

INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Concesión del Corredor Vial

Interoceánico Sur Perú – Brasil Tramo N°2: Urcos – Inambari

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 –
Ositrán**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

**Informe de desempeño 2025: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil
Tramo N°2: Urcos – Inambari.**

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 informar a los usuarios y terceros en general sobre 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 elaborados 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 2026

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

estudioeconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición de la empresa	7
I.2. Principales características del contrato de concesión	7
I.3. Área de influencia	11
I.4. Infraestructura y equipos	11
I.5. Hechos de importancia	12
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	14
III.1. Tráfico vehicular	14
III.2. Servicios obligatorios.....	16
IV. ESQUEMA TARIFARIO	17
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	18
V.1. Evolución de las inversiones	18
V.2. Pagos al estado.....	20
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	21
VI.1. Niveles de servicio.....	21
VI.2. Indicador de tráfico	21
VI.3. Accidentes	22
VI.4. Reclamos, sanciones y penalidades	25
VII. INDICADORES COMERCIALES	25
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO	26
VIII.1. Estados financieros	26
VIII.2. Indicadores financieros.....	30
IX. CONCLUSIONES	32
X. ANEXOS.....	34



CUADROS

Cuadro N° 1 Aspectos Generales de la Concesión.....	7
Cuadro N° 2 Modificaciones Contractuales.....	10
Cuadro N° 3 Infraestructura Vial Por Sub tramo	11
Cuadro N° 4 Ubicación de la unidad de peaje y pesaje	13
Cuadro N° 5 Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2025.....	16
Cuadro N° 6 Motivo de llamada de emergencia, 2025	17
Cuadro N° 7 Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2025	22
Cuadro N° 8 Número de reclamos por año, 2015 –2025	25
Cuadro N° 9 Ingresos por servicios 2024 – 2025	26
Cuadro N° 10 Costos de prestación de servicios 2024 – 2025	27
Cuadro N° 11 Gastos de administración 2024 – 2025	27
Cuadro N° 12 Estado de Resultados Integrales 2024 – 2025	28
Cuadro N° 13 Estado de situación financiera, 2024 – 2025	29
Cuadro N° 14 Análisis Vertical y Horizontal – Estado de Situación Financiera, 2024 – 2025	29
Cuadro N° 15 Ratios de Liquidez, 2024 – 2025	30
Cuadro N° 16 Ratios de endeudamiento, 2024 – 2025	31
Cuadro N° 17 Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2025.....	32

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur.....	11
Gráfico N° 2 Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2010 – 2025.....	14
Gráfico N° 3 Tráfico por mes, 2024 – 2025.....	15
Gráfico N° 4 Tráfico de vehículos, 2013 – 2025.....	15
Gráfico N° 5 Llamadas de emergencia realizadas, 2014 – 2025.....	16
Gráfico N° 6 Asistencias mecánicas, 2015 – 2025.....	17
Gráfico N° 7 Inversión reconocida por el Ositrán, 2006 – 2025	19
Gráfico N° 8 Aportes por regulación, periodo 2013 – 2025.....	20
Gráfico N° 9 Nivel de servicio global, 2016 – 2025	21
Gráfico N° 10 Intensidad Media Diaria, mensual, 2024 – 2025.....	22
Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2015 – 2025.....	23
Gráfico N° 12 Daños personales por accidentes 2015 – 2025.....	23
Gráfico N° 13 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025.....	24
Gráfico N° 14 Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2025.....	24
Gráfico N° 15 Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO, 2008 – 2025	25



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño para el año 2025 de la Concesión del Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, IIRSA Sur Tramo 2), que comprende el tramo Urcos – Inambari, entre Cusco y Madre de Dios.

El 4 de agosto de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo 2 de la Iniciativa para la “Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA” (en adelante, el Contrato de Concesión), por un periodo de 25 años. El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 300 kilómetros que van desde Urcos (Cusco) hasta el puente Inambari (Madre de Dios). La concesión fue otorgada bajo la modalidad de cofinanciada.

El Contrato de Concesión establece, entre otros, el compromiso de inversión proyectado referencial asumido por el Concesionario, las tarifas y reajustes tarifarios de los servicios prestados, los niveles de servicio, así como el monto del cofinanciamiento. A diciembre de 2025, se han suscrito 8 adendas al Contrato de Concesión.

Dentro de sus obligaciones, el Concesionario debe prestar los servicios de operación de las unidades de peaje y pesaje establecidas en el contrato. Al cierre de 2025, solo se encontraba construida la unidad de peaje de Inambari (Quincemil). No obstante, tras la entrega de los predios en julio de 2024, el Concesionario inició en octubre la construcción de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje de Urcos (Yanacancha), la cual se encuentra actualmente en ejecución. Es por ello que, aún no se ha iniciado el periodo de explotación de la Concesión, lo cual se producirá luego de transcurridos 30 días calendario de implementadas las 2 estaciones de peaje de Inambari (construida) y Yanacancha (en construcción). Asimismo, al año 5 del inicio de la explotación se tiene previsto implementar la unidad de peaje Huayalloc¹.

Por otra parte, el concesionario debe prestar los servicios de central de emergencias, sistema de comunicación de emergencia en tiempo real (postes SOS ubicados cada 10 km a lo largo de la vía), servicio de grúa y auxilio mecánico, entre otros.

En 2025, circularon por la vía concesionada un total de 367,4 mil unidades vehiculares, lo que representó un incremento de 21,1 % con relación al año anterior (303,4 mil). Del total de vehículos que circularon por dicha carretera ese año, el 30,4 % fueron vehículos pesados y 69,6 % vehículos ligeros.

Al cierre de 2025, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 675,45 millones, lo cual representó un avance de 90,5 % en relación con la inversión total comprometida que ascendió a USD 746,67 millones, así como un avance físico de 100,0 % en los kilómetros comprometidos para construcción (246,4 km).

En 2025, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 2,45 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1 % de sus ingresos brutos), cifra superior en 44,5 % en relación con el aporte por regulación pagado durante el año anterior (S/ 1,70 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2025. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos (90 %), alcanzando una medición del 97,16 %. Por su parte, en 2025 se contabilizaron un total de 180 accidentes, cifra 16,1 % superior a la registrada el año anterior (155 accidentes), de los cuales se registraron 5 accidentes que conllevaron 11 pérdidas humanas. Cabe resaltar que, durante 2025 el concesionario solo recibió 1 reclamo.

¹ El 5 de agosto de 2011 se firmó con el Concedente un documento denominado “Acta de Acuerdo para la Implementación de las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje en el Tramo 2: Urcos - Inambari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil” en el que se acuerda construir las unidades de peaje de Urcos (ubicadas entre los kms 38+000 y 39+500) e Inambari (ubicadas entre los km 238+000 y 239+300), y la unidad de peaje Huayalloc al año 5 del inicio de la explotación (Obras Complementarias).



En lo que respecta a la situación financiera, el estado de resultados muestra que en el ejercicio 2025 los ingresos totales percibidos por el Concesionario, constituidos por los pagos por servicios de operación y mantenimiento y por servicios de construcción, alcanzaron los S/ 189,1 millones, cifra que significó una reducción de 11,8 % en relación con los ingresos registrados en 2024 (S/ 214,5 millones). Esta caída respondió principalmente a la reducción de los ingresos por operación y mantenimiento (-62,9 %), compensada parcialmente por el notable incremento de los ingresos por servicios de construcción correspondientes a las Obras Accesorias, que pasaron de S/ 3,8 millones en 2024 a S/ 110,9 millones en 2025. De otro lado, los costos totales disminuyeron en 20,0 %. Con estas variaciones en los ingresos y costos, la utilidad bruta se incrementó a S/ 42,0 millones (+37,6 %) en 2025. En el caso de la utilidad neta, esta presentó una caída de 45,1 %, al pasar de S/ 15,9 millones en 2024 a S/ 8,7 millones en 2025, influenciada principalmente por la pérdida neta por diferencia de cambio de S/ 19,7 millones registrada en el ejercicio.

Finalmente, al cierre del año 2025, la empresa incrementó ligeramente sus valores contables frente a los observados al cierre de 2024; sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un aumento de 2,7 %, al pasar de S/ 324,2 millones en 2024 a S/ 333,1 millones al finalizar 2025. De otro lado, la posición de liquidez de la empresa mejoró. El indicador de liquidez clásica aumentó de 0,98 a 1,40, de lo que se concluye que la empresa cuenta por primera vez con activos corrientes suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo (cubre el 140 %); sin embargo, la liquidez absoluta cayó a 0,03 como reflejo del uso de fondos del fideicomiso para el financiamiento de las Obras Accesorias. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, los indicadores muestran una leve mejora en el índice de solvencia (1,66x) y una reducción del endeudamiento (Deuda/Patrimonio: 151,9 % frente a 159,7 % en 2024). De otro lado, los márgenes de rentabilidad bruta y operativa mejoraron en el ejercicio 2025 (margen bruto 22,2 % y margen operativo 19,7 %); no obstante, tanto el margen neto (4,6 %) como la rentabilidad sobre activos (ROA: 2,6 %) y sobre patrimonio (ROE: 6,6 %) disminuyeron respecto al 2024, por efecto de la pérdida cambiaria neta registrada en el ejercicio.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición de la Empresa

1. La Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 tiene como accionista mayoritario a Nova Infra Invest Perú S.A.C., entidad domiciliada en el Perú, titular del 89 % de las acciones representativas de su capital social. Asimismo, participan como accionistas las empresas peruanas JJC Contratistas Generales S.A., con el 7 % de participación accionaria, e ICCGSA Concesiones S.A., con el 4 % restante.
2. Nova Infra Invest Perú S.A.C. —denominada anteriormente Odebrecht Latinvest Perú Transport S.A.C.— es una empresa domiciliada en el Perú vinculada al grupo económico Novonor, anteriormente conocido como Odebrecht, cuya sociedad holding controladora es Novonor S.A. – Em Recuperação Judicial, domiciliada en Brasil. La empresa desarrolla actividades vinculadas principalmente a consultoría empresarial, ingeniería y gestión de infraestructura. Por su parte, JJC Contratistas Generales S.A. es una empresa peruana especializada en servicios de ingeniería, construcción y concesiones de infraestructura, con presencia en distintos países de la región. Finalmente, ICCGSA Concesiones S.A. forma parte del grupo ICCGSA, empresa peruana dedicada al desarrollo y ejecución de proyectos de infraestructura, construcción y mantenimiento vial tanto en el sector público como en el privado

I.2. Principales características del contrato de concesión

3. El 4 de agosto de 2005 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y el Consorcio Interoceánica Sur – Tramo 2, por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliación de dicho plazo².
4. La concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que el Concesionario 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. El Cuadro N° 1 resume las principales características del Contrato de Concesión.

Cuadro N° 1 Aspectos Generales de la Concesión	
Concesionario	Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Accionistas de la Concesión	<ul style="list-style-type: none">• Nova Infra Invest Perú S.A.C. con 89%• JJC Contratistas Generales S.A., con 7 %.• ICCGSA Concesiones S.A., con 4 %.
Modalidad de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Inversión comprometida al 2025	USD 746,67 millones (incluido IGV)
Inversión acumulada al 2025	USD 675,45 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión, IIRSA Sur Tramo 2.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

5. Cabe señalar que, al cierre de diciembre de 2025, el Concesionario dispone únicamente de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje (UIPP) de Inambari (Quincemil), mientras que la UIPP de

² La cláusula 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.



Urcos (Yanacancha)³ se encuentra en proceso de construcción, motivo por el cual todavía no puede iniciarse formalmente el periodo de explotación de la Concesión conforme a lo establecido en el contrato. Asimismo, dicho contrato prevé la construcción de la UIPP de Huayalloc durante el quinto año contado a partir del inicio de la explotación.

