

# INFORME DE DESEMPEÑO 2025

## Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N° 3: Inambari – Iñapari

**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° 3: Inambari – Iñapari**

*Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido 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](mailto:estudioeconomicos@ositrان.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>7</b>
I.1. Composición de la empresa .....	7
I.2. Principales Características del Contrato de Concesión.....	7
I.3. Área de influencia.....	9
I.4. Principales Activos de la Concesión.....	10
I.5. Hechos de Importancia.....	11
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....</b>	<b>11</b>
<b>III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA .....</b>	<b>13</b>
III.1. Tráfico vehicular .....	13
III.2. Servicios Obligatorios .....	15
<b>IV. ESQUEMA TARIFARIO.....</b>	<b>17</b>
<b>V. INVERSIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN.....</b>	<b>18</b>
V.1. Inversiones .....	18
V.2. Aporte por regulación .....	19
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>20</b>
VI.1. Niveles de servicio.....	20
VI.2. Indicador de Tráfico .....	21
VI.3. Accidentes .....	22
VI.4. Reclamos, sanciones y penalidades.....	25
<b>VII. INDICADORES COMERCIALES.....</b>	<b>25</b>
<b>VIII. ANÁLISIS FINANCIERO .....</b>	<b>27</b>
VIII.1. Estados Financieros .....	27
VIII.2. Ratios Financieros .....	31
<b>IX. CONCLUSIONES .....</b>	<b>33</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>35</b>



## CUADROS

Cuadro N° 1 Aspectos generales de la concesión .....	7
Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales.....	9
Cuadro N° 3 Estaciones de peaje .....	10
Cuadro N° 4 Ubicación de las unidades de peaje .....	12
Cuadro N° 5 Variación del tráfico por estación de peaje, años 2024 - 2025 .....	15
Cuadro N° 6 Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, año 2025 .....	15
Cuadro N° 7 Motivo de llamada de emergencia, año 2025 .....	16
Cuadro N° 8 Tarifas vigentes, años 2024 - 2025.....	18
Cuadro N° 9 Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2014 - 2025 .....	22
Cuadro N° 10 Motivo de reclamos por meses, año 2025 .....	25
Cuadro N° 11 Ingresos por servicios, años 2024 - 2025 .....	27
Cuadro N° 12 Costos de prestación de servicios, años 2024 - 2025 .....	28
Cuadro N° 13 Costos de administración, años 2024 - 2025.....	28
Cuadro N° 14 Resultados integrales, años 2024 - 2025 .....	29
Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera, años 2024 - 2025 .....	30
Cuadro N° 16 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, años 2024 - 2025 .....	30
Cuadro N° 17 Ratios de liquidez, años 2024 - 2025.....	31
Cuadro N° 18 Ratios de apalancamiento/endeudamiento, años 2024 - 2025.....	31

## GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Corredor Vial Interoceánico Sur – IIRSA.....	10
Gráfico N° 2 Tráfico de vehículos, periodo 2012 - 2025.....	13
Gráfico N° 3 Evolución del tráfico mensual, años 2024 - 2025.....	14
Gráfico N° 4 Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, año 2025 .....	14
Gráfico N° 5 Llamadas de emergencia, periodo 2015 - 2025.....	16
Gráfico N° 6 Asistencias mecánicas, periodo 2014 - 2025.....	17
Gráfico N° 7 Inversión reconocida por el Ositrán, periodo 2006 - 2025.....	19
Gráfico N° 8 Aportes por regulación, periodo 2014 - 2025.....	20
Gráfico N° 9 Nivel de servicio global, periodo 2014 - 2025 .....	21
Gráfico N° 10 Intensidad Media Diaria, periodo 2024 - 2025 .....	22
Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, periodo 2014 - 2025.....	23
Gráfico N° 12 Daños personales por accidentes, periodo 2014 - 2025.....	23
Gráfico N° 13 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, año 2025 .....	24
Gráfico N° 14 Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, año 2025 .....	24
Gráfico N° 15 Número de reclamos, 2014 - 2025.....	25
Gráfico N° 16 Recaudación por cobro de peaje, periodo 2012 - 2025 .....	26
Gráfico N° 17 Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO, periodo 2008 - 2025 .....	26



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2025, de la Concesión del Tramo N° 3 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, IIRSA Sur Tramo 3), que comprende desde el Puente Inambari hasta Iñapari en Madre de Dios. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

El 4 de agosto de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 3 S.A. (en adelante, el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo 3 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 403,2 kilómetros, los cuales recorren el departamento de Madre de Dios en la selva, desde el puente Inambari hasta Iñapari en la frontera con Brasil.

El Contrato de Concesión establece, entre otros, la inversión proyectada referencial asumida 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 siete adendas al Contrato de Concesión.

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de tres unidades de peaje y de pesaje. Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, auxilio mecánico, estaciones de atención de emergencias (24 horas), servicios higiénicos y casetas de comunicación de emergencia (cada 10 km).

En el año 2025, el tráfico vehicular presentó un incremento de 52,6 %, al pasar de 869 mil vehículos a 1,3 millones vehículos, de los cuales el 80,6 % correspondió a vehículos ligeros, mientras que el 19,4 % restante a vehículos pesados. Por otro lado, en relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 2,0 millones de ejes, lo cual representó un aumento del 46,2 % respecto al año anterior.

Durante 2025 no se reconocieron inversiones al Concesionario, en consecuencia, se mantuvo la inversión acumulada en USD 847,8 millones (incluido IGV) con lo cual se conservó el avance del 110,8 % de la inversión total comprometida. Al cierre de 2025, el Concesionario ha cumplido con la construcción del 100 % de los kilómetros comprometidos.

