



# INFORME DE DESEMPEÑO 2023

## 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 2023: 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 2024

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

[estudioseconomicos@ositrان.gob.pe](mailto:estudioseconomicos@ositrان.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>7</b>
	II.1. Composición de la empresa .....	7
	II.2. Principales Características del Contrato de Concesión .....	7
	II.3. Área de Influencia .....	9
	II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión .....	10
	II.5. Hechos de importancia .....	11
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA .....</b>	<b>12</b>
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>13</b>
	IV.1. Tráfico vehicular .....	13
	IV.2. Servicios complementarios .....	13
<b>V.</b>	<b>ESQUEMA TARIFARIO .....</b>	<b>15</b>
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>16</b>
	VI.1. Evolución de las inversiones .....	16
	VI.2. Pagos al Estado .....	18
<b>VII.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>19</b>
	VII.1. Niveles de Servicio .....	19
	VII.2. Indicador de Tráfico .....	20
	VII.3. Accidentes .....	20
	VII.4. Reclamos .....	23
<b>VIII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES .....</b>	<b>24</b>
<b>IX.</b>	<b>ANÁLISIS FINANCIERO .....</b>	<b>25</b>
	IX.1. Estados financieros .....	25
	IX.2. Indicadores financieros .....	29
<b>X.</b>	<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>32</b>
<b>XI.</b>	<b>ANEXOS .....</b>	<b>34</b>
	<b>ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>34</b>
	<b>ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO .....</b>	<b>38</b>



## CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 4: Datos Generales De La Concesión .....	7
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 4: Modificaciones Contractuales .....	8
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo4: Características de la Infraestructura, 2023.....	10
Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 4: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje.....	12
Cuadro N° 5 IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de llamada de emergencia, 2023.....	14
Cuadro N° 6 IIRSA Sur Tramo 4: Peajes y Tarifas (En S/, con IGV).....	16
Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por tipo de consecuencia, 2016 – 2023 .....	21
Cuadro N° 8 IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de reclamos por meses, 2023.....	23
Cuadro N° 9 IIRSA Sur Tramo 4: Ingresos por servicios 2022-2023.....	25
Cuadro N° 10 IIRSA Sur Tramo 4: Costos de prestación de servicios 2022-2023.....	26
Cuadro N° 11 IIRSA Sur Tramo 4: Gastos administrativos 2022-2023 .....	27
Cuadro N° 12 Estado de Resultados Integrales 2023-2022 .....	27
Cuadro N° 13 Estado de Situación Financiera 2023-2022 .....	28
Cuadro N° 14 Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2023-2022.....	28
Cuadro N° 15 Ratios de Liquidez, 2023-2022.....	30
Cuadro N° 16 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2023-2022.....	30
Cuadro N° 17 Ratios de Rentabilidad, 2023-2022.....	31

## GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 4 del Corredor Vial IIRSA Sur .....	10
Gráfico N° 2 IIRSA Sur Tramo 4: Llamadas de emergencia, 2015 – 2023.....	14
Gráfico N° 3 IIRSA Sur Tramo 4: Asistencias mecánicas, 2014 – 2023.....	15
Gráfico N° 4 IIRSA Sur Tramo 4: Inversiones reconocidas, 2006 – 2023 .....	17
Gráfico N° 5 IIRSA Sur Tramo 4: Aportes por regulación 2013 – 2023.....	18
Gráfico N° 6 IIRSA Sur Tramo 4: Nivel de servicio global, 2013-2023 .....	19
Gráfico N° 7 IIRSA Sur Tramo 4: IMD Mensual, 2022 .....	20
Gráfico N° 8 IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2015 – 2023.....	21
Gráfico N° 9 IIRSA Sur Tramo 4: Daños personales por accidentes 2015 – 2023.....	22
Gráfico N° 10 IIRSA Sur Tramo 4: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2023 .....	23
Gráfico N° 11 IIRSA Sur Tramo 4: Recaudación por cobro de peaje 2012-2023.....	24
Gráfico N° 12 IIRSA Sur Tramo 4: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO .....	25



# INFORME DE DESEMPEÑO 2023

## 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 2023, 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.

El 7 de diciembre de 2022, se desencadenaron una serie de protestas a nivel nacional en respuesta al autogolpe perpetrado por el ex presidente Pedro Castillo. Estas manifestaciones continuaron hasta finales de marzo de 2023 y, aunque se registraron protestas de menor intensidad posteriormente, la mayoría se concentraron en el sur del país, siendo el departamento de Puno uno de los más afectados, destacándose los bloqueos de carreteras como las acciones principales. Esta situación conllevó a una serie de medidas que derivaron en la suspensión de las obligaciones del concesionario durante el año 2023, lo que se reflejó en la falta de registros de tráfico vehicular en ese periodo.

El Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 861 millones (incluido IGV) durante 2023, monto mayor al reconocido en el año anterior (USD 31 millones). Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 861,3 millones (incluido IGV), lo que significa un avance del 129,8% de la inversión total comprometida (USD 663,6 millones). Así, al cierre de 2023, la empresa cumplió con la ejecución de la obra principal, con un avance físico de 100% en los kilómetros comprometidos para construcción y del 100% en los kilómetros a ser intervenidos por mantenimiento. Adicionalmente, ha ejecutado obras accesorias y adicionales incluidas con posterioridad.

En el 2023 el Concesionario transfirió un monto total de S/ 2,4 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra 84% menor a los aportes transferidos en 2022 (S/ 4,57 millones).



Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2023. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (90%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 98,3%.

Por su parte, el número de accidentes disminuyó en un 51,1%, al pasar de 184 a 90 accidentes en 2023. En lo que respecta al número de heridos también disminuyó de 46 a 8 personas heridas entre 2022 y 2023; de manera similar, el número de víctimas mortales disminuyó de 11 a 7 fallecidos en dicho periodo. Con respecto a los reclamos, se resolvieron 1 sobre otros temas diferentes a la calidad de los servicios y el cobro de la tarifa.

En el año 2023, la recaudación por concepto de peaje fue nula como resultado de la suspensión de obligaciones que llevó al cese del cobro de peajes.

Con respecto a los resultados financieros de la Concesión, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se redujeron en 56,9% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 291,8 millones a S/ 125,9 millones, mientras que los costos totales se redujeron 63,7% alcanzando los S/ 84,3 millones en el 2023 frente a S/ 232,5 millones en el 2022. En este contexto, la utilidad bruta fue de S/ 41,6 millones, lo que significó una disminución de 29,9% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 59,3 millones).

Al cierre del año 2023 la empresa incrementó sus valores contables frente al observado al cierre del ejercicio 2022, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una disminución de 29%, al pasar de S/ 171,8 millones en el 2022 a S/ 121,5 millones al finalizar el ejercicio 2023. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores es buena conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2023, los valores revelan que la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos se incrementaron. Finalmente, con los indicadores de rentabilidad de la empresa, existen comportamientos mixtos de estos indicadores en el ejercicio 2023, pues el margen bruto, margen operativo, EBITDA y el margen neto, se incrementan, mientras que el ROE y el ROA disminuyen, pese a ello siendo estos indicadores positivos indican que la empresa generó beneficios en el ejercicio 2023.



## II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### II.1. Composición de la empresa

1. La Concesionaria Intersur Concesiones S.A. (en adelante, Intersur) tiene como accionistas a las empresas de origen brasileño Constructora Andrade Gutierrez S.A., Construcoes e Comercio Camargo Correa S.A. y Constructora Queiroz Galvao S.A., entidades domiciliadas en la República Federativa del Brasil, cada una con una participación de un tercio de las acciones de la empresa.
2. Por un lado, Andrade Gutierrez Engenharia S.A. es una empresa brasileña fundada en 1948 que ha participado en importantes obras de infraestructura, movilidad urbana, energía, petróleo y gas en diversas partes del mundo como Sudamérica, Centroamérica, Europa y África<sup>1</sup>. 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 África<sup>2</sup>. 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 otros<sup>3</sup>.