Cofinanciamiento

6. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, por lo cual el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO), de conformidad con lo establecido en la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión.
7. Así, por concepto de PAMO, el Concedente debe efectuar un pago anual de USD 4,7 millones, pagadero en cuotas trimestrales desde la fecha de inicio de la explotación hasta el final de la concesión. Durante el periodo comprendido desde la culminación de la obra principal hasta el inicio de la explotación, se reconocerá 25 % del PAMO. El monto es reajustado de acuerdo a la metodología establecida en la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión.
8. Cabe mencionar que, adicionalmente a los trabajos de mantenimiento contemplados en el presupuesto del PAMO, el Concesionario debe mantener la transitabilidad y adecuados niveles de servicios en todo el tramo de la vía, para lo cual se diferencian dos tipos de actividades: el mantenimiento de emergencia y el mantenimiento periódico. En el caso del mantenimiento de emergencia, la remuneración está en función de los precios establecidos en la Adenda N° 8 al Contrato de Concesión y la cantidad de material realmente excavado y transportado. En tanto, las actividades de mantenimiento periódico a ejecutar durante el año correspondiente son para cumplir con los niveles de servicio establecidos en el Anexo I.

Inversiones

9. De acuerdo con el compromiso de inversión, el costo referencial de las obras asciende a USD 705,2 millones. Este costo directo se distribuye en 4 tramos, de los cuales el tramo de Ocongate –Marcapata es el tramo más extenso de la Concesión y concentra el 32 % del total de inversión, seguido del tramo Urcos - Ocongate con 25 %, el tramo Marcapata – Quincemil con 24 % y Quincemil – Inambari con 19 %.
10. Las actividades de construcción establecidas en el Contrato de Concesión, incluyen la ejecución de las siguientes obras:
 - **Obras de Construcción:** Es el resultado de los trabajos de Construcción correspondientes a la Primera, Segunda y Tercera Etapa que son ejecutados en los plazos previstos en el Contrato, o en su caso, que son ejecutados hasta el límite previsto en el presupuesto del Concedente señalado en el Proyecto Referencial, conforme a lo señalado en la Cláusula 6.4.A.1.i y 6.4.A.2.i.
 - **Obras Accesorias:** Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en el Tramo conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.46 a 6.50, que sean requeridas en sectores no considerados en el Expediente Técnico⁴ del Concesionario para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia, o cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el Expediente Técnico, se deteriore prematuramente o requiera ser modificado por razones de seguridad vial.

³ La Construcción de dicha UIPP permitirá dar inicio con la Operación del Tramo 2.

⁴ El Expediente Técnico es la Propuesta Técnica que presentó el Postor que resultó favorecido con la buena pro del Concurso, aprobada por PROINVERSIÓN, que tiene efectos vinculantes para las Partes, respecto de la ejecución de las Obras y la prestación de los Servicios derivados del presente Contrato, y sobre el cual se elaborará el Proyecto de Ingeniería de Detalle



- **Obras Adicionales:** Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en el Expediente Técnico, 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.
- **Obras Alternativas:** Son aquellas Obras propuestas por el postor en su Expediente Técnico aceptadas por PROINVERSIÓN durante el Concurso, y que reemplazarán a las correspondientes del Proyecto Referencial. Estas obras no podrán ser objeto de revisión y/o ajuste durante la ejecución de las Obras conforme al Proyecto de Ingeniería de Detalle, debido a que estas han sido propuestas a suma alzada, salvo que estas hayan sido sustentadas en parte conforme a la información o aspectos contenidos en el Proyecto Referencial, en cuyo caso, solo estos aspectos podrán ser objeto de revisión.
- **Obras Complementarias:** Son aquellas obras indicadas en el Contrato de Concesión, cuya ejecución es obligatoria para el Concesionario a su costo, por tratarse de Obras inherentes a la Explotación de la Concesión. Comprende, entre otras: (a) obras civiles para canalizaciones o servicios públicos; (b) obras de mitigación de impacto ambiental contempladas en el Estudio de Impactos Ambientales a nivel de Factibilidad; (c) edificaciones (unidades de peaje, estaciones de pesaje, oficinas, instalaciones de apoyo para Servicios Obligatorios y Opcionales, etc.); o (d) la instalación de equipos o sistemas mecánicos, eléctricos o electrónicos.

Pagos al Estado

11. De conformidad con la cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el 1 % de los recursos brutos, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran: i) ingresos percibidos directamente por el Concesionario por Peaje y cualquier otro servicio que brinde directamente o a través de terceros; e, ii) ingresos transferidos por el Concedente para completar los recursos necesarios para el PAMO.
12. Sin perjuicio de lo señalado, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador los "Ingresos Asegurados por Supervisión" siempre que el aporte por regulación anual que le corresponda pagar al Concesionario, sin tener en consideración los montos por concepto de PAO, sea menor a USD 108 mil, el Concesionario estará obligado a pagar esta cantidad al regulador por concepto de Ingresos Asegurados por Supervisión.

Modificaciones Contractuales

13. A diciembre de 2005, el Contrato de Concesión ha sido objeto de 8 modificaciones contractuales (ver Cuadro N° 2). Durante 2006, se suscribieron las tres primeras adendas al Contrato de Concesión.
14. Durante 2007 se suscribió la Adenda N° 4, con el fin de precisar la base sobre la cual se determinarán las variaciones de metrados; mientras que en 2009 se suscribió la Adenda N° 5, la cual incorpora definiciones y cláusulas para el reconocimiento de los costos y gastos generados por encima de la inversión máxima.
15. Finalmente, el 31 de julio de 2009 se suscribió la Adenda N° 6; y durante 2010 se suscribieron la Adenda N° 7 y la Adenda N° 8. Las dos primeras tuvieron como objetivo definir las condiciones y los procedimientos que debían regir el desarrollo y culminación de los saldos de obra para efectuar los pagos no abonados al concesionario; mientras que la octava tuvo como objetivo el dar inicio anticipado a la explotación de las obras de la concesión.



Cuadro N° 2 Modificaciones Contractuales

Adenda 1

Fecha de suscripción:	24 de febrero de 2006
Opinión de Ositrán:	Informe N° 042-05-GRE-GAL-OSITRAN (1) Aceptación parcial de Obras, por no entregar saneado los terrenos de peajes Pichirhua y Pampamarca. (2) Modificación de procedimientos de ejecución del mantenimiento de la transitabilidad en los tramos donde no se ejecuten obras (cláusula 8.21). (3) Incluir nuevo literal (en la Cláusula 14.7) como resultado de la realización de las Actividades de manera anticipada a la fecha de vigencia de las obligaciones
Principales temas:	

Adenda 2

Fecha de suscripción:	16 de junio de 2006
Opinión de Ositrán:	Informe N° 020-06-GRE-GAL-OSITRAN (1) Precisiones sobre el tipo de vehículo para la medición del nivel de servicio de la transitabilidad (inciso c) de la Cláusula 8.21) (2) Modificación en el Régimen Económico: Procedimiento para el pago anual de obras PAO
Principales temas:	

Adenda 3

Fecha de suscripción:	26 de julio de 2006
Opinión de Ositrán:	Informe N° 032-06-GRE-GAL-OSITRAN (1) Modificaciones relacionadas con la Bancabilidad del Proyecto. Incluye modificación en 35 cláusulas y los Anexos IX (Procedimiento para evaluar el avance de obra) y Anexo XI (Ejecución de las obras de construcción)
Principales temas:	

Adenda 4

Fecha de suscripción:	16 de julio de 2007
Opinión de Ositrán:	Acuerdo N° 918-232-07-CD-OSITRAN Informe N° 004-07-GS-GRE-GAL-OSITRAN (1) Precisiones respecto a las disposiciones para las Soluciones Técnicas (Cláusulas. 6.4.A)
Principales temas:	

Adenda 5

Fecha de suscripción:	18 de febrero de 2009
Opinión de Ositrán:	Informe N° 005-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN (1) Modificaciones referida al cierre de los avances de obra con el PAO Contractual y la continuidad de los trabajos por encima de dicho presupuesto (Periodo Transitorio)
Principales temas:	

Adenda 6

Fecha de suscripción:	31 de julio de 2009
Opinión de Ositrán:	Acuerdo N° 1185-322-09-CD-OSITRAN Informe N° 021-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN (1) Acuerdo entre las partes sobre la continuidad de la ejecución de las obras que quedaron pendientes al término del periodo transitorio.
Principales temas:	

Adenda 7

Fecha de suscripción:	8 de julio de 2010
Opinión de Ositrán:	Acuerdo N° 1265-351-10-CD-OSITRAN Informe N° 014-15-GRE-GS-GAL-OSITRAN (1) Modificación de la cláusula 3.2.6 de la Adenda 6, en el sentido de incrementar el monto máximo del Periodo Final.
Principales temas:	

Adenda 8

Fecha de suscripción:	27 de diciembre de 2010
Opinión de Ositrán:	Acuerdo N° 1321-371-10-CD-OSITRAN Informe N° 041-10-GRE-GS-GAL-OSITRAN (1) Dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de la Concesión del Tramo 2.
Principales temas:	

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



I.3. Área de Influencia

16. El Tramo 2 del IIRSA Sur posee una extensión aproximada de 300 kilómetros y se extiende desde Urcos (Cusco) hasta el puente Inambari (Madre de Dios). Así, la vía comunica los departamentos de Cusco (a una altura aproximada entre 3250 a 4700 msnm) y Madre de Dios (en la selva), atravesando las ciudades de Ocongate y Marcapata en la provincia de Quispicanchi, así como las ciudades de Quincemil e Inambari en la selva.
17. Este tramo se encuentra conectado con el Tramo 3 del IIRSA Sur: Puente Inambari-Iñapari, cuyo recorrido se extiende hasta la ciudad de Iñapari (Madre de Dios), ubicada en la frontera con Brasil y Bolivia. Asimismo, el Tramo 2 se encuentra conectado con el Tramo 4 del IIRSA Sur: Puente Inambari-Azángaro, el cual a su vez se conecta con el Subtramo Azángaro-Juliaca (hacia Puno) del Tramo N° 5. (Ver Gráfico N° 1).



I.4. Infraestructura y equipos

18. La infraestructura de la Concesión comprende, conforme al Contrato de Concesión, un corredor vial de una extensión total de 300 kilómetros desde Urcos hasta el puente Inambari, dividido en cuatro (4) sub tramos, como se muestra en el Cuadro N° 3:

Cuadro N° 3 Infraestructura Vial Por Sub tramo		
Sub Tramo	Longitud (km)	Estaciones de peaje
Sub Tramo 1: Urcos – Ocongate	73,5	–
Sub Tramo 2: Ocongate – Marcapata	97,0	–
Sub Tramo 3: Marcapata – Quincemil	72,45	–
Sub Tramo 4: Quincemil – Inambari	57,05	Quincemil

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



19. Sin perjuicio de ello, como resultado de los ajustes de trazo y de progresivas efectuados durante la etapa de construcción, la longitud actualmente considerada para fines de seguimiento físico de las obras corresponde a aproximadamente 246,4 kilómetros comprometidos para construcción.
20. Conforme a la Cláusula Tercera de la Adenda N.º 8 al Contrato de Concesión, suscrita el 27 de diciembre de 2010, y al Acta de Acuerdo para la Implementación de las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje de fecha 5 de agosto de 2011, para el inicio de la explotación del Tramo 2 se previó la implementación de dos Unidades Integradas de Peaje y Pesaje: la UIPP Urcos, ubicada originalmente entre los km 38+000 y 39+500, y la UIPP Inambari, ubicada originalmente entre los km 238+000 y 239+300. Asimismo, se contempla la implementación de la unidad de Huayalloc a partir del quinto año de iniciada la explotación.
21. En el caso de la UIPP Inambari, considerando los ajustes de trazo y de progresivas efectuados durante la etapa de construcción, dicha unidad se encuentra construida en el sector Quincemil, bajo la denominación operativa de UIPP Quincemil, ubicada en el km 185+500 de la vía. Esta unidad cuenta con infraestructura habilitada para la prestación de servicios asociados al peaje, pesaje y multiservicios, incluyendo servicios higiénicos de uso público.
22. En el caso de la UIPP Urcos, su implementación se viene efectuando en el sector Yanacancha, km 90, conforme a los acuerdos suscritos entre el Concedente y el Concesionario, luego de las dificultades advertidas para la disponibilidad de terrenos en la ubicación inicialmente prevista. Cabe señalar que las demoras en la ejecución de dicha unidad no resultan atribuibles al Concesionario. Al cierre de 2025, la UIPP Quincemil se encuentra construida y la UIPP Yanacancha en ejecución, situación que mantiene pendiente el inicio formal de la explotación de la Concesión.