A lo largo de 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 que representó un incremento del 35,8 % en relación con los aportes transferidos durante el año anterior (S/ 1,8 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 96,4 %.

Por su parte, el número de accidentes se incrementó en un 44,8 %, al pasar de 172 en 2024 a 249 accidentes en 2025. Se registraron 31 fallecidos, mientras que el número de heridos registró una cifra mayor (81 a 101 personas heridas, entre 2024 y 2025). En cuanto a los reclamos, se presentaron 10 durante el 2025 (-16,7 % respecto al 2024), en temas con relación a daños y/o pérdidas en perjuicio de los usuarios, calidad y oportuna prestación del servicio y facturación o cobro de las tarifas.

Con relación a las tarifas cobradas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las tres unidades de peaje, estas se incrementaron 2,3 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 8,60 a S/ 8,80 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en sus tres estaciones de peaje.

En lo que respecta a la situación financiera del Concesionario, el informe de resultados revela que, durante 2025, la utilidad neta del ejercicio se redujo significativamente en un 92,6 %, ascendiendo a S/ 1,6 millones (S/ 21,4 millones obtenidos en el 2024), debido al incremento de los Costos por servicios



de operación y mantenimiento, la ausencia de Ingresos por actividades de construcción y la menor Ganancia neta por diferencia de cambio.

De otro lado, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en un 13,7 % respecto al 2024, pasando de S/ 253,4 millones a S/ 288,0 millones. Por el lado del activo, el activo corriente registró un crecimiento del 23,7 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 149,9 millones a S/ 185,4 millones, destacándose que los activos no corrientes se redujeron un 0,9 %, al pasar de S/ 103,5 millones a S/ 102,5 millones. Asimismo, los pasivos totales de la Concesión se incrementaron en un 62,0 %, debido al significativo crecimiento de Anticipos del Concedente. Por su parte, el patrimonio neto se redujo en un 12,9 %, ascendiendo a S/ 142,2 millones, lo que representó el 49,4 % del total de pasivo y patrimonio, principalmente explicado por la reducción de los resultados acumulados del periodo.

Con relación al análisis de ratios financieros, podemos destacar que los ratios de liquidez reflejan que la empresa mantiene una capacidad limitada para cubrir sus obligaciones de corto plazo, evidenciado por ratios de 1,27 en el ratio de liquidez clásica y el de prueba ácida, mientras que el ratio de liquidez absoluta se redujo a 0,23, indicando que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí solo permite respaldar el 23 % del pasivo corriente. En cuanto a los ratios de endeudamiento financiero, se destaca un aumento en el apalancamiento medido por los ratios de Deuda/Patrimonio (102,5 %) y Endeudamiento del activo (50,6 %), respecto al año previo, motivado principalmente por el crecimiento del pasivo total (62,0 %) frente a la reducción del patrimonio (-12,9 %) y el crecimiento del activo (13,7 %). Finalmente, el índice de solvencia, que se situó en 1,98, denota que del 2024 al 2025 ha decrecido el nivel de solvencia de la empresa debido, fundamentalmente, al significativo crecimiento de los pasivos corrientes. Los ratios de rentabilidad reflejan que el margen bruto, margen operativo, el Margen EBITDA y el margen neto cayeron en el periodo 2025, principalmente por el incremento de los costos de operación y mantenimiento y la ausencia de ingresos por construcción, en relación con las variaciones de los respectivos márgenes de utilidad. Por su parte, el ROE y ROA decrecieron respecto al ejercicio anterior, situándose en 1,1 % y 0,5 % respectivamente, debido a la significativa reducción de las utilidades netas.



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### I.1. Composición de la empresa

1. El 1 de julio de 2005 se constituyó en el Perú la empresa Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A. A diciembre de 2025, el Concesionario es subsidiario directo de Nova Infra Invest Perú S.A.C. domiciliado en el Perú, quien posee el 89 % del accionariado. Los demás accionistas de la Concesionaria son JJC Contratistas Generales S.A. (entidad domiciliada en Perú) e ICCGSA Concesiones S.A. (entidad domiciliada en Perú), quienes poseen el 7 % y 4 % de su capital social, respectivamente.
2. En primer lugar, Nova Infra Invest Perú S.A.C. anteriormente Technik Invest S.A.C. (antes denominada Odebrecht Latinvest Peru Transport S.A.C.) inició sus actividades en Perú el 26 de mayo de 2015 cuya actividad principal es el asesoramiento empresarial. Por su parte, JJC Contratistas Generales S.A. es un grupo empresarial peruano de alcance internacional, con presencia en Chile y Colombia, especializado en servicios diversificados e integrados de ingeniería y construcción, concesiones de infraestructura y desarrollo inmobiliario fundado en 1955<sup>1</sup>. Finalmente, Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. (ICCGSA) es una empresa peruana fundada en 1965 que brinda los servicios de ingeniería, construcción de obras de infraestructura, mantenimiento vial y concesiones tanto en el sector público como en el privado<sup>2</sup>.

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

3. El Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo 3 del proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil, fue suscrito el 4 de agosto de 2005 entre MTC y el Concesionario, por un plazo de 25 años, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo<sup>3</sup> (Ver Cuadro N° 1).

