



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

**Informe de desempeño 2024: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil
Tramo N° 4: Inambari – Azángaro**

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible

Primera versión: junio de 2025

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	6
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
	II.1. Composición de la empresa	8
	II.2. Principales Características del Contrato de Concesión	8
	II.3. Área de Influencia	10
	II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión	11
	II.5. Hechos de importancia	12
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	14
	IV.1. Tráfico vehicular	14
	IV.2. Servicios complementarios	17
V.	ESQUEMA TARIFARIO	18
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	20
	VI.1. Evolución de las inversiones	20
	VI.2. Pagos al Estado	22
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	23
	VII.1. Niveles de Servicio	23
	VII.2. Indicador de Tráfico	24
	VII.3. Accidentes	24
	VII.4. Reclamos, sanciones y penalidades	27
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	28
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	29
	IX.1. Estados financieros	29
	IX.2. Indicadores financieros	33
X.	CONCLUSIONES	36
XI.	ANEXOS	38
	ANEXO N° 1	38
	FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	38
	FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	38
	CONCESIONARIO: INTERSUR CONCESIONES S.A.	38
	ANEXO N° 2	42
	RESUMEN ESTADÍSTICO	42



CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 4: Datos Generales De La Concesión	8
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 4: Modificaciones Contractuales	9
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo4: Características de la Infraestructura, 2024	11
Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 4: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje	13
Cuadro N° 5 Variación del tráfico por estación de peaje, años 2023 y 2024 (En unidades vehiculares).....	16
Cuadro N° 6 Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, año 2024	17
Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de llamada de emergencia, 2024	18
Cuadro N° 8 IIRSA Sur Tramo 4: Peajes y Tarifas (En S/, con IGV)	20
Cuadro N° 9 IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2024.....	25
Cuadro N° 10 IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de reclamos por meses, 2024	27
Cuadro N° 11 IIRSA SUR TRAMO 4: Ingresos por servicios 2023-2024	30
Cuadro N° 12 IIRSA SUR TRAMO 4: Costos de prestación de servicios 2023-2024.....	30
Cuadro N° 13 IIRSA SUR TRAMO 4: Gastos administrativos 2023-2024	31
Cuadro N° 14 Estado de Resultados Integrales 2023-2024	31
Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera 2023-2024	32
Cuadro N° 16 Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2023-2024	32
Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2023-2024	33
Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2023-2024	34
Cuadro N° 19 Ratios de Rentabilidad, 2023-2024.....	35

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 4 del Corredor Vial IIRSA Sur	11
Gráfico N° 2 Tráfico de vehículos, periodo 2012 - 2024 (En miles de unidades vehiculares).....	14
Gráfico N° 3 Evolución del tráfico mensual, periodo 2023 - 2024 (En miles de unidades vehiculares).....	15
Gráfico N° 4 Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, año 2024 (En porcentajes)	16
Gráfico N° 5 IIRSA Sur Tramo 4: Llamadas de emergencia, 2014 – 2024	17
Gráfico N° 6 IIRSA Sur Tramo 4: Asistencias mecánicas, 2014 – 2024	18
Gráfico N° 7 IIRSA Sur Tramo 4: Inversiones reconocidas, 2006 – 2024.....	21
Gráfico N° 8 IIRSA Sur Tramo 4: Aportes por regulación, 2014 – 2024	22
Gráfico N° 9 IIRSA Sur Tramo 4: Nivel de servicio global, 2014-2024	23
Gráfico N° 10 IIRSA Sur Tramo 4: IMD Mensual, 2024	24
Gráfico N° 11 IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2014-2024	25



Gráfico N° 12 IIRSA Sur Tramo 4: Daños personales por accidentes, 2014-2024	26
Gráfico N° 13 IIRSA Sur Tramo 4: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024	26
Gráfico N° 14 IIRSA Sur Tramo 4: Accidente de Tránsito por causa probable y consecuencias, 2024	27
Gráfico N° 15 IIRSA Sur Tramo 4: Recaudación por cobro de peaje 2012-2024	28
Gráfico N° 16 IIRSA Sur Tramo 4: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO	29



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

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



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2024, tramo 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur (en adelante, IIRSA Sur Tramo 4), Puente Inambari – Azángaro. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

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

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

En el año 2024, el tráfico vehicular alcanzó los 365 mil vehículos, de los cuales el 59,6 % correspondió a vehículos ligeros y el 40,4 % restante a vehículos pesados. Cabe señalar que en 2023 no se registraron datos debido a la suspensión de obligaciones contractuales. Por otra parte, en lo que respecta al número de ejes cobrables, en 2024 se registró un total de 859 mil ejes.

El concesionario ejecutó obras por un monto de USD 9,4 millones (incluido IGV) durante 2024, cifra que representa un incremento del 20,1 % respecto a la inversión reconocida en el año anterior (USD 7,8 millones). Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 870,8 millones (incluido IGV), lo que equivale a un avance del 131,2 % respecto a la inversión total comprometida (USD 663,7 millones). De esta manera, al cierre de 2024, la empresa cumplió con la ejecución de la obra principal, alcanzando un avance físico del 100 % tanto en los kilómetros comprometidos para construcción como en los kilómetros previstos para mantenimiento. Adicionalmente, durante 2024 se ejecutaron obras accesorias.

En 2024, el concesionario transfirió un monto total de S/ 2,4 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (equivalente al 1 % de sus ingresos brutos), lo que representa una disminución del 3,8 % en comparación con los aportes transferidos en 2023 (S/ 2,5 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2024. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (90%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 97,0%. Por su parte, el número de accidentes aumentó en un 112,2 %, al pasar de 90 en 2023 a 191 en 2024. En cuanto al número de heridos, también se registró un incremento, pasando de 8 a 41 personas entre 2023 y 2024. Por el contrario, el número de víctimas mortales disminuyó de 7 a 3 en el mismo período. En lo que respecta a los



reclamos, se resolvieron siete casos, los cuales estuvieron relacionados con la calidad de los servicios, el cobro de tarifas y otros aspectos, como el control de pesos y la documentación.

En el año 2024, la recaudación por concepto de peaje ascendió a S/ 7,0 millones, de los cuales el 25,1 % correspondió a vehículos ligeros, el 73,5 % a vehículos pesados y el 1,4 % a recaudación no monetaria (prepago).

Con respecto a los resultados financieros de la Concesión, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se incrementaron en 22,7% entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 125,9 millones a S/ 154,4 millones, mientras que los costos totales crecieron un 21,5% alcanzando los S/ 102,4 millones en el 2024 frente a S/ 84,3 millones en el 2023. En este contexto, la utilidad bruta fue de S/ 51,9 millones, lo que significó un incremento del 25,1% con relación a la registrada el año anterior (S/ 41,6 millones), llevando a la utilidad neta a crecer un 39,5%.

Al cierre del ejercicio 2024, la empresa disminuyó sus valores contables frente a los observados al del ejercicio 2023, debido a que sus activos (y total de pasivo y patrimonio) registraron una disminución del 16%, pasando de S/ 121,5 millones en el 2023 a S/ 101,9 millones en el ejercicio 2024. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores es buena, conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2024, indicando que, al final de dicho ejercicio, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación tanto con la solvencia financiera de la empresa como con el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos indicadores mejoraron. Finalmente, la eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos se incrementó, registrándose un incremento en todos los indicadores de rentabilidad para el ejercicio 2024.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

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

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

3. El 04 de agosto del 2005 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC e Intersur para la construcción, operación y mantenimiento del tramo 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil, desde Azángaro (Región Puno) hasta Puente Inambari (Región Madre de Dios), por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliar dicho plazo⁴ (Ver Cuadro N° 1).
4. La concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer (BOT)*, lo cual significa que Intersur construye, financia y se hace cargo del proyecto infraestructura por un periodo determinado, luego del cual entrega la infraestructura al Estado. Así, la infraestructura que forma parte del tramo de la concesión mantiene en todo momento su condición pública.
5. Cabe precisar que, durante el proceso de licitación, se estableció como factor de competencia el menor valor presente de la sumatoria del Pago Anual Por Mantenimiento y Operación (PAMO) y el Pago Anual Por Obras (PAO).

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 4: Datos Generales De La Concesión	
Concesionario	Intersur Concesiones S.A.
Accionistas de la Concesión	Andrade Gutiérrez Engenharia S.A. (33.33%) Construcoes e Comercio Camargo Correa S.A. (33.33%) Alya Constructora S.A. (33.33%)
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) ¹
Inversión comprometida	USD 663,7 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2024	USD 870,8 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005

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

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

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

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



Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 4: Datos Generales De La Concesión	
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	7

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

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán.

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

Modificaciones Contractuales

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

Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 4: Modificaciones Contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	1 de marzo de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 044-05-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Adelantar el inicio de los trabajos para mantener la transitabilidad, para lo cual se modificó del literal c) d2e la cláusula 8.21. referido al inicio de los trabajos de transitabilidad
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	16 de mayo de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 012-06-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Precisiones sobre el tipo de vehículo para la medición del nivel de servicio de la transitabilidad.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	26 de julio de 2006
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 030-06-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificaciones que garanticen la Bancabilidad del Proyecto
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	18 de febrero de 2009
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 038-08-GRE-GAL-OSITRAN



Cuadro N° 2	
IIRSA Sur Tramo 4: Modificaciones Contractuales	
Principales temas:	(1) Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica definidos como Controversias No Técnicas.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	19 de mayo de 2009
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 012-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Establecer el mecanismo adecuado para la continuidad de las obras, en razón de haber superado el 10% del PAO contractual.
Adenda 6	
Fecha de suscripción:	06 de agosto de 2009
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 023-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Atención de las condiciones y situación subyacente al agotamiento de la inversión vinculada al PAO contractual.
Adenda 7	
Fecha de suscripción:	04 de marzo de 2011
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo de Consejo Directivo N° 1344-378-11-CD-OSITRAN Informe N° 003-11-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de la Concesión del tramo 4.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

II.3. Área de Influencia

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



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

Infraestructura

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

Cuadro N° 3
IIRSA Sur Tramo4: Características de la Infraestructura, 2024

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

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



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

Equipamiento

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

II.5. Hechos de importancia

18. El 24 de diciembre de 2024, la Concesionaria informó que, a partir del 10 de enero de 2025, se reiniciará el cobro de las tarifas de peaje en la Unidad de Peaje de San Antón; el cual estuvo suspendida durante el 2023 y 2024. Asimismo, mencionaron que los pobladores de San Antón y comunidades aledañas que ya cuentan con el beneficio de la Política Comercial de Descuentos Tarifarios (P.C.D.T.) otorgado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), gozarán del beneficio de suspensión temporal del pago⁵.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

19. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
20. Las obligaciones del Concesionario de brindar el servicio de infraestructura vial bajo determinados niveles de servicio incluyen la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A partir de la toma de posesión de las unidades existentes, el Concesionario deberá efectuar el cobro de la tarifa a través de las unidades de peaje. A diciembre de 2024, el Concesionario se encuentra administrando tres unidades de peaje y una de pesaje (Región Puno), el detalle se presenta en el Cuadro N° 4.