Equipamiento

23. Como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 25 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por la Central de Atención de Emergencias, a través de los mismos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
24. Para atender situaciones en las que los usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito y se queden detenidos en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 2 grúas remolcadoras para el traslado de vehículos ubicados en la unidad integrada de peaje y pesaje Quincemil, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día.

I.5. Hechos de Importancia

25. En junio de 2025, un deslizamiento de tierra y rocas de gran magnitud bloqueó totalmente el tránsito vehicular en el kilómetro 145 del Tramo 2 de la Carretera Interoceánica Sur, en el sector Limacpunco, distrito de Marcapata (Cusco). Ante ello, la concesionaria IIRSA Sur informó que el pase vehicular permanecería cerrado durante el fin de semana mientras se realizaban labores de limpieza y rehabilitación de la vía. Asimismo, se recomendó a los usuarios utilizar rutas alternas, especialmente a través del Tramo 4 de la Interoceánica⁵.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

26. 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 de servicio, y otros aspectos asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.

⁵ Revisar referencia aquí: <https://andina.pe/agencia/noticia-bloqueo-via-interoceanica-concesionaria-iirsa-sur-aconseja-tomar-vias-alternas-1033496.aspx>



27. Tal como se indicó, la Concesión tiene a su cargo la administración de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje en el sector de Quincemil en la Región Cusco en el kilómetro 185,5 de la vía, tal como se muestra en el Cuadro N° 4.

Cuadro N° 4 Ubicación de la unidad de peaje y pesaje			
UNIDAD DE PEAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Quincemil	Km. 185+500	Cusco	Fija
UNIDAD DE PESAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Quincemil	Km. 185+500	Cusco	Fija

Nota: Se tiene por construir la segunda unidad de peaje, Yanacancha, en el Km 90.

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

28. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 2, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:

- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
- **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.

29. 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:

- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
- Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia (postes SOS), 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.
- 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 de 100 km.
- Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1000 mensuales por cada oficina de la Policía nacional del Perú.

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

- Servicios higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje. Cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.

30. 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.

31. 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.

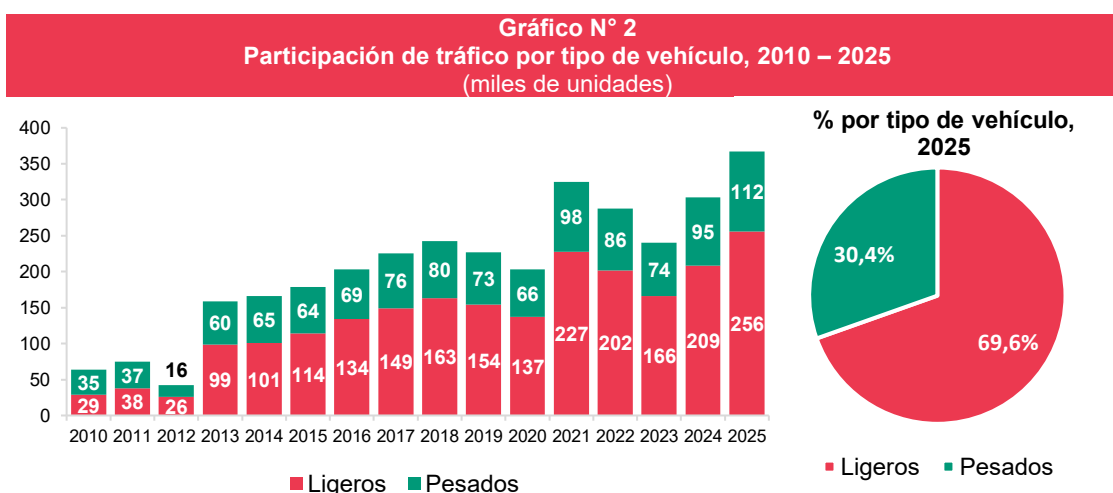
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Tráfico vehicular

32. A continuación, se analiza la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como en número de ejes. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en cada unidad de peaje en operación. La información ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al portal web denominado Programa de Declaración Estadística (PDE) del Ositrán⁶. Cabe mencionar que si bien en la UIPP Quincemil no se realiza el cobro de la tarifa (por no haberse iniciado la fase de explotación de la Concesión), en dicha unidad de peaje si se registra estadísticas sobre el tráfico vehicular, las cuales se utilizarán para esta sección.

Tráfico en unidades vehiculares

33. Durante 2025, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la carretera IIRSA Sur Tramo 2 alcanzó los 367,4 mil, cifra superior en 21,1 % a lo registrado en el año anterior (303,4 mil). En particular, se aprecia un incremento de 22,5 % en el número de vehículos ligeros y de 18,0 % en el número de vehículos pesados.
34. Del total de vehículos que transitaron por la red vial concesionada en 2025, el 69,6 % correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 30,4 % a vehículos pesados. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados entre 2010 y 2025.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

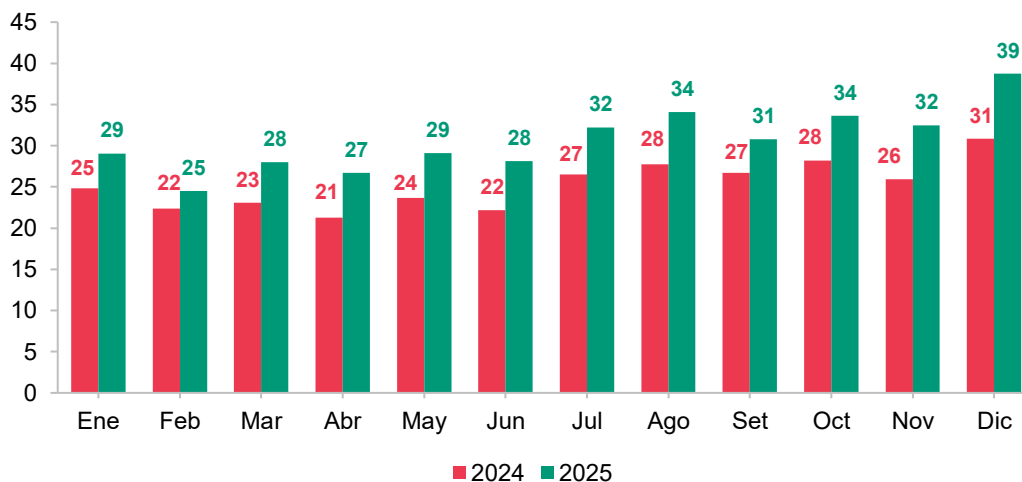
35. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2025 en la carretera IIRSA Sur Tramo 2, se observa una mayor afluencia en el mes de diciembre, mes donde se concentró el 10,5 % del tráfico total, mientras la menor afluencia de vehículos se registró durante el mes de

⁶ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de Ositrán, 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.



febrero, concentrando el 6,7 %. Resalta el hecho de que en 2025 se tuvo un mayor nivel de tráfico durante todos los meses del año respecto de 2024.

Gráfico N° 3
Tráfico por mes, 2024 – 2025
(miles de vehículos)

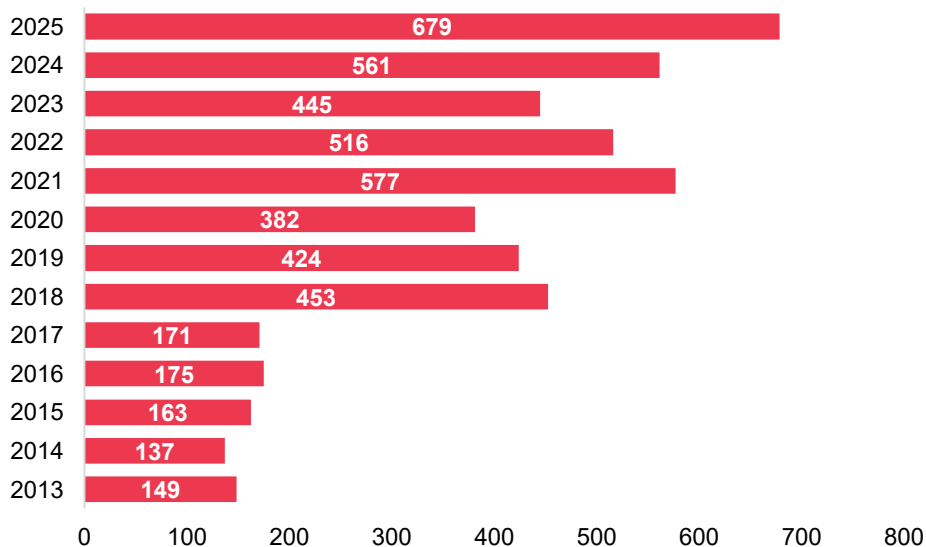


Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

36. En términos de ejes cobrables, en 2025 circularon por la vía 678,7 mil ejes, cifra superior en 20,9 % respecto al 2024 (561,3 mil), de los cuales la mayor proporción (62,3 %) correspondió a ejes cobrables de vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes, los cuales concentraron el 50,6 % del total de ejes cobrables.

Gráfico N° 4
Tráfico de vehículos, 2013 – 2025
(miles de ejes cobrables)



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán



37. Además, como se muestra en el Cuadro N° 5, los vehículos de 6 ejes⁷ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 181,9 mil ejes (26,8 % del total de ejes).

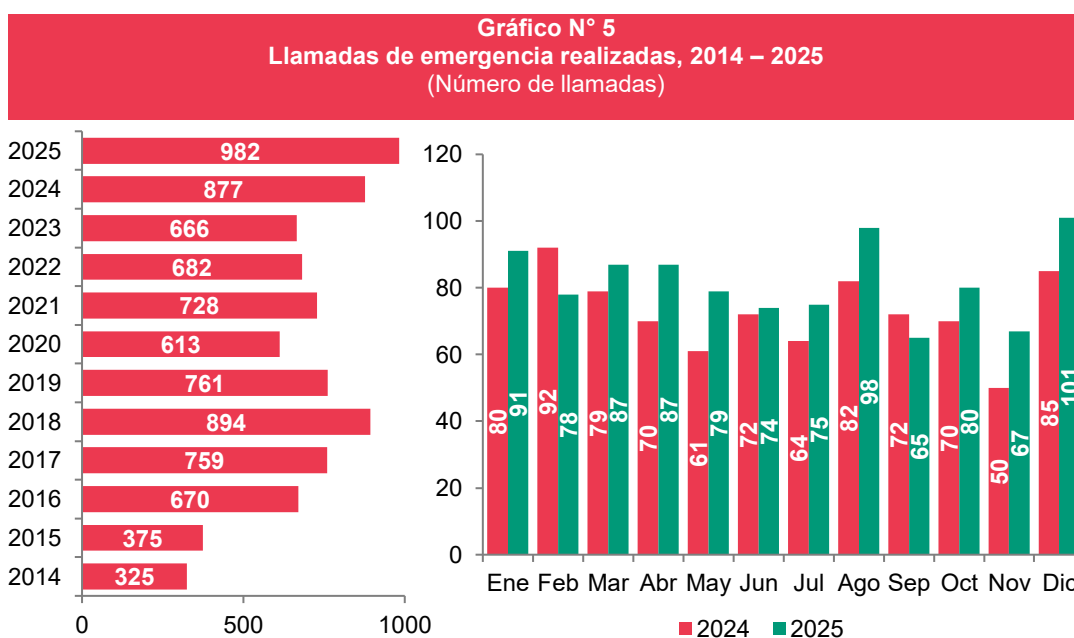
Cuadro N° 5 Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2025 (miles unidades y de ejes)								
ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares								
Quincemil	255,6	31,2	33,2	11,3	3,3	30,3	2,5	367,4
Ejes Cobrables								
Quincemil	255,6	62,3	99,5	45,2	16,4	181,9	17,9	678,7

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

III.2. Servicios Obligatorios

38. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda Servicios Obligatorios de carácter gratuito, conforme a lo establecido en la Cláusula 8.12 del Contrato de Concesión, a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
39. Durante 2025, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 982, cifra que representó un incremento de 12,0 % con relación con las llamadas efectuadas el año anterior (877 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de agosto y diciembre, lo cual se explica por la temporada de intensas lluvias que usualmente se registra en esos meses.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

40. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio mecánico (62,5 %); mientras que las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 22,3 % del total de llamadas recibidas, aquellas para reportar desastres ambientales representaron el 12,0 % y las correspondientes a otros motivos el 3,2

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



%. En general, del total de llamadas de emergencia, el 53,8 % de incidentes reportados implicó una interrupción de la vía.