**Cuadro N° 1 Aspectos generales de la concesión**

<b>Concesionario</b>	Interoceánica Sur – Tramo N° 3 S.A.
<b>Accionistas de la Concesión</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Nova Infra Invest Perú S.A.C. con 89%</li><li>▪ JJC Contratistas Generales S.A., con 7 %.</li><li>▪ ICCGSA Concesiones S.A., con 4 %.</li></ul>
<b>Tipo de Concesión</b>	Cofinanciada
<b>Factor de competencia</b>	Pago Anual por Mantenimiento y Operación
<b>Inversión comprometida<sup>4</sup></b>	USD 765,4 millones (incluido IGV)
<b>Inversión acumulada al 2025</b>	USD 847,8 millones (incluido IGV)
<b>Inicio de la Concesión</b>	4 de agosto de 2005
<b>Vigencia de la Concesión</b>	25 años
<b>Número de Adendas</b>	7

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

4. La modalidad del Contrato de Concesión es cofinanciada, con lo cual dicho contrato contiene compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Tesoro Público que complementan los pagos realizados por los usuarios de la vía. Estos compromisos de pago por parte del Concedente deben ser suficientes para permitir el financiamiento de las obligaciones establecidas en el contrato (principalmente construcción, operación y mantenimiento).

<sup>1</sup> Según se puede apreciar en: <https://www.grupojic.com.pe/nosotros>

<sup>2</sup> Tal como se puede observar en: <https://www.iccgsa.com/nosotros/>

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

<sup>4</sup> De acuerdo con el Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente.



5. De acuerdo con lo estipulado en la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, concerniente al Régimen Económico, el Estado se obliga a pagar al Concesionario los siguientes conceptos por la Concesión que toma a su cargo:

a) Pago Anual por Obras (PAO): Cuota anual que asciende a USD 40 682 000 por un plazo de quince (15) años desde el inicio de la Concesión, a partir de la verificación de las condiciones que se señalan en los Literales e), g) e i) de la Cláusula 8.23 del Contrato.

La proporción del PAO correspondiente a cada Etapa será equivalente a:

- Primera Etapa: 29 % del PAO.
- Segunda Etapa: 38 % del PAO.
- Tercera Etapa: 33 % del PAO.

b) Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO): Cuota anual que asciende a la suma de USD 5 959 000 aplicable a partir de la fecha de inicio de Explotación y hasta el final de la Concesión, de acuerdo con lo indicado en el Literal d) de la Cláusula 8.24.

6. La recaudación por peajes, descontando el porcentaje del monto que se destine a la ejecución de trabajos necesarios ante la ocurrencia de eventos catastróficos (Cláusula 10.6 del Contrato de Concesión) será depositada en una cuenta del fideicomiso, a efectos de que ese fondo sirva para efectuar los pagos correspondientes al PAMO a que tiene derecho el Concesionario.

7. El Contrato de Concesión estableció que la única tarifa regulada es el peaje que el Concesionario deberá cobrar por cada vehículo ligero o eje de vehículo pesado. El esquema tarifario para los primeros años de la Concesión quedó establecido en la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión.

8. De acuerdo con la cláusula 13.11 del Contrato de Concesión y el Reglamento de Aporte por Regulación del Ositrán, el Concesionario está obligado a efectuar pagos mensuales por el concepto de aporte por regulación, los cuales equivalen al 1 % de los recursos que reciba por concepto de PAMO, los cuales incluyen: (i) Ingresos percibidos directamente por peaje, y (ii) Ingresos transferidos por el Concedente con el objetivo de completar los recursos necesarios para el PAMO.

#### Modificaciones Contractuales

9. A la fecha, se han suscrito siete adendas al Contrato de Concesión entre el Estado y el Concesionario, el detalle de estas se muestra en el Cuadro N° 2.



<b>Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales</b>	
<b>Adenda 1</b>	
<b>Fecha de suscripción:</b>	24 de febrero de 2006
<b>Opinión de Ositrán:</b>	Informe N° 043-05-GRE-GAL-OSITRAN
<b>Principales temas:</b>	(1) Relacionada a aspectos de los trabajos de Transitabilidad, y avances en los Estudios de Ingeniería, Impacto Ambiental y Actividades Preparatorias.
<b>Adenda 2</b>	
<b>Fecha de suscripción:</b>	16 de junio de 2006
<b>Opinión de Ositrán:</b>	Informe N° 015-06-GRE-GAL-OSITRAN
<b>Principales temas:</b>	(1) Precisión de los alcances del inciso c) de la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión (precisiones sobre el tipo de vehículo para la medición del nivel de servicio de la transitabilidad).
<b>Adenda 3</b>	
<b>Fecha de suscripción:</b>	26 de julio de 2006
<b>Opinión de Ositrán:</b>	Informe N° 029-06-GRE-GAL-OSITRAN
<b>Principales temas:</b>	(1) Modificar la definición de Acreedores Permitidos (2) Incorporar definiciones sobre CAO, CRPAO, Certificado de Correcta Ejecución, Hito, PAOCAO, Titulares de los CRPAO.
<b>Adenda 4</b>	
<b>Fecha de suscripción:</b>	16 de julio de 2007
<b>Opinión de Ositrán:</b>	Acuerdo N° 919-232-07-CD-OSITRAN Informe N° 005-07-GS-GRE-GAL-OSITRAN
<b>Principales temas:</b>	(1) Precisiones respecto a l mecanismo de reconocimiento y compensación de diferencias en metrados del Expediente Técnico en la Ejecución de Obras (Cláusulas. 6.4.A).
<b>Adenda 5</b>	
<b>Fecha de suscripción:</b>	30 de julio de 2009
<b>Opinión de Ositrán:</b>	Informe N° 020-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN
<b>Principales temas:</b>	(1) Continuidad de las obras hasta su culminación, inversión por encima del PAO contractual - periodo final.
<b>Adenda 6</b>	
<b>Fecha de suscripción:</b>	15 de junio de 2010
<b>Opinión de Ositrán:</b>	Acuerdo N° 1246-343-10-CD-OSITRAN Informe N° 005-10-GRE-GS-GAL-OSITRAN
<b>Principales temas:</b>	(1) Modificación de las cláusulas 7.1 y 12.2 de la Adenda N° 5 del Contrato de Concesión, referidas a: obras a ejecutar en el periodo final y monto de inversión de obras adicionales.
<b>Adenda 7</b>	
<b>Fecha de suscripción:</b>	09 de diciembre de 2010
<b>Opinión de Ositrán:</b>	Acuerdo N° 1309-363-10-CD-OSITRAN Informe N° 032-10-GRE-GS-GAL-OSITRAN
<b>Principales temas:</b>	(1) Dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de la Concesión del tramo 3.