⁵ Disponible en: <https://www.intersur.com.pe/reinicio-de-cobro-peaje-san-anton/>



Cuadro N° 4
IIRSA Sur Tramo 4: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje

Unidad de Peaje	Ubicación	Departamento	Tipo
San Antón	Km 107+300	Puno	Fija
Macusani	Km 187+340	Puno	Fija
San Gabán	Km 286+450 Ruta 26A	Puno	Fija

Unidad de Pesaje	Ubicación	Departamento	Tipo
Ccatuyo	Km 125+500	Puno	Fija

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

21. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 4, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, son de dos tipos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
22. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión, incluyen:
- ✓ Servicio de Central de Emergencia, que funcionará las 24 horas.
 - ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
 - ✓ Patrullaje de vigilancia.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder los 100 kilómetros.
 - ✓ Libro de reclamos y sugerencias.
- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa para traslado a distancias mayores a los 100 kilómetros.
24. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.
25. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el



Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

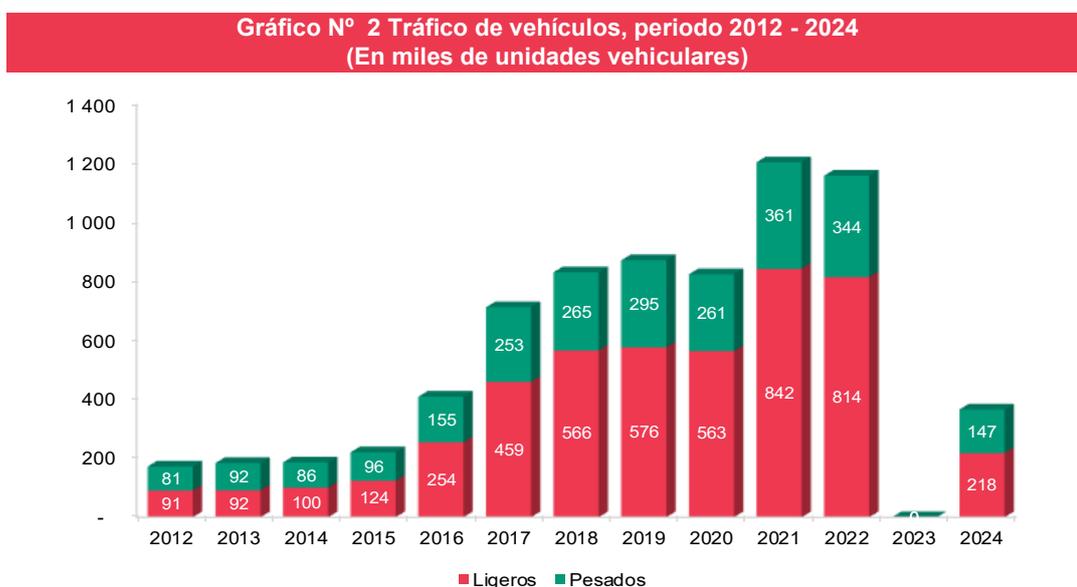
IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Tráfico vehicular

26. A continuación, se analiza la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados, tanto en unidades vehiculares como en número de ejes cobrables. Las estadísticas sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en estaciones de peaje operativas, remitido mensualmente por el Concesionario al buzón de declaración estadística del Ositrán⁶.

Tráfico en unidades vehiculares

27. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos registrados a lo largo de la concesión. Cabe indicar que, durante el año 2023, todas las estaciones de peaje quedaron inoperativas, no realizándose el registro del tráfico vehicular. Sin embargo, en 2024 se reanudó el cobro de peajes en las estaciones de San Gabán y Macusani.



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

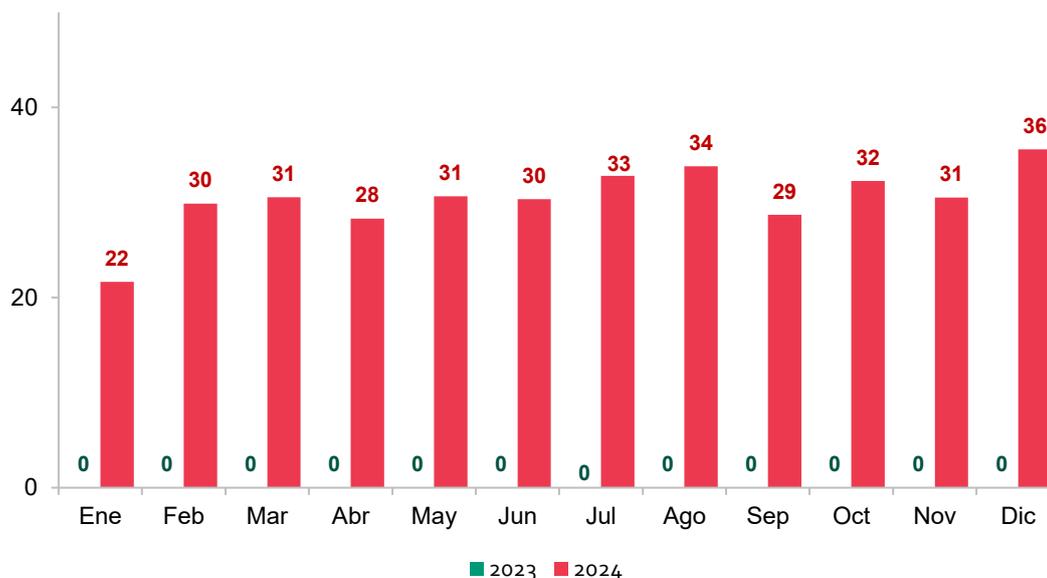
28. En ese sentido, durante el año 2024, el número total de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la Carretera IIRSA Sur, Tramo 4, ascendió a 365 037 unidades. De forma desagregada, se registraron 217 689 vehículos ligeros y 147 348 vehículos pesados.

⁶ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, 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 declaracion.estadistica@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.



29. En el Gráfico N° 3 se muestra la evolución mensual del tráfico total durante 2024, en comparación con 2023. Como se puede observar, los meses de agosto y diciembre registran los niveles más altos de tráfico, destacando un incremento especialmente significativo en diciembre. Por el contrario, enero y abril presentan los niveles más bajos. Cabe resaltar que, a diferencia de 2023 —año en el que no se contó con registros de tráfico—, en 2024 se dispone de datos que permiten identificar una ligera recuperación en el flujo vehicular.

Gráfico N° 3 Evolución del tráfico mensual, periodo 2023 - 2024
(En miles de unidades vehiculares)



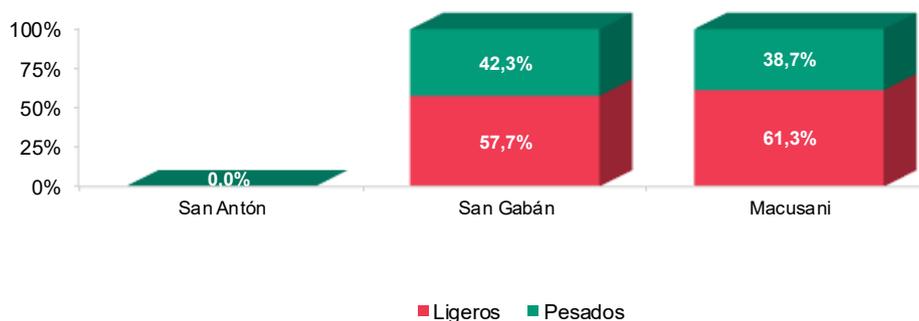
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

30. Como se mencionó, por la vía transitan principalmente vehículos ligeros; los cuales representaron el 59,6 % del tráfico total en el 2024, siendo la estación de peaje de Macusani donde se concentra el mayor volumen de estos con relación al total de vehículos que transitaron por la concesión. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 40,4 % del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo la estación de San Gabán la que captó el mayor porcentaje de vehículos pesados con relación al total de vehículos que transitaron por la concesión. En el Gráfico N° 4 se muestra la distribución porcentual de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión, según su tipología.



**Gráfico N° 4 Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, año 2024
(En porcentajes)**



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

31. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2024 la estación de Macusani recibió 120 808 vehículos ligeros, que representaron el 55,5 % del tráfico total de vehículos ligeros y 76 274 vehículos pesados (51,8 % del tráfico total de vehículos pesados).
32. Entre los años 2023 y 2024 la distribución del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo registra un crecimiento en el número de vehículos ligeros o pesados de ambas estaciones. Esto se debe a que en 2023 no se registraron datos sobre el tráfico vehicular (Ver Cuadro N° 5).