Cuadro N° 6
Motivo de llamada de emergencia, 2025
(Número de llamadas)

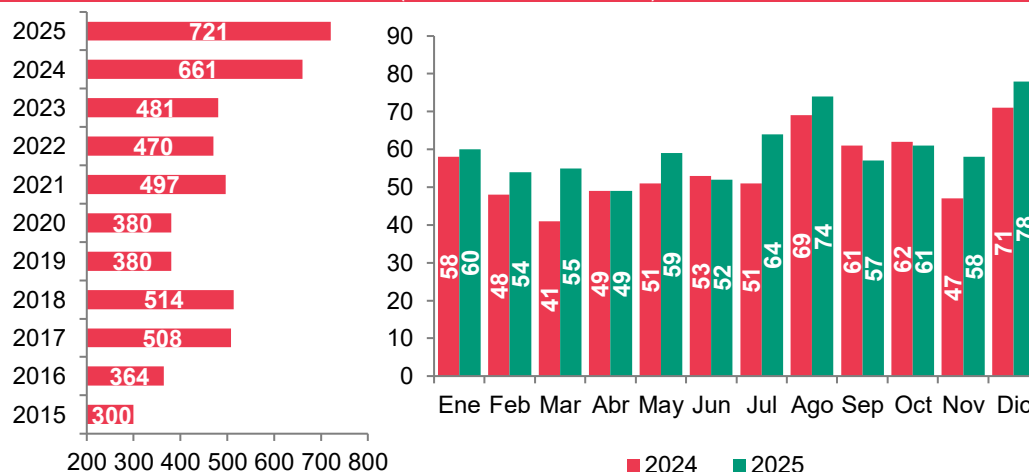
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Accidente de Tránsito	68	151	152	27	40	219
Desastres ambientales	83	35	92	6	20	118
Auxilio Mecánico	370	244	498	114	2	614
Otros	7	24	21	1	9	31

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

41. Por otra parte, durante 2025 se registraron 721 números de asistencias mecánicas prestadas por el concesionario, cifra superior en 9,1 % a las asistencias efectuadas el año anterior (661). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se efectuó en los meses de agosto y diciembre.

Gráfico N° 6
Asistencias mecánicas, 2015 – 2025
(Número de asistencias)



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

IV. ESQUEMA TARIFARIO

42. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo⁸. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa básica; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa básica por cada eje.
43. Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2025, no se ha efectuado cobro alguno de las tarifas fijadas por el uso de la vía, dado que no se han cumplido las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión para el inicio de la explotación, tal como ha sido señalado previamente.

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



44. En efecto, conforme a lo establecido en las Cláusula 8.10 y 8.14 del Contrato de Concesión⁹, el inicio de la explotación deberá producirse a más tardar a los 30 días de haberse implementado las UIPP de Urcos (km 38) e Inambari (km 238). No obstante, los retrasos en la ejecución de la obra de construcción de la UIPP de Urcos no han permitido que el Concesionario inicie la explotación.
45. Ahora bien, el contrato prevé que, a partir del 10 de enero de cada año, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo a la siguiente fórmula.

$$Peaje_i = [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0}\right) \times TC_i] + [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0}\right) \times TC_0]$$

Donde:

- Peaje: Monto a cobrar en Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.
- i: Mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.
- 0: Mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.
- CPI: 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: Tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.
- IPC: Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

46. Si en el transcurso del año calendario posterior al ajuste ordinario se produjera 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.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Evolución de las inversiones

47. Al 31 de diciembre del año 2025, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 675,45 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 90,5 % del total de la inversión comprometida (USD 746,67 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como obras adicionales¹⁰ y accesorias¹¹ incluidas con posterioridad. El Gráfico N° 7 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde 2006 hasta 2025.
48. Cabe mencionar que para 2025 el compromiso de inversión pasó de USD 705,17 millones a USD 746,67 millones (incluido en ambos el IGV), como resultado de la actualización del CI por la incorporación de actas de acuerdo para la ejecución de dos paquetes de obras accesorias, así como del Acta de Acuerdo para la implementación de las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje de Yanacancha (km 90), conforme a lo establecido en la Adenda N.º 04
49. El Gráfico N° 7 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde 2006 hasta 2025. Durante 2025, el Concesionario ejecutó inversiones por un monto neto de USD 1,89 millones,

⁹ Cláusula modificada en virtud de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 8, suscrita con fecha 27 de diciembre de 2010.

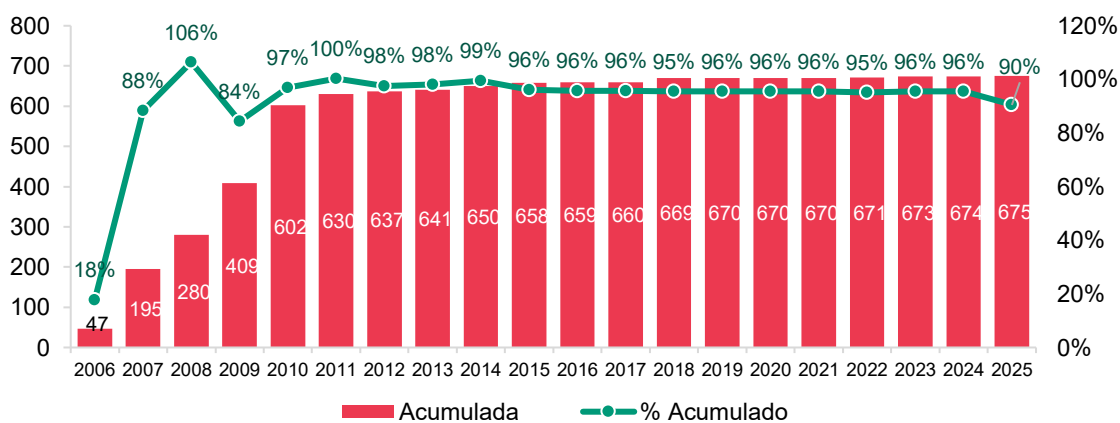
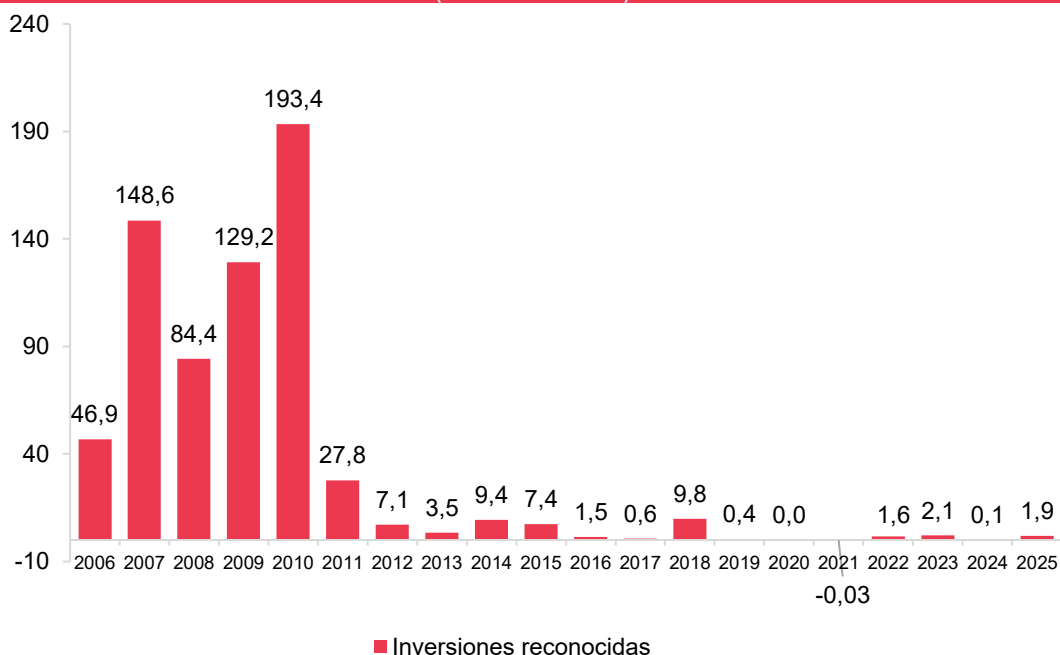
¹⁰ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de 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.

¹¹ 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.



cifra superior a la registrada el año anterior (USD 85,11 mil). En general, la mayor parte de las inversiones se ejecutaron durante los años 2006 y 2011.

Gráfico N° 7
Inversión reconocida por el Ositrán, 2006 – 2025
(En USD con IGV)



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

50. Las inversiones que se han venido ejecutando en el año 2025 se relacionan con obras accesorias según el siguiente detalle:

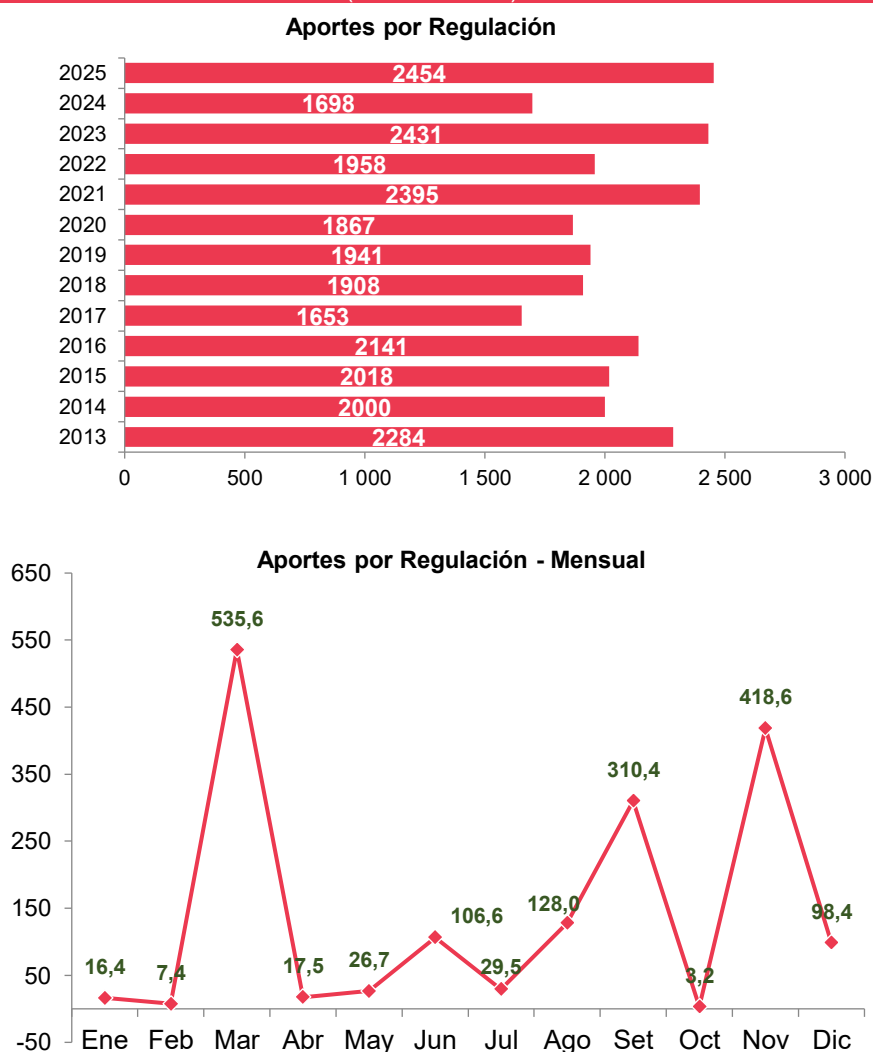
- Implementación de las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje de Yanacancha (km 90) en el Tramo 2, según Acta de Acuerdo correspondiente.
- Ejecución de la Obra Accesorias del sector km 240+995 al km 241+145 (progresiva hito) del Tramo 2: Urcos – Puente Inambari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú–Brasil.
- Ejecución de un paquete de cuatro (04) obras accesorias, conforme al Acta de Acuerdos suscrita.
- Ejecución de un paquete de diez (10) obras accesorias, conforme al Acta de Acuerdos suscrita.