*Fuente: Contrato de Concesión.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

### **I.3. Área de influencia**

10. Como se aprecia en el Gráfico N° 1, la Concesión se inicia en el Puente Inambari en la región Madre de Dios, punto en el que se conecta con el Tramo N° 2 (Urcos – Puente Inambari) y el Tramo N° 4 (Puente Inambari – Azángaro) del IIRSA Sur que se desplaza hacia el sur del país, siendo que este último tramo a su vez se conecta con el Subtramo Azángaro-Juliaca del Tramo N° 5 de la IIRSA Sur (ver gráfico). La Concesión cruza todo el departamento de Madre de Dios, incluida su capital Puerto Maldonado, y termina en la ciudad de Iñapari en la frontera con Brasil.



- a. En Puerto Maldonado, el Tramo 3 se encuentra conectado al empalme PE-30 que une las poblaciones de Puerto Maldonado, Santa Elena, Mejía, San Francisco, Palma Real y Puerto Pardo (Frontera con Bolivia).

**Gráfico N° 1 Corredor Vial Interoceánico Sur – IIRSA**



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

#### I.4. Principales Activos de la Concesión

##### Infraestructura

11. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 403,2 kilómetros (según el contrato) desde el puente Inambari recorriendo toda la región de Madre de Dios hasta Iñapari, dividido en seis (6) subtramos, en los cuales operan tres estaciones de peaje.

**Cuadro N° 3 Estaciones de peaje**

Tramo	Longitud (km)	Estaciones de peaje
Tramo 1: Puente Inambari — Santa Rosa	42,5	—
Tramo 2: Santa Rosa — Dv. Laberinto	92,5	1. Unión Progreso
Tramo 3: Dv. Laberinto — Puerto Maldonado	44	—
Tramo 4: Puerto Maldonado — Alegría	63,7	2. Planchón
Tramo 5: Alegría — Iberia	104,3	3. San Lorenzo
Tramo 6: Iberia — Iñapari	56,2	—
<b>Total</b>	<b>403,2</b>	

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



12. La Concesión cuenta con tres unidades integradas de peaje y pesaje en Unión Progreso (km 354+800), Planchón (km 467+900) y San Lorenzo (km 574+500), las cuales incluyen edificaciones habilitadas para la prestación de multiservicios, como servicios higiénicos de uso público. Asimismo, a lo largo de la vía se encuentran habilitados 45 puentes de entre 12 y 723 metros de longitud (5 existentes y 40 construidos por el Concesionario) y 14 pontones de entre 5 y 10 metros de longitud (3 existentes y 11 construidos por el Concesionario)<sup>5</sup>, así como otras estructuras (muros gavión, de suelo reforzado, de concreto, badenes, entre otros).

#### Equipamiento

13. Como parte de su equipamiento, el Concesionario cuenta con 41 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados a cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por el Centro de Control de Operaciones (CCO), a través de estos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
14. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición grúas para vehículos pesados y vehículos livianos, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día, a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito.
15. Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las tres (3) estaciones de peaje.

#### **I.5. Hechos de Importancia**

16. Se emitió opinión favorable al requerimiento de obras accesorias por seguridad vial en los sectores (1) Km 376+500 al Km 377+100 (PH), (2) Km 382+000 al Km 382+800 (PH), (3) Km 260+300 al Km 263+700 (PH) y (4) Km 426+900 al Km 427+300 (PH).

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

17. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
18. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. Todas las estaciones de peaje deberán estar en funcionamiento desde el Inicio de Explotación de la concesión. Con la finalidad de cumplir con esta obligación, el Concesionario podrá instalar de forma temporal unidades de peaje móviles, pero las estaciones definitivas deberán estar construidas antes de los 10 años de la concesión.
19. El periodo de explotación se inició el 30 de marzo de 2012 con la culminación de las obras. A diciembre de 2025, el Concesionario se encuentra operando tres estaciones de peaje y pesaje. En el siguiente cuadro se muestra la ubicación y el tipo de cada una de dichas unidades (Ver Cuadro N° 4).

<sup>5</sup> Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo N° 3. Inventario Anual de Bienes de la Concesión. 2018



**Cuadro N° 4** Ubicación de las unidades de peaje

Unidad de peaje	Ubicación	Departamento	Tipo	Sentido de Cobro
Unión Progreso	Km 354+800	Madre de Dios	Fija	Habilitado en ambos sentidos
Planchón	Km 467+900	Madre de Dios	Fija	Habilitado en ambos sentidos
San Lorenzo	Km 574+500	Madre de Dios	Fija	Habilitado en ambos sentidos

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

20. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo N° 3, según lo estipulado en las cláusulas 8.12 y 8.13 del 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.
21. 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 las 24 horas.
  - ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
  - ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
  - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder los 100 kilómetros.
- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar según la regulación indicada en la cláusula 8.13 del Contrato de Concesión:
- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.
  - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa para traslado a distancias mayores a los 100 kilómetros.
22. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.
23. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de estos. En cualquier caso, el