**Cuadro N° 5 Variación del tráfico por estación de peaje, años 2023 y 2024
(En unidades vehiculares)**

Estación de peaje	2023	2024	Variación anual
Vehículos ligeros	-	217 689	-
Macusani	-	120 808	-
San Gabán	-	96 881	-
San Antón	-	-	-
Vehículos Pesados	-	147 348	-
Macusani	-	76 274	-
San Gabán	-	71 074	-
San Antón	-	-	-

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

33. En términos de ejes cobrables, en 2024 circularon por la vía más de 859 mil ejes, mientras que en 2023 no hubo registros debido a la suspensión del peaje. De dicho total, el 74,7 % correspondió a vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 3 y 6 ejes. Como se observa en el Cuadro N° 6, los vehículos de 6 ejes⁷ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes (45,3 % del total), después de los ejes correspondientes a vehículos ligeros.

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



Cuadro N° 6 Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, año 2024
(En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

Estación de peaje	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	218	32	30	8	13	65	0,7	365
Macusani	121	17	14	4	6	34	0,4	197
San Gabán	97	14	15	4	6	31	0,3	168
San Antón	-	-	-	-	-	-	-	-
Ejes Cobrables	218	63	89	31	64	389	4,9	859
Macusani	121	35	43	15	32	204	2,6	453
San Gabán	97	29	46	16	32	185	2,2	406
San Antón	-	-	-	-	-	-	-	-

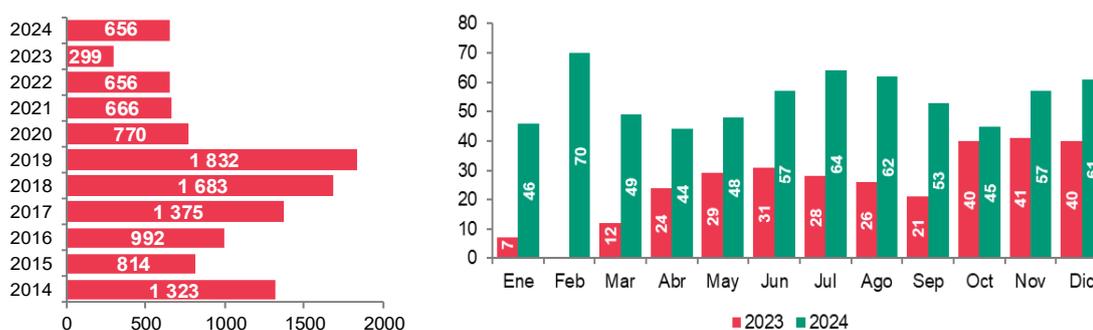
Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

IV.2. Servicios complementarios

34. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como la central de emergencias y asistencias mecánicas y médicas.
35. Durante 2024, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 656, cifra que representó un ascenso de 119,4 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (299 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de febrero y julio.

Gráfico N° 5
IIRSA Sur Tramo 4: Llamadas de emergencia, 2014 – 2024



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

36. Además, como se muestra en el Cuadro N° 7, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (65,9 %) y para informar sobre accidentes de tránsito ocurrido en la vía (33,5 %). Cabe señalar que en el 60,5 % de las llamadas, se reportó una interrupción de la vía. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayoría lo hizo a través de sus respectivos teléfonos (78,4 % del total de llamadas), mientras que sólo el 3,8 % lo hizo a través de los postes SOS.



Cuadro N° 7
IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de llamada de emergencia, 2024
 (Número de llamadas)

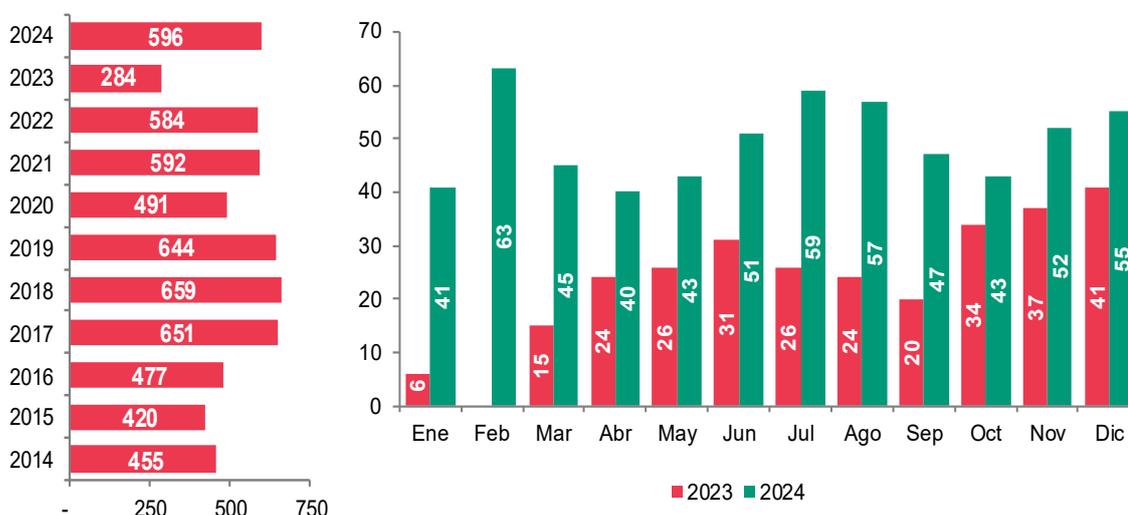
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros Medios	
Auxilio Mecánico	269	163	348	17	67	432
Accidente de Tránsito	125	95	163	8	49	220
Desastres ambientales	1	0	1	0	0	1
Invasión de derecho de vía	0	0	0	0	0	0
Otros Motivos	2	1	2	0	1	3
Total	397	259	514	25	117	656

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

37. Por otra parte, durante 2024, el Concesionario brindó 596 asistencias mecánicas, lo que representó un incremento de 109,9 % en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (284). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de febrero y julio de 2024.

Gráfico N° 6
IIRSA Sur Tramo 4: Asistencias mecánicas, 2014 – 2024



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

V. ESQUEMA TARIFARIO

38. Conforme a lo establecido en la Cláusula 8.15 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación (agosto de 2005), el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo, la misma que se cobrará en ambos sentidos del



desplazamiento⁸. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa equivalente a un eje; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa establecida en función del número de ejes.

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

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

Donde:

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

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

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

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

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

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

41. De producirse una variación de más del 10 % desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
42. Como se aprecia en el Cuadro N° 8, durante enero de 2024, se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 8,20 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para las estaciones de San Gabán, Macusani y San Antón, lo cual representó un incremento de 2,5 % en relación con las tarifas establecidas en enero de 2023 (S/ 8,00 por unidad y eje).

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



Cuadro N° 8
IIRSA Sur Tramo 4: Peajes y Tarifas (En S/, con IGV)

CONCEPTO	Unidad de Cobro	Tarifa 2023 (S/)	Tarifa 2024 (S/)
1. Estaciones de peaje: San Gabán, Macusani y San Antón.			
Vehículos Ligeros	Por vehículo	8.00	8.20
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por eje	16.00	16.40
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por eje	24.00	24.60
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por eje	32.00	32.80
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por eje	40.00	41.00
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por eje	48.00	49.20
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por eje	56.00	57.40
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por eje	64.00	65.60

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

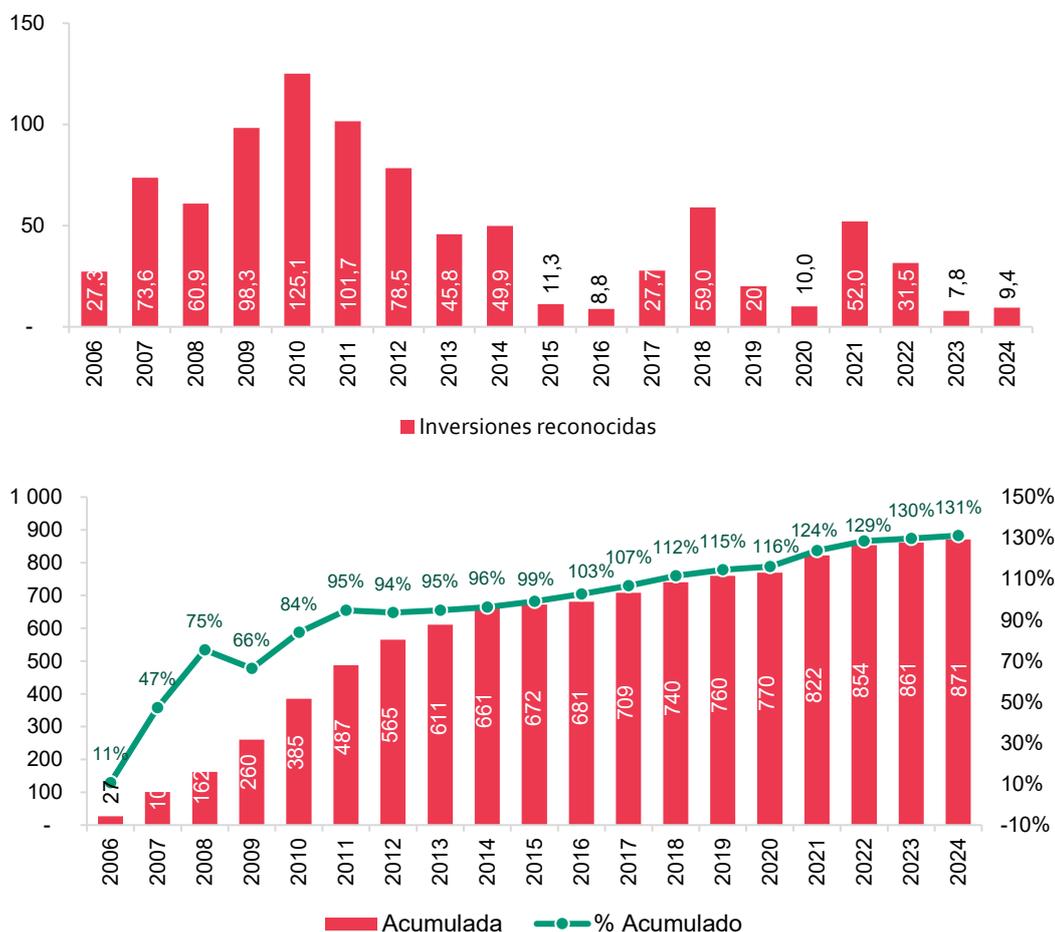
VI.1. Evolución de las inversiones

43. Al 31 de diciembre de 2024, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 870,8 millones, monto que representa el 131,2 % del valor total de la inversión comprometida (USD 663,7 millones) establecido en el Programa de Ejecución de Obras (PEO)⁹, el mismo que incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad). Cabe señalar que el excedente del monto acumulado ejecutado de inversión corresponde a montos de inversión por mayores metrados aprobados por la supervisión del Regulador.
44. En el Gráfico N° 7 se aprecia que, durante el año 2024, las inversiones reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 9,4 millones, lo cual representó un aumento de 20,1 % con relación a la inversión reconocida el año anterior (USD 7,8 millones).