V.2. Pagos al Estado

51. De conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917 y recogido en la Cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el 1 % de los recursos que reciba por concepto del PAMO, el cual está conformado por los ingresos percibidos directamente por el Concesionario por peaje y cualquier otro servicio que brinde directamente o a través de terceros, así como los ingresos transferidos por el Concedente.
52. Durante 2025, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 2,45 millones, monto superior en 44,5 % en relación con los aportes transferidos el año anterior (S/ 1,70 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro son variables, dependiendo del momento en que se realicen dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 8
Aportes por regulación, periodo 2013 – 2025
(Miles de Soles)



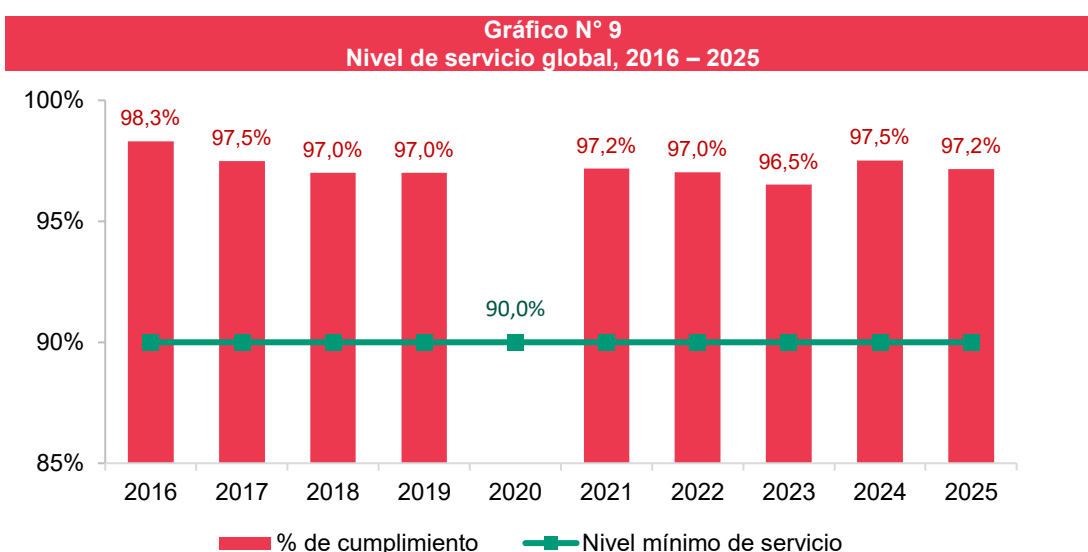
Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio

53. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de 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 es el encargado de supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
54. En el Gráfico N° 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que, el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial. Como se aprecia, en 2025, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año (97,16 %).



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

55. Por otra parte, en 2025, el Ositrán ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹². El valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro.
56. Los resultados obtenidos de la evaluación muestran que la rugosidad de la vía registró un nivel de IRI de 1,87 metros por kilómetro, con lo cual se evidenció que el concesionario cumplió con mantener a vía concesionada bajo los niveles de servicio previstos en el Contrato (valor máximo admisible de 3,5).

VI.2. Indicador de tráfico

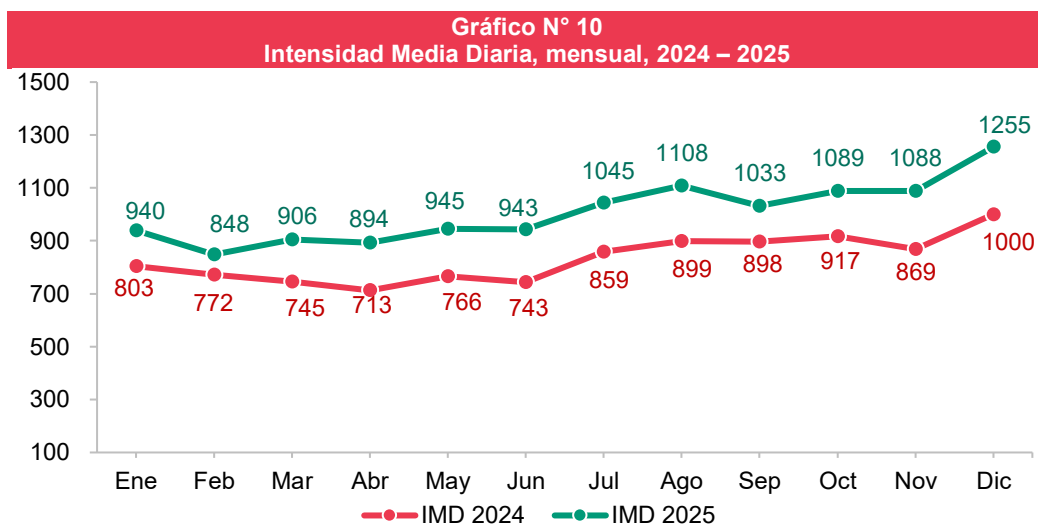
57. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)¹³ está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el IMD promedio anual en 2025

¹² 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.

¹³ 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:



alcanzó los 1008 vehículos por día, cifra que representa un nivel 21,1 % superior al registrado en 2024 (832 vehículos por día). Asimismo, cabe resaltar que durante 2025 la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos en cada uno de los meses respectivo al mismo mes del año anterior.



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI.3. Accidentes

58. Como se observa en el Cuadro N.º 7, durante 2025 el número de accidentes en la vía concesionada aumentó en 16,1 % respecto del año anterior, pasando de 155 a 180 accidentes. Respecto de las víctimas, el número absoluto de heridos se mantuvo en 63 personas, mientras que el número de fallecidos aumentó en 83,3 %, al pasar de 6 a 11 víctimas mortales entre 2024 y 2025.

Cuadro N° 7
Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2025

Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2015	106	35	2	234	57	3
2016	81	43	10	348	157	34
2017	133	30	3	342	84	6
2018	108	34	4	495	89	10
2019	108	30	5	310	102	28
2020	90	26	1	165	43	1
2021	110	28	4	181	42	7
2022	113	28	3	239	65	5
2023	77	23	3	218	71	3
2024	125	25	5	297	63	6
2025	152	23	5	389	63	11

Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

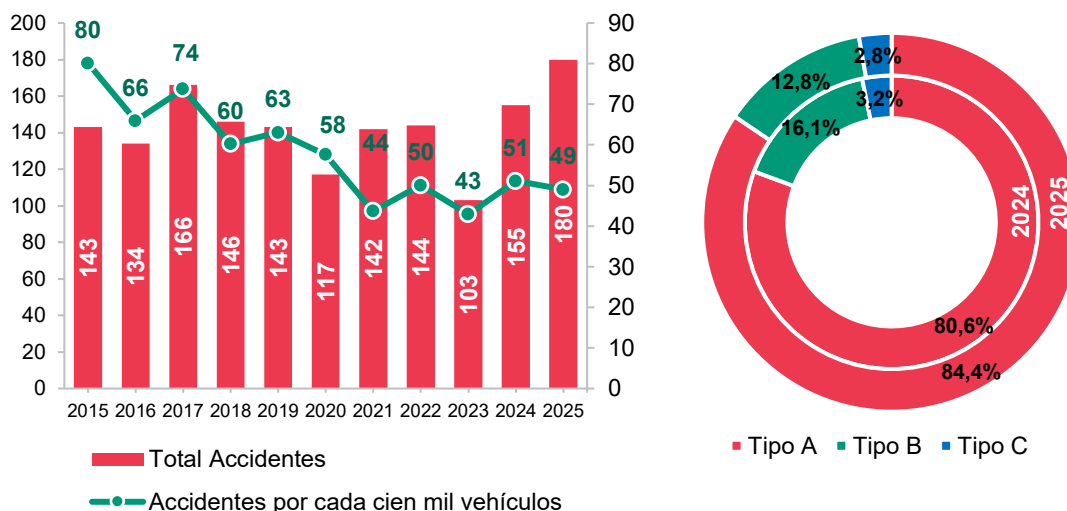
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

59. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en 2025 fue de 49,0, cifra 4,1 % inferior en relación con 2024 (51,1). Por otro lado, respecto a las consecuencias de los accidentes, 5 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 2,8 %), mientras que 23 reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 12,8 %).

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



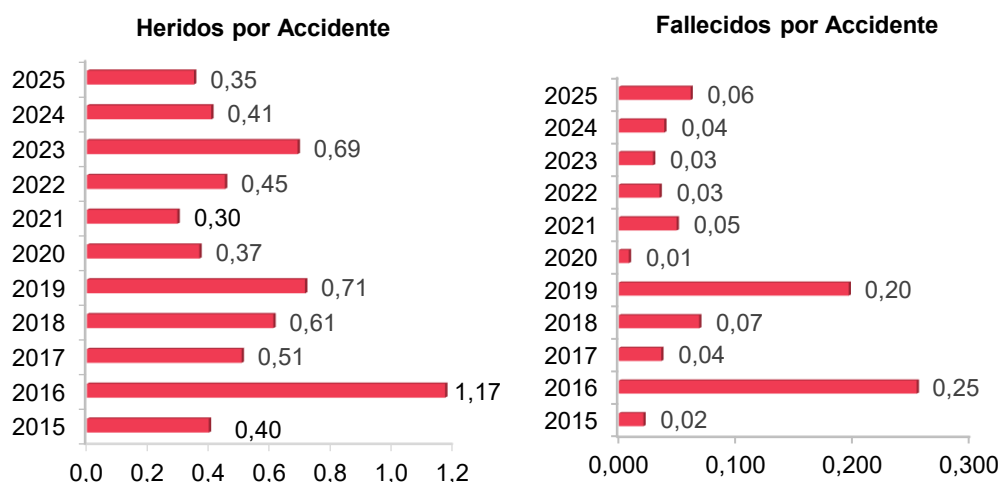
Gráfico N° 11
Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2015 – 2025



* Los accidentes tipo A solo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

60. En 2025, la tasa de heridos por accidente se redujo en un 13,9 %, pasando de 0,41 en 2024 a 0,35 heridos por accidente en 2025. Cabe precisar que esta mejora en la tasa no responde a una reducción del número absoluto de heridos, el cual se mantuvo estable en 63 personas en ambos años, sino al incremento del total de accidentes registrados (de 155 a 180), que eleva el denominador del indicador. Asimismo, en dicho año la cantidad de víctimas fatales por accidente se incrementó de 0,04 en 2024 a 0,06 en 2025. En el Gráfico N.º 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2015–2025.

Gráfico N° 12
Daños personales por accidentes 2015 – 2025



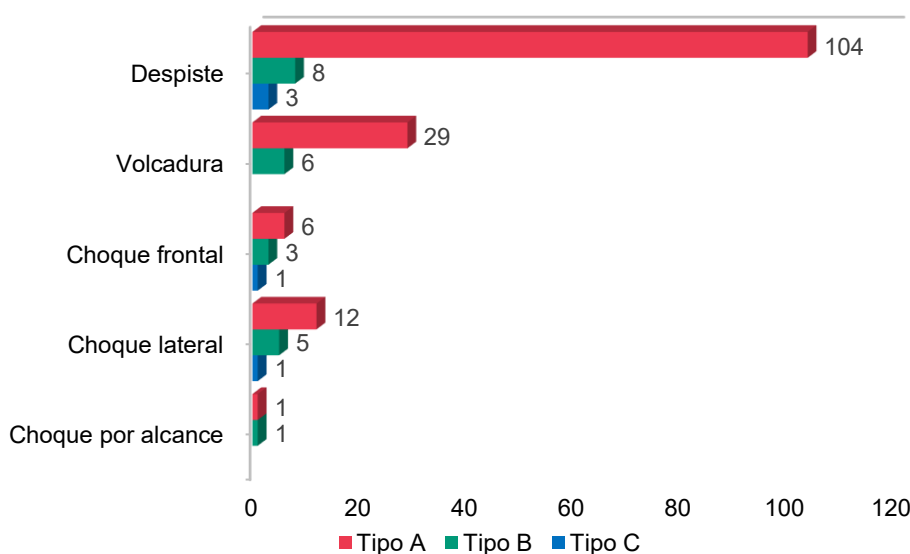
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

61. En 2025, el 63,9 % de los accidentes de tránsito estuvo asociado a despiste de vehículos, los cuales tuvieron como consecuencias principales los daños materiales (90,4 %) y en menor medida (7,0 %) involucró personas heridas. En tanto, el 19,4 % de accidentes ocurrió por



volcaduras y el 16,7 % restante por diversos tipos choques. El Gráfico N° 13 resume los tipos de accidentes ocurridos en 2025 según consecuencias acontecidas sobre la vida humana.