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

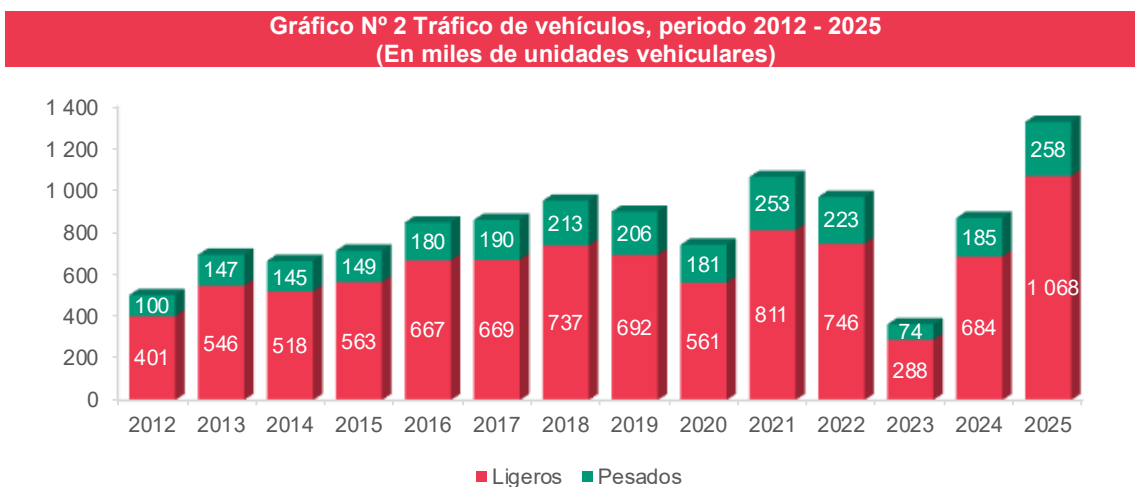
### III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

#### III.1. Tráfico vehicular

24. 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 dicha empresa al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>6</sup>.

#### Tráfico en unidades vehiculares

25. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión. Durante el año 2025, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la Carretera IIRSA Sur Tramo 3 ascendió a 1 326 032 unidades, lo cual representó un incremento significativo de 52,6 % en relación con los registrados el año anterior (868 739 vehículos). De manera desagregada, se aprecia un aumento de 56,2 % en el número de vehículos ligeros y de 39,4 % en el número de vehículos pesados.



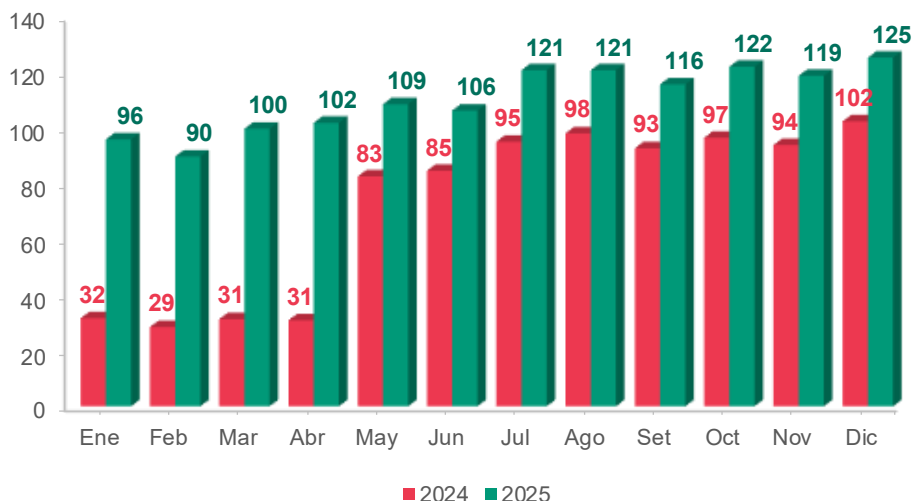
Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

26. En el Gráfico N.º 3 se presenta la evolución mensual del tráfico total durante 2025, en comparación con 2024. Como se observa, los meses de octubre y diciembre registran los niveles más altos de tráfico, mientras que enero y febrero presentan los más bajos. Asimismo, a diferencia de 2024, el año 2025 se caracteriza por un incremento del tráfico en todos los meses. En particular, destacan los aumentos registrados entre enero y abril respecto de 2024, lo cual se explica porque, hasta antes de mayo de ese año, la UIPP Unión Progreso se encontraba inoperativa.

<sup>6</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



**Gráfico N° 3 Evolución del tráfico mensual, años 2024 – 2025  
(En miles de unidades vehiculares)**

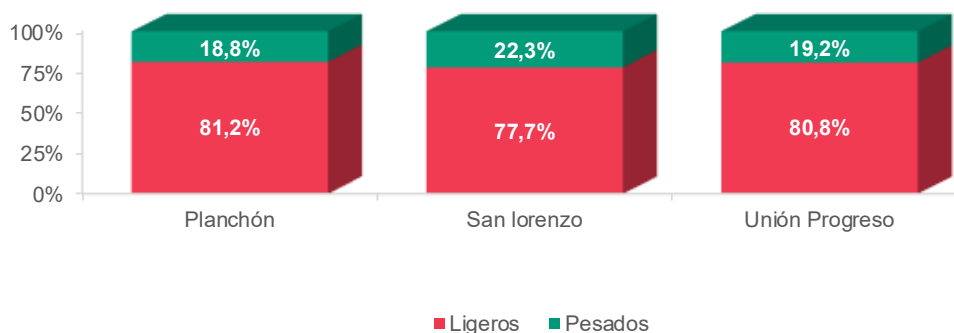


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

27. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros; los cuales representaron el 80,6 % del tráfico total en el 2025, siendo la estación de peaje de Unión Progreso donde se concentra el mayor volumen de estos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 19,4 % del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo también la estación de Unión Progreso la que captó el mayor porcentaje de vehículos pesados. En el Gráfico N° 4 se muestra la distribución porcentual de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión, según esta tipología.