### 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 plazo<sup>4</sup> (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	
<b>Concesionario</b>	Intersur Concesiones S.A.
<b>Accionistas de la Concesión</b>	Constructora Andrade Gutierrez S.A. (33.33%) Construcoes, Comercio Camargo Correa S.A. (33.33%) Constructora Queiroz Galvao S.A. (33.33%)
<b>Tipo de Concesión</b>	Cofinanciada
<b>Factor de competencia</b>	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) <sup>1</sup>
<b>Inversión comprometida</b>	USD 663,6 millones (inc. IGV)

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

<sup>2</sup> [https://construtoracamargocorrea.com.br/es\\_ES/institucional/](https://construtoracamargocorrea.com.br/es_ES/institucional/)

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

<sup>4</sup> 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.



<b>Cuadro N° 1</b> <b>IIRSA Sur Tramo 4: Datos Generales De La Concesión</b>	
<b>Inversión realizada al 2023</b>	USD 861,4 millones (inc. IGV)
<b>Inicio de la Concesión</b>	4 de agosto de 2005
<b>Vigencia de la Concesión</b>	25 años
<b>Número de Adendas</b>	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-Ositran.

- 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 manea resumida los principales cambios:

<b>Cuadro N° 2</b> <b>IIRSA Sur Tramo 4: Modificaciones Contractuales</b>	
<b>Adenda 1</b>	
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
<b>Adenda 2</b>	
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.
<b>Adenda 3</b>	
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



<b>Cuadro N° 2</b>	
<b>IIRSA Sur Tramo 4: Modificaciones Contractuales</b>	
<b>Adenda 4</b>	
Fecha de suscripción:	18 de febrero de 2009
Opinión de OSITRAN:	Informe N° 038-08-GRE-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica definidos como Controversias No Técnicas.
<b>Adenda 5</b>	
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.
<b>Adenda 6</b>	
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.
<b>Adenda 7</b>	
Fecha de suscripción:	04 de marzo de 2011
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo de Consejo Directivo N° 1344-378-11-CD-OSITRAN Informe N° 003-11-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de la Concesión del tramo 4.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

### **II.3. Área de Influencia**

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



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

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

### Infraestructura

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

**Cuadro N° 3**  
**IIRSA Sur Tramo4: Características de la Infraestructura, 2023**

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	
<b>Total</b>	<b>305,90</b>	

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. Durante enero de 2023, la concesión experimentó bloqueos completos en varios tramos y áreas circundantes debido a las protestas llevadas a cabo por organizaciones y residentes de la región de Puno, en respuesta a la crisis política que se desencadenó en diciembre de 2022. Específicamente, el 10 y 11 de enero de 2023, el Concesionario informó que, debido a las protestas y manifestaciones públicas en todo el país, la transitabilidad de la vía se vio gravemente afectada, lo que llevó a la suspensión temporal de los servicios en las estaciones de peaje y pesaje, así como en los servicios prestados a lo largo de la carretera<sup>5</sup>.
19. En este contexto, el Concesionario solicitó la suspensión de las obligaciones establecidas en diversas cláusulas del Contrato de Concesión<sup>6</sup>, en base a lo dispuesto en el literal c) de la cláusula 15.1 del citado contrato y en el Acta de Acuerdo referente al plazo de ejecución del Informe Técnico de Mantenimiento Periódico (ITMP). El 26 de enero de 2023, se declaró procedente y con eficacia anticipada esta suspensión, incluyendo la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión (Cobro de tarifa de peaje).
20. Posteriormente, mediante la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00058-2023-GSF-OSITRAN del 24 de marzo de 2023, se aprobó la ampliación de la suspensión de las obligaciones contractuales solicitada por el Concesionario. Asimismo, mediante la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00115-2023-GSF-OSITRAN del 14 de junio de 2023, se declaró procedente y con eficacia anticipada otra ampliación de la suspensión de las obligaciones contractuales solicitada por el Concesionario, la cual se mantuvo vigente hasta el 09 de enero de 2024.

<sup>5</sup> SURVIAL. Estatus sobre bloqueos en distintos puntos y alrededores de tramos de la carretera. En: <https://www.survial.com.pe/noticias-y-comunicados/suspensi%C3%B3n-temporal-de-servicios-debido-las-protestas-y-manifestaciones-p%C3%BAblicas-a-nivel-nacional-7/>  
<https://www.survial.com.pe/noticias-y-comunicados/suspensi%C3%B3n-temporal-de-servicios-debido-las-protestas-y-manifestaciones-p%C3%BAblicas-a-nivel-nacional-8/>

<sup>6</sup> En particular, las establecidas en las cláusulas 8.12 y 8.32 del Contrato de Concesión, **así como** los numerales 2, 7.21, 7.22 y 7.23 del Anexo I del Contrato de Concesión.



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

21. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
22. Las obligaciones del Concesionario de brindar el servicio de infraestructura vial bajo determinados niveles de servicio incluyen la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A partir de la toma de posesión de las unidades existentes, el Concesionario deberá efectuar el cobro de la tarifa a través de las unidades de peaje. A diciembre de 2023, el Concesionario se encuentra administrando tres unidades de peaje y una de pesaje (Región Puno), el detalle se presenta en el Cuadro N° 4.

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

Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

23. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 4, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, son de dos tipos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
  - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
24. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión, incluyen:
- ✓ Servicio de Central de Emergencia, que funcionará las 24 horas.
  - ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
  - ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
  - ✓ Patrullaje de vigilancia.
  - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta



- el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder los 100 kilómetros.
- ✓ Libro de reclamos y sugerencias.
- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.
  - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa para traslado a distancias mayores a los 100 kilómetros.
24. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.
25. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

#### **IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS**

##### **IV.1. Tráfico vehicular**

26. A continuación, se analiza la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados, tanto en unidades vehiculares, como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>7</sup>.

Durante el año 2023, debido a que han estado inoperativas las estaciones de peaje de la concesión, el concesionario no ha efectuado un registro del tráfico vehicular a lo largo de todo el año, por lo que no se dispone de estadísticas que permitan analizar la evolución del tráfico vehicular en el último año. Las estadísticas correspondientes al periodo 2012-2022, pueden ser consultadas en el Informe de Desempeño del año 2022<sup>8</sup>.

##### **IV.2. Servicios complementarios**

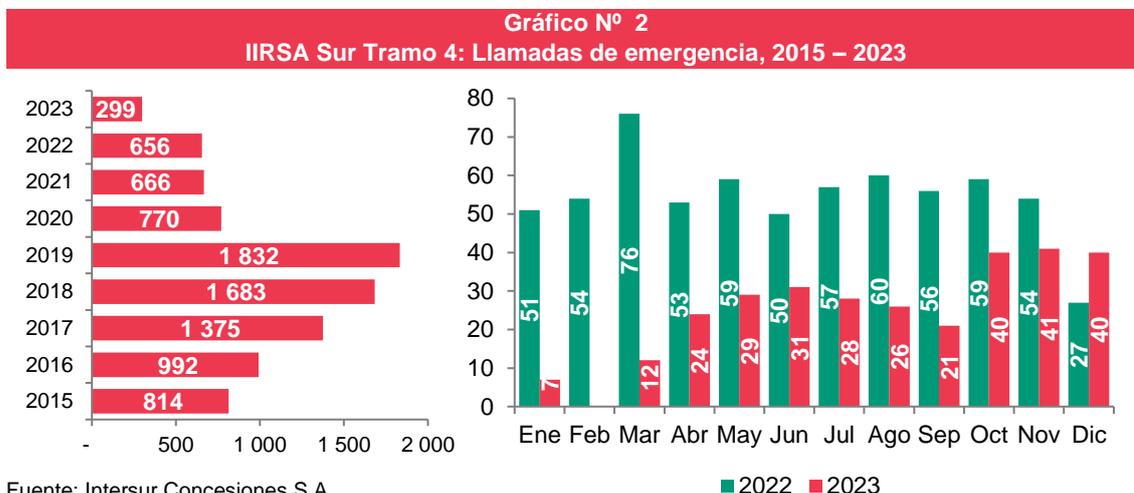
27. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.

<sup>7</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe](mailto:declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.

<sup>8</sup> Documento disponible en el portal institucional del Ositrán: <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/07/id-iirsa-sur-t4-2022.pdf>



28. Durante 2023, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 299, cifra que representó un descenso de 54,4% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (656 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 4, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de octubre, noviembre y diciembre.