Gráfico N° 13
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

62. La imprudencia de los conductores fue la causa más frecuente de los accidentes reportados en 2025, representando el 48,9 % de ellos. Al respecto, el comportamiento imprudente incluyó la realización de maniobras temerarias, invasión de carril, adelanto de vehículo, etc. Por su parte, el 16,7 % de los accidentes se atribuye a fallas mecánicas, mientras que el 11,7 % tuvo como causa los riesgos ambientales, que comprenden los accidentes ocurridos debido a las condiciones climáticas adversas tales como lluvia o neblina. Por último, el exceso de velocidad y el presunto manejo bajo estado de ebriedad de los conductores representaron el 16,7 % y 4,4 % de las causas de los accidentes, respectivamente, en tanto que el 1,7 % restante correspondió a otras causas (3 accidentes). El Gráfico N° 14 muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.

Gráfico N° 14
Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2025



Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



VI.4. Reclamos, sanciones y penalidades.

63. En 2025, el concesionario recibió solo un (1) reclamo por parte de los usuarios de la vía concesionada. Cabe mencionar que la concesión no suele caracterizarse por presentar reclamos, siendo la mayor cantidad de reclamos los realizados en el año 2017 (2) por concepto de auxilio mecánico y facturación, mientras que el año 2022 solo presentó un reclamo en el mes de febrero debido a atención inadecuada y, ahora en 2025 uno (1) por daños en perjuicio de los usuarios.

Cuadro N° 8												
Número de reclamos por año, 2015 –2025												
Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Número de Reclamos	1	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	5

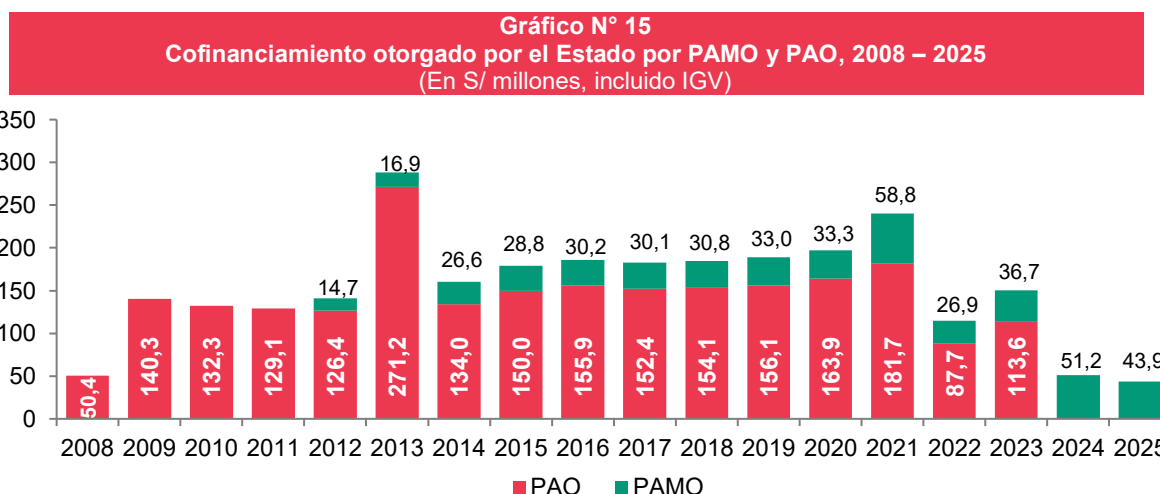
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

64. Finalmente, el Concesionario no registró penalidades ni sanciones durante el año 2025.

VII. INDICADORES COMERCIALES

65. Como ha sido mencionado, a diciembre de 2025, la Concesión no ha iniciado la etapa de explotación, por lo cual no se cobran tarifas de peaje. Así, los ingresos percibidos por el Concesionario por concepto de PAMO son cubiertos íntegramente por el cofinanciamiento del Estado.
66. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹⁴, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁵.
67. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2025 el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/ 43,9 millones, monto 14,3 % menor a lo devengado el año anterior. Entre 2008 y 2025, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 461,8 millones y S/ 2299,1 millones, respectivamente.



Fuente: MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

¹⁴ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹⁵ 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.



VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estados financieros

• Estado de Resultados integrales

68. 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. En ese sentido, los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
69. A continuación, se analizará en detalle cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

Cuadro N° 9 Ingresos por servicios 2024 – 2025 (En miles de soles)					
Ingresos por servicios	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	78 233	210 743	41,4 %	98,2 %	-62,9 %
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	7 288	7 342	3,9 %	3,4 %	-0,7 %
Acta de trato directo	16 027	15 986	8,5 %	7,5 %	0,3 %
Costo anual de mantenimiento (CAM)	21 646	21 649	11,4 %	10,1 %	0,0 %
Mantenimiento de emergencia	5 825	4 701	3,1 %	2,2 %	23,9 %
Informe técnico de mantenimiento (ITM)	27 447	161 065	14,5 %	75,1 %	-83,0 %
Ingresos por servicios de construcción	110 869	3 771	58,6 %	1,8 %	n.d.¹⁶
Ingreso por actividades de construcción	110 869	3 771	58,6 %	1,8 %	n.d.
Total	189 102	214 514	100 %	100 %	-11,8 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. Durante el 2025, los ingresos totales, constituidos por i) los servicios de operación y mantenimiento; y, ii) los servicios de construcción de la concesión, alcanzaron los S/ 189,1 millones, un 11,8 % menor que los S/ 214,5 millones registrados en el 2024. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se redujeron en un 62,9 % frente a lo registrado el año previo (S/ -132,5 millones), mientras que los ingresos por actividades de construcción aumentaron significativamente, alcanzando S/ 110,9 millones (frente a S/ 3,8 millones en 2024), los cuales corresponden a la ejecución de Obras Accesorias destinadas a proteger la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotécnica: el Paquete N.º 4, que conecta la ruta Urcos con Inambari, y el Paquete N.º 10, que conecta la carretera de infraestructura para unir el Pacífico con el Atlántico (Perú – Brasil).
71. En relación con los ingresos por servicio de operación y mantenimiento¹⁷, durante el ejercicio 2025 estos representaron el 41,4 % de los ingresos totales. La reducción respecto al 2024 (98,2 %) se explica principalmente por la caída del Informe técnico de mantenimiento (ITM) en S/ 133,6 millones (-83,0 %), al haberse completado en 2024 los trabajos de mantenimiento periódico de pavimentos. Las partidas de Acta de trato directo y Costo anual de mantenimiento (CAM) se mantuvieron relativamente estables (+0,3 % y 0,0 %, respectivamente).

¹⁶ "n.d." significa "no determinado": se usa cuando la variación porcentual del análisis horizontal no es representativa porque el valor del año base es muy bajo (S/ 3 771 en 2024 para el rubro construcción), lo que generaría un porcentaje superior al 2 800 % y distorsionaría el análisis comparativo.

¹⁷ Según los EE.FF. del concesionario, el Mantenimiento periódico (Informe Técnico de Mantenimiento – ITM) comprende tareas de mantenimiento mayor preventivas, con el propósito de asegurar la funcionalidad e integralidad de la carretera. En 2025 correspondió principalmente a la ejecución del ITM de Pavimentos del sector km 160+000 al km 246+445.



72. En lo que respecta a los costos del servicio de operación y construcción de la concesión, para el ejercicio 2025 estos alcanzaron los S/ 147,1 millones, monto menor en 20,0 % al del ejercicio 2024. Los costos totales están conformados por dos prestaciones de servicios, i) los costos por servicio de operación y mantenimiento, los cuales ascienden a S/ 54,6 millones, monto que se ha reducido en 70,0 % con relación al año anterior (S/ 181,9 millones); y, ii) los costos por servicio de construcción, que en el 2025 ascendieron a S/ 92,6 millones, frente a los S/ 2,1 millones del ejercicio 2024.

Cuadro N° 10					
Costos de prestación de servicios 2024 – 2025					
(En miles de soles)					
Costos de operación y construcción	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Costos de operación y mantenimiento	54 554	181 933	37,1 %	98,9 %	-70,0 %
Honorarios de operación	24 725	24 825	16,8 %	13,5 %	-0,4 %
Servicios por obra de emergencia	5 138	4 194	3,5 %	2,3 %	22,5 %
Informe técnico de mantenimiento	24 114	152 730	16,4 %	83,0 %	-84,2 %
Proyecto de ingeniería de detalle (PID)	408	13	0,3 %	0,0 %	3 038 %
Tributos	169	171	0,1 %	0,1 %	-1,2 %
Costo por servicios de construcción	92 567	2 065	62,9 %	1,1 %	n.d.
Servicios de construcción	92 567	2 065	62,9 %	1,1 %	n.d.
Total	147 121	183 998	100,0 %	100,0 %	-20,0 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. Con relación a la distribución de los costos del servicio de operación y construcción, los costos por servicio de operación y mantenimiento representaron el 37,1 %, y los costos por servicio de construcción el 62,9 % restante. Entre las subpartidas más importantes en términos monetarios, destacan el Informe técnico de mantenimiento y los Honorarios de operación, con el 16,4 % y 16,8 % de participación en los costos totales, respectivamente.

Cuadro N° 11					
Gastos de administración 2024 – 2025					
(En miles de soles)					
Gastos de administración	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Cargas de personal	2 147	1 689	38,3 %	17,5 %	27,1 %
Servicios recibidos prestados por terceros	2 982	2 159	53,2 %	22,3 %	38,1 %
Tributos	16	19	0,3 %	0,2 %	-15,8 %
Otras cargas de gestión	461	5 805	8,2 %	60,0 %	-92,1 %
Depreciación	—	—	0,0 %	0,0 %	—
Total	5 606	9 672	100,0 %	100,0 %	-42,0 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. La revisión de los gastos administrativos permite concluir que, para el ejercicio 2025, estos se redujeron en 42,0 % con respecto al ejercicio previo, pasando de S/ 9,7 millones a S/ 5,6 millones. Esta reducción se explica principalmente por la caída de la partida de Otras cargas de gestión en S/ 5,3 millones (-92,1 %), dado que en el 2024 esta partida incorporó el valor provisionado de intereses y multas por el aporte de regulación a Ositrán del ejercicio 2014¹⁸. En el 2025 las Otras cargas de gestión representaron el 8,2 % de los costos totales de administración.
75. Así, en el siguiente cuadro que presenta el Estado de Resultados Integrales de la empresa durante 2025, la diferencia entre los ingresos y costos por servicios determinó una utilidad bruta

¹⁸ Según los EE.FF. del concesionario, con fecha 6 de febrero de 2026 el Concedente autorizó mediante Acta de Trato Directo el inicio de los trabajos adicionales. Para el inicio del período de explotación se requiere la implementación de las 2 UIPP's (Inambari: construida; Yanacancha: en construcción).



de S/ 42,0 millones, lo que significó un incremento de 37,6 % con relación a la registrada el año anterior (S/ 30,5 millones). En esa misma línea, la utilidad de operación aumentó 77,2 %, ascendiendo a S/ 37,2 millones en el 2025. Respecto a la utilidad neta del ejercicio 2025, esta se redujo en 45,1 % hasta los S/ 8,7 millones, frente a los S/ 15,9 millones obtenidos en el 2024. Ello se debió, principalmente, a la pérdida neta por diferencia de cambio (S/ -19,7 millones) que más que compensó la mejora operativa, reflejada en el cambio en la Utilidad bruta y en la reducción de gastos administrativos.