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



Gráfico N° 7
IIRSA Sur Tramo 4: Inversiones reconocidas, 2006 – 2024
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

45. Al cierre de 2024, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde a obras accesorias¹⁰ y obras adicionales¹¹. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100 % del total de kilómetros comprometidos para construcción (276,99 km) y para ser intervenidos (25,18 km) como parte de la obra principal.
46. A diciembre de 2024, el concesionario se encuentra ejecutando la solución del Sector Crítico comprendida entre el Km 231+700 y el Km 232+800, correspondiente al Túnel Ollachea (Km 231+660 al Km 232+800). Asimismo, continúan en ejecución la obra de la Vía de Evitamiento Ollachea, entre el Km 232+700 y el Km 233+820; la obra accesoria del Sector Inestable, entre el

¹⁰ Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

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

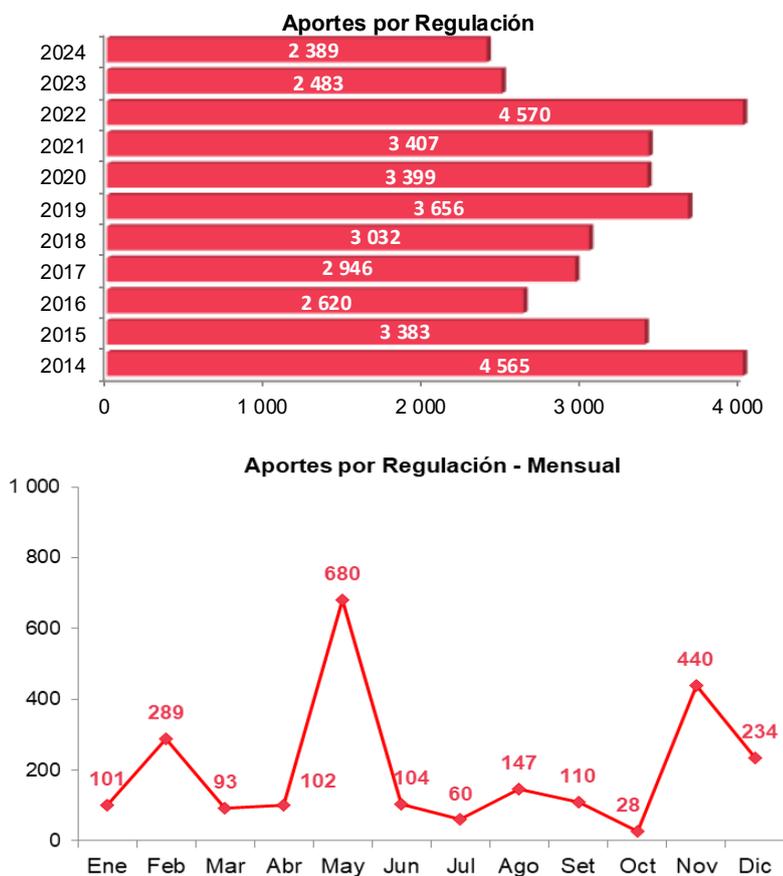


Km 342+280 y el Km 342+560; y las obras para la implementación del equipamiento electromecánico y de seguridad necesarios para la operación del Túnel Ollachea.

VI.2. Pagos al Estado

47. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales por concepto de aportes de regulación equivalentes al 1 % del total de facturación (incluidos peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios).
48. Durante 2024, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 2,4 millones, monto menor a los aportes pagados en 2023 (S/ 2,5 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, los aportes mensuales por regulación son variables lo que refleja que los ingresos del concesionario también tienen variabilidad entre los meses, a la espera de las transferencias realizadas por el Concedente. De este modo, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 8
IIRSA Sur Tramo 4: Aportes por regulación, 2014 – 2024
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

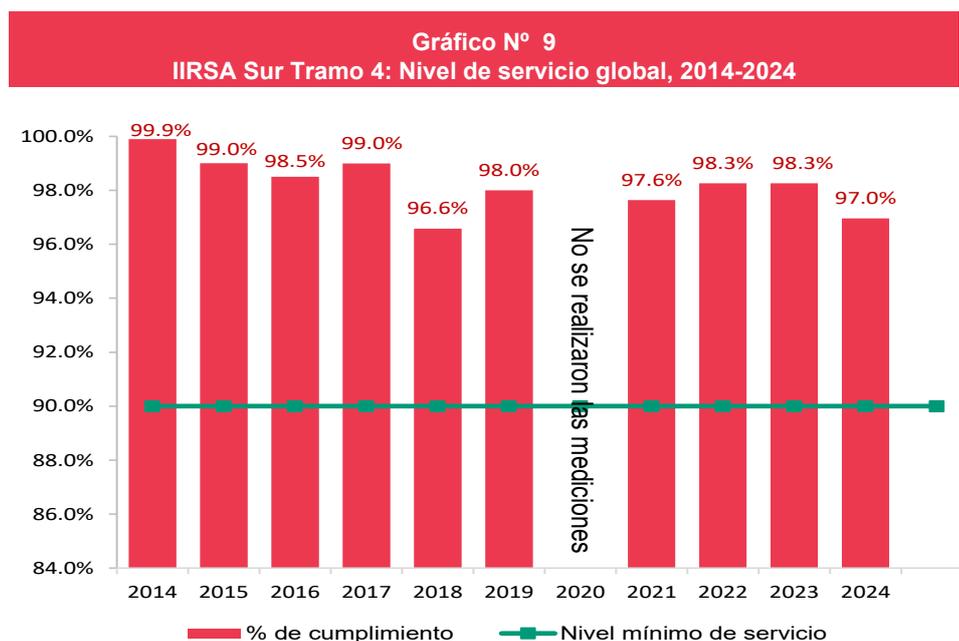
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de Servicio

49. De acuerdo con el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
50. En el Gráfico N° 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el OSITRAN sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
51. Como se muestra en el siguiente gráfico, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2024, alcanzando un 97,0 %, superando así el mínimo requerido en el Contrato (90 %). Cabe señalar que en el año 2020 no se realizó la medición de los niveles de servicio¹².



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

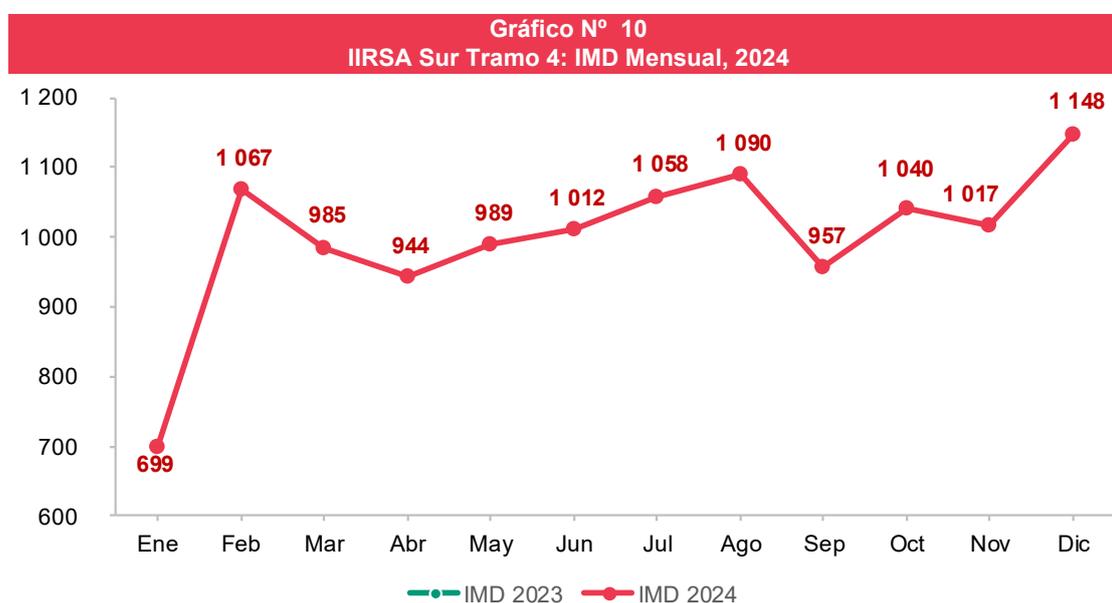
¹² Debido a las medidas de inmovilización aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19, durante el 2020 el tráfico de pasajeros en las distintas infraestructuras supervisadas por el Ositrán se contrajo de manera significativa, lo que afectó los ingresos percibidos por los concesionarios. Ello, considerando que la principal fuente de ingresos del Regulador lo constituyen los aportes por regulación que pagan las empresas concesionarias (lo cual representa más del 90% del presupuesto), tuvo un significativo impacto en los ingresos directamente recaudados del regulador



52. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹³. Según el Contrato de Concesión el valor máximo de la rugosidad media deslizando no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Durante el 2024, la rugosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 1,84 metros por kilómetro, cumpliendo con el valor admisible de 3,5.

VII.2. Indicador de Tráfico

53. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁴. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Al respecto, en el 2024, el IMD promedio anual resultó más de 1000 vehículos por día. En el 2023 no hubo registro de ello, por lo que no se pudo calcular la variación porcentual respecto a dicho año, tal como se aprecia en el Gráfico N° 10.