**Gráfico N° 4 Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, año 2025  
(En porcentajes)**



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2025 la estación de Unión Progreso recibió 702 654 vehículos ligeros, que representaron el 65,8 % del tráfico total de vehículos ligeros y 167 167 vehículos pesados (64,9 % del tráfico total de vehículos pesados).
29. Considerando la variación del tráfico entre los años 2024 y 2025, desglosada por estación de peaje y tipo de vehículo, se observa que todas las estaciones de peaje experimentaron un incremento tanto en el número de vehículos ligeros como en el de vehículos pesados (Ver Cuadro N° 5). De ellas se destacó significativamente Unión Progreso, ello debido a que, durante el 2024, estuvo inhabilitada entre los meses de enero y abril.



<b>Cuadro N° 5 Variación del tráfico por estación de peaje, años 2024 y 2025 (En unidades vehiculares)</b>			
<b>Estación de peaje</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>Variación anual</b>
<b>Vehículos ligeros</b>	<b>684 015</b>	<b>1 068 488</b>	<b>56,2 %</b>
Planchón	229 050	264 562	15,5 %
San Lorenzo	89 944	101 272	12,6 %
Unión Progreso	365 021	702 654	92,5 %
<b>Vehículos Pesados</b>	<b>184 724</b>	<b>257 544</b>	<b>39,4 %</b>
Planchón	60 391	61 356	1,6 %
San Lorenzo	28 770	29 021	0,9 %
Unión Progreso	95 563	167 167	74,9 %

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### Tráfico en ejes cobrables

30. En términos de ejes cobrables, durante el 2025, circularon por la vía más de 2,0 millones de ejes, mostrando un incremento del 46,2 % respecto al año anterior. De dicho total, el corresponde a vehículos ligeros, mientras que, el 47,8 % correspondió a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se observa en el Cuadro N° 6, los vehículos de 6 ejes<sup>7</sup> contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (23,7 % del total de ejes), después de los ejes correspondientes a vehículos ligeros.

<b>Cuadro N° 6 Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, año 2025 (En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)</b>								
<b>Estación de peaje</b>	<b>NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO</b>							<b>TOTAL</b>
	<b>Ligeros</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>más de 6</b>	
<b>Unidades Vehiculares</b>	<b>1 068</b>	<b>92</b>	<b>53</b>	<b>12</b>	<b>17</b>	<b>81</b>	<b>2,2</b>	<b>1 326</b>
Planchón	265	25	12	2	5	18	0,5	326
San Lorenzo	101	10	5	1	4	9	0,3	130
Unión Progreso	703	57	37	9	8	55	1,4	870
<b>Ejes Cobrables</b>	<b>1 068</b>	<b>184</b>	<b>160</b>	<b>47</b>	<b>87</b>	<b>485</b>	<b>15,7</b>	<b>2 047</b>
Planchón	265	50	35	7	23	105	3,4	489
San Lorenzo	101	20	14	4	22	53	2,4	216
Unión Progreso	703	114	112	35	42	327	10,0	1342

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### **III.2. Servicios Obligatorios**

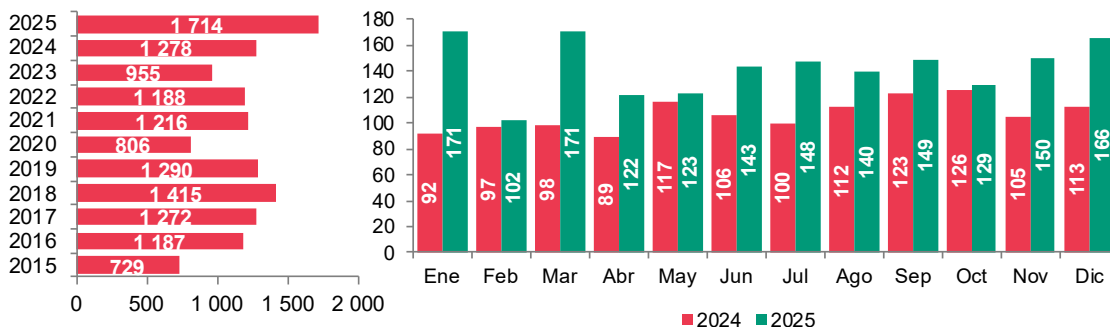
31. Como ha sido mencionado previamente, el Concesionario brinda servicios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
32. Durante 2025, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 1714, cifra que representó un incremento del 34,1 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (1278 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de enero, marzo y diciembre.

<sup>7</sup>

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



**Gráfico N° 5 Llamadas de emergencia, periodo 2015 – 2025**



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Además, como se muestra en el Cuadro N° 7, la mayor proporción de las llamadas recibidas tuvo la finalidad de solicitar auxilio mecánico (77,7 %) y para reportar accidentes de tránsito (14,5 %). Del total de llamadas reportando accidentes, el 43,4 % reportó una interrupción de la vía. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayoría lo hizo directamente a los teléfonos de la central de emergencia del Concesionario (91,5 %), mientras que el 5,3 % lo hizo a través de los postes SOS de la Concesión.