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

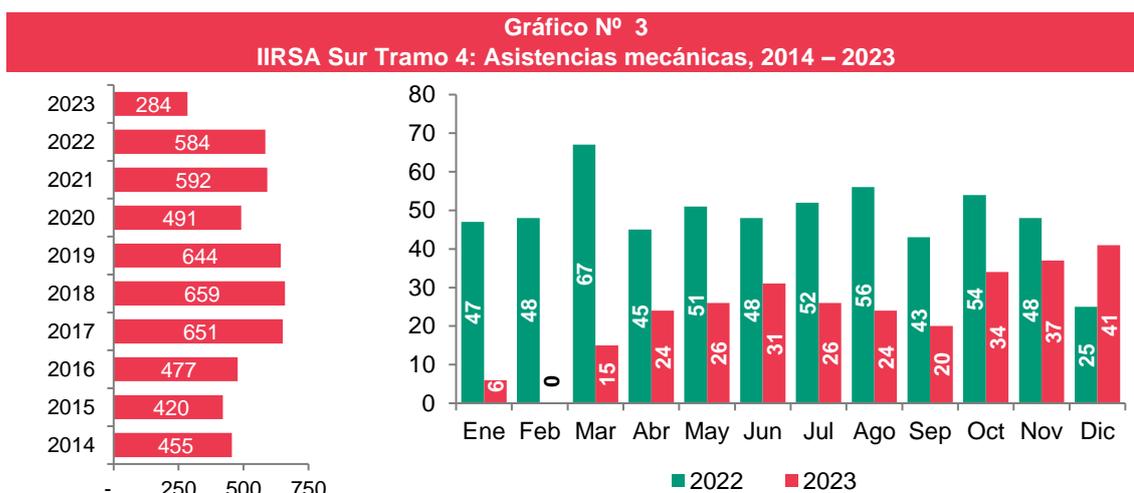
29. Además, como se muestra en el Cuadro N° 8, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (65,2%) y para informar sobre accidentes de tránsito ocurrido en la vía (33,4%). Cabe señalar que en el 53,2% de las llamadas, se reportó una interrupción de la vía. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayoría lo hizo a través de sus respectivos teléfonos (66,89% del total de llamadas), mientras que sólo el 7,7% lo hizo a través de los postes SOS.

**Cuadro N° 5**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de llamada de emergencia, 2023**  
(Número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros Medios	
Auxilio Mecánico	108	90	132	16	50	198
Accidente de Tránsito	51	49	68	6	26	100
Desastres ambientales	0	1	0	1	0	1
Invasión de derecho de vía	0	0	0	0	0	0
Otros Motivos	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>159</b>	<b>140</b>	<b>200</b>	<b>23</b>	<b>76</b>	<b>299</b>

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

30. Por otra parte, durante 2023, el Concesionario brindó 284 asistencias mecánicas, lo que representó una caída de 51,4% en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (584), en línea con el menor tránsito vehicular. Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de noviembre y diciembre de 2023.



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

## V. ESQUEMA TARIFARIO

31. 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 desplazamiento<sup>9</sup>. 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.
32. 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.
33. 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.

<sup>9</sup> 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.



- 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).
34. 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.
35. Como se aprecia en el Cuadro N° 9, durante enero de 2023, se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 8,00 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 3,9% en relación con las tarifas establecidas en enero de 2022 (S/ 7,70 por unidad y eje).

<b>Cuadro N° 6</b>			
<b>IIRSA Sur Tramo 4: Peajes y Tarifas (En S/, con IGV)</b>			
<b>CONCEPTO</b>	<b>Unidad de Cobro</b>	<b>Tarifa 2022 (S/)</b>	<b>Tarifa 2023 (S/)</b>
<b>1. Estaciones de peaje: San Gabán, Macusani y San Antón.</b>			
Vehículos Ligeros	Por vehículo	7.70	8.00
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por eje	15.40	16.00
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por eje	23.10	24.00
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por eje	30.80	32.00
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por eje	38.50	40.00
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por eje	46.20	48.00
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por eje	53.90	56.00
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por eje	61.60	64.00

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**

36. Al 31 de diciembre de 2023, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 861,4 millones, monto que representa el 129,8% del valor total de la inversión comprometida (USD 853,6 millones) establecido en el Programa de Ejecución de Obras (PEO)<sup>10</sup>, el mismo que incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras

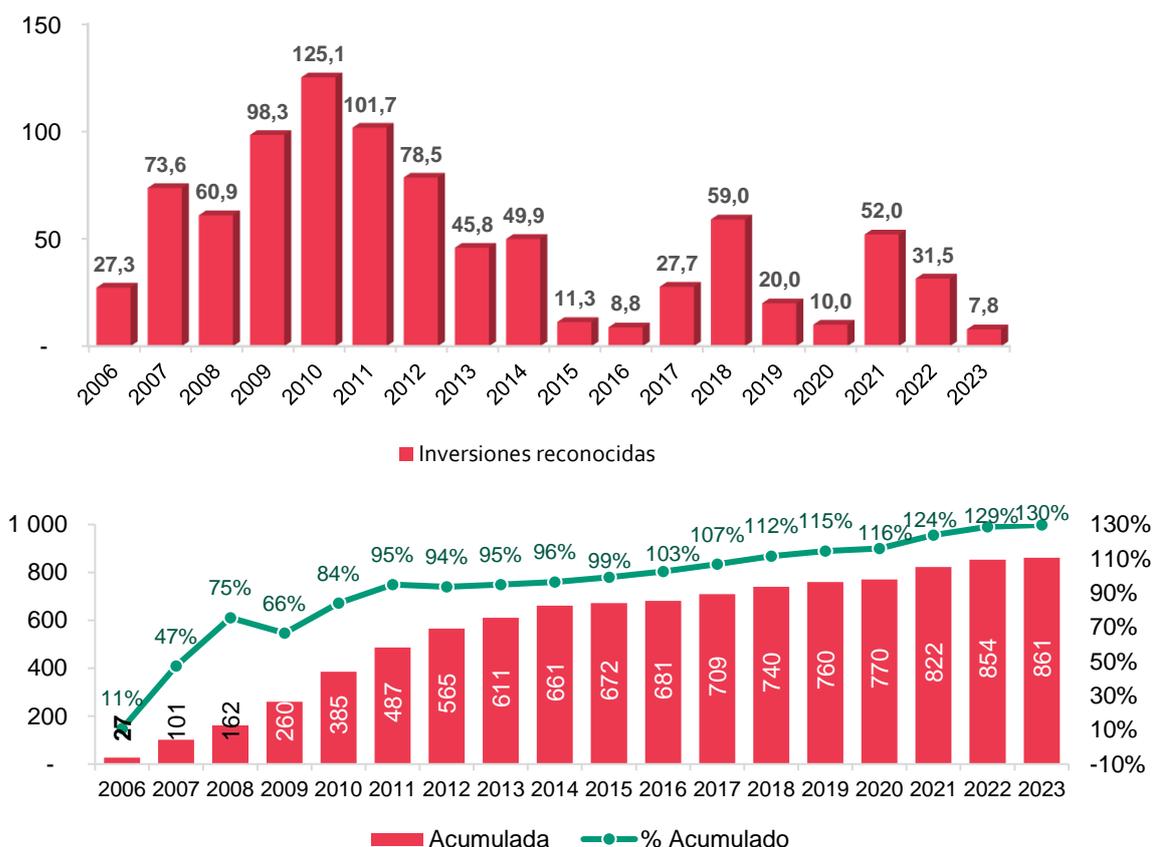
<sup>10</sup> Conforme a lo establecido en las Cláusulas 6.11, 6.12, 6.13 y 6.14 del Contrato de Concesión, el planteamiento de la organización de las obras corresponde al Concesionario, para lo cual debe elaborar un Programa de Ejecución de Obras que incluya los tiempos de ejecución de las obras, así como los montos necesarios para la ejecución de las mismas.



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.

37. En el Gráfico N° 6 se aprecia que, durante el año 2023, las inversiones reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 7,84 millones, lo cual representó una disminución de 75,1% con relación a la inversión reconocida el año anterior (USD 31,5 millones).