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII.3. Accidentes

54. Como se observa en el Cuadro N° 9, durante el 2024, el número de accidentes en la vía concesionada aumentó en 112,2 % con respecto al año anterior, pasando de 90 a 191 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos se incrementó en un 412,5 % (de 8 a 41 heridos); sin embargo, la cifra de las víctimas mortales decreció en 57,1 % en relación con lo registrado en 2023 (de 7 a 3 fallecidos).

¹³ 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.

¹⁴ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



Cuadro N° 9
IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2024

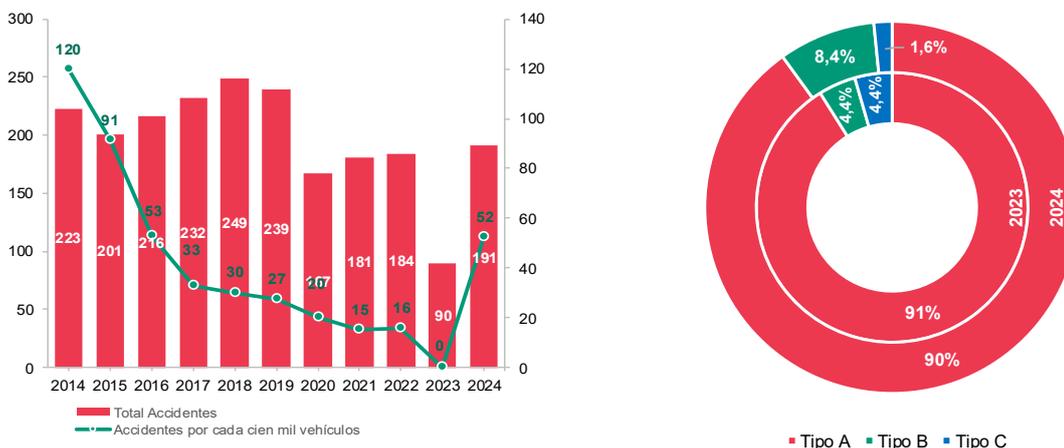
Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	160	46	17	346	76	19
2015	158	32	11	381	104	13
2016	174	29	13	415	60	21
2017	226	3	3	463	3	9
2018	204	19	26	388	62	32
2019	205	29	5	371	67	9
2020	153	12	2	259	22	4
2021	167	7	7	228	24	7
2022	164	15	5	207	46	11
2023	82	4	4	95	8	7
2024	172	16	3	209	41	3

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

55. Como se aprecia en el Gráfico N° 11, el número de accidentes por cada cien mil vehículos fue 52 en 2024; en tanto en el 2023 no fue posible calcularlo, ello debido a que no se registró el tráfico en ese año, por la suspensión de obligaciones al concesionario. Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 3 de ellos generaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 1,6 %), asimismo, 16 reportaron personas heridas (Accidentes Tipo B, 8,4 %). Ello representa un incremento de los accidentes Tipo B en 88,5 % y una disminución en los de Tipo C (64,7 %) en términos relativos respecto al 2023. Finalmente, en el 2024 hubo más accidentes que tuvieron como consecuencia algún tipo de daño físico sobre las personas.

Gráfico N° 11
IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2014-2024



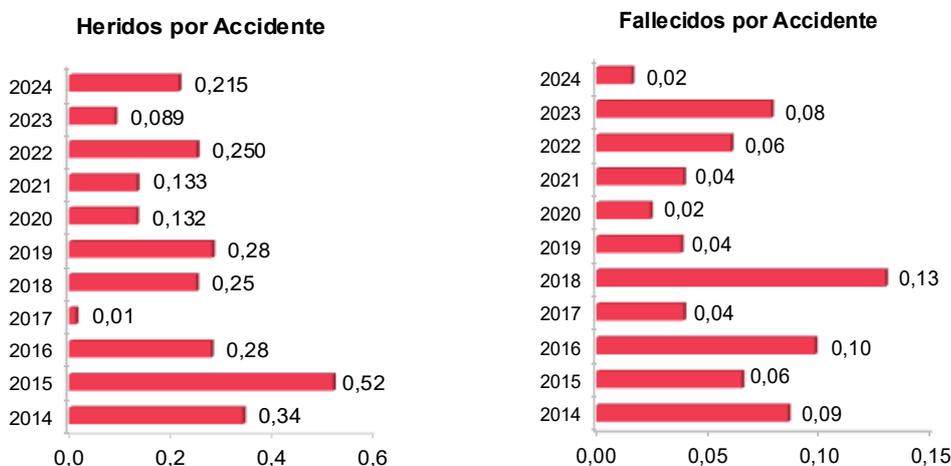
* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).
Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

56. En 2024, el número de heridos por accidente se incrementó en 141,5 % pasando de 0,089 a 0,215 heridos por accidente. Por su parte, la cantidad de víctimas fatales por accidente se redujo en 79,8 %, pasando de 0,08 en 2023 a 0,02 en 2024. En el Gráfico N° 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2024.



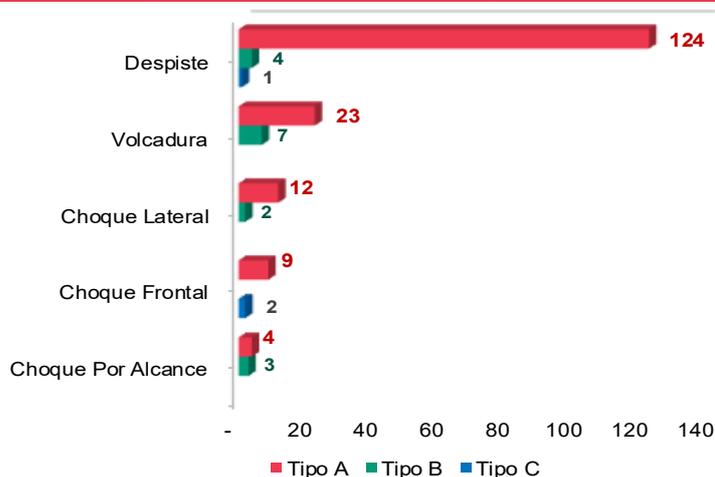
Gráfico N° 12
IIRSA Sur Tramo 4: Daños personales por accidentes, 2014-2024



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

57. En el 2024, el 67,5 % de los accidentes correspondió a despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales (96,1 %), con el 0,8 % causando pérdidas humanas. De otro lado, el 15,7 % de los accidentes fue por volcaduras y 16,8 % por diversos tipos de choques, resaltando que el 18,2 % de los choques frontales causó pérdidas humanas. El Gráfico N° 13 resume los tipos de accidentes por consecuencias sobre la vida humana.

Gráfico N° 13
IIRSA Sur Tramo 4: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024

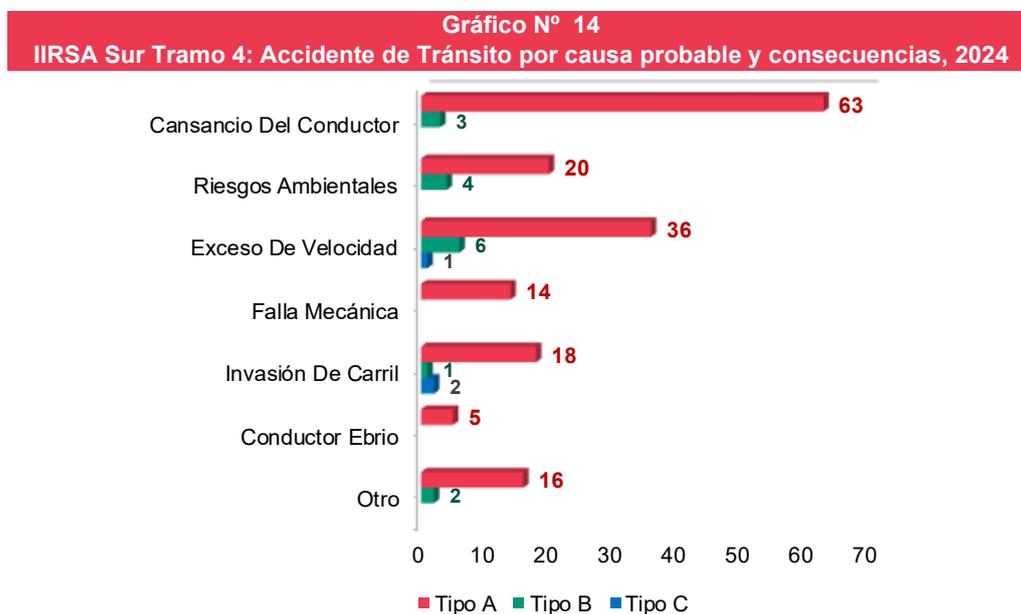


Fuente: Intersur Concesiones S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

58. En cuanto a las causas probables de los accidentes, el cansancio del conductor representó el 34,6 %, seguido del exceso de velocidad con un 22,5 %. Por su parte, los riesgos ambientales fueron responsables del 12,6 % de los casos, mientras que las maniobras temerarias, como la invasión del carril contrario, representaron el 11,0 %. Las fallas mecánicas contribuyeron al 7,3 % de los accidentes. Además, el 2,6 % estuvo relacionado con conductores en estado de



ebriedad y un 9,4 % se debió a otras causas. El Gráfico 14 muestra, además, las consecuencias de los accidentes según el tipo de resultado.



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII.4. Reclamos, sanciones y penalidades

59. Durante 2024 se presentaron siete reclamos al concesionario, lo que representa un incremento del 600 % con respecto a los registrados en 2023 (un reclamo). Es importante destacar que, en 2024, los reclamos estuvieron relacionados con la calidad de los servicios, el cobro de tarifas y otros aspectos, como el control de pesos y la documentación. Estos datos se detallan en el Cuadro 10.