Cuadro N° 12
Estado de Resultados Integrales 2024 – 2025
(En miles de soles)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos	189 102	214 514	100,0 %	100,0 %	-11,8 %
Ingresos por actividades de construcción	110 869	3 771	58,6 %	1,8 %	n.d.
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	78 233	210 743	41,4 %	98,2 %	-62,9 %
Costos	(147 121)	(183 998)	-77,8 %	-85,8 %	-20,0 %
Costos por servicios de construcción	(92 567)	(2 065)	-49,0 %	-1,0 %	n.d.
Costos por servicios de operación y mantenimiento	(54 554)	(181 933)	-28,9 %	-84,8 %	-70,0 %
Utilidad bruta	41 981	30 516	22,2 %	14,2 %	37,6 %
Gastos de administración	(5 606)	(9 672)	-3,0 %	-4,5 %	-42,0 %
Otros ingresos	840	157	0,4 %	0,1 %	435,0 %
Utilidad de operación	37 215	21 001	19,7 %	9,8 %	77,2 %
Ingresos financieros	0	243	0,0 %	0,1 %	-100,0 %
Gastos financieros	(4 670)	(1 650)	-2,5 %	-0,8 %	183,0 %
Ganancia por diferencia de cambio	23 707	32 529	12,5 %	15,2 %	-27,1 %
Pérdida por diferencia de cambio	(43 386)	(28 667)	-22,9 %	-13,4 %	51,3 %
Resultado antes del impuesto a la ganancia	12 866	23 456	6,8 %	10,9 %	-45,1 %
Impuesto a la renta	(4 120)	(7 541)	-2,2 %	-3,5 %	-45,4 %
Utilidad (pérdida) neta del año	8 746	15 915	4,6 %	7,4 %	-45,1 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Estado de Situación Financiera

76. 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 observan los movimientos para los años 2024 y 2025.



Cuadro N° 13
Estado de situación financiera, 2024 – 2025
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2025	2024		2025	2024
ACTIVO CORRIENTE	281 327	195 001	PASIVO CORRIENTE	200 836	199 381
Efectivo	6 598	69 564	Cuentas por pagar comerciales	1 119	1 124
Cuentas por cobrar comerciales	210 162	104 938	Cuentas por pagar a partes relacionadas	122 710	97 059
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	36 366	8 346	Anticipos del Concedente	75 685	93 965
Cuentas por cobrar diversas	28 201	12 153	Otras cuentas por pagar	1 322	7 233
ACTIVO NO CORRIENTE	51 733	129 202	TOTAL PASIVO	200 836	199 381
Cuentas por cobrar comerciales	32 403	88 736	PATRIMONIO NETO	132 224	124 822
Cuentas por cobrar relacionadas	19 190	17 631	Capital social	37 683	37 683
Cuentas por cobrar diversas	140	21 402	Reserva legal	7 536	7 094
Impuesto a la renta diferido	0	1 433	Resultados acumulados	87 005	80 045
TOTAL ACTIVO	333 060	324 203	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	333 060	324 203

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 14
Análisis Vertical y Horizontal – Estado de Situación Financiera, 2024 – 2025
(En porcentaje)

ACTIVO	Análisis Vertical			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Análisis Horizontal		
	2025	2024	2025/2024		2025	2024	2025/2024
ACTIVO CORRIENTE	84,5 %	60,1 %	44,3 %	PASIVO CORRIENTE	60,3 %	61,5 %	0,7 %
Efectivo	2,0 %	21,5 %	-90,5 %	Cuentas por pagar comerciales	0,3 %	0,3 %	-0,4 %
Cuentas por cobrar comerciales	63,1 %	32,4 %	100,3 %	Cuentas por pagar a partes relacionadas	36,8 %	29,9 %	26,4 %
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	10,9 %	2,6 %	335,7 %	Anticipos del Concedente	22,7 %	29,0 %	-19,5 %
Cuentas por cobrar diversas	8,5 %	3,7 %	132,0 %	Otras cuentas por pagar	0,4 %	2,2 %	-81,7 %
ACTIVO NO CORRIENTE	15,5 %	39,9 %	-60,0 %	TOTAL PASIVO	60,3 %	61,5 %	0,7 %
Cuentas por cobrar comerciales	9,7 %	27,4 %	-63,5 %	PATRIMONIO NETO	39,7 %	38,5 %	5,9 %
Cuentas por cobrar relacionadas	5,8 %	5,4 %	8,8 %	Capital social	11,3 %	11,6 %	0,0 %
Cuentas por cobrar diversas	0,0 %	6,6 %	-99,3 %	Reserva legal	2,3 %	2,2 %	6,2 %
Impuesto a la renta diferido	0,0 %	0,4 %	-100,0 %	Resultados acumulados	26,1 %	24,7 %	8,7 %
TOTAL ACTIVO	100 %	100 %	2,7 %	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100 %	100 %	2,7 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. Durante el ejercicio 2025, se observa que el valor de los activos de la concesión y, por consiguiente, del pasivo y patrimonio, se incrementó en 2,7 % respecto al año previo, pasando de S/ 324,2 millones a S/ 333,1 millones.
78. Por el lado del activo, el activo corriente registró la mayor variación entre el 2024 y 2025, incrementándose de S/ 195,0 millones a S/ 281,3 millones (+44,3 %); mientras que los activos no corrientes cayeron 60,0 %, pasando de S/ 129,2 millones a S/ 51,7 millones. Así, el activo



corriente pasó de representar el 60,1 % de los activos totales en el año 2024, al 84,5 % en el año 2025, debido, principalmente, al significativo aumento de las Cuentas por cobrar comerciales corrientes (+S/ 105,2 millones; +100,3 %) y de las Cuentas por cobrar a partes relacionadas (+S/ 28,0 millones; +335,7 %), mientras que el Efectivo cayó drásticamente (-S/ 63,0 millones; -90,5 %) por uso de fondos del fideicomiso. En los activos no corrientes, destacó la reducción de las Cuentas por cobrar comerciales NC (-S/ 56,3 millones; -63,5 %) y la desaparición de las Cuentas por cobrar diversas NC (-S/ 21,3 millones; -99,3 %).

79. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se incrementaron en un 0,7 %, mientras que el patrimonio neto en un 5,9 %, ascendiendo en el ejercicio 2025 a S/ 200,8 millones y S/ 132,2 millones, respectivamente, y representando el 60,3 % y 39,7 % del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que la concesión no cuenta con registros de pasivos no corrientes, por lo que el leve incremento del pasivo corriente se explica principalmente por las Cuentas por pagar a partes relacionadas, ascendentes a S/ 122,7 millones (+26,4 %), a pesar de la caída en los Anticipos del Concedente a S/ 75,7 millones (-19,5 %).
80. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó para el 2025, pasando de S/ 124,8 millones a S/ 132,2 millones (5,9 %), debido, principalmente, al aumento de los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 80,0 millones a S/ 87,0 millones.

VIII.2. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

81. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus obligaciones en el corto plazo. En términos generales se observa que la liquidez clásica mejoró en el 2025 hasta 1,40x, superando el nivel de 1; sin embargo, la liquidez absoluta es crítica (0,03x), dado que el efectivo libre representa apenas el 3 % del pasivo corriente.
82. En particular, el incremento del activo corriente en un 44,3 % frente al ligero aumento en el pasivo corriente en un 0,7 % han determinado que el ratio Liquidez clásica¹⁹ aumente de 0,98 a 1,40; el mismo comportamiento presenta el ratio de Prueba ácida²⁰, considerando que el activo corriente está conformado solo por efectivo y cuentas por cobrar.

Cuadro N° 15 Ratios de Liquidez, 2024 – 2025		
Ratios	2025	2024
Liquidez clásica	1,40	0,98
Prueba ácida	1,40	0,98
Liquidez absoluta	0,03	0,35

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Con relación al ratio de Liquidez absoluta²¹ o también llamado ratio de prueba defensiva, en 2025 este indicador cae drásticamente de 0,35 a 0,03, evidenciando que la cuenta de Efectivo y Equivalente de efectivo por sí sola no permite respaldar el total del pasivo corriente. Esta caída es consecuencia directa del uso de fondos del fideicomiso para pagos de ITM y obras accesorias, reduciendo el efectivo de S/ 69,6 millones a S/ 6,6 millones. Cabe advertir que el efectivo libre asciende a apenas S/ 6,5 millones; el restante S/ 0,07 millones corresponde a efectivo restringido en fideicomiso.

¹⁹ Corresponde al valor provisionado de intereses y multas por el aporte de regulación a Ositrán correspondiente al periodo 2014, que en el 2024 se registró en Otras cargas de gestión y en el 2025 no se renueva.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

²¹ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.



Ratios de Endeudamiento Financiero

84. Los ratios de endeudamiento evalúan la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros; en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa..
85. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2025 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, tal como se muestra a continuación:

Cuadro N° 16		
Ratios de endeudamiento, 2024 – 2025		
Ratios	2025	2024
Deuda - Patrimonio	151,9 %	159,7 %
Endeudamiento del Activo	60,3 %	61,5 %
Calidad de la Deuda	100,0 %	100,0 %
Índice de Solvencia	1,66	1,63

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

86. El ratio Deuda – Patrimonio²² muestra para el ejercicio 2025 que por cada S/ 100 de patrimonio existe una deuda de S/ 151,9, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento de la empresa, aunque se ha reducido respecto al año anterior (159,7 %), en línea con el crecimiento del patrimonio por los resultados acumulados. Cabe mencionar el incremento de las Cuentas por pagar a partes relacionadas que continúa siendo la principal fuente de financiamiento de terceros bajo el grupo Novonor (en proceso de reorganización judicial).
87. El ratio Endeudamiento del Activo²³ en el ejercicio 2025 indica que, del activo total, un 60,3 % está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 61,5 % que tuvo en el ejercicio previo, lo cual indica un leve incremento del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
88. El ratio Calidad de la deuda²⁴ muestra que durante los últimos años este ratio se ha mantenido en 100 %, al no presentarse obligaciones de largo plazo.
89. Finalmente, el Índice de solvencia²⁵ para el ejercicio 2025 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,66 de activo total. En el 2024 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,63 de activo total. Cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se evidencia que entre el 2024 y 2025, el nivel de solvencia de la empresa ha mejorado levemente.

Ratios de rentabilidad

90. 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.
91. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto²⁶ aumentó desde un 14,2 % a un 22,2 % entre los años 2024 y 2025. El Margen operativo²⁷ aumentó de un 9,8 % a un 19,7 % (al no contabilizarse depreciación, el Margen EBITDA²⁸ se comportó de manera

²² El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente. Nota: el efectivo total al 31/12/2025 es S/ 6 598 miles, de los cuales S/ 6 527 miles son libres y S/ 71 miles están en fideicomiso restringido.

²³ El cálculo es el siguiente: Deuda – Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

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

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

²⁶ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

²⁷ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²⁸ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.



idéntica). De otro lado, el Margen neto²⁹ resultó en un valor de 4,6 % en el 2025, cifra inferior al año 2024 (7,4 %). Este último ratio indica que, en el ejercicio 2025, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 4,6 de utilidad neta, reduciéndose la rentabilidad general del negocio respecto al ejercicio 2024 por efecto de la pérdida cambiaria neta.

Cuadro N° 17
Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2025

Ratios	2025	2024
Margen Bruto	22,2 %	14,2 %
Margen Operativo	19,7 %	9,8 %
Margen EBITDA	19,7 %	9,8 %
Margen Neto	4,6 %	7,4 %
ROE	6,6 %	12,8 %
ROA	2,6 %	4,9 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. El ROE³⁰ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que, en el ejercicio 2025, este indicador disminuyó respecto al ejercicio 2024, pasando de obtenerse S/ 12,8 de utilidad neta por cada S/ 100 de patrimonio en el 2024 a S/ 6,6 de utilidad neta en el ejercicio 2025.
93. Finalmente, de forma análoga, se observa una caída de la rentabilidad sobre los activos o ROA³¹, el cual se redujo a 2,6 % (4,9 % en el 2024), mostrando de esta manera que la empresa tuvo menores ganancias para el 2025 sobre el capital invertido. Las referidas caídas en el ROA y ROE³² se explican por la significativa reducción de la utilidad neta (-45,1 %) frente a la menor variación de los activos totales (2,7 %) y del patrimonio (5,9 %), como consecuencia de la pérdida neta por diferencia de cambio de S/ 19,7 millones registrada en 2025 (ganancia neta de S/ 3,9 millones en 2024).