**Gráfico N° 4**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Inversiones reconocidas, 2006 – 2023**  
(En millones de USD, incluido IGV)



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

38. Al cierre de 2023, 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 accesorias<sup>11</sup> y obras adicionales<sup>12</sup>. Con ello, se ha alcanzado un nivel de

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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.



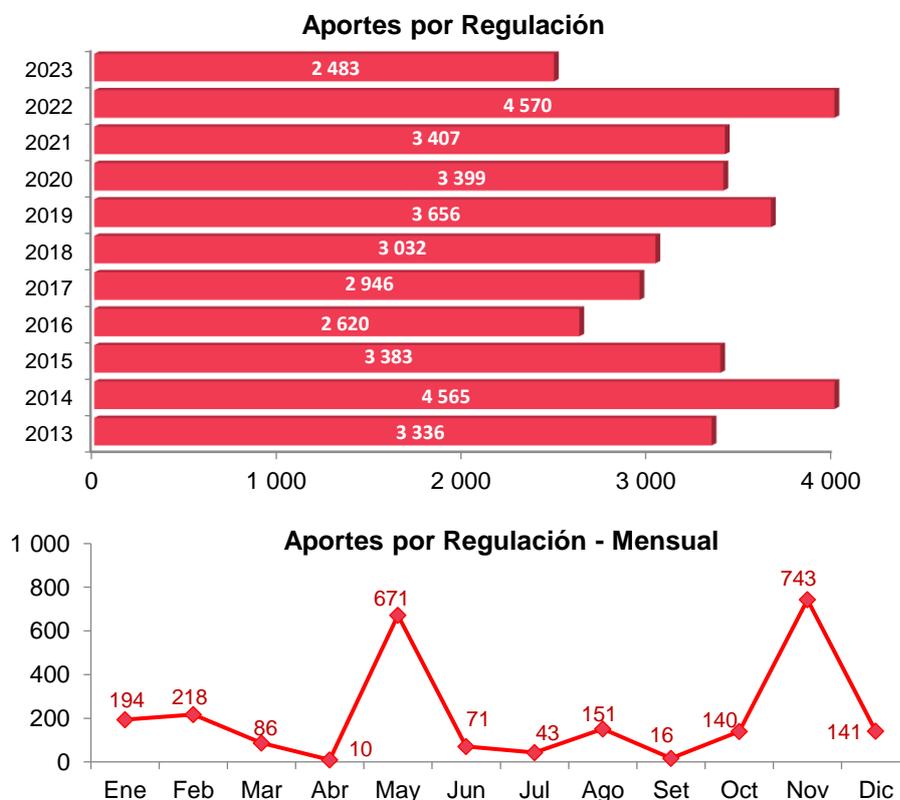
cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (276,99 km) y para ser intervenidos (25,18 km) como parte de la obra principal.

39. A diciembre de 2023, el concesionario culminó la obra del Sector Crítico Km. 240. Asimismo, se viene ejecutando la obra del Túnel Ollachea con un avance de 86,65% y la obra del Evitamiento Ollachea con un avance de 89,14%. Cabe mencionar que, existen demoras en la entrega de la totalidad de los terrenos por parte del Concedente para la ejecución de obras, lo que ha generado dificultades en la programación de las mismas, requiriendo ampliaciones de plazo y mayores gastos de la supervisión para el Ositrán.

## VI.2. Pagos al Estado

40. 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).
41. Durante 2023, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 2,5 millones, monto menor a los aportes pagados en 2022 (S/ 4,6 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 7, los aportes mensuales por regulación son variables lo que refleja que los ingresos del concesionario también tienen variabilidad entre los meses, 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° 5**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Aportes por regulación 2013 – 2023**  
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

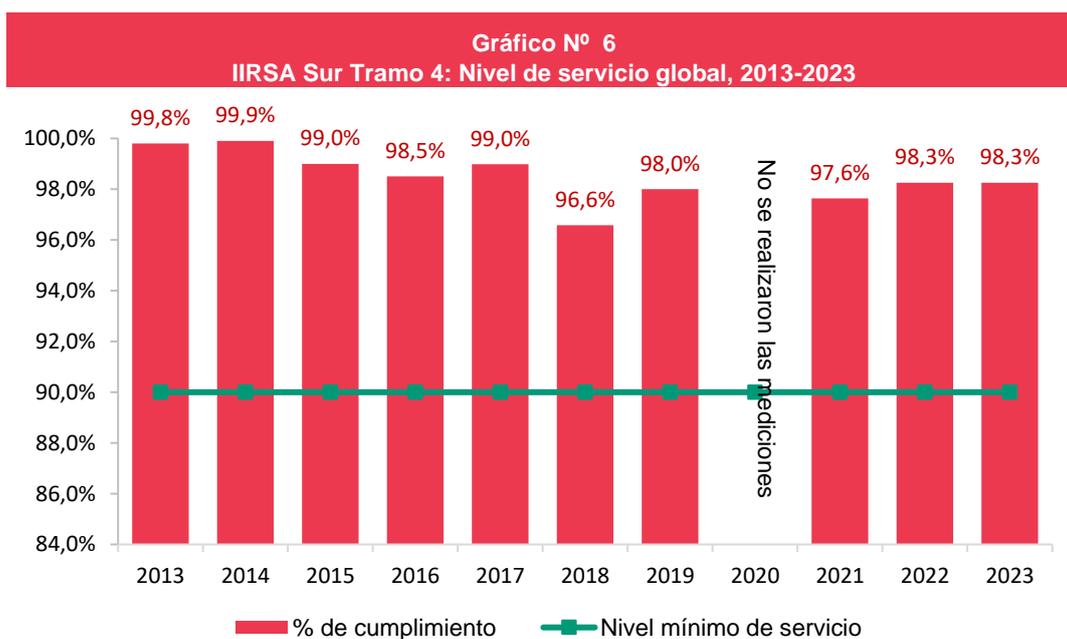
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VII.1. Niveles de Servicio

42. De acuerdo con el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
43. En el Gráfico N° 8 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el OSITRAN sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
44. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2023 superando el nivel mínimo exigido en el Contrato (90%). Cabe indicar que, en el 2020 no se realizó la medición de los niveles de servicio<sup>13</sup>.



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

<sup>13</sup> 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



45. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)<sup>14</sup>. 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 2023, la rugosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 2,53 metros por kilómetro, cumpliendo con el valor admisible de 3,5.

## VII.2. Indicador de Tráfico

46. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)<sup>15</sup>. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Al respecto, en el 2022, el IMD anual resultó cerca de 3,173 vehículos por día. En el 2023 no hubo registro de ello, por lo que lo que representa una disminución del 100%, tal como se aprecia en el Gráfico N° 9.



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

## VII.3. Accidentes

47. Como se observa en el Cuadro N° 10, durante el 2023, el número de accidentes en la vía concesionada disminuyó en 51,1% con respecto al año anterior, pasando de 184 a 90 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos disminuyó en un 82.6% (de 46

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

<sup>15</sup> Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



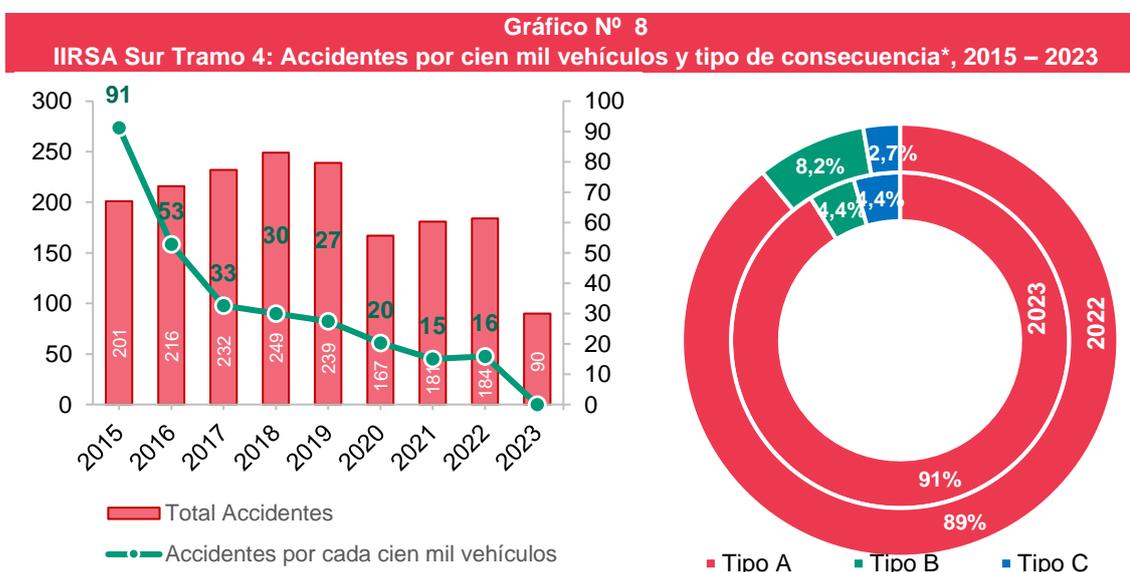
a 8 heridos); de manera similar, la cifra de las víctimas mortales decreció en 36,4% en relación con lo registrado en 2022 (de 11 a 7 fallecidos).

Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 4: Accidentes por tipo de consecuencia, 2016 – 2023						
Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
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

\* 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.

48. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el número de accidentes por cada cien mil vehículos no fue posible calcularlo, ello debido a que no se registró el tráfico en 2023, por la suspensión de obligaciones al concesionario. Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 4 de ellos generaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 4,4%), asimismo, 4 reportaron personas heridas (Accidentes Tipo B, 4,4%). Ello representa una disminución de los accidentes Tipo B en 45.5% y un incremento en los de Tipo C (63.6%) en términos relativos respecto al 2022, finalmente, en el 2023 hubo más accidentes que tuvieron como consecuencia algún tipo de daño físico sobre las personas.

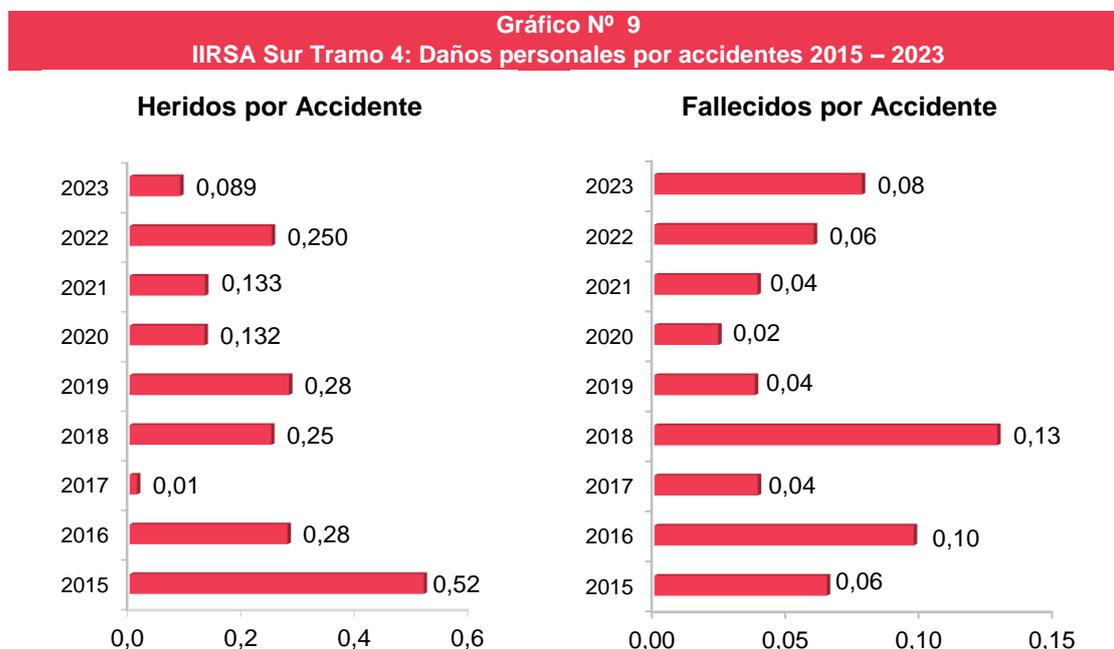


\* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).  
Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



49. En 2023, el número de heridos por accidente se redujo en 64.4% pasando de 0,250 a 0.099 heridos por accidente. Por su parte, la cantidad de víctimas fatales por accidente se incrementó en 30,1%, pasando de 0,06 en 2022 a 0,09 en 2023. En el Gráfico N° 11 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2015-2023.

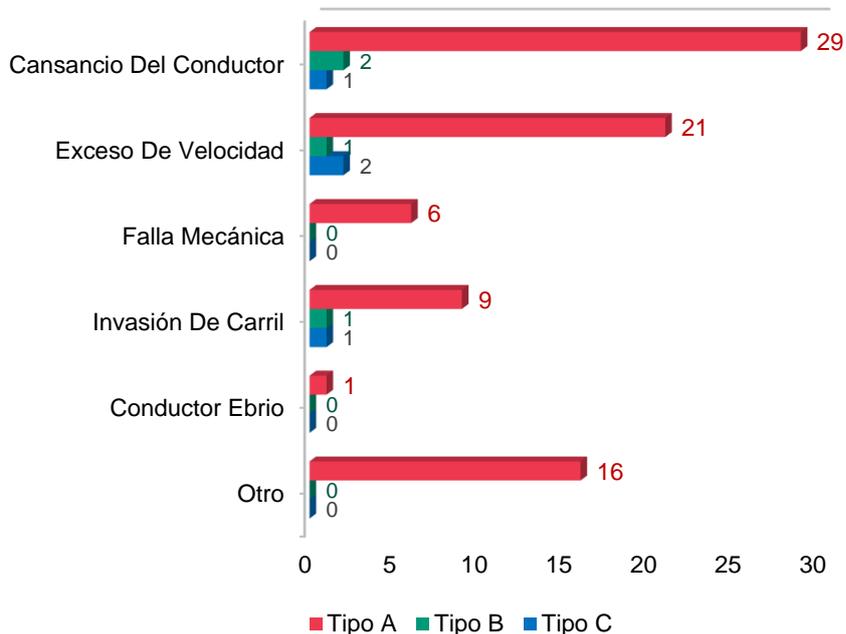


Fuente: Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

50. El 76,7% de los accidentes de tránsito correspondió a despiste de vehículos, la mayoría de estos accidentes solo produjo daños materiales, el 4,3% lesiones personales y el 4,3% causó pérdidas humanas. De otro lado, el 6,7% de los accidentes fue por volcaduras y 16,7% por diversos tipos de choques. Cabe mencionar que el 16,7% de los choques frontales implicó pérdidas humanas. El Gráfico N° 12 resume los tipos de accidentes por consecuencias sobre la vida humana.



**Gráfico N° 10**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2023**



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

#### VII.4. Reclamos

51. Durante 2023, se presentó 1 reclamo al concesionario, cifra menor en 91% de los reclamos registrados en el 2022 (11). El motivo del reclamo no se relacionó con la calidad de los servicios o el cobro de tarifa, sino por otros motivos.

**Cuadro N° 8**  
**IIRSA Sur Tramo 4: Motivo de reclamos por meses, 2023**

Materia de Reclamo	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2023
Calidad de los servicios	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Total general</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>						

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



## VIII. INDICADORES COMERCIALES

52. Durante 2023, la recaudación por el cobro de peaje mostro una caída del 100% producto de que no se registró tráfico. Cabe recordar que, en el año 2022, se registró un aumento considerable del 9,3% respecto al 2021.



Fuente: Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

53. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras, realizadas por el Concesionario. Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación.
54. El objetivo de este instrumento financiero es garantizar el empleo eficiente de la recaudación por peaje y el impulso inicial en la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, en los primeros años de la Concesión.
55. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)<sup>16</sup>, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario<sup>17</sup>.
56. Como se observa en el Gráfico N° 14 que, durante 2023, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/189,6 millones, nivel superior en 42,1% a lo registrado en 2022. Entre 2012 y 2023, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 502,5 millones y S/ 2077,5 millones, respectivamente.