Cuadro N° 10
IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de reclamos por meses, 2024

Materia de Reclamo	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2024
Calidad de los servicios	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4
Cobro de tarifa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Otros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Total general	3	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2	7

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

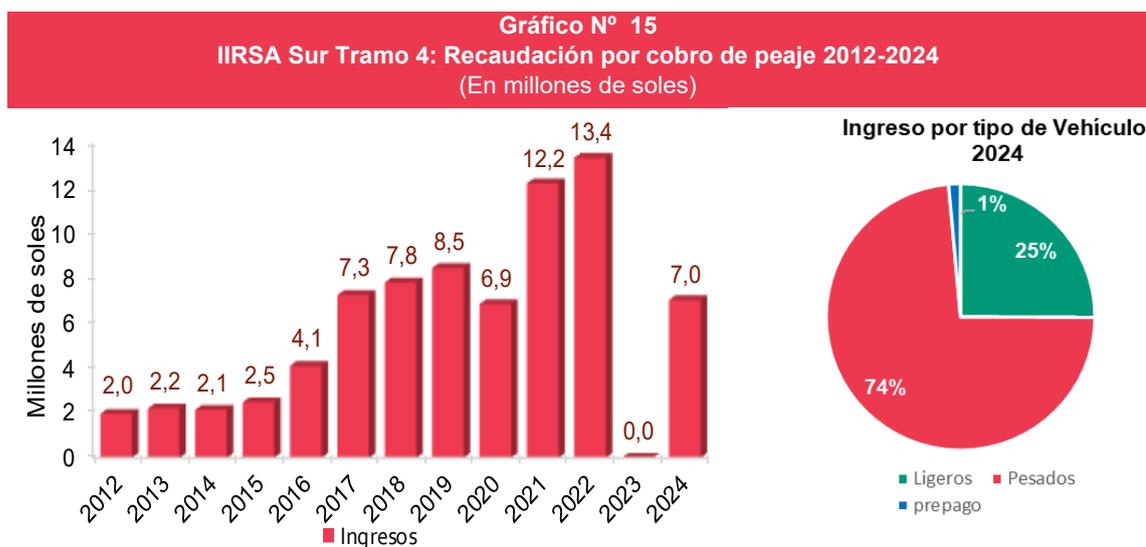
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

60. Cabe indicar que durante el ejercicio 2024 no se aplicaron sanciones o penalidades al concesionario.



VIII. INDICADORES COMERCIALES

61. Durante 2024, la recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 7,0 millones, en tanto en el año 2023 la concesionaria no tuvo ingresos producto de que no se registró el tráfico. La mayor proporción de los ingresos proviene principalmente de la recaudación por parte de los vehículos pesados, representando el 73, 5 % del total de ingresos en el 2024. En global, entre el 2012 y 2024, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 75,9 millones (Ver gráfico 15).



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

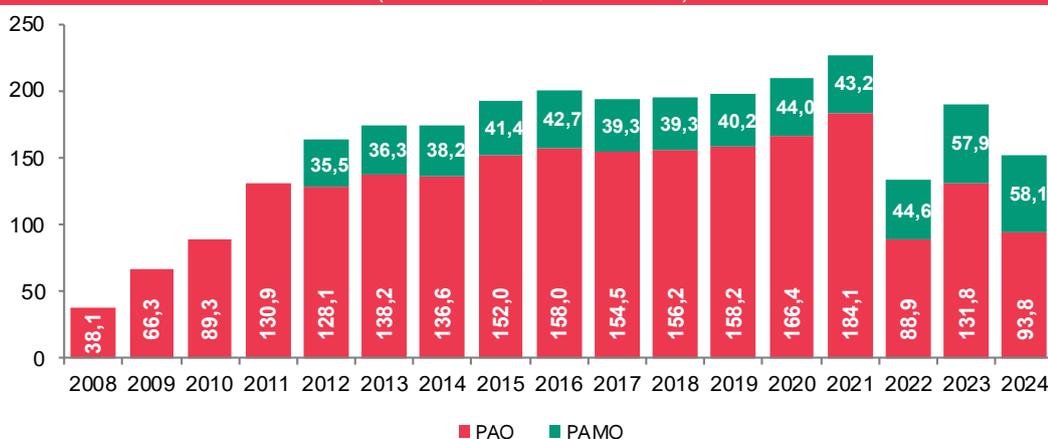
62. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras realizadas por el Concesionario. Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación. El objetivo de este instrumento financiero es garantizar el empleo eficiente de la recaudación por peaje y el impulso inicial en la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, en los primeros años de la Concesión.
63. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹⁵, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVÍAS Nacional) al Concesionario¹⁶.
64. Como se observa en el Gráfico N° 16, durante 2024, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/ 151,9 millones, nivel inferior en 19,9 % a lo registrado en 2023. Entre 2008 y 2024, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 560,6 millones y S/ 2171,3 millones, respectivamente.

¹⁵ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹⁶ En particular, se registran los montos girados por PROVÍAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.



Gráfico N° 16
IIRSA Sur Tramo 4: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO
(En S/ millones, incluido IGV)



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados financieros

- **Estado de Resultados Integrales**

65. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:
66. Durante el 2024, los ingresos totales constituidos por i) los servicios de operación y mantenimiento y ii) los servicios de construcción de la concesión alcanzaron los S/ 154,4 millones, un 22,7% por encima de los S/ 125,9 millones registrados en el 2023. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se incrementaron en un 12,6% respecto a los registrados en el 2023, esto es en S/. 5,8 millones; asimismo, los ingresos por servicios de construcción se incrementaron en un 28,4%, esto es en S/. 22,8 millones, motivado este último por el efecto de un mayor volumen de ingresos por la ejecución de obras adicionales¹⁷ y a pesar de la caída en la cuenta Mantenimiento de emergencia.

¹⁷ Según el contrato de concesión, estas son obras que no se encuentran contempladas en el Expediente Técnico, que presenta el CONCESIONARIO, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el periodo de Concesión por el CONCEDENTE, con opinión favorable del REGULADOR por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



Cuadro N° 11
IIRSA SUR TRAMO 4: Ingresos por servicios 2023-2024
(En miles de soles)

Ingresos por servicios	2024	2023	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	51 648	45 860	33,4%	36,4%	12,6%
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	28 055	22 973	18,2%	18,2%	22,1%
Costo anual de mantenimiento (CAM)	23 593	22 887	15,3%	18,2%	3,1%
Ingresos por servicios de construcción	102 775	80 025	66,6%	63,6%	28,4%
Mantenimiento de emergencia	33 954	51 505	22,0%	40,9%	-34,1%
Obras adicionales	68 821	28 520	44,6%	22,7%	141,3%
Total	154 423	125 885	100%	100%	22,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

67. Respecto a los ingresos por servicio de operación y mantenimiento, durante el ejercicio 2024 estos representaron el 33,4% de los ingresos totales, con las actividades de Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) y el Costo Anual de Mantenimiento (CAM) representando el 18,2% y 15,3% de los ingresos totales, respectivamente. Cabe señalar que los ingresos del PAMO cayeron en S/ 5,1 millones (22,1%) frente a los S/ 22,9 millones que alcanzó en el 2023, mientras que los ingresos por CAM crecieron en 3,1% frente a lo registrado en el 2023.
68. En lo que respecta a los costos totales del ejercicio 2024, estos alcanzaron los S/ 102,4 millones, implicando un crecimiento del 21,5% en relación al 2023 (S/ 84,3 millones). En la composición de estos costos, el rubro servicios de construcción es el de mayor magnitud y representa el 77,5% del total de costos, proporción que creció respecto al 73,0% alcanzado en el año 2023.

Cuadro N° 12
IIRSA SUR TRAMO 4: Costos de prestación de servicios 2023-2024
(En miles de soles)

Costos por prestación de servicios	2024	2023	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Servicios de construcción	79 392	61 528	77,5%	73,0%	29,0%
Servicio de operación y mantenimiento	23 046	22 803	22,5%	27,0%	1,1%
Total	102 438	84 331	100%	100%	21,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

69. Por su parte los costos por servicio de operación y mantenimiento en el ejercicio 2024 representaron el 22,5% de los costos totales. En el 2024 dicho monto ascendió a S/ 23,0 millones, un 1,1% mayor a la cifra del año 2023 (S/ 22,8 millones). En cuanto a los gastos administrativos, estos cayeron en 20,6% con respecto al 2023, pasando de S/ 12,8 millones a S/ 10,2 millones, influenciado principalmente por la caída en el rubro de Servicios prestados por terceros en un 23,6% (al pasar de S/ 9,6 millones en el 2023 a S/ 7,4 millones en el 2024).



Cuadro N° 13
IIRSA SUR TRAMO 4: Gastos administrativos 2023-2024
(En miles de soles)

Gastos administrativos			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2024	2023	2024	2023	2024/2023
Cargas de personal	1840	1625	18,1%	12,7%	13,3%
Servicios prestados por terceros	7367	9638	72,4%	75,1%	-23,6%
Tributos	22	17	0,2%	0,1%	30,4%
Seguros	834	1382	8,2%	10,8%	-39,7%
Otros	118	167	1,2%	1,3%	-29,3%
Total	10 181	12 829	100,0%	100,0%	-20,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

70. Como se aprecia en el siguiente cuadro, la evolución de ingresos y costos por servicios determinó, principalmente, el resultado de utilidad bruta de S/ 51,9 millones, lo que significó un incremento del 25,1% con relación a la registrada el año anterior (S/ 41,6 millones). En esa línea, también la utilidad de operación tuvo una variación de 47,8%, alcanzando un monto de S/ 41,6 millones. En tanto, la utilidad neta del ejercicio en el 2024 creció un 39,5%, es decir, a S/ 24,7 millones, frente a S/ 17,7 millones obtenido en el 2023. Ello se debió, principalmente, al efecto del mayor crecimiento de los ingresos por actividades de construcción y por servicios de operación y mantenimiento respecto a los correspondientes costos.