Cuadro N° 7 Motivo de llamada de emergencia, año 2025 (En número de llamadas)								
Motivo	¿Interrumpió la vía?			Medio de comunicación				Total
	Sí	No	ND <sup>8</sup>	Teléfonos	Postes SOS	Verbal o E-mail	Otros	
Auxilio mecánico	937	394	-	1 278	3	50	-	1 331
Accidente de Tránsito	108	141	-	241	6	2	-	249
Desastres ambientales	43	34	-	27	49	-	1	77
Invasión de derecho de vía	-	-	17	-	17	-	-	17
Otros	9	31	-	23	16	-	1	40
<b>Total</b>	<b>1 097</b>	<b>600</b>	<b>17</b>	<b>1 569</b>	<b>91</b>	<b>52</b>	<b>2</b>	<b>1 714</b>

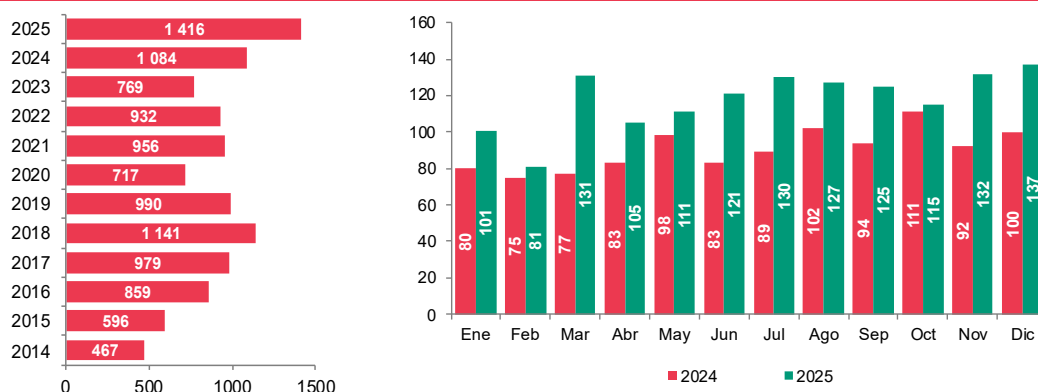
Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas proporcionadas por el Concesionario a lo largo de 2025 fue de 1416, cifra 30,6 % superior en relación con las asistencias mecánicas efectuadas el año anterior (1084 asistencias mecánicas). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de noviembre y diciembre.

<sup>8</sup> De acuerdo con reporte de Llamadas de emergencia en carreteras de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán remitido a través del Memorando N° 00370-2026-GSF-OSITRAN, no se pudo determinar si el motivo, es decir el incidente, de la llamada de emergencia fue uno que llegó o no a interrumpir la vía.



Gráfico N° 6 Asistencias mecánicas, periodo 2014 – 2025



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### IV. ESQUEMA TARIFARIO

35. Conforme a lo establecido en la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación (marzo de 2012), el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo, la misma que se cobrará en ambos sentidos del desplazamiento<sup>9</sup>. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa equivalente a un eje; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa diferenciada según el número de ejes.
36. Asimismo, de acuerdo con el punto c) de la cláusula 8.17, todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario siguiente al de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa.
37. La tarifa se actualizará cada doce meses en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero de cada año según el incremento de precios nacionales, de acuerdo con la siguiente fórmula de reajuste:

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

Donde:

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

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

*0*: es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.

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

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

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

<sup>9</sup> Cabe mencionar que, los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia, los vehículos militares y los vehículos de la Cruz Roja Peruana están exonerados del cobro de las tarifas.



38. De producirse una variación de más del 10 % desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
39. Como se aprecia en el Cuadro N° 8, durante enero de 2025 se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 8,80 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para cada una de las estaciones de las tres estaciones de peaje, lo cual representó un aumento de 2,3 % en relación con las tarifas establecidas en enero de 2024 (S/ 8,60 por unidad y eje). Entre 2006 y 2025, las tarifas registraron un crecimiento acumulado de 60,0 %, al pasar de S/ 5,50 a S/ 8,80 por unidad y por eje.

<b>Cuadro N° 8 Tarifas vigentes, años 2024 y 2025</b> (En Soles, incluido IGV)				
<b>CONCEPTO</b>	<b>Unidad de Cobro</b>	<b>Tarifa 2024 (S/)</b>	<b>Tarifa 2025 (S/)</b>	<b>Var</b>
Vehículos Ligeros	Por vehículo	8,60	8,80	0,20
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por vehículo	17,20	17,60	0,40
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por vehículo	25,80	26,40	0,60
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por vehículo	34,40	35,20	0,80
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por vehículo	43,00	44,00	1,00
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por vehículo	51,60	52,80	1,20
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por vehículo	60,20	61,60	1,40
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por vehículo	68,80	70,40	1,60
Vehículos Pesados de 9 ejes	Por vehículo	77,40	79,20	1,80