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

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



**Gráfico N° 12**  
**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**

57. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
58. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

**Cuadro N° 9**  
**IIRSA SUR TRAMO 4: Ingresos por servicios 2022-2023**  
 (En miles de soles)

Ingresos por servicios			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2023	2022	2023	2022	2023/2022
<b>Ingresos por servicios de operación y mantenimiento</b>	<b>45 860</b>	<b>44 819</b>	<b>36,4%</b>	<b>15,4%</b>	<b>2,3%</b>
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	22 973	23 165	18,2%	7,9%	-0,8%
Costo anual de mantenimiento (CAM)	22 887	21 654	18,2%	7,4%	5,7%
<b>Ingresos por servicios de construcción</b>	<b>80 025</b>	<b>247 002</b>	<b>63,6%</b>	<b>84,6%</b>	<b>-67,6%</b>
Mantenimiento de emergencia	51 505	99 852	40,9%	34,2%	-48,4%
Obras adicionales	28 520	147 150	22,7%	50,4%	-80,6%
<b>Total</b>	<b>125 885</b>	<b>291 821</b>			<b>-56,9%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Intersur Concesiones S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



59. En el 2023, los ingresos totales constituido por i) los servicios de operación y mantenimiento y ii) los servicios de construcción de la concesión, alcanzaron los S/ 125,9 millones, un 56,9% menor que los S/ 291,8 millones registrados en el 2022. Al respecto es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se incrementaron en un 2,3% frente a lo registrado en el 2022, esto es en S/. 1,0 millones; mientras que los ingresos por servicios de construcción disminuyeron en un 67,6%, esto es en S/. 167,0 millones, motivado este último por un efecto conjunto de un menor volumen de ingresos por la ejecución de obras adicionales<sup>18</sup>.
60. En relación a los ingresos por servicio de operación y mantenimiento, en el ejercicio 2023 estos representaron el 36,4% de los ingresos totales. De dichos ingresos, las actividades de Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) y el Costo Anual de Mantenimiento (CAM) representaron, cada una, el 18,2% de los ingresos totales. Cabe señalar que los ingresos referentes al PAMO cayeron en S/ 0,2 millones (-0,8%) frente a S/ 23,2 millones que alcanzó en el 2022 mientras que los ingresos por CAM se incrementaron en 5,7% frente a lo registrado en el 2022.
61. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2023 estos alcanzaron los S/ 84,3 millones, significando una reducción de 63,7% en relación con el del ejercicio 2022 (S/ 232,5 millones). Al interior de estos costos, el rubro servicios de construcción es el de mayor magnitud y representa el 73,0% del total de costos, monto que ha disminuido en 70,6% frente al monto que alcanzó en el año 2022 (S/ 209,2 millones).

**Cuadro N° 10**  
**IIRSA SUR TRAMO 4: Costos de prestación de servicios 2022-2023**  
**(En miles de soles)**

Costos por prestación de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2023	2022	2023	2022	2023/2022
Servicios de construcción	61 528	209 186	73,0%	90,0%	-70,6%
Servicio de operación y mantenimiento	22 803	23 357	27,0%	10,0%	-2,4%
<b>Total</b>	<b>84 331</b>	<b>232 542</b>			<b>-63,7%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

62. Por su parte los costos por servicio de operación y mantenimiento en el ejercicio 2023 representaron el 27,0% de los costos totales. En el 2023 dicho monto ascendió a S/ 22,8 millones, un 2,4% menor a la cifra del año 2022 (S/ 23,4 millones).
63. En cuanto a los gastos administrativos, estos se incrementaron en 64,0% con respecto al 2022, pasando de S/ 7,8 millones a S/ 12,8 millones, influenciado principalmente por el aumento en el rubro de Servicios prestados por terceros en un 173,0% (al pasar de S/ 3,5 millones en el 2022 a S/ 9,6 millones en el 2023).

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



**Cuadro N° 11**  
**IIRSA SUR TRAMO 4: Gastos administrativos 2022-2023**  
**(En miles de soles)**

Gastos administrativos	2023	2022	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/2022
Cargas de personal	1 625	2 517	12,7%	32,2%	-35,4%
Servicios prestados por terceros	9 638	3 530	75,1%	45,1%	173,0%
Tributos	17	279	0,1%	3,6%	-94,0%
Seguros	1 382	1 305	10,8%	16,7%	5,9%
Otros	167	192	1,3%	2,5%	-12,8%
<b>Total</b>	<b>12 829</b>	<b>7 824</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>64,0%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

64. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2023, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 41,6 millones, lo que significó una reducción de 29,9% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 59,3 millones). En esa línea, también la utilidad de operación tuvo una variación de -44,8% alcanzando un monto de S/ 28,2 millones. En tanto, la utilidad neta del ejercicio en el 2023 se redujo en 56,4% es decir a S/ 17,7 millones frente a S/ 40,6 millones obtenido en el 2022. Ello se debió principalmente al efecto de menores ingresos y gastos financieros, así como las pérdidas por diferencia de cambio que pasó de constituir una ganancia en el 2022 de S/ 7,4 millones a constituir en el 2023 un déficit de S/ 3,3 millones.

**Cuadro N° 12**  
**Estado de Resultados Integrales 2023-2022**  
**(En miles de soles)**

	2023	2022	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/2022
<b>Ingresos</b>	<b>125 885</b>	<b>291 821</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-56,9%</b>
Ingresos por actividades de construcción	80 025	247 002	63,6%	84,6%	-67,6%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	45 860	44 819	36,4%	15,4%	2,3%
<b>Costos</b>	<b>-84 331</b>	<b>-232 542</b>	<b>-67,0%</b>	<b>-79,7%</b>	<b>-63,7%</b>
Costos por servicios de construcción	-61 528	-209 186	-48,9%	-71,7%	-70,6%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	-22 803	-23 357	-18,1%	-8,0%	-2,4%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>41 555</b>	<b>59 279</b>	<b>33,0%</b>	<b>20,3%</b>	<b>-29,9%</b>
Gastos administrativos	-12 829	-7 824	-10,2%	-2,7%	64,0%
Otros gastos	-549	-381	-0,4%	-0,1%	44,1%
<b>Utilidad de operación</b>	<b>28 176</b>	<b>51 074</b>	<b>22,4%</b>	<b>17,5%</b>	<b>-44,8%</b>
Ingresos financieros	1471	453	1,2%	0,2%	225,0%
Gastos financieros	-1 019	-1 035	-0,8%	-0,4%	-1,5%
Diferencia en cambio, neta	-3 329	7 486	-2,6%	2,6%	-144,5%
<b>Utilidad neta antes del impuesto a la renta</b>	<b>25 300</b>	<b>57 978</b>	<b>20,1%</b>	<b>19,9%</b>	<b>-56,4%</b>
Impuesto a la renta	-7 617	-17 407	-6,1%	-6,0%	-56,2%
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>17 683</b>	<b>40 571</b>	<b>14,0%</b>	<b>13,9%</b>	<b>-56,4%</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2023 de Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán



- **Estado de Situación Financiera**

65. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2022 y 2023.