Cuadro N° 14
Estado de Resultados Integrales 2023-2024
(En miles de soles)

	2024	2023	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Ingresos	154 423	125 885	100%	100%	22,7%
Ingresos por actividades de construcción	102 775	80 025	66,6%	63,6%	28,4%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	51 648	45 860	33,4%	36,4%	12,6%
Costos	-102 438	-84 331	-66,3%	-67,0%	21,5%
Costos por servicios de construcción	-79 392	-61 528	-51,4%	-48,9%	29,0%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	-23 046	-22 803	-14,9%	-18,1%	1,1%
Utilidad bruta	51 986	41 555	33,7%	33,0%	25,1%
Gastos administrativos	-10 181	-12 829	-6,6%	-10,2%	-20,6%
Otros gastos	-159	-549	-0,1%	-0,4%	-71,1%
Utilidad de operación	41 646	28 176	27,0%	22,4%	47,8%
Ingresos financieros	1209	1471	0,8%	1,2%	-17,8%
Gastos financieros	-1247	-1019	-0,8%	-0,8%	22,4%
Diferencia en cambio, neta	-5981	-3329	-3,9%	-2,6%	79,7%
Utilidad neta antes del impuesto a la renta	35 627	25 300	23,1%	20,1%	40,8%
Impuesto a la renta	-10 966	-7617	-7,1%	-6,1%	44,0%
Utilidad (pérdida) neta del año	24 661	17 683	16,0%	14,0%	39,5%

Fuente: Estados financieros auditados 2024 - Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

- **Estado de Situación Financiera**

71. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se presentan los movimientos para los años 2023 y 2024.



Cuadro N° 15
Estado de Situación Financiera 2023-2024
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2024	2023		2024	2023
ACTIVOS CORRIENTES	101 664	121 288	PASIVO CORRIENTE	48 447	67 942
Efectivo	5002	2115	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	21 875	29 869
Cuentas por cobrar comerciales	32 881	50 926	Anticipos recibidos	11 490	7655
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0	0	Pasivo por impuestos corrientes	11 263	8149
Cuentas por cobrar en fideicomiso	48 249	55 981	Otras cuentas por pagar	3819	22 269
Otras cuentas por cobrar	15 532	12 266			
ACTIVOS NO CORRIENTES	196	244	PASIVO NO CORRIENTE	0	0
Mobiliario y equipo	196	244	TOTAL PASIVO	48 447	67 942
Activos por derecho de uso	0	0	PATRIMONIO NETO	53 412	53 590
			Capital social	26 657	26 657
			Reserva legal	5331	5331
			Resultados acumulados	21 424	21 602
TOTAL ACTIVOS	101 859	121 532	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	101 859	121 532

Cuadro N° 16
Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2023-2024
(En porcentaje (%))

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS HORIZONTAL		
	2024	2023	2024/2023		2024	2023	2024/2023
ACTIVOS CORRIENTES	99,8%	99,8%	-16%	PASIVO CORRIENTE	47,6%	55,9%	-29%
Efectivo	4,9%	1,7%	136%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	21,5%	24,6%	-27%
Cuentas por cobrar comerciales	32,3%	41,9%	-35%	Anticipos recibidos	11,3%	6,3%	50%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0,0%	0,0%		Pasivo por impuestos corrientes	11,1%	6,7%	38%
Cuentas por cobrar en fideicomiso	47,4%	46,1%	-14%	Otras cuentas por pagar	3,7%	18,3%	-83%
Otras cuentas por cobrar	15,2%	10,1%	27%				
ACTIVOS NO CORRIENTES	0,2%	0,2%	-20%	PASIVO NO CORRIENTE	0,0%	0,0%	
Mobiliario y equipo	0,2%	0,2%	-20%	Pasivo por arrendamiento	0,0%	0,0%	
Activos por derecho de uso	0,0%	0,0%		TOTAL PASIVO	47,6%	55,9%	-29%
				PATRIMONIO NETO	52,4%	44,1%	0%
				Capital social	26,2%	21,9%	0%
				Reserva legal	5,2%	4,4%	0%
				Resultados acumulados	21,0%	17,8%	-1%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	-16%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	-16%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Intersur Concesiones S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



72. Al cierre del año 2024, el valor de los activos de la concesión y, por consiguiente, del pasivo y patrimonio, se redujo en 16% respecto al periodo 2023, pasando de S/ 121,5 millones a S/ 101,9 millones.
73. Por el lado del activo, el activo corriente registró una disminución de S/ 121,3 millones a S/ 101,7 millones (-16%) entre el 2023 y 2024; asimismo, los activos no corrientes disminuyeron 20% pasando de S/ 244 mil a S/ 196 mil. Con respecto a la distribución de las cuentas del activo, el activo corriente se mantuvo en un 99,8% de los activos totales en el año 2024; por lo que el activo no corriente representó el 0,2% de los activos totales. Se observa que la dinámica de los activos se explica, principalmente, por la caída en las subcuentas de *Cuentas por cobrar comerciales* en S/ -18,0 millones (-35%) y las *Cuentas por cobrar en fideicomiso* en S/ 7,7 millones (-14%).
74. Por otro lado, los pasivos de la concesión presentaron una reducción del 29%, mientras que el patrimonio neto se mantuvo invariable, resultando en el ejercicio 2024 en valores de S/ 48,5 millones y S/ 53,4 millones, respectivamente, representando el 47,6% y 52,4% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que la concesión mantuvo una cantidad nula de pasivos no corrientes, lo que significa que la concesión mantiene únicamente deudas de corto plazo.

IX.2. Indicadores financieros

• *Ratios de Liquidez*

75. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene una política de tener recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, dado que los ratios de liquidez general y prueba ácida están por encima de 1.
76. En particular, la reducción tanto del activo corriente en 16% como del pasivo corriente en un 29% implicó, en forma conjunta, que el valor del ratio liquidez clásica¹⁸ se incrementara desde 1,79 a un valor de 2,10. Por otro lado, el ratio de la prueba ácida¹⁹ evidenció un comportamiento similar, considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y cuentas por cobrar.

Cuadro N° 17
Ratios de Liquidez, 2023-2024

Ratios	2024	2023
Liquidez general	2,10	1,79
Prueba Ácida	2,10	1,79
Liquidez absoluta	0,10	0,03

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Intersur Concesiones S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

77. Con relación al ratio de liquidez absoluta²⁰ o también llamado ratio de prueba defensiva, en el año 2024 este se incrementó notablemente de 0,03 a 0,10, evidenciando que la cuenta de efectivo creció 136% y que el pasivo corriente disminuyó en un 29%. Sin embargo, se mantiene en un nivel bajo debido al poco peso relativo de los activos más líquidos en el balance de la empresa.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

78. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos, normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
79. En el presente caso, los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2024 reflejan una menor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

Cuadro N° 18		
Ratios de Endeudamiento Financiero, 2023-2024		
Ratios	2024	2023
Deuda/Patrimonio	90,7%	126,8%
Endeudamiento del Activo	47,6%	55,9%
Calidad de la Deuda	100,0%	100,0%
Índice de Solvencia	2,10	1,79

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Intersur Concesiones S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

80. El ratio Deuda/Patrimonio²¹ muestra para el ejercicio 2024 que por cada S/ 90,7 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento de la empresa motivada por una reducción interanual del total de pasivo (-29%) y un patrimonio estable (0%); sin embargo, mantiene la tendencia de una disminución significativa respecto al apalancamiento correspondiente a los años previos (en 2022 fue del 189,2% y en 2023 del 126,8%).
81. El ratio endeudamiento del activo²² en el ejercicio 2024 indica que, del total de activos, un 47,6% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 65,4% que tuvo en el 2022 y 55,9% en 2023, lo cual denota una política de incremento del financiamiento del activo con recursos propios, significando un aumento del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
82. El ratio de calidad de la deuda²³ asciende a 100% en el ejercicio 2024 lo que indica que toda la deuda que tiene la empresa, como en el año 2023, corresponde a deuda de corto plazo.
83. Finalmente, el índice de solvencia²⁴ para el ejercicio 2024 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 2,10 de activo total. En el 2023 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,79 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2023 al 2024, se incrementó el nivel de solvencia de la empresa.

²¹ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

²² El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²³ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



- **Ratios de Rentabilidad**

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

Cuadro N° 19		
Ratios de Rentabilidad, 2023-2024		
Ratios	2024	2023
Margen Bruto	33,7%	33,0%
Margen Operativo	27,0%	22,4%
Margen EBITDA	27,1%	22,5%
Margen Neto	16,0%	14,0%
ROE	46,2%	33,0%
ROA	24,2%	14,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Intersur Concesiones S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

85. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²⁵ se incrementó ligeramente, al pasar de 33,0% a 33,7% entre los años 2023 y 2024. En tanto, misma tendencia mostraron el margen operativo²⁶ y el Margen EBITDA²⁷, pasando de 22,4% y 22,5% en el 2023 a 27,0% y 27,1%, respectivamente, en el 2024. Asimismo, el margen neto²⁸ pasó de 14,0% en el 2023 a 16,0% en el 2024, en línea con el mayor incremento de la utilidad neta respecto a los ingresos totales respecto al año anterior. Este último ratio indica que, en el ejercicio 2024, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 16,0 de utilidad neta.
86. El ROE²⁹ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2024, el mismo se incrementa respecto al ejercicio 2023, puesto que en el ejercicio 2024, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 46,0 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2023 se obtuvo S/ 33,0 de utilidad neta. El incremento registrado se debe al efecto de un crecimiento de las utilidades netas en dicho año (39,5%) y un patrimonio neto que no registró variación.
87. Finalmente, se observa un crecimiento en el índice de rentabilidad sobre los activos o ROA³⁰ el cual ascendió a 24,2% (14,5% en el 2023), explicado tanto por las mayores ganancias netas (39,5%) de la empresa concesionaria para el 2024, como por la caída en el total de activos invertido (-16%).