IX. CONCLUSIONES

94. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 2: Urcos – Inambari durante 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico total de vehículos registró un incremento de 21,1 % respecto al año anterior, al pasar de 303,4 mil a 367,4 mil vehículos. De dicho total, el 69,6 % correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 30,4 % restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 678,7 mil ejes, lo cual representó un nivel superior de 20,9 % respecto al año anterior.
 - (ii) En relación con la demanda de los Servicios Obligatorios de carácter gratuito brindados por el concesionario, durante 2025 se registraron 982 llamadas de emergencia, cifra superior en 12,0 % respecto al año anterior (877 llamadas en 2024).
 - (iii) Al cierre de 2025, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 675,45 millones, lo cual representó un avance de 90,5 % en relación con la inversión total comprometida que ascendió a USD 746,67 millones.
 - (iv) En 2025, las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación alcanzaron los S/ 2,45 millones, monto que representa un incremento del 44,5 % respecto al aporte de 2024 (S/ 1,70 millones).

²⁹ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total. Dado que la concesionaria aplica CINIIF 12 (modelo de activo financiero), no registra PP&E ni depreciación, por lo que EBITDA = EBIT.

³⁰ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

³¹ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total promedio (simplificado: activo final).

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



- (v) En relación con el desempeño operativo, se ha verificado lo siguiente:
- El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio (90 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 97,16 % en el año 2025.
 - Se registró un total de 180 accidentes durante 2025, que significó un incremento de 16,1 % con relación al año anterior; asimismo, el indicador de número de accidentes por cien mil vehículos se redujo de 51,1 a 49,0, lo que evidencia una caída efectiva de la cantidad de accidentes. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes están asociados a despistes y volcaduras (83,3 % en conjunto). Entre las causas más frecuentes de los accidentes tenemos la imprudencia de los conductores, las fallas mecánicas y los riesgos ambientales.
- (vi) Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2025 no se ha efectuado cobro alguno de las tarifas fijadas por el uso de la vía (peaje), dado que no se han cumplido las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión para el inicio de la explotación, por lo cual los ingresos totales percibidos por concepto de PAMO fueron cubiertos íntegramente por el cofinanciamiento del Estado.
- (vii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de PAMO se redujeron en 14,3 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 51,2 millones a S/ 43,9 millones. No se registró montos provenientes del PAO.
- (viii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se redujeron en 11,8 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 214,5 millones a S/ 189,1 millones. La caída de los ingresos de O&M (-62,9 %) fue parcialmente compensada por el notable incremento de los ingresos de construcción (S/ 110,9 millones de Obras Accesorias). Los costos totales disminuyeron en 20,0 %. Con estas variaciones, la utilidad bruta en el 2025 se incrementó hasta los S/ 42,0 millones (+37,6 %); sin embargo, la utilidad neta presentó una caída de 45,1 % al pasar de S/ 15,9 millones en el 2024 a S/ 8,7 millones en el 2025, influenciada principalmente por la pérdida neta por diferencia de cambio (S/ -19,7 millones), producto de la depreciación del sol frente al dólar sin cobertura cambiaria.
- (ix) Al cierre del año 2025, la empresa incrementó ligeramente sus valores contables frente a los observados al cierre de 2024 (activos totales +2,7 %: de S/ 324,2 millones a S/ 333,1 millones). La liquidez clásica mejoró a 1,40x, con lo que superó el umbral de 1 por primera vez; no obstante, la liquidez absoluta es crítica (0,03x), dado que el efectivo libre se redujo de S/ 69,6 millones a S/ 6,6 millones. La solvencia mejoró levemente (1,66x vs. 1,63x en 2024), y el nivel de endeudamiento se redujo (Deuda/Patrimonio: 151,9 % vs. 159,7 %). Los márgenes operativos mejoraron (margen bruto 22,2 % y margen operativo 19,7 %), aunque el margen neto cayó a 4,6 % por la pérdida cambiaria neta. El ROE se situó en 6,6 % y el ROA en 2,6 %, ambos inferiores al ejercicio 2024 (12,8 % y 4,9 %, respectivamente).



X. ANEXOS

ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A.Carretera: Urcos – Inambari			
Fecha de actualización: 1 de abril de 2022			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo Urcos – Inambari (300 Km.) en Cusco que incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none">▪ Urcos – Ocongate (73,5 Km.)▪ Ocongate – Marcapata (97,0 Km.)▪ Marcapata – Quincemil (72,45 Km.)▪ Quincemil – Inambari (57,05 Km.)	Cláusula 2.4. Apéndice 1 del Anexo I
2	Fecha de suscripción	4 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde la fecha de Suscripción del Contrato (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. Cláusula 4.3. y 4.4.
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none">▪ Adenda 1: 24 de febrero de 2006.▪ Adenda 2: 16 de junio de 2006.▪ Adenda 3: 26 de julio de 2006.▪ Adenda 4: 16 de julio de 2007.▪ Adenda 5: 18 de febrero 2009.▪ Adenda 6: 31 de julio de 2009.▪ Adenda 7: 8 de julio de 2010.▪ Adenda 8: 27 de diciembre de 2010.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8
5	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
6	Modalidad	Cofinanciado.	Cláusula 2.6.
7	Capital mínimo	El capital social solicitado es de USD 10 233 258., monto que podrá ser pagado como máximo hasta finalizar el tercer año de vigencia.	Cláusula 3.4.
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> por USD 15 millones.▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u><ul style="list-style-type: none">- Por USD 3 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión.- Por USD 5 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del contrato.- Por USD 10 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 6 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato.	Cláusula 9.2. Cláusula 9.3.
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Garantía de Crédito Parcial</u>, destinada a garantizar el servicio de deuda que el Concesionario tiene con los Acreedores Permitidos.▪ <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 59 080 000. 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.	Cláusula 3.12. Cláusula 18.1. Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada: USD 221 millones (sin incluir IGV).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS.
11	Obras	Construcción a nivel de asfaltado del tramo Urcos – Puente Inambari (300 km.) incluyendo, obras de drenaje, puentes, señalización, etc. <ul style="list-style-type: none">▪ <u>Primera Etapa</u> (12 meses desde el Inicio de la Construcción): 29 %▪ <u>Segunda Etapa</u> (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa): 38 %▪ <u>Tercera Etapa</u> (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa): 33 %	Cláusula 6.1. Anexo VIII, numeral 2.2.1.



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A.Carretera:
Urcos – Inambari

Fecha de actualización: 1 de abril de 2022

Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none">▪ Trato Directo.▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia.▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete a arbitraje Internacional.▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima.	Cláusula 16.10. Cláusula 16.11.a) b)
13	Penalidades	<p>El Regulador se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales frente a incumplimientos del Concesionario referido a las siguientes obligaciones:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato▪ Régimen de bienes▪ Obras de Construcción▪ Consideraciones Socioambientales <p>El pago de penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la concesión ni tampoco se podrá invocar por la ruptura del equilibrio económico-financiero.</p> <p>Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas.</p>	Cláusula 3.6. Cláusula 5.40. Cláusula 6.23. Cláusula 11.47. Anexo X (Tablas 1,2,3 y 4) Cláusula 13.10.
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none">▪ 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. Adenda 3
15	Equilibrio económico	<p>Las Partes reconocen que el contrato se encuentra en equilibrio económico – financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados.</p> <p>En caso de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y/o por causas sobrevinientes al Contrato conforme a lo dispuesto en el tercer párrafo de la presente cláusula, que se traduzcan en la contabilidad del CONCESIONARIO, el Concedente, con opinión previa del Regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Existen variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa, segunda etapa y tercera etapa, con respecto a los valores iniciales presentados en el modelo de evaluación económica y financiera.▪ Existen variaciones en términos reales en costos de operación y administración y los costos de mantenimiento, con respecto a los valores iniciales presentados en el modelo de evaluación económica y financiera. <p>El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO.</p>	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. Adenda 3
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	<p>Se puede otorgar en garantía: (i) el derecho de Concesión (ii) los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) y (iii) las acciones y participaciones del Concesionario.</p>	Cláusula 9.6.b) y c) Adenda 3



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A. Carretera: Urcos – Inambari

Fecha de actualización: 1 de abril de 2022

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Pólizas de seguros	<p>Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de las siguientes pólizas de seguro, para su aprobación.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ De riesgos laborales. ▪ Otras pólizas. 	<p>Cláusula 10.1.a</p> <p>Cláusula 10.2.a), b) c) y d)</p>
18	Inicio de operaciones	<p>El inicio de la explotación de la Concesión se producirá a más tardar a los 30 días de haberse implementado las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje</p>	<p>Cláusula 8.10.</p> <p>Adenda 8</p>
19	Estándares del servicio	<p>Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía, puentes y viaductos.</p>	<p>Anexo I, Apéndice 3</p>
20	Tarifas	<p>La tarifa inicial estará compuesta por (i) por un Peaje de USD 1,50, al tipo de cambio vigente en la fecha de la aprobación de las obras y (ii) el IGV y otros impuestos de Ley</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cada Vehículo ligero pagará una tarifa ▪ Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje <p>La Tarifa resultante de la aplicación del IGV o de los aportes de ley al Peaje y de la aplicación del Tipo de Cambio, será aproximada a la décima más próxima que corresponda.</p>	<p>Cláusula 8.14.</p> <p>Cláusula 8.15.</p> <p>Cláusula 8.16.</p> <p>Cláusula 8.17 a) y b)</p>
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción. ▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses. ▪ El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50 % al IPC nacional y 50 % al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado. ▪ El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10 %) desde el último reajuste ordinario. 	<p>Cláusula 8.17.c)</p>
22	PAO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ USD 31 858 000 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV). ▪ La proporción correspondiente a cada etapa: <ul style="list-style-type: none"> - Primera etapa: 29 % del PAO. - Segunda etapa: 38 % del PAO - Tercera etapa: 33 % del PAO. ▪ El aporte por concepto de PAO será efectuado por el CONCEDENTE, a los Titulares de los CRPAO. ▪ El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero). 	<p>Cláusula 8.21. a)</p> <p>Cláusula 8.23.</p> <p>Cláusula 18.2.</p> <p>Adenda 3</p>
23	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> <p>Adenda 3</p>
24	PAMO y Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PAMO (Trimestral): USD 4,76 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de USD 564 mil para mantenimiento periódico. ▪ 25 % del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario demore la implementación de las unidades de peaje y pesaje, el pago será abonado por el CONCEDENTE en única cuota en un plazo no mayor a los quince (15) Días desde la Fecha de Inicio de la Explotación. <p>Transitabilidad: se entregará al Concesionario un monto no mayor a los USD 12 220 400 para mantener la transitabilidad de los sectores, el pago se efectuará según el procedimiento previsto en el Contrato.</p>	<p>Cláusula 8.21. b) y c)</p> <p>Adenda 1</p> <p>Adenda 2</p> <p>Adenda 8</p>
25	Retribución al Estado	<p>No existe</p>	



ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: IIRSA Sur – Tramo 2 Urcos – Inambari

Concesionario:	Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2012-2025

a) Tráfico															
	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Unidades Vehiculares															
Quincemil	Vehiculos	42 451	158 388	165 835	178 568	203 164	225 089	242 425	226 866	203 114	325 128	287 784	240 080	303 371	367 376
Total Ligeros	Vehiculos	26 269	98 881	101 000	114 200	134 240	149 043	162 779	154 029	136 994	227 266	201 872	165 774	208 626	255 616
Total Pesados	Vehiculos	16 182	59 507	64 835	64 368	68 924	76 046	79 646	72 837	66 120	97 862	85 912	74 306	94 745	111 760
Número de Ejes Cobrables															
Quincemil	Ejes	81 088	300 434	325 328	338 005	380 339	419 983	452 812	424 013	381 516	577 301	516 411	444 998	561 264	678 733
Ligeros	Ejes	26 269	98 881	101 000	114 200	134 240	149 043	162 779	154 029	136 994	227 266	201 872	165 774	208 626	255 616
Pesados	Ejes	54 819	201 553	224 328	223 805	246 099	270 940	290 033	269 984	244 522	350 035	314 539	279 224	352 638	423 117

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
b) Recaudación por Cobro de Peaje															
Total	Soles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ligeros	Soles														
Pesados	Soles														

c) Accidentes															
Accidentes	Personas	593	126	126	143	134	166	146	143	117	142	144	103	155	180
Heridos	Personas	563	110	109	57	157	84	89	102	43	42	65	71	63	63
Fallecidos	Personas	75	8	7	3	34	6	10	28	1	7	5	3	6	11



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 500 9330
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Cintha López Vásquez
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

María Alejandra Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente
Marisol Huamán Velasque – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Lady Osorio Alcantara – Practicante
Enrique Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jimenez – Practicante