**Cuadro N° 13**  
**Estado de Situación Financiera 2023-2022**  
**(En miles de soles)**

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2023	2022		2023	2022
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>121 288</b>	<b>171 303</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>67 942</b>	<b>112 363</b>
Efectivo	2 115	8 040	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	29 869	56 022
Cuentas por cobrar comerciales	50 926	64 804	Anticipos recibidos	7 655	27 300
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0	0	Pasivo por impuestos corrientes	8 149	2 194
Cuentas por cobrar en fideicomiso	55 981	94 632	Otras cuentas por pagar	22 269	26 847
Otras cuentas por cobrar	12 266	3 827			
			<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>244</b>	<b>451</b>	Pasivo por arrendamiento	0	0
Mobiliario y equipo	244	451	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>67 942</b>	<b>112 363</b>
Activos por derecho de uso	0	0			
			<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>53 590</b>	<b>59 391</b>
			Capital social	26 657	26 657
			Reserva legal	5 331	5 331
			Resultados acumulados	21 602	27 403
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>121 532</b>	<b>171 754</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>121 532</b>	<b>171 754</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

**Cuadro N° 14**  
**Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2023-2022**  
**(En porcentaje (%))**

ACTIVOS	ANALISIS			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANALISIS		
	VERTICAL		HORIZONTAL		VERTICAL		HORIZONTAL
	2023	2022	2023/2022		2023	2022	2023/2022
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>99,8%</b>	<b>99,7%</b>	<b>-29%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>55,9%</b>	<b>65,4%</b>	<b>-40%</b>
Efectivo	1,7%	4,7%	-74%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	24,6%	32,6%	-47%
Cuentas por cobrar comerciales	41,9%	37,7%	-21%	Anticipos recibidos	6,3%	15,9%	-72%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0,0%	0,0%		Pasivo por impuestos corrientes	6,7%	1,3%	271%
Cuentas por cobrar en fideicomiso	46,1%	55,1%	-41%	Otras cuentas por pagar	18,3%	15,6%	-17%
Otras cuentas por cobrar	10,1%	2,2%	220%				
				<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,3%</b>	<b>-46%</b>	Pasivo por arrendamiento	0,0%	0,0%	
Mobiliario y equipo	0,2%	0,3%	-46%	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>55,9%</b>	<b>65,4%</b>	<b>-40%</b>
Activos por derecho de uso	0,0%	0,0%					
				<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>44,1%</b>	<b>34,6%</b>	<b>-10%</b>
				Capital social	21,9%	15,5%	0%
				Reserva legal	4,4%	3,1%	0%
				Resultados acumulados	17,8%	16,0%	-21%
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-29%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-29%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Intersur Concesiones S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



66. Al cierre del año 2023, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujo en 29% respecto al 2022, pasando de S/ 171,8 millones a S/ 121,5 millones.
67. Por el lado del activo, el activo corriente registró una significativa variación entre el 2022 y 2023 reduciéndose de S/ 171,3 millones a S/ 121,3 millones (29%); asimismo, los activos no corrientes disminuyeron 46% pasando de S/ 451 mil a S/ 244 mil. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 99,7% de los activos totales en el año 2022 al 99,8% en el año 2023; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 0,3% de los activos totales en el año 2022 al 0,2% en el año 2023 observándose que la *cuenta por cobrar en fideicomiso*<sup>19</sup> se redujo en S/ 38,7 millones (-41%) y *Otras cuentas por cobrar* se incrementó significativamente en S/ 8,4 millones (+220%).
68. Por otro lado, los pasivos totales y el patrimonio neto de la concesión, presentaron una reducción de 40% y 10%, en dicho orden, resultando en el ejercicio 2023 en valores de S/ 67,9 millones y S/ 53,6 millones respectivamente y representando el 55,9% y 44,1% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que la concesión registró una cantidad nula de pasivos no corrientes, lo que significa que la concesión mantiene deudas de corto plazo.
69. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se redujo para el 2023 pasando de S/ 59,4 millones a S/ 53,6 millones (una disminución del 10%) debido a la reducción de los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 27,4 millones a S/ 21,6 millones (disminución de 21%). Esta reducción en S/ 5,8 millones se debe principalmente al reparto de dividendos efectuados en el ejercicio 2023 por S/ 23,5 millones, monto inferior al del año anterior (S/ 64,3 millones).

## IX.2. Indicadores financieros

### • **Ratios de Liquidez**

70. 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.
71. En particular, la reducción del activo corriente en 29% y del pasivo corriente en un 40% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica<sup>20</sup> se incremente de 1,52 a 1,79; de la misma manera ocurre en el ratio de la prueba ácida<sup>21</sup> considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y cuentas por cobrar.

<sup>19</sup> Con la finalidad de facilitar el financiamiento de la inversión necesaria para la ejecución de obras del Contrato de Concesión, la Concesionaria se obliga a constituir un fideicomiso en administración de pagos, el cual mantiene bajo disponibilidad restringida los fondos relacionados al proyecto.

<sup>20</sup> El cálculo es el siguiente:  $\text{Liquidez clásica} = \text{Activo Corriente} / \text{Pasivo Corriente}$

<sup>21</sup> El cálculo es el siguiente:  $\text{Prueba ácida} = (\text{Efectivo} + \text{Cuentas por cobrar}) / \text{Pasivo Corriente}$



**Cuadro N° 15**  
**Ratios de Liquidez, 2023-2022**

<b>Ratios</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Liquidez general	1,79	1,52
Prueba Acida	1,79	1,52
Liquidez absoluta	0,03	0,07

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

72. Con relación al ratio de liquidez absoluta<sup>22</sup> o también llamado ratio de prueba defensiva, presenta un comportamiento contrario al de los ratios anteriores, pues el mismo disminuyó de 0,07 a 0,03 lo que evidencia que la cuenta de efectivo es reducida y que por sí solo no permite respaldar el total del pasivo corriente (sólo el 3%).

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

73. 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
74. En el presente caso, los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2023 reflejan una menor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

**Cuadro N° 16**  
**Ratios de Endeudamiento Financiero, 2023-2022**

<b>Ratios</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Deuda/Patrimonio	126,8%	189,2%
Endeudamiento del Activo	55,9%	65,4%
Calidad de la Deuda	100,0%	100,0%
Indice de Solvencia	1,79	1,53

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

75. El ratio Deuda/Patrimonio<sup>23</sup> muestra para el ejercicio 2023 que por cada S/ 126,8 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento de la empresa; sin embargo, también denota una disminución significativa respecto al apalancamiento

<sup>22</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

<sup>23</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio



correspondiente al año 2022 (189,2%), motivado por una reducción conjunta del total de pasivo (-40%) y del patrimonio (-10%).

76. El ratio endeudamiento del activo<sup>24</sup> en el ejercicio 2023 indica que del total de activos, un 55,9% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 65,4% que tuvo en el 2022, lo cual denota un incremento del financiamiento del activo con recursos propios, significando un aumento del nivel de autonomía financiera frente a terceros
77. El ratio de calidad de la deuda<sup>25</sup> asciende a 100% en el ejercicio 2023 lo que indica que toda la deuda que tiene la empresa corresponde a deuda de corto plazo.
78. Finalmente, el índice de solvencia<sup>26</sup> para el ejercicio 2023 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,79 de activo total. En el 2022 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,53 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 2022 al 2023, se incrementó el nivel de solvencia de la empresa.

- **Ratios de Rentabilidad**

79. 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° 17		
Ratios de Rentabilidad, 2023-2022		
Ratios	2023	2022
Margen Bruto	33,0%	20,3%
Margen Operativo	22,4%	17,5%
Margen EBITDA	22,5%	17,6%
Margen Neto	14,0%	13,9%
ROE	33,0%	68,3%
ROA	14,5%	23,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Intersur Concesiones S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

80. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto<sup>27</sup> se incrementó al pasar de 20,3% a 33,0% entre los años 2022 y 2023. En tanto, el margen operativo<sup>28</sup> y el Margen EBITDA<sup>29</sup> también se incrementaron pasando de 17,5% y 17,6% en el 2022 a 22,4% y 22,5% respectivamente, en el 2023. Asimismo, el margen neto<sup>30</sup> pasó de 13,9 en el 2022 a 14,0% en el 2023, en línea con la reducción conjunta de ingresos y costos respecto del año anterior. Este último ratio indica que en el ejercicio 2023 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 14,0 de utilidad neta.

<sup>24</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

<sup>25</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

<sup>26</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

<sup>27</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

<sup>28</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

<sup>29</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

<sup>30</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total



81. El ROE<sup>31</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2023, el mismo se reduce respecto al ejercicio 2022, puesto que en el ejercicio 2023, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 33,0 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2022 se obtuvo S/ 68,3 de utilidad neta. Su disminución se debe al efecto conjunto producido por una disminución en menor proporción del patrimonio en relación a las utilidades netas en dicho año.
82. Finalmente, se observa una disminución para la rentabilidad sobre los activos o ROA<sup>32</sup> el cual ascendió a 14,5% (23,6% en el 2022), así la empresa tuvo menores ganancias para el 2023 sobre el total de activos invertido.