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²⁶ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

²⁷ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

²⁸ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

²⁹ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

³⁰ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



X. CONCLUSIONES

88. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 4: Inambari – Azángaro, se ha identificado los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo. Así, de la evaluación del desempeño de la Concesión durante el año 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En 2024, el tráfico vehicular alcanzó los 365 mil vehículos, de los cuales el 59,6 % correspondió a vehículos ligeros y el 40,4 % a vehículos pesados. En cuanto al número de ejes cobrables, se registró un total de 859 mil ejes durante el mismo periodo. Cabe señalar que en 2023 no se cuenta con esta información, debido a la suspensión de las obligaciones contractuales, lo que impidió el control y monitoreo del tránsito vehicular durante ese año.
 - (ii) Al cierre de 2024, el Concesionario cuenta con dos estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Macusani y San Gabán, las cuales registraron 197,1 mil vehículos (54,0 %) y 167,9 mil vehículos (46,0 %), respectivamente. Respecto a la garita de peaje San Antón, no se registró tráfico debido a la suspensión de obligaciones que tuvo la concesión a inicios del 2023 y que se prolongó hasta el 2024.
 - (iii) En relación con la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2024 se atendieron 656 llamadas de usuarios a la Central de Emergencias, lo que representó un incremento del 119,4 % en comparación con 2023. Asimismo, el número de asistencias mecánicas también mostró un aumento significativo, registrando un crecimiento del 109,9 % respecto al año anterior.
 - (iv) Al 31 de diciembre de 2024, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 870,8 millones, lo cual significó un avance de 131,2 % de la inversión comprometida. Con ello se logró un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para construcción (276,9 km) y para ser intervenidos (25,2 km) como parte de la obra principal, así como la ejecución de las obras accesorias. Durante 2024, el Concesionario ejecutó obras por USD 9,4 millones, lo cual representó un aumento del 20,1 % con relación al año anterior (USD 7,8 millones).
 - (v) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 2,4 millones de soles, monto menor en 3,8 % a los aportes efectuados en 2023 (S/ 2,5 millones).
 - (vi) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2024, se ha verificado lo siguiente:
 - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (90 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento del Índice de servicio global de 97,0 %.
 - Se registraron 191 accidentes, lo cual significó un incremento del 112,2 % con relación al número de accidentes registrados en 2023. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes tuvieron como origen los despistes y volcaduras (83,2 % en conjunto).
 - El número de reclamos en general se incrementó en 600 %, registrándose siete en 2024.
 - (vii) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en las estaciones de peaje San Gabán, Macusani y San Antón, se observó que las mismas se elevaron en



2,5 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 8,00 a S/ 8,20 por unidad (de vehículo ligero o eje de vehículo pesado).

- (viii) Durante 2024, los ingresos totales obtenidos por el concesionario por concepto de recaudación de peaje fueron S/ 7,0 millones, a diferencia del 2023 en que fue nula la recaudación. Debido a ello, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de PAMO y PAO se redujo en 19,9 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 189,6 a S/ 151,9 millones. Entre 2008 y 2024, el PAMO y PAO acumulados ascendieron a S/ 560,6 millones y S/ 2171,3 millones, respectivamente.
- (ix) Con respecto a los resultados financieros de la Concesión, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se incrementaron en 22,7% entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 125,9 millones a S/ 154,4 millones, mientras que los costos totales crecieron un 21,5% alcanzando los S/ 102,4 millones en el 2024 frente a S/ 84,3 millones en el 2023. En este contexto, la utilidad bruta fue de S/ 51,9 millones, lo que significó un incremento del 25,1% con relación a la registrada el año anterior (S/ 41,6 millones). En tanto, la utilidad neta del ejercicio en el 2024 creció un 39,5%, es decir, a S/ 24,7 millones, frente a S/ 17,7 millones obtenido en el 2023 debido, principalmente, al mencionado efecto del mayor crecimiento de los ingresos por actividades de construcción y por servicios de operación y mantenimiento respecto a los correspondientes costos.
- (x) Al cierre del año 2024 la empresa disminuyó sus valores contables frente al observado al cierre del ejercicio 2023, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una disminución de 16%, al pasar de S/ 121,5 millones en el 2023 a S/ 101,9 millones al finalizar el ejercicio 2024. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores es buena conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2024, indicando que, al final de dicho ejercicio, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación tanto con la solvencia financiera de la empresa como con el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos aumentaron. Finalmente, la eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos se incrementó, registrándose un incremento en todos los indicadores de rentabilidad para el ejercicio 2024.



XI. ANEXOS

Anexo N° 1 Ficha de Contrato de Concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Intersur Concesiones S.A.			
Carretera: Inambari – Azángaro (Tramo 4)			
N°	Tema	Contenido	Ref.
	Infraestructura	Tramo Inambari – Azángaro (305,90 Km.) que incluye los siguientes subtramos: Puente Inambari – San Gabán (64,90 Km.) San Gabán – Ollachea (13,50 Km.) Ollachea – Macusani (96,00 Km.) Macusani – Progreso (96,00 Km.) Progreso – Dv. Asillo (13,26 Km.) Dv. Asillo – Azángaro (24,24 Km.)	Cláusula 2.4. (p. 19) Anexo I, Apéndice I (p. 158) Anexo XI (p. 231)
	Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
	Plazo de la concesión	25 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 30) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30-31)
	Adendas	Adenda 1: 01 de marzo de 2006. Adenda 2: 16 de mayo de 2006. Adenda 3: 26 de julio de 2006. Adenda 4: 18 de febrero de 2009. Adenda 5: 19 de mayo de 2009. Adenda 6: 06 de agosto de 2009. Adenda 7: 04 de marzo de 2011.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7
	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.6. (p. 20)
	Capital mínimo	USD 8 583 067. Al finalizar el tercer año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4. (p. 23)



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

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



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

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



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

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

**Anexo N° 2
Resumen Estadístico**

INDICADORES ANUALES - IIRSA SUR TRAMO 4: Inambari - Azángaro

Concesionario:	Intersur Concesiones S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Periodo:	2011-2024

a) Tráfico															
	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Número de Vehículos															
Total Ligeros	Vehículos	25 438	90 929	91 555	100 082	124 079	254 013	459 427	565 602	576 036	563 275	842 336	814 381	-	217 689
Total Pesados	Vehículos	25 714	80 915	92 193	86 001	96 193	154 861	252 694	264 999	295 425	260 597	361 162	343 879	-	147 348
Número de Ejes Cobrables															
Total Ligeros	Ejes	25 438	90 929	91 555	100 082	124 079	254 013	459 427	565 602	576 036	563 275	842 336	814 381	-	217 689
Total Pesados	Ejes	93 308	319 594	373 650	346 611	377 776	585 787	932 123	968 559	1044 850	918 377	1288 404	1234 733	-	641 107
Número de Vehículos por Unidad de Peaje															
San Antón	Vehículos						159 639	420 401	456 093	465 168	420 755	583 639	580 362	-	-
Ligeros	Vehículos						110 382	283 659	320 827	310 273	285 390	400 685	404 900	-	-
Pesados	Vehículos						49 257	136 742	135 266	154 895	135 365	182 954	175 462	-	-
San Gabán	Vehículos	30 131	100 515	93 772	102 259	115 308	122 711	149 384	199 233	223 127	185 594	267 903	256 907	-	167 955
Ligeros	Vehículos	14 732	54 468	45 622	55 842	63 333	68 696	89 530	131 738	143 480	126 781	188 471	178 821	-	96 881
Pesados	Vehículos	15 399	46 047	48 150	46 417	51 975	54 015	59 854	67 495	79 647	58 813	79 432	78 086	-	71 074
Macusani	Vehículos	21 021	71 329	89 976	83 824	104 964	126 524	142 336	175 275	183 166	217 523	351 956	320 991	-	197 082
Ligeros	Vehículos	10 706	36 461	45 933	44 240	60 746	74 935	86 238	113 037	122 283	151 104	253 180	230 660	-	120 808
Pesados	Vehículos	10 315	34 868	44 043	39 584	44 218	51 589	56 098	62 238	60 883	66 419	98 776	90 331	-	76 274
Número de Ejes por Unidad de Peaje															
San Antón	Ejes						275 446	738 571	773 224	813 181	717 244	1004 310	989 246	-	-
Ligeros	Ejes						110 382	283 659	320 827	310 273	285 390	400 685	404 900	-	-
Pesados	Ejes						165 064	454 912	452 397	502 908	431 854	603 625	584 346	-	-
San Gabán	Ejes	68 476	228 811	237 232	237 643	262 907	282 452	333 922	395 677	438 931	361 240	499 636	484 246	-	406 189
Ligeros	Ejes	14 732	54 468	45 622	55 842	63 333	68 696	89 530	131 738	143 480	126 781	188 471	178 821	-	96 881
Pesados	Ejes	53 744	174 343	191 610	181 801	199 574	213 756	244 392	263 939	295 451	234 459	311 165	305 425	-	309 308
Macusani	Ejes	50 270	181 712	227 973	209 050	238 948	281 902	319 057	365 260	368 774	403 168	626 794	575 622	-	452 607
Ligeros	Ejes	10 706	36 461	45 933	44 240	60 746	74 935	86 238	113 037	122 283	151 104	253 180	230 660	-	120 808



Pesados	Ejes	39 564	145 251	182 040	164 810	178 202	206 967	232 819	252 223	246 491	252 064	373 614	344 962	-	331 799
---------	------	--------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---	---------

	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
b) Recaudación por Cobro de Peaje															
Total	Soles		1960 218	2199 221	2141 756	2475 539	4099 586	7265 116	7816 276	8467 747	6860 627	12241 143	13377 324	-	7042 127
Ligeros	Soles		413 093	348 437	364 098	454 997	965 973	1977 372	2435 752	2425 673	2238 546	4262 256	4558 540	-	1764 312
Pesados	Soles		1547 126	1727 950	1607 900	1815 584	3029 958	5093 976	5166 996	5534 677	4315 071	7552 514	8291 933	-	5177 439
Vales Prepago	Soles			122 833	169 759	204 959	103 655	193 768	213 528	507 397	307 010	426 374	526 851	-	100 376

c) Accidentes															
Accidentes	Personas			98	223	201	216	232	249	239	167	181	15	90	191
Heridos	Personas			111	76	104	60	3	62	67	22	24	46	8	41
Fallecidos	Personas			13	19	13	21	9	32	9	4	7	11	7	3



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

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

estudioseconomicos@OSITRAN.gob.pe

www.OSITRAN.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sota
Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Micaela Guillén Delgado – Practicante
Britney Esperanza Yupanqui Llalire – Practicante
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante