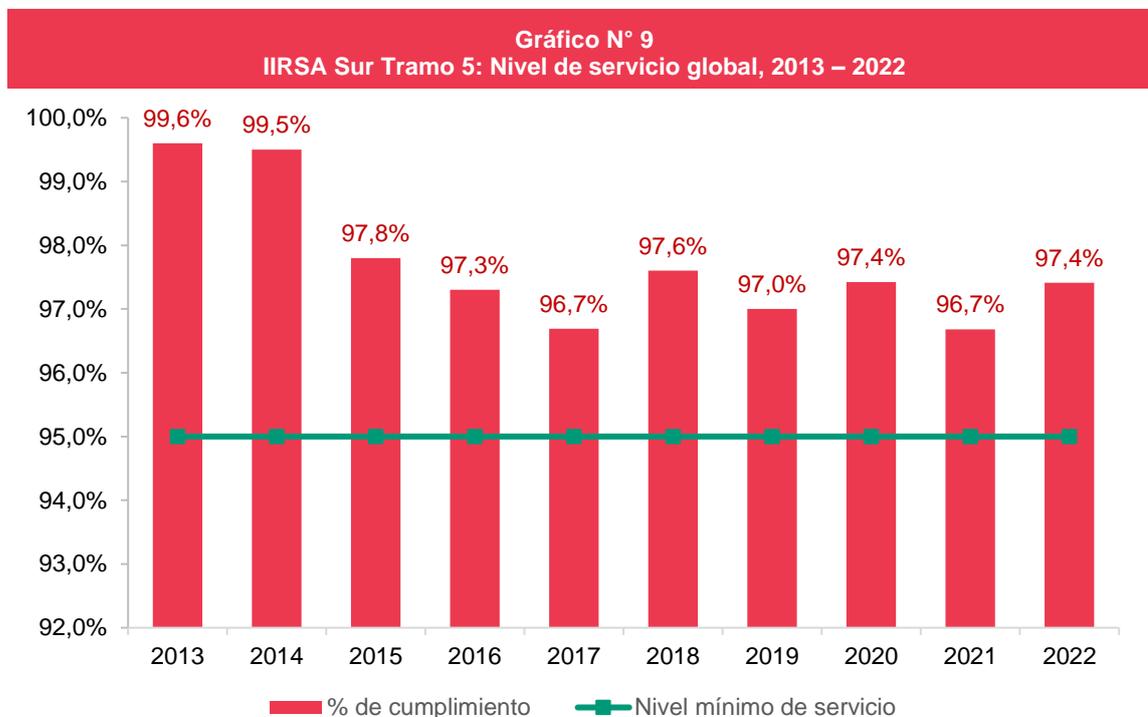
### VII.1. Niveles de servicio

42. 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.
43. En el Gráfico N° 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados



con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.

44. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2022. En efecto, entre 2021 y 2022, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario se incrementó de 96,7 a 97,4, estando por encima del nivel mínimo exigido (95%).



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

45. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)<sup>7</sup>. El valor máximo de la rugosidad media deslizando en ningún intervalo debe superar el valor de 3,5 metros por kilómetro. Así, durante el 2022, la rugosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 3,12 metros por kilómetro, cumpliendo con ubicarse por debajo del valor máximo admisible de 3,5.

## VII.2. Indicador de Tráfico

46. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)<sup>8</sup>. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referido al tránsito diario promedio por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el IMD anual en el 2022 resultó cerca de 29 167 vehículos por día, cifra superior en 4,6%

<sup>7</sup> El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.

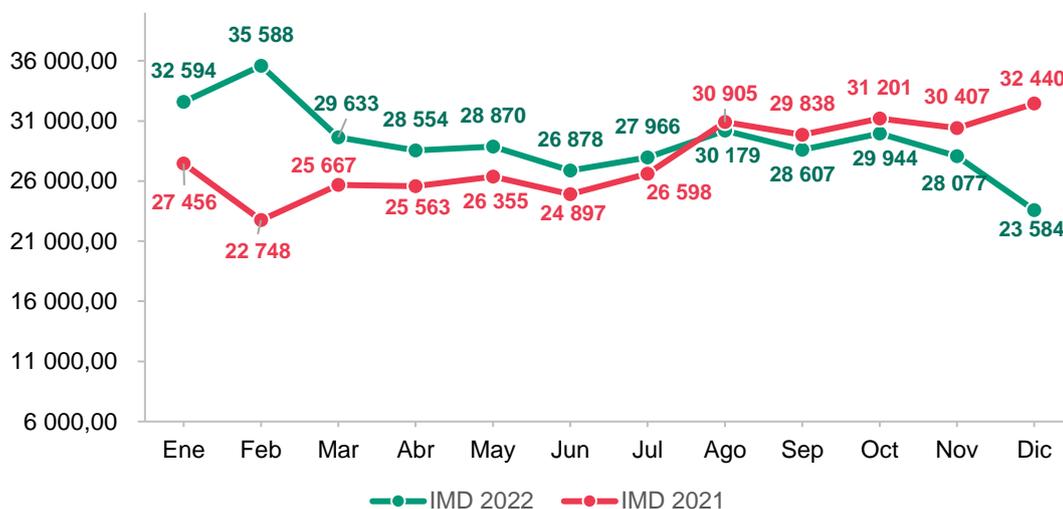
<sup>8</sup> Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



a los 27 883 vehículos registradas por día en el 2021. Asimismo, durante el 2022, el IMD mostró niveles mayores desde el mes de enero a julio respecto al 2021.

**Gráfico N° 10**  
IIRSA Sur Tramo 5: IMD Mensual, 2021 - 2022



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### VII.3. Accidentes

47. Como se observa en el Cuadro N° 9, durante 2022, el número de accidentes en la vía concesionada se redujo en 1,1% con respecto al año anterior, pasando de 456 accidentes a 451 accidentes. Respecto de las consecuencias de dichos accidentes, el número de heridos se incrementó en un 23,3% (de 227 a 280 heridos), de manera similar el número de víctimas mortales aumentó en 46,2% con relación a lo registrado en 2021 (de 52 a 76 fallecidos).

**Cuadro N° 9**  
IIRSA Sur Tramo 5: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2022

Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2015	368	118	33	519	386	47
2016	364	116	45	278	589	97
2017	447	93	40	340	337	60
2018	383	91	37	511	358	55
2019	392	100	33	525	421	65
2020	262	64	39	n.d.	279	75
2021	344	81	31	n.d.	227	52
2022	330	74	47	n.d.	280	76

\* 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).

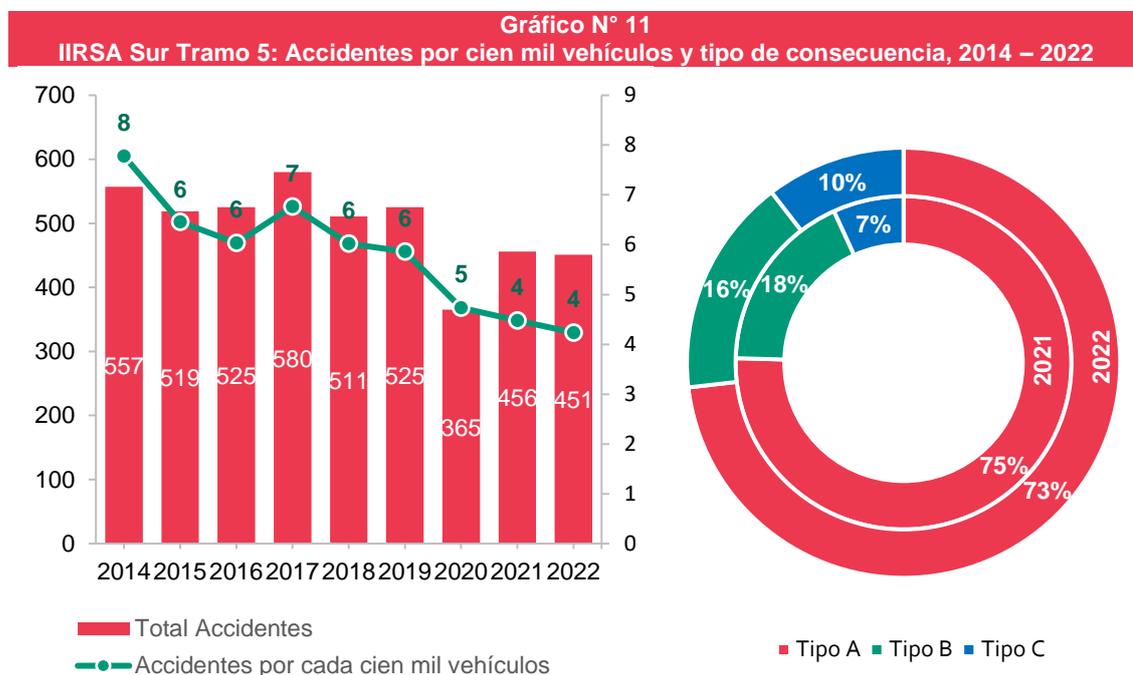
Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. En el 2022, se registraron 4,2 accidentes por cada cien mil vehículos, lo que representó una reducción del 5,4% respecto al año anterior (Ver Gráfico N° 11). Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 47 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C), mientras que 74