## X. CONCLUSIONES

83. 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 2023, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante enero de 2023, la concesión se vio afectada por bloqueos debido a protestas en la región de Puno, desencadenadas por la crisis política de diciembre de 2022. Estos eventos llevaron al Concesionario a solicitar la suspensión de obligaciones contractuales, la cual fue aprobada el 26 de enero de 2023, incluyendo la suspensión del cobro de tarifa de peaje. Esta suspensión fue ampliada en marzo y junio de 2023, manteniéndose vigente hasta el 9 de enero de 2024. Debido a la suspensión del cobro de tarifas de peaje la mayor parte de 2023, no se dispone de estadísticas sobre el tráfico vehicular en la concesión.
  - (i) En relación con la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2023, se atendieron 299 llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias, lo cual significó una reducción de 54,4% con relación al 2022. Por su parte, el número de asistencias mecánicas se redujo en 51,4% con respecto al año previo.
  - (ii) Al 31 de diciembre de 2023, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 861 millones, lo cual significó un avance de 129,8% de la inversión comprometida. Con ello se logró un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para construcción (276,9 km) y para ser intervenidos (25,2 km) como parte de la obra principal, así como la ejecución de obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad. Durante 2023, el Concesionario ejecutó obras por USD 7,8 millones, lo cual representó un aumento del 75,1% con relación al año anterior (USD 31,5 millones).
  - (iii) 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 45,6% a los aportes efectuados en 2022 (S/ 4,5 millones).
  - (iv) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2023, se ha verificado lo siguiente:
    - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (90%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento del Índice de servicio global de 98,3%.

<sup>31</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente:  $ROE = \text{Utilidad Neta} / \text{Patrimonio Neto}$

<sup>32</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente:  $ROA = \text{Utilidad Neta} / \text{Activo Total}$



- Se registraron 90 accidentes, lo cual significó una disminución de 51,1% con relación al número de accidentes registrados en 2022. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes tuvieron como origen los despistes y volcaduras (83,3% en conjunto).
  - El número de reclamos en general se redujo 91%, registrándose 1 en 2023.
- (v) 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 3,9% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 7,70 a S/ 8,00 por unidad (de vehículo ligero o eje de vehículo pesado).
- (vi) Durante 2023, los ingresos totales obtenidos por el concesionario por concepto de recaudación de peaje fueron de S/0.00, lo que significó una caída del 100% respecto al 2022. Debido a ello, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de PAMO y PAO aumentaron en 42,1% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 133,4 a S/ 189,6 millones. Entre 2012 y 2023, el PAMO y PAO acumulados ascendieron a S/ 502,5 millones y S/ 2077,5 millones, respectivamente.
- (vii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se redujeron 56,9% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 291,8 millones a S/ 125,9 millones, mientras que los costos totales se redujeron 63,7% alcanzando los S/ 84,3 millones en el 2023 frente a S/ 232,5 millones en el 2022. En este contexto, la utilidad bruta fue de S/ 41,6 millones, lo que significó una disminución de 29,9% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 59.3 millones).
- (viii) Al cierre del año 2023 la empresa disminuyó sus valores contables frente al observado al cierre del ejercicio 2022, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una disminución de 29%, al pasar de S/ 171,8 millones en el 2022 a S/ 121,5 millones al finalizar el ejercicio 2023. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores es buena conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2023, los valores revelan que al final del ejercicio 2023, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos aumentaron. Finalmente, con los indicadores de rentabilidad de la empresa, existen comportamientos mixtos de estos indicadores en el ejercicio 2023, pues el margen bruto, margen operativo, EBITDA y el margen neto, se incrementan, mientras que el ROE y el ROA disminuyen, pese a ello siendo estos indicadores positivos indican que la empresa generó beneficios en el ejercicio 2023.



## XI. ANEXOS

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

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

<b>Concesionario:</b>	<b>Intersur Concesiones S.A.</b>
<b>Modalidad:</b>	<b>COFINANCIADA</b>
<b>Período:</b>	<b>2011-2023</b>

<b>a) Tráfico</b>														
	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Número de Vehículos</b>														
Total Ligeros	Vehículos	25 438	90 929	91 555	100 082	124 079	254 013	459 427	565 602	576 036	563 275	842 336	814 381	-
Total Pesados	Vehículos	25 714	80 915	92 193	86 001	96 193	154 861	252 694	264 999	295 425	260 597	361 162	343 879	-
<b>Número de Ejes Cobrables</b>														
Total Ligeros	Ejes	25 438	90 929	91 555	100 082	124 079	254 013	459 427	565 602	576 036	563 275	842 336	814 381	-
Total Pesados	Ejes	93 308	319 594	373 650	346 611	377 776	585 787	932 123	968 559	1044 850	918 377	1288 404	1234 733	-
<b>Número de Vehículos por Unidad de Peaje</b>														
<b>San Antón</b>	<b>Vehículos</b>						<b>159 639</b>	<b>420 401</b>	<b>456 093</b>	<b>465 168</b>	<b>420 755</b>	<b>583 639</b>	<b>580 362</b>	-
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	-
<b>San Gabán</b>	<b>Vehículos</b>	<b>30 131</b>	<b>100 515</b>	<b>93 772</b>	<b>102 259</b>	<b>115 308</b>	<b>122 711</b>	<b>149 384</b>	<b>199 233</b>	<b>223 127</b>	<b>185 594</b>	<b>267 903</b>	<b>256 907</b>	-
Ligeros	Vehículos	14 732	54 468	45 622	55 842	63 333	68 696	89 530	131 738	143 480	126 781	188 471	178 821	-
Pesados	Vehículos	15 399	46 047	48 150	46 417	51 975	54 015	59 854	67 495	79 647	58 813	79 432	78 086	-
<b>Macusani</b>	<b>Vehículos</b>	<b>21 021</b>	<b>71 329</b>	<b>89 976</b>	<b>83 824</b>	<b>104 964</b>	<b>126 524</b>	<b>142 336</b>	<b>175 275</b>	<b>183 166</b>	<b>217 523</b>	<b>351 956</b>	<b>320 991</b>	-
Ligeros	Vehículos	10 706	36 461	45 933	44 240	60 746	74 935	86 238	113 037	122 283	151 104	253 180	230 660	-
Pesados	Vehículos	10 315	34 868	44 043	39 584	44 218	51 589	56 098	62 238	60 883	66 419	98 776	90 331	-
<b>Número de Ejes por Unidad de Peaje</b>														
<b>San Antón</b>	<b>Ejes</b>						<b>275 446</b>	<b>738 571</b>	<b>773 224</b>	<b>813 181</b>	<b>717 244</b>	<b>1004 310</b>	<b>989 246</b>	-
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	-
<b>San Gabán</b>	<b>Ejes</b>	<b>68 476</b>	<b>228 811</b>	<b>237 232</b>	<b>237 643</b>	<b>262 907</b>	<b>282 452</b>	<b>333 922</b>	<b>395 677</b>	<b>438 931</b>	<b>361 240</b>	<b>499 636</b>	<b>484 246</b>	-
Ligeros	Ejes	14 732	54 468	45 622	55 842	63 333	68 696	89 530	131 738	143 480	126 781	188 471	178 821	-
Pesados	Ejes	53 744	174 343	191 610	181 801	199 574	213 756	244 392	263 939	295 451	234 459	311 165	305 425	-
<b>Macusani</b>	<b>Ejes</b>	<b>50 270</b>	<b>181 712</b>	<b>227 973</b>	<b>209 050</b>	<b>238 948</b>	<b>281 902</b>	<b>319 057</b>	<b>365 260</b>	<b>368 774</b>	<b>403 168</b>	<b>626 794</b>	<b>575 622</b>	-
Ligeros	Ejes	10 706	36 461	45 933	44 240	60 746	74 935	86 238	113 037	122 283	151 104	253 180	230 660	-
Pesados	Ejes	39 564	145 251	182 040	164 810	178 202	206 967	232 819	252 223	246 491	252 064	373 614	344 962	-



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

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



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

[www.OSITRAN.gob.pe](http://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

---

Cinthy Lopez Vasquez – Especialista  
María Méndez Vega – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Edison Mio Cortez – Asistente  
Marisol Huaman Velasque – Practicante  
Micaela Guillen Delgado – Practicante  
Jhon Perez Gonzales – Practicante