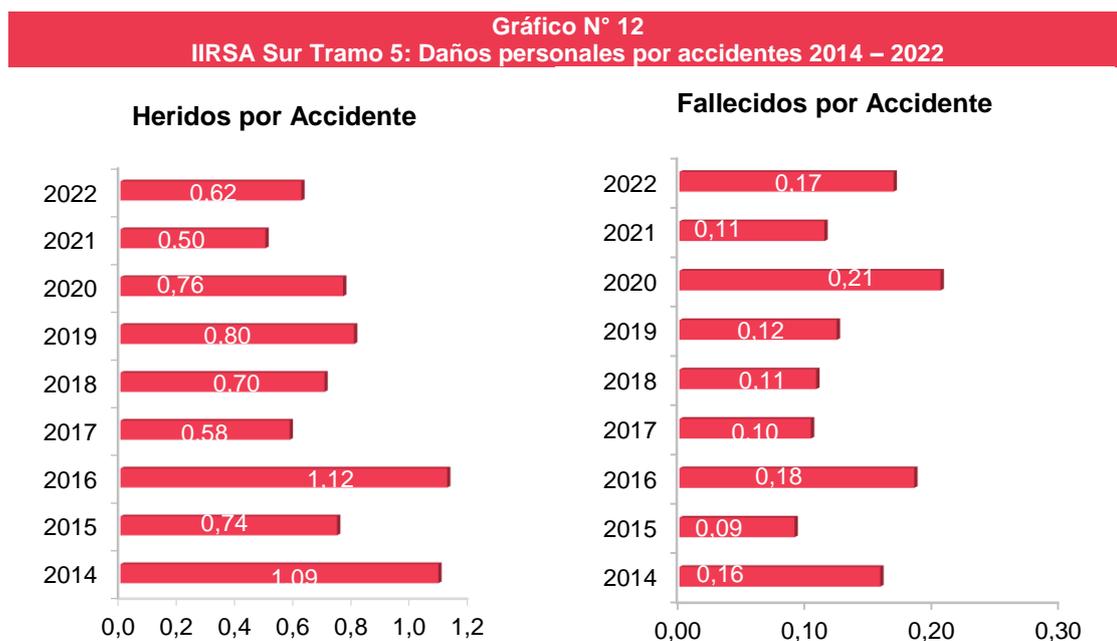


reportaron heridos (Accidentes Tipo B). Ello representa un menor número accidentes que implicaron algún tipo de daño letal a las personas.



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, OSITRAN.

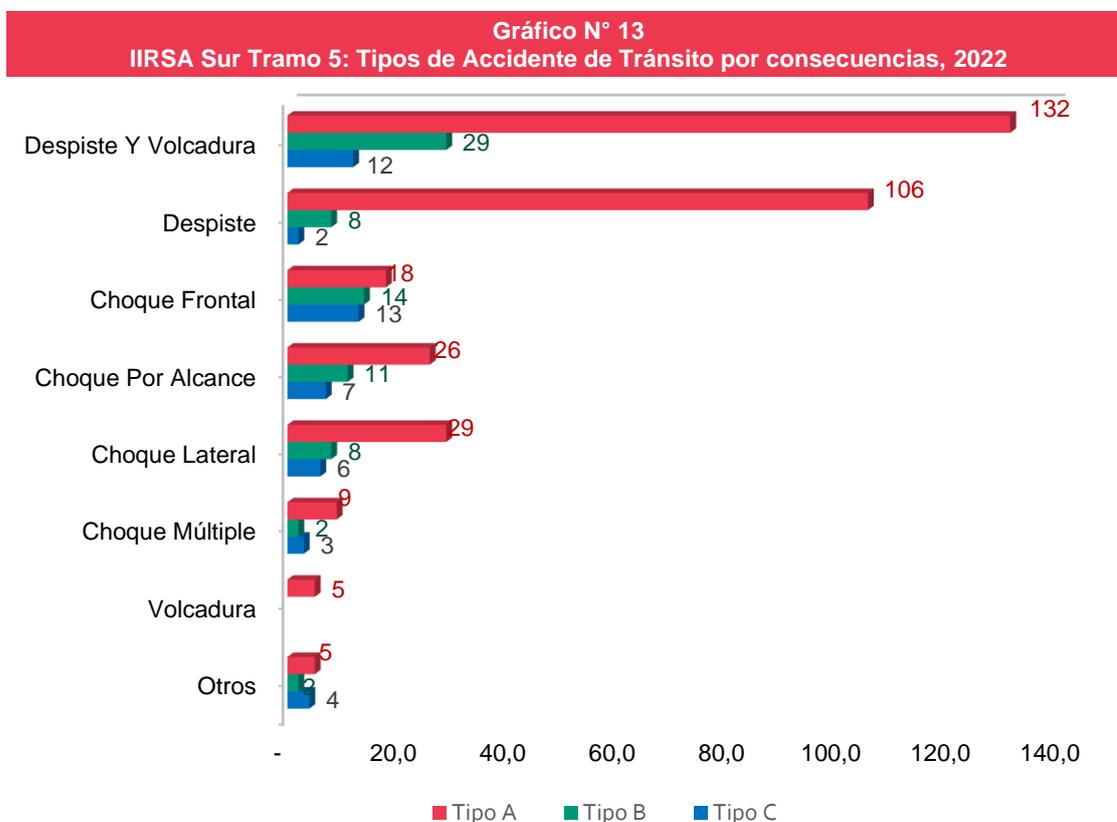
49. El número de heridos por accidente se incrementó al pasar de 0,50 en 2021 a 0,62 en 2022 heridos por accidente. En lo que respecta a la cantidad de víctimas fatales por accidente, se observa un incremento, pasando de 0,11 a 0,17. En el Gráfico N° 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo antes mencionado.



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



50. En el 2022, el 38,36% de los accidentes de tránsito estuvieron asociados a despistes y volcaduras, la mayoría de estos solo produjo daños materiales y el 6,9% de estos causó pérdidas humanas. Asimismo, el 25,7% fue por despiste y el 10,0% por choques frontales. El Gráfico N° 13 resume los tipos de accidentes por consecuencias acaecidas respecto a la vida humana.



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### VII.4. Reclamos

51. Durante el 2022, se presentaron 112 reclamos al concesionario, cifra superior al número de reclamos presentados en 2021 (25 reclamos). Entre los principales motivos de los reclamos presentados están los concernientes a la calidad del servicio prestado, facturación o cobro de la tarifa, entre otros (Ver Cuadro N° 10).

**Cuadro N° 10**  
**IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de reclamos por meses, 2022**

Mes	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2022
Calidad y oportuna prestación del servicio	9	18	11	10	4	1	3	3	5	10	11	5	90
Facturación o cobro	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3	1	1	7
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	2	1	8	2	0	2	0	0	0	0	0	0	15
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>112</b>

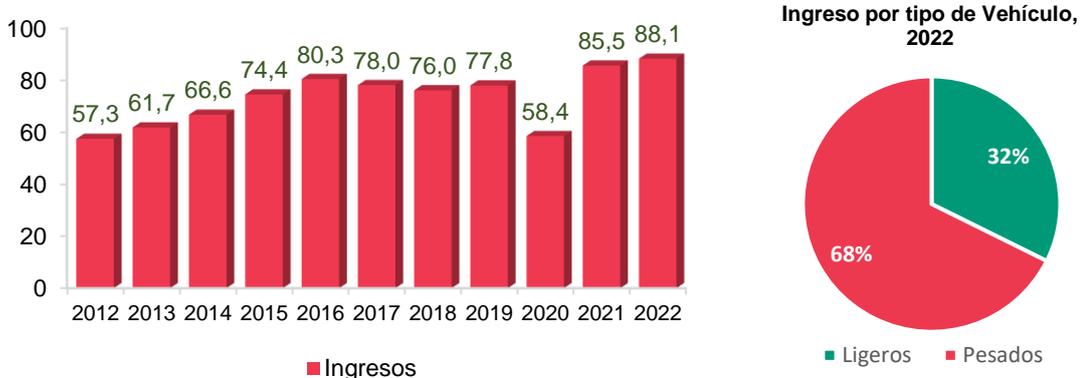
Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### VIII. INDICADORES COMERCIALES

52. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 88,2 millones en 2022, lo que representó un crecimiento de 3,1% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 85,5 millones), en línea con el mayor tráfico de vehículos registrado en 2021. La principal fuente de los ingresos provino de la recaudación por parte de los vehículos pesados, representando un 67,6% del total de ingresos en el 2022 (ver Gráfico N° 14).



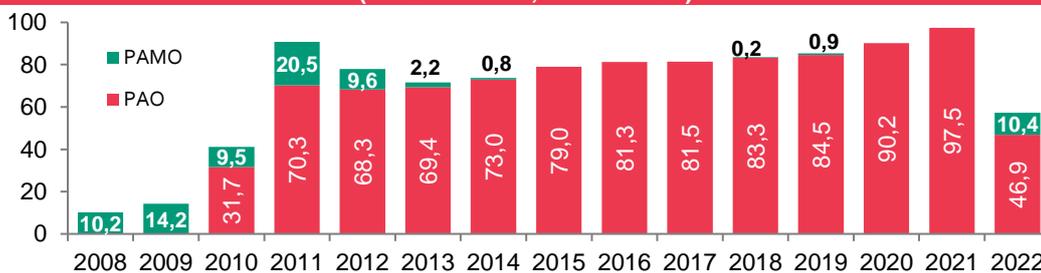
**Gráfico N° 14**  
**IIRSA Sur Tramo 5: Recaudación por cobro de peaje 2012-2022**  
 (En millones de soles)



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. 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.
54. 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.
55. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)<sup>9</sup>, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario<sup>10</sup>.
56. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2022, solo se destinó cofinanciamiento del Estado por concepto de PAO, el cual ascendió a S/ 46, millones, un 51,9% inferior a lo devengado el año anterior. Entre 2008 y 2022, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 78,6 millones y S/ 956,8 millones, respectivamente.

**Gráfico N° 15**  
**IIRSA Sur Tramo 5: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2008 - 2022**  
 (En S/ millones, incluido IGV)



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

<sup>9</sup> MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

<sup>10</sup> En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.



## IX. ANÁLISIS FINANCIERO

### IX.1. Estados Financieros

- **Estado de Resultados Integrales**

57. 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. Así, los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
58. En el año 2022, los ingresos totales, constituidos por las diversas fuentes indicadas en el cuadro N° 11, alcanzaron los S/ 128,0 millones, un 1,1% superior que los S/ 126,7 millones registrados en el año 2021. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se incrementaron en un 9,1% frente a lo registrado en el 2021, esto es, en S/ 3,4 millones de manera similar los ingresos por obras adicionales incrementaron en 26,7%, esto es, 17,0 millones. Sin embargo, los ingresos por mantenimiento periódico se redujeron 100,0%, pasando de S/. 19,2 millones en 2021 a ser nulos en el 2022.

**Cuadro N° 11 Ingresos por servicios, 2022 – 2021**  
(en miles de soles)

Ingresos por operación y mantenimiento	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022/2021
Servicio de operación y mantenimiento rutinario (PAMO)	40 444	37 061	31,6%	29,3%	9,1%
Obras adicionales	80 799	63 752	63,1%	50,3%	26,7%
Mantenimiento periódico	-	19 181	0,0%	15,1%	-100,0%
Actualización del valor presente-CRPAO	3 779	3 985	3,0%	3,1%	-5,2%
Servicio de costo anual por mantenimiento-CAM	2 967	2 689	2,3%	2,1%	10,3%
Mantenimiento de emergencia	35	-	0,0%	0,0%	100%
<b>Total</b>	<b>128 024</b>	<b>126 668</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>1,1%</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2022 Concesionaria Vial del Sur S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

59. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2022 estos alcanzaron los S/ 122,7 millones, monto con un aumento de 0,3% con relación al del ejercicio 2021 (S/ 122,4 millones). Al interior de estos costos, los costos de obras adicionales son los de mayor magnitud con S/ 80,0 millones, representando el 65,3% del total de costos, cifra que ha superado en 26,0% al monto que se alcanzó en el año 2021 (S/ 63,6 millones).

**Cuadro N° 12**  
**Costos de prestación de servicios, 2022 – 2021**  
(en miles de soles)

Costos de operación y construcción	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022 / 2021
Costos de obras adicionales	80 093	63 590	65,3%	51,9%	26,0%
Costos de mantenimiento rutinario	23 072	23 261	18,8%	19,0%	-0,8%
Costos de mantenimiento periódico	-	18 516	0,0%	15,1%	-100,0%
Costos de operación de peajes y pesajes	17 366	14 975	14,1%	12,2%	16,0%
Aporte por regulación OSITRAN	1 679	1 552	1,4%	1,3%	8,2%
Depreciación	528	534	0,4%	0,4%	-1,1%
Amortización	2	1	0,0%	0,0%	100,0%
Costos de mantenimiento de emergencia	-	-	0,0%	0,0%	-
<b>Total</b>	<b>122 740</b>	<b>122 429</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>0,3%</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2022 Concesionaria Vial del Sur S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán



60. Con relación a los costos de mantenimiento rutinario en el ejercicio del 2022, estos representaron el 18,8% de los costos totales. En el 2022, dicha cuenta ascendió a S/ 23,1 millones, cifra 0,8% inferior a lo registrado en el 2021 (S/ 23,3 millones), lo que refleja un menor volumen de ejecución en costos de mantenimiento rutinario en la Concesión.
61. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos incrementaron en 17,7% con respecto al 2021, pasando de S/ 4,2 millones a S/ 5,0 millones, como resultado del incremento de servicios prestados por terceros en 94,7% (de S/ 949 mil en el 2021 pasó a S/ 1,8 millones) y el incremento de las Cargas de personal en 2,4%.

Cuadro N° 13 Gastos de administración, 2022 – 2021 (en miles de soles)					
Gastos de administración	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022 / 2021
Cargas de personal	2 383	2 328	47,9%	55,1%	2,4%
Servicios prestados por terceros	1 848	949	37,2%	22,5%	94,7%
Tributos	38	93	0,8%	2,2%	-59,1%
Cargas diversas de gestión	433	576	8,7%	13,6%	-24,8%
Depreciación	223	233	4,5%	5,5%	-4,3%
Amortización	47	47	0,9%	1,1%	0,0%
<b>Total</b>	<b>4 972</b>	<b>4 226</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>17,7%</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2022 Concesionaria Vial del Sur S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

62. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante el año 2022, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 5,3 millones, lo que significó un incremento de 24,7% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 4,2 millón). De manera similar, la utilidad operativa se incrementó 322,0% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ 82 mil a S/ 346 mil. Asimismo, debido a las pérdidas registradas por las diferencias en cambio (S/ -2,2 millones), resultó una pérdida neta de S/ -1,8 millones en 2022, que significó una reducción de 171,3% con relación al periodo anterior.

Cuadro N° 14 Estado de Resultados Integrales, 2022 – 2021 (en miles de soles)					
CONCEPTO	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022 / 2021
Ingresos Totales	128 024	126 668	100,0%	100,0%	1,1%
Costos de operación	(122 740)	(122 429)	-95,9%	-96,7%	0,3%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>5 284</b>	<b>4 239</b>	<b>4,1%</b>	<b>3,3%</b>	<b>24,7%</b>
Gastos de administración	(4 972)	(4 226)	-3,9%	-3,3%	17,7%
Otros ingresos / gastos neto	34	69	0,0%	0,1%	-50,7%
<b>Utilidad (Pérdida) de operación</b>	<b>346</b>	<b>82</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,1%</b>	<b>322,0%</b>
Ingresos financieros	328	(7)	0,3%	0,0%	-4785,7%
Diferencia en cambio, neta	(2 232)	3 914	-1,7%	3,1%	-157,0%
<b>Resultado antes del impuesto a la renta</b>	<b>(1 558)</b>	<b>3989</b>	<b>-1,2%</b>	<b>3,1%</b>	<b>-139,1%</b>
Impuesto a la renta	(224)	(1 490)	0%	-1%	-85,0%
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>(1 792)</b>	<b>2 499</b>	<b>-1,0%</b>	<b>2,0%</b>	<b>-171,3%</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2022 Concesionaria Vial del Sur S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán



• **Estado de Situación Financiera**

63. 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 la siguiente tabla se observan los movimientos para los años 2021 y 2022.

<b>Cuadro N° 15</b> Estado de Situación Financiera, 2022 – 2021 (en miles de soles)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>160 600</b>	<b>94 794</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>137 415</b>	<b>69 770</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	88 690	18 295	Cuentas por pagar a partes relacionadas	120 532	56 012
Cuentas por cobrar concedente	59 573	59 673	Cuentas por pagar comerciales	974	1 138
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	224	-	Otras cuentas por pagar	15 865	12 420
Otras cuentas por cobrar	12 056	16 770	Pasivos por Arrendamiento	44	200
Inversión en estudios de ingeniería y diseño	-	-	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>21 259</b>	<b>22 294</b>
Servicios contratados por anticipado	57	56	Cuentas por pagar a partes relacionadas	21 259	22 250
			Pasivo por derecho de uso, neto		44
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>68 018</b>	<b>68 996</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>158 674</b>	<b>92 064</b>
Cuentas por cobrar al concedente	47 052	50 714			
Otras cuentas por cobrar	17 715	14 419			
Activo por impuesto a la renta diferido	338	563	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>69 944</b>	<b>71 726</b>
Instalaciones, vehículos y equipo, neto	2 573	2 907	Capital social	45 270	45 270
Activo por derecho de uso, neto	-	-	Reserva legal	4 532	4 532
Activos intangibles, neto	340	393	Resultados acumulados	20 142	21 924
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>228 618</b>	<b>163 790</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>228 618</b>	<b>163 790</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2022 Concesionaria Vial del Sur S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

<b>Cuadro N° 16</b> Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2022 – 2021 (en miles de soles)							
ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2022	2021	2022 / 2021		2022	2021	2022 / 2021
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>70,2%</b>	<b>57,9%</b>	<b>69,4%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>60,1%</b>	<b>42,6%</b>	<b>97,0%</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	38,8%	11,2%	384,8%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	52,7%	34,2%	115,2%
Cuentas por cobrar concedente	26,1%	36,4%	-0,2%	Cuentas por pagar comerciales	0,4%	0,7%	-14,4%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,1%	0,0%	100%	Otras cuentas por pagar	6,9%	7,6%	27,7%
Otras cuentas por cobrar	5,3%	10,2%	-28,1%	Pasivos por arrendamiento	0,0%	0,1%	-78,0%
Inversión en estudios de ingeniería y diseño	0,0%	0,0%	-!	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>9,3%</b>	<b>13,6%</b>	<b>-4,6%</b>
Servicios contratados por anticipado	0,0%	0,0%	1,8%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	9,3%	13,6%	-4,5%
				Pasivo por derecho de uso, neto	0,0%	0,0%	-100,0%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>29,8%</b>	<b>42,1%</b>	<b>-1,4%</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>69,4%</b>	<b>56,2%</b>	<b>72,4%</b>
Cuentas por cobrar al concedente	20,6%	31,0%	-7,2%				
Otras cuentas por cobrar	7,7%	8,8%	22,9%				
Activo por impuesto a la renta diferido	0,1%	0,3%	-40,0%	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>30,6%</b>	<b>43,8%</b>	<b>-2,5%</b>
Instalaciones, vehículos y equipo, neto	1,1%	1,8%	-11,5%	Capital social	19,8%	27,6%	0,0%
Activo por derecho de uso, neto	0,0%	0,0%	-	Reserva legal	2,0%	2,8%	0,0%
Activos intangibles, neto	0,1%	0,2%	-13,5%	Resultados acumulados	8,8%	13,4%	-8,1%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>39,6%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>39,6%</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2022 Concesionaria Vial del Sur S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán



64. 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 39,6% respecto al año 2021, pasando de S/ 163,8 millones a S/ 228,6 millones.
65. Por el lado del activo, el activo corriente registró una variación entre los años 2021 y 2022, incrementándose de S/ 94,794 millones a S/ 160,6 millones (+69,4%). Por otro lado, los activos no corrientes se redujeron en -1,4%, pasando de S/ 69,0 millones a S/ 68,0 millones.
66. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 57,9% de los activos totales en el año 2021 al 70,2% en el año 2022, mientras que el activo no corriente pasó de representar el 42,1% de los activos totales en el año 2021 al 29,8% en el año 2022, observándose que el Efectivo y equivalente de efectivo se incrementó a S/ 88,7 millones (un alza de 384,7% respecto a lo consignado al final del ejercicio 2021), ubicándose esta cuenta de activos corrientes.
67. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se incrementaron en un 72,4%, ascendiendo en el ejercicio 2022 a S/ 158,7 millones, y representando el 69,4% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. El incremento del pasivo corriente se explica principalmente por el incremento de *Cuentas por pagar a partes relacionadas* que registra, al final del ejercicio 2022, alrededor de S/ 120,5 millones (S/ 56,0 millones en el 2021). Cabe señalar que la concesión cuenta con registro de pasivos no corrientes para el año 2021, el cual asciende a S/ 21,3 mil, dicha cuenta se redujo en 4,6% en comparación al 2021.
68. Finalmente, en lo que respecta al patrimonio de la concesión, se observó una reducción de los resultados acumulados, teniendo un valor de S/ 20,1 millones en el 2022 frente a S/ 21,9 millones en el 2021 (-8,1%).

## IX.2. Indicadores Financieros

### • **Ratios de Liquidez**

69. Las ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Así, en 2021 y en 2022, la empresa alcanzó ratios de liquidez superiores a 1, medidos por los ratios de liquidez clásica<sup>11</sup> y prueba ácida<sup>12</sup>. Esta situación refleja que la empresa dispone de recursos de corto plazo suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). En tanto, en términos de Liquidez absoluta<sup>13</sup>, la empresa presenta ratios menores a 1, lo cual denota que el saldo de caja de banco por si solo no respalda el pasivo corriente.
70. En particular, la reducción del activo corriente en mayor medida (69,4%) que el incremento del pasivo corriente (97,0%) han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica se reduzca de 1,36 a 1,17; asimismo, el ratio de la prueba ácida paso de 1,36 en el 2021 a 1,17 para el 2022.
71. El ratio de liquidez absoluta o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de las ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre de 2022, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,65 por cada sol de deuda, ratio superior al de 2021 que alcanzó los S/ 0,26. Esto se explica por el aumento en la cuenta *Efectivo y equivalente al efectivo* (384,8%).

<sup>11</sup> El cálculo es: Liquidez clásica=Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>12</sup> El cálculo es: Prueba ácida=(Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

<sup>13</sup> El cálculo es: Liquidez absoluta= Efectivo y equivalente de efectivo/ Pasivo Corriente.



**Cuadro N° 17**  
Ratios de Liquidez, 2022 - 2021

Ratios	2022	2021
Liquidez clásica	1,17	1,36
Prueba ácida	1,17	1,36
Liquidez absoluta	0,65	0,26

Fuente: Estados financieros auditados 2022 Concesionaria Vial del Sur S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

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

**Cuadro N° 18**  
Ratios de Endeudamiento Financiero, 2022 - 2021

Ratios	2022	2021
Deuda - Patrimonio	226,9%	128,4%
Endeudamiento del Activo	69,4%	56,2%
Calidad de la Deuda	86,6%	75,8%
Índice de Solvencia	1,44	1,78

Fuente: Estados financieros auditados 2022 Concesionaria Vial del Sur S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

74. Así, el ratio Deuda - Patrimonio<sup>14</sup> muestra para el ejercicio 2022 que por cada S/ 100 de deuda existe S/ 226,9,4 de deuda, lo cual denota el nivel de apalancamiento de la empresa, y denota un aumento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2021 (128,4%), motivado por el mayor crecimiento del total de pasivo (72,4%).
75. El ratio Endeudamiento del Activo<sup>15</sup> en 2022 que indica que de las inversiones del concesionario (activo total), un 69,4% fue financiado a través de terceros, mientras que en 2021 dicha dependencia fue ligeramente menor (56,2%).
76. El ratio de calidad de la deuda<sup>16</sup> asciende a 86,6% en el ejercicio 2021 lo que indica que la deuda que tiene la empresa, en su mayoría, es de corto plazo.
77. Finalmente, el índice de solvencia<sup>17</sup> para el ejercicio 2022 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,44 de activo total. Al respecto, en el 2021 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,78 de activo total. Cabe señalar que cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que del año 2021 al 2022, disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

<sup>14</sup> El cálculo es: Pasivo Total / Patrimonio.

<sup>15</sup> El cálculo es: Pasivo Total / Activo Total.

<sup>16</sup> Este indicador muestra la proporción de la deuda a corto plazo sobre la deuda total. Cuanto menor sea el resultado, mayor facilidad para devolver los fondos ajenos. El cálculo es: Pasivo Corriente / Pasivo Total.

<sup>17</sup> Su cálculo es: Activo Total / Pasivo Total.



- **Ratios de Rentabilidad**

78. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. En el caso de los indicadores de rentabilidad, durante 2022 se registraron márgenes contradictorios, es decir existieron tanto ratios con resultados positivos como negativos, todo ello teniendo en cuenta las utilidades que se reportaron para dicho año.

<b>Cuadro N° 19</b>		
<b>Ratios de Rentabilidad, 2022 - 2021</b>		
<b>Ratios</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Margen Bruto	4,1%	3,3%
Margen Operativo	0,3%	0,1%
Margen EBITDA	0,9%	0,7%
Margen Neto	-1,4%	2,0%
ROE	-2,5%	3,5%
ROA	-0,8%	1,5%

Fuente: Estados financieros auditados 2022 Concesionaria Vial del Sur S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

79. Así, el Margen de utilidad bruta<sup>18</sup> fue de 4,1% (superior al 3,3% registrado en el 2021) y el Margen operativo<sup>19</sup> fue de 0,3% (mayor al 0,1% registrado en el 2021).
80. A su vez, en 2022, el Margen EBITDA<sup>20</sup> - que brinda una idea de la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, mide la capacidad de que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, mejoró su capacidad de cobertura, al pasar de 0,7% a 0,9%. En contraste, en 2022 el Margen neto<sup>21</sup> se redujo, pues pasó de 2,0% a -1,4%.
81. El ROE<sup>22</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2022 disminuyó la utilidad respecto al ejercicio 2021, puesto que en el ejercicio 2022, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo una utilidad neta de S/ -2,5 (en el ejercicio 2021 fue de S/ 3,5). Dicha reducción se debe al efecto conjunto producido de una significativa disminución de las utilidades netas y ligero caída del patrimonio neto.
82. De igual manera, se observa una sustantiva reducción de la rentabilidad sobre los activos o ROA<sup>23</sup>, el cual para el ejercicio del 2022 fue de -0,8% (1,5% en el 2021). Esto se debe nuevamente a la reducción de utilidades netas, además del incremento de los activos.

<sup>18</sup> Su cálculo es: Utilidad Bruta / Ingreso Total.

<sup>19</sup> Su cálculo es: Utilidad Operativa / Ingreso Total.

<sup>20</sup> Su cálculo es: (Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingreso Total

<sup>21</sup> Su cálculo es: Utilidad Neta / Ingreso Total.

<sup>22</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

<sup>23</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



## X. CONCLUSIONES

83. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 5: Matarani – Azángaro – Ilo durante el año 2022, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico vehicular registró una expansión de 4,6% entre 2021 y 2022, al pasar de 10,18 millones a 10,65 millones de vehículos, Del total de vehículos que circularon por la Concesión durante 2022, el 69,7% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 34,9% restante a vehículos pesados. En relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 22,2 millones de ejes, nivel superior en 1,8% respecto al año anterior.
  - (ii) Al cierre de 2022, el Concesionario cuenta con siete estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Uchumayo y Caracoto, las cuales registraron 3,15 millones de vehículos (29,6%) y 2,87 millones vehículos (26,9%), respectivamente. Cabe señalar que la estación de Titire, si bien ya se encuentra construida, está aún a la espera de la aprobación por parte de concedente para su entrada en operación.
  - (iii) En el 2022, las tarifas cobradas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las siete (07) unidades de peaje en operación, se mantuvieron iguales respecto a los que la empresa viene aplicando desde el inicio de la Concesión (diciembre de 2007).
  - (iv) Con relación a la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2022, el número de llamadas de emergencia disminuyó en 11,3%; de igual manera las asistencias mecánicas disminuyeron en 5,2%.
  - (v) Al 31 de diciembre de 2022, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 284,9 millones, lo cual significó un avance de 86,4% de la inversión total comprometida, Así, al cierre de 2022 se realizaron obras de construcción en 56,29 kilómetros y se intervinieron 798,39 km. Durante 2022, el Concesionario continúa con la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca y otras obras accesorias y adicionales, habiéndose ejecutado inversiones por USD 29,1 millones durante dicho año.
  - (vi) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 1,9 millones de soles, monto que representa una caída de 12,1% con relación al aporte de 2021 (S/. 2,18 millones de soles).
  - (vii) 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 (95%), habiéndose alcanzado un nivel de Servicio global de 97,4%.
    - Se registraron 451 accidentes durante 2022, lo que representó una caída de 1,1% con relación al año anterior. Los accidentes tuvieron como consecuencia 280 heridos y 76 fallecidos. En comparación con el año anterior (2021) la cifra de heridos se incrementó en 23,3%, mientras que la de fallecidos en 46,2%. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes estuvieron relacionados con despistes y volcaduras en la vía (64,1% en conjunto).
    - El número de reclamos en general se ha incrementado significativamente, pasando de 25 reclamos en 2021 a 112 en 2022, cifra superior en casi 5 veces a los reclamos recibidos el año anterior.



- (viii) Durante 2022, los ingresos totales obtenidos por el concesionario por concepto de recaudación de peaje alcanzaron los S/ 88,1 millones, lo que representó una expansión de 3,1% en relación con el año anterior.
- (ix) Los ingresos por concepto de PAO disminuyeron en 51,9% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ 97,5 millones a S/ 46,9 millones. En el 2022 los ingresos por PAMO ascendieron a S/ 10,4 millones, teniendo una serie acumulada histórica de S/ 78,6 millones.
- (x) Con relación a la situación financiera de la Concesión, se observa que los ingresos totales alcanzaron los S/ 128,0 millones, lo que refleja un incremento de 1,1% con relación al año anterior (S/ 126,6 millones).
- (xi) La utilidad bruta alcanzó los S/ 5,3 millones en 2022, lo que significó un incremento de 24,7% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 4,2 millones). Así mismo, debido a las pérdidas derivadas de diferencias cambiarias, se obtuvo una utilidad neta de S/ -1,8 millones, esto es -171,3% inferior a la utilidad neta reportada el 2021
- (xii) Al cierre del 2022 la empresa incrementó sus valores contables frente al observado al cierre de 2021. Así, los activos totales registraron un incremento de 6,7%, al pasar de S/ 153,4 millones en 2021 a S/ 163,8 millones en 2022.
- (xiii) De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es ligeramente sólida, aunque en menor medida que en el periodo anterior, conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2022, observándose que en el final del ejercicio 2022, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.
- (xiv) En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos disminuyeron. Finalmente, los indicadores de rentabilidad de la empresa, como el margen operativo y margen bruto aumentaron en comparación al 2021. Sin embargo, la rentabilidad del patrimonio y rentabilidad sobre los activos presentaron una marcada reducción respecto al 2021.



## XI. ANEXO

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

**Concesionario: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A.  
Carretera: Matarani – Azángaro– Ilo – Juliaca**

**Fecha de actualización: 01 de abril de 2022**

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Incluye los siguientes Subtramos (854,678 Km. en total):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Matarani – Juliaca (369,24 Km.):</b><ul style="list-style-type: none"><li>– Matarani – Empalme Panamericana (57,96 Km.)</li><li>– Empalme Panamericana – Arequipa (14,65 Km.)</li><li>– Arequipa – Yura (58,78 Km.)</li><li>– Yura – Patahuasi (52,91 Km.)</li><li>– Patahuasi – Imata (52,74 Km.)</li><li>– Imata – Santa Lucía (73,18 Km.)</li><li>– Santa Lucía – Juliaca (59,02 Km.)</li></ul></li><li>▪ <b>Ilo – Puno – Juliaca (383,29 Km.):</b><ul style="list-style-type: none"><li>– Ilo – Repartición (44,50 Km.)</li><li>– Repartición – Dv. Moquegua (37,92 Km.)</li><li>– Dv. Moquegua – Torata (28,17 Km.)</li><li>– Torata – Humajalso (71,17 Km.)</li><li>– Humajalso – Puente Gallatini (76,27 Km.)</li><li>– Puente Gallatini – Puno (96,41 Km.)</li><li>– Puno – Juliaca (48,83 Km.)</li></ul></li><li>▪ <b>Juliaca – Azángaro (74,58 Km.):</b><ul style="list-style-type: none"><li>– Juliaca – Calapuja (24,05 Km.)</li><li>– Calapuja – Mataro (18,45 Km.)</li><li>– Mataro – Azángaro (32,08 Km.)</li><li>– Vía de Evitamiento de Azángaro (7,59 Km.)</li></ul></li></ul>	Anexo I, Apéndice I (p. 142) Adenda 1
2	Fecha de suscripción	24 de octubre de 2007.	Contrato de Concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 29) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30)
4	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	Bases del Contrato, Cláusula 7.2. (p. 37)
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Adenda 1:</b> 26 de noviembre de 2010.</li><li>▪ <b>Adenda 2:</b> 24 de junio de 2011.</li><li>▪ <b>Adenda 3:</b> 19 de junio de 2015.</li></ul>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
6	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
7	Capital social mínimo	USD 15 000 000,00. A la Fecha de Suscripción del Contrato, se pagará el 25%; al finalizar el 1er año de Concesión, se pagará el 40%; al finalizar el 2do año de Concesión se deberá haber pagado por lo menos el 70%; y al finalizar el 3er año se debe haber abonado la totalidad del capital social mínimo.	Cláusula 3.3. (p. 26)
8	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras:</b> USD 15 millones.</li><li>▪ <b>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</b> USD 4 millones, durante todo el período de vigencia de la Concesión. Dicho monto se reajustará en la misma proporción que se reajuste el PAMO.</li></ul>	Cláusula 11.2. (p. 65) Cláusula 11.3. (p. 66)
9	Garantías a favor del concesionario	El Concesionario puede solicitar una garantía del Estado, en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente. Debe resaltarse que no es una garantía financiera.	Cláusula 11.1. (p. 65)



**Concesionario: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A.  
Carretera: Matarani – Azángaro– Ilo – Juliaca**

**Fecha de actualización: 01 de abril de 2022**

N°	Tema	Contenido	Ref.
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 183 371 948,05 (incluido IGV).	Anexo V (p. 178)
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Trato Directo.</li><li>▪ Arbitraje de Conciencia: aplicable a las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes.</li><li>▪ Arbitraje de Derecho: aplicable a las Controversias No-Técnicas.</li></ul>	Cláusula 18.10. Cláusula 18.11. (p. 103-105)
12	Penalidades	Se refieren a: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato.</li><li>▪ Régimen de bienes.</li><li>▪ Ejecución de obras.</li><li>▪ Conservación de otras obras y servicios (Anexo I).</li><li>▪ Consideraciones socio-ambientales.</li></ul>	Anexo X (Tablas 1,2,3,4 y 6) (p. 268-270)
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Terminación del Contrato.</li><li>▪ Vencimiento del plazo.</li><li>▪ Mutuo Acuerdo.</li><li>▪ Incumplimiento del Concesionario.</li><li>▪ Incumplimiento del Concedente.</li><li>▪ Decisión Unilateral del Concedente.</li><li>▪ Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario).</li></ul>	Cláusula 16.1. Cláusula 16.2. Cláusula 16.3. Cláusula 16.4. Cláusula 16.5. Cláusula 16.6. Cláusula 16.9. Cláusula 16.10. (p. 92-97)
14	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Las Partes reconocen que el contrato se encuentra en equilibrio económico – financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados</li><li>▪ Se establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando, debido a Leyes y Disposiciones Aplicables, existan variaciones en los ingresos, costos o ambos a la vez.</li><li>▪ El Concedente con opinión del Regulador establecerán la magnitud del desequilibrio estará en función a la diferencia entre:<ul style="list-style-type: none"><li>– Resultado neto de ingresos menos costos que incluyen las variaciones por efectos de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y,</li><li>– Resultado neto de ingresos menos costos que se hubieren obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.</li></ul></li></ul>	Cláusula 9.12. (p. 61)  Cláusula 9.13. (p. 62)
15	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ De responsabilidad civil</li><li>▪ Sobre los bienes en Construcción</li><li>▪ De riesgos laborales</li><li>▪ Otras pólizas</li></ul> <p>Anualmente, el Concesionario deberá presentar al Regulador la relación de pólizas de seguro.</p>	Cláusula 12.2.a (p. 67) Cláusula 12.2.b (p. 68) Cláusula 12.2.c (p. 68) Cláusula 12.2.d (p. 68) Cláusula 12.4. (p. 69)
16	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ El inicio de la explotación se producirá a más tardar a los 45 días calendario, desde la suscripción del Contrato, siempre que:<ul style="list-style-type: none"><li>– Las pólizas de seguro estén debidamente aprobadas y,</li><li>– Se encuentre operativo el Fideicomiso.</li></ul></li><li>▪ El inicio de la explotación implica el cobro de tarifas.</li></ul>	Cláusula 8.10. (p. 54) Cláusula 8.11. (p. 54)
17	Estándares de servicio	Niveles de servicio para calzada (tratamiento superficial y concreto asfáltico), berma (tratamiento bituminoso y concreto asfáltico), badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 127-139)



**Concesionario: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A.  
Carretera: Matarani – Azángaro– Ilo – Juliaca**

**Fecha de actualización: 01 de abril de 2022**

N°	Tema	Contenido	Ref.
18	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ A partir de la finalización de las obras de Construcción, el Concesionario cobrará la tarifa compuesta por (i) por un Peaje de USD 1,50, al tipo de cambio vigente en la fecha de la aceptación de las obras y (ii) el IGV y otros impuestos de Ley<ul style="list-style-type: none"><li>○ Cada Vehículo ligero pagará una tarifa</li><li>○ Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje</li></ul></li><li>▪ 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.</li><li>▪ Tarifa diferenciada.</li></ul>	Cláusula 9.6. a), b) y c) (p. 59)
19	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria, a partir del 10 de enero del año subsiguiente al de la aprobación de las obras.</li><li>▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses.</li><li>▪ 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.</li><li>▪ 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.</li><li>▪ El incremento de las Tarifas Diferenciadas en cada reajuste se realizará en el mismo porcentaje en relación con la Tarifa..</li></ul>	Cláusula 9.6.d (p. 59)
20	PAS	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ El Pago por Servicio (PAS) es la contraprestación percibida por el Concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato.</li><li>▪ El PAS reconoce los costos de inversión (representados por el PAO) y los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario (representados por el PAMO).</li></ul>	Cláusula 9.6. (p. 56) Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 286)
21	PAO	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas semestrales durante 20 años, a través del Fideicomiso de Administración.</li><li>▪ El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a Tasa Costo de Deuda +1%.</li><li>▪ El PAO asciende a USD 20 676 463,00 durante 20 años.</li></ul>	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 286-287)
22	PAMO	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión.</li><li>▪ El PAMO asciende a USD 13 691 681,00, durante 25 años. El retraso del pago genera interés de LIBOR + 2%.</li></ul>	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 279)
23	Cofinanciamiento	El monto del Cofinanciamiento es igual a: <b>PAO + PAMO – (Recaudación de Peaje - Prov. Eventos Catastróficos)</b>	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 288)
24	Retribución al Estado	No existe.	

## Anexo N° 2: Resumen Estadístico

### INDICADORES ANUALES IIRSA SUR TRAMO 1: Matarani — Azángaro — Ilo — Juliaca

<b>Concesionario:</b>	<b>Concesionario Vial del Sur S.A.</b>
<b>Modalidad:</b>	<b>COFINANCIADA</b>
<b>Periodo:</b>	<b>2008-2022</b>

a) Tráfico																
	UNIDAD	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Número de Vehículos</b>																
Total Ligeros	Vehículos	2,358,904	2,629,122	2,887,003	3,028,184	3,448,375	3,709,713	3,716,992	4,247,379	4,629,749	4,655,470	4,920,277	5,591,407	4,908,669	7,091,313	7,091,313
Total Pesados	Vehículos	2,090,861	2,246,574	2,493,661	2,613,640	2,758,294	2,959,297	3,443,087	3,792,934	4,069,397	3,917,671	3,564,613	3,366,980	2,799,019	3,554,528	3,554,528
<b>Número de Ejes Cobrables</b>																
Total Ligeros	Ejes	2,358,904	2,629,122	2,887,003	3,028,184	3,448,375	3,709,713	3,716,992	4,247,379	4,629,749	4,655,470	4,920,277	5,591,407	4,908,669	7,091,313	7,091,313
Total Pesados	Ejes	7,810,586	8,676,636	9,835,945	10,441,294	11,209,870	12,031,422	13,299,972	14,751,284	15,970,113	15,423,225	14,728,136	14,462,129	12,498,297	15,129,809	15,265,649
<b>Número de Vehículos por Unidad de Peaje</b>																
<b>Caracoto</b>	Vehículos	<b>1,138,786</b>	<b>1,196,120</b>	<b>1,397,752</b>	<b>1,496,644</b>	<b>1,662,695</b>	<b>1,770,767</b>	<b>1,825,413</b>	<b>1,962,650</b>	<b>2,263,857</b>	<b>2,374,874</b>	<b>2,540,838</b>	<b>2,662,103</b>	<b>2,130,406</b>	<b>2,868,934</b>	<b>2,868,934</b>
Ligeros	Vehículos	819,591	866,093	1,049,926	1,147,476	1,271,662	1,356,151	1,385,265	1,463,956	1,671,261	1,803,945	2,017,261	2,202,297	1,832,936	2,460,655	2,460,655
Pesados	Vehículos	319,195	330,027	347,826	349,168	391,033	414,616	440,148	498,694	592,596	570,929	523,577	459,806	297,470	408,279	408,279
<b>Uchumayo</b>	Vehículos	<b>1,611,231</b>	<b>1,789,407</b>	<b>1,802,169</b>	<b>1,788,947</b>	<b>1,968,091</b>	<b>2,108,553</b>	<b>2,376,539</b>	<b>2,740,573</b>	<b>2,705,961</b>	<b>2,452,994</b>	<b>2,039,534</b>	<b>2,268,848</b>	<b>2,322,460</b>	<b>3,148,781</b>	<b>3,148,781</b>
Ligeros	Vehículos	807,872	952,795	879,905	822,053	991,198	1,050,590	1,048,145	1,290,909	1,247,714	1,112,646	926,101	1,163,104	1,285,872	1,841,684	1,841,684
Pesados	Vehículos	803,359	836,612	922,264	966,894	976,893	1,057,963	1,328,394	1,449,664	1,458,247	1,340,348	1,113,433	1,105,744	1,036,588	1,307,097	1,307,097
<b>Patahuasi</b>	Vehículos	<b>526,182</b>	<b>598,210</b>	<b>683,088</b>	<b>780,984</b>	<b>884,630</b>	<b>975,998</b>	<b>1,055,544</b>	<b>1,172,958</b>	<b>1,352,846</b>	<b>1,376,616</b>	<b>1,451,339</b>	<b>1,460,557</b>	<b>1,172,950</b>	<b>1,698,802</b>	<b>1,698,802</b>
Ligeros	Vehículos	179,443	205,000	237,801	286,683	340,929	384,891	371,346	415,473	501,011	520,519	636,396	724,741	589,237	967,742	967,742
Pesados	Vehículos	346,739	393,210	445,287	494,301	543,701	591,107	684,198	757,485	851,835	856,097	814,943	735,816	583,713	731,060	731,060
<b>Ilo</b>	Vehículos	<b>309,453</b>	<b>339,056</b>	<b>367,870</b>	<b>360,286</b>	<b>353,603</b>	<b>360,190</b>	<b>374,334</b>	<b>430,585</b>	<b>471,594</b>	<b>478,585</b>	<b>504,628</b>	<b>555,107</b>	<b>363,356</b>	<b>570,769</b>	<b>570,769</b>
Ligeros	Vehículos	228,129	246,938	272,362	273,276	268,379	286,949	295,869	340,038	375,247	381,537	404,512	438,835	263,583	432,650	432,650
Pesados	Vehículos	81,324	92,118	95,508	87,010	85,224	73,241	78,465	90,547	96,347	97,048	100,116	116,272	99,773	138,119	138,119
<b>Matarani</b>	Vehículos	<b>347,794</b>	<b>375,171</b>	<b>427,217</b>	<b>471,122</b>	<b>496,771</b>	<b>544,416</b>	<b>578,930</b>	<b>733,965</b>	<b>805,340</b>	<b>775,389</b>	<b>804,516</b>	<b>852,575</b>	<b>757,519</b>	<b>982,942</b>	<b>982,942</b>
Ligeros	Vehículos	126,932	142,656	167,033	192,459	224,442	256,488	254,139	342,810	381,120	366,146	391,548	469,836	437,837	615,034	615,034
Pesados	Vehículos	220,862	232,515	260,184	278,663	272,329	287,928	324,791	391,155	424,220	409,243	412,968	382,739	319,682	367,908	367,908
<b>Santa Lucía</b>	Vehículos	<b>369,119</b>	<b>411,718</b>	<b>503,269</b>	<b>546,678</b>	<b>616,356</b>	<b>667,523</b>	<b>699,857</b>	<b>764,318</b>	<b>828,661</b>	<b>844,301</b>	<b>847,937</b>	<b>845,546</b>	<b>705,100</b>	<b>984,734</b>	<b>984,734</b>
Ligeros	Vehículos	122,877	135,799	171,607	194,967	225,209	245,269	236,973	265,560	302,100	315,633	371,674	414,733	364,262	563,966	563,966
Pesados	Vehículos	246,242	275,919	331,662	351,711	391,147	422,254	462,884	498,758	526,561	528,668	476,263	430,813	340,838	420,768	420,768
<b>Pampa Cuellar</b>	Vehículos	<b>147,200</b>	<b>166,014</b>	<b>199,299</b>	<b>197,163</b>	<b>224,523</b>	<b>241,563</b>	<b>249,462</b>	<b>235,264</b>	<b>270,887</b>	<b>270,382</b>	<b>296,098</b>	<b>313,651</b>	<b>255,897</b>	<b>390,879</b>	<b>390,879</b>



	UNIDAD	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ligeros	Vehículos	74,060	79,841	108,369	111,270	126,556	129,375	125,255	128,633	151,296	155,044	172,785	177,861	134,942	209,582	209,582
Pesados	Vehículos	73,140	86,173	90,930	85,893	97,967	112,188	124,207	106,631	119,591	115,338	123,313	135,790	120,955	181,297	181,297

<b>a) Tráfico</b>																
	UNIDAD	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Número de Ejes por Unidad de Peaje</b>																
<b>Caracoto</b>	Ejes	<b>1,682,172</b>	<b>1,819,190</b>	<b>2,052,752</b>	<b>2,172,418</b>	<b>2,455,873</b>	<b>2,598,657</b>	<b>2,634,072</b>	<b>2,861,675</b>	<b>3,340,944</b>	<b>3,387,824</b>	<b>3,502,338</b>	<b>3,574,329</b>	<b>2,797,685</b>	<b>3,705,336</b>	<b>3,705,336</b>
Ligeros	Ejes	819,591	866,093	1,049,926	1,147,476	1,271,662	1,356,151	1,385,265	1,463,956	1,671,261	1,803,945	2,017,261	2,202,297	1,832,936	2,460,655	2,460,655
Pesados	Ejes	862,581	953,097	1,002,826	1,024,942	1,184,211	1,242,506	1,248,807	1,397,719	1,669,683	1,583,879	1,485,077	1,372,032	964,749	1,244,681	1,244,681
<b>Uchumayo</b>	Ejes	<b>3,748,173</b>	<b>4,073,833</b>	<b>4,441,179</b>	<b>4,577,755</b>	<b>4,852,532</b>	<b>5,212,531</b>	<b>5,942,533</b>	<b>6,708,484</b>	<b>6,792,002</b>	<b>6,329,551</b>	<b>5,702,141</b>	<b>5,964,689</b>	<b>5,795,644</b>	<b>7,220,226</b>	<b>7,356,066</b>
Ligeros	Ejes	807,872	952,795	879,905	822,053	991,198	1,050,590	1,048,145	1,290,909	1,247,714	1,112,646	926,101	1,163,104	1,285,872	1,841,684	1,841,684
Pesados	Ejes	2,940,301	3,121,038	3,561,274	3,755,702	3,861,334	4,161,941	4,894,388	5,417,575	5,544,288	5,216,905	4,776,040	4,801,585	4,509,772	5,378,542	5,514,382
<b>Patahuasi</b>	Ejes	<b>1,569,533</b>	<b>1,830,828</b>	<b>2,101,636</b>	<b>2,372,848</b>	<b>2,677,392</b>	<b>2,921,784</b>	<b>3,181,046</b>	<b>3,560,935</b>	<b>4,072,875</b>	<b>4,075,633</b>	<b>4,106,956</b>	<b>4,023,585</b>	<b>3,358,042</b>	<b>4,240,029</b>	<b>4,240,029</b>
Ligeros	Ejes	179,443	205,000	237,801	286,683	340,929	384,891	371,346	415,473	501,011	520,519	636,396	724,741	589,237	967,742	967,742
Pesados	Ejes	1,390,090	1,625,828	1,863,835	2,086,165	2,336,463	2,536,893	2,809,700	3,145,462	3,571,864	3,555,114	3,470,560	3,298,844	2,768,805	3,272,287	3,272,287
<b>Ilo</b>	Ejes	<b>543,326</b>	<b>622,895</b>	<b>661,301</b>	<b>619,192</b>	<b>610,212</b>	<b>575,893</b>	<b>591,517</b>	<b>688,123</b>	<b>748,187</b>	<b>751,815</b>	<b>787,043</b>	<b>928,862</b>	<b>690,343</b>	<b>1,048,000</b>	<b>1,048,000</b>
Ligeros	Ejes	228,129	246,938	272,362	273,276	268,379	286,949	295,869	340,038	375,247	381,537	404,512	438,835	263,583	432,650	432,650
Pesados	Ejes	315,197	375,957	388,939	345,916	341,833	288,944	295,648	348,085	372,940	370,278	382,531	490,027	426,760	615,350	615,350
<b>Matarani</b>	Ejes	<b>1,135,159</b>	<b>1,210,694</b>	<b>1,382,838</b>	<b>1,528,684</b>	<b>1,535,298</b>	<b>1,663,073</b>	<b>1,799,492</b>	<b>2,238,573</b>	<b>2,505,949</b>	<b>2,411,098</b>	<b>2,493,346</b>	<b>2,486,947</b>	<b>2,139,210</b>	<b>2,569,598</b>	<b>2,569,598</b>
Ligeros	Ejes	126,932	142,656	167,033	192,459	224,442	256,488	254,139	342,810	381,120	366,146	391,548	469,836	437,837	615,034	615,034
Pesados	Ejes	1,008,227	1,068,038	1,215,805	1,336,225	1,310,856	1,406,585	1,545,353	1,895,763	2,124,829	2,044,952	2,101,798	2,017,111	1,701,373	1,954,564	1,954,564
<b>Santa Lucía</b>	Ejes	<b>1,131,727</b>	<b>1,315,871</b>	<b>1,611,725</b>	<b>1,731,375</b>	<b>1,986,579</b>	<b>2,156,083</b>	<b>2,216,344</b>	<b>2,377,950</b>	<b>2,503,698</b>	<b>2,505,711</b>	<b>2,373,382</b>	<b>2,298,445</b>	<b>1,948,014</b>	<b>2,415,057</b>	<b>2,415,057</b>
Ligeros	Ejes	122,877	135,799	171,607	194,967	225,209	245,269	236,973	265,560	302,100	315,633	371,674	414,733	364,262	563,966	563,966
Pesados	Ejes	1,008,850	1,180,072	1,440,118	1,536,408	1,761,370	1,910,814	1,979,371	2,112,390	2,201,598	2,190,078	2,001,708	1,883,712	1,583,752	1,851,091	1,851,091
<b>Pampa Cuellar</b>	Ejes	<b>359,400</b>	<b>432,447</b>	<b>471,517</b>	<b>467,206</b>	<b>540,359</b>	<b>613,114</b>	<b>651,960</b>	<b>562,923</b>	<b>636,207</b>	<b>617,063</b>	<b>683,207</b>	<b>776,679</b>	<b>678,028</b>	<b>1,022,876</b>	<b>1,022,876</b>
Ligeros	Ejes	74,060	79,841	108,369	111,270	126,556	129,375	125,255	128,633	151,296	155,044	172,785	177,861	134,942	209,582	209,582
Pesados	Ejes	285,340	352,606	363,148	355,936	413,803	483,739	526,705	434,290	484,911	462,019	510,422	598,818	543,086	813,294	813,294

	UNIDAD	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>b) Recaudación por Cobro de Peaje</b>																
<b>Total</b>	<b>Soles</b>	<b>39,840,598</b>	<b>44,508,578</b>	<b>49,682,194</b>	<b>52,428,345</b>	<b>57,344,182</b>	<b>61,702,136</b>	<b>66,626,454</b>	<b>74,395,513</b>	<b>80,328,475</b>	<b>77,990,450</b>	<b>75,984,476</b>	<b>77,832,284</b>	<b>58,404,222</b>	<b>85,469,816</b>	<b>88,115,988</b>
Ligeros	Soles	9,482,126	10,937,515	11,341,489	11,845,674	13,753,121	14,777,577	14,830,015	17,141,485	18,458,097	18,260,541	18,875,993	21,609,602	17,777,578	26,693,117	28,514,832
Pesados	Soles	30,358,472	33,571,064	38,340,705	40,582,671	43,591,062	46,924,560	51,796,439	57,254,028	61,870,378	59,729,909	57,108,483	56,222,682	40,626,644	58,776,699	59,601,156

<b>c) Accidentes</b>																	
<b>Accidentes</b>	Unidades							<b>525</b>	<b>557</b>	<b>519</b>	<b>525</b>	<b>580</b>	<b>511</b>	<b>525</b>	<b>365</b>	<b>456</b>	<b>456</b>
Heridos	Personas							616	608	386	589	337	358	421	279	227	280
Fallecidos	Personas							134	88	47	97	60	55	65	65	52	76



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](mailto:estudioeconomicos@OSITRAN.gob.pe)

[/www.gob.pe/ositran](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