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

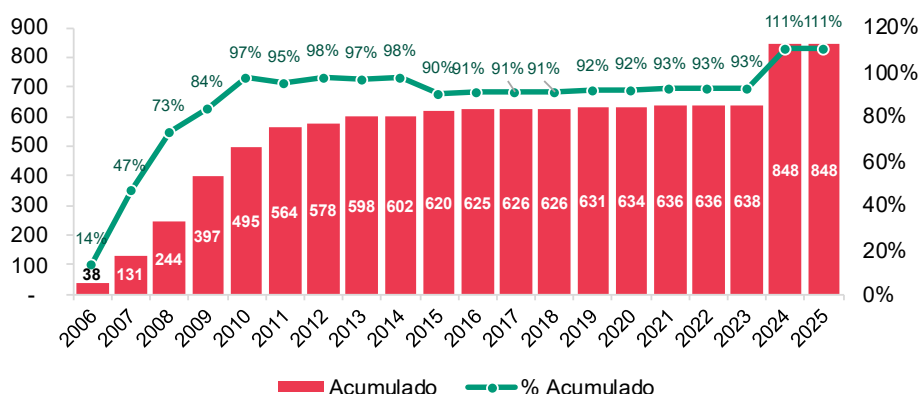
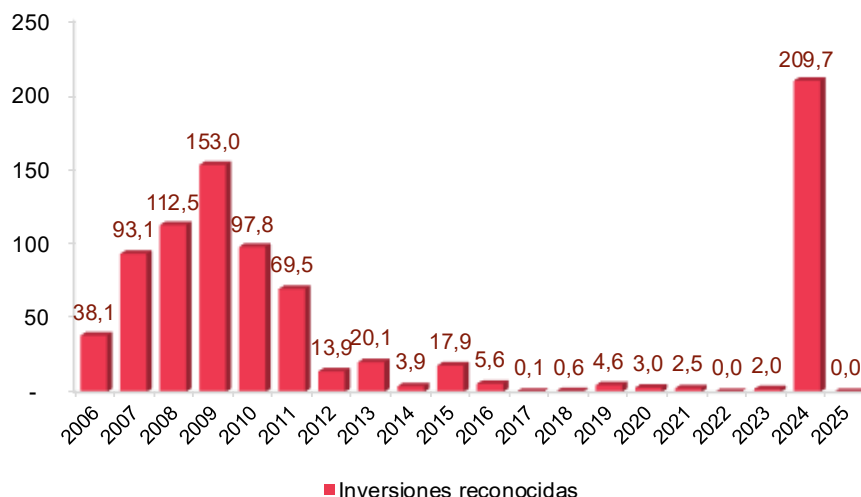
## **V. INVERSIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN**

### **V.1. Inversiones**

40. El Gráfico N° 7 muestra las inversiones reconocidas desde el año 2006 hasta el 2025. Al 31 de diciembre de 2025, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 847,8 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 110,8 % del total de la inversión comprometida (USD 765,4 millones, incluido IGV). Las inversiones comprometidas comprenden las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias (incluidas con posterioridad).



**Gráfico N° 7 Inversión reconocida por el Ositrán, periodo 2006-2025**  
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Al año 2025, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde a obras accesorias<sup>10</sup> y obras adicionales<sup>11</sup>. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100 % del total de kilómetros comprometidos para construcción (410,3 km) como parte de la obra principal. Por otra parte, durante el año 2025 no se ejecutaron intervenciones en materia de inversión que sean reconocidas por Ositrán.

## V.2. Aporte por regulación

42. Conforme a lo establecido 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, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos por peaje y cualquier otro servicio que brinde directamente o a través de terceros, así como los ingresos transferidos por el Concedente para completar los recursos necesarios para el PAMO.

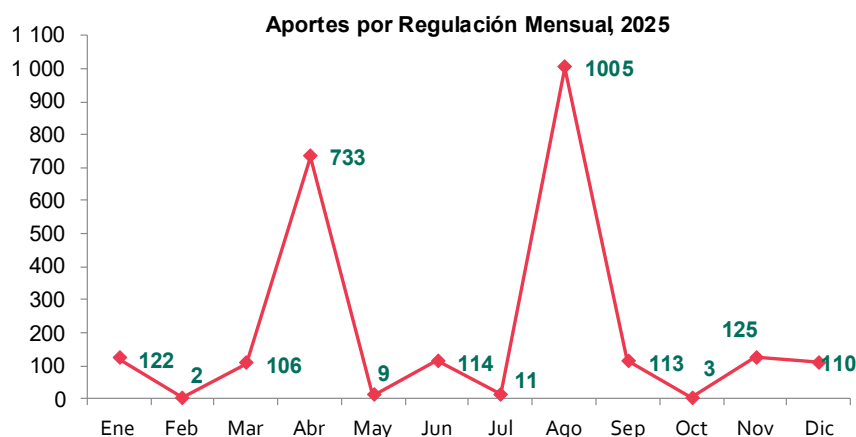
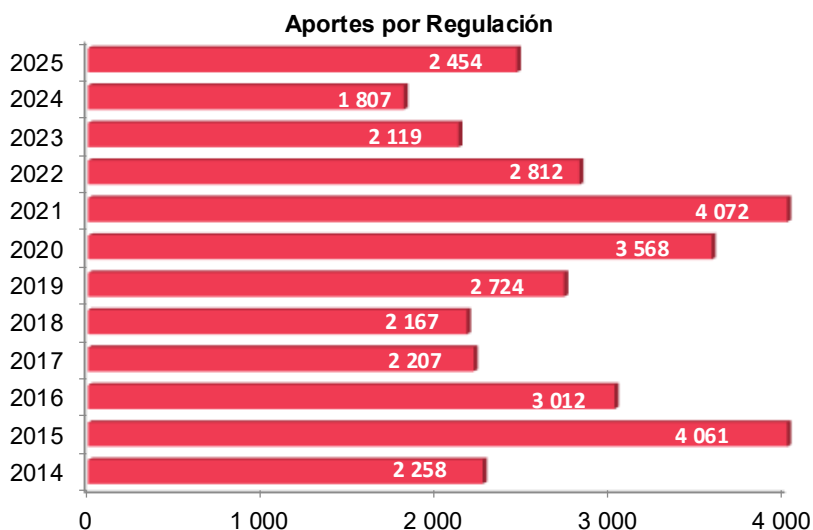
<sup>10</sup> Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto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

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



43. Durante 2025, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 2,45 millones, monto que representa un incremento en 35,8 % con relación a los aportes pagados en 2024 (S/ 1,8 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, los aportes mensuales por regulación muestran que hay variabilidad entre los distintos meses, coincidiendo con la variabilidad de los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO. Al ser dichas transferencias del Concedente variables en el tiempo, los aportes por regulación entre un año y otro pueden variar también en función del momento en el que el Concedente haga sus transferencias.

**Gráfico N° 8 Aportes por regulación, periodo 2014 – 2025**  
(En miles de Soles)



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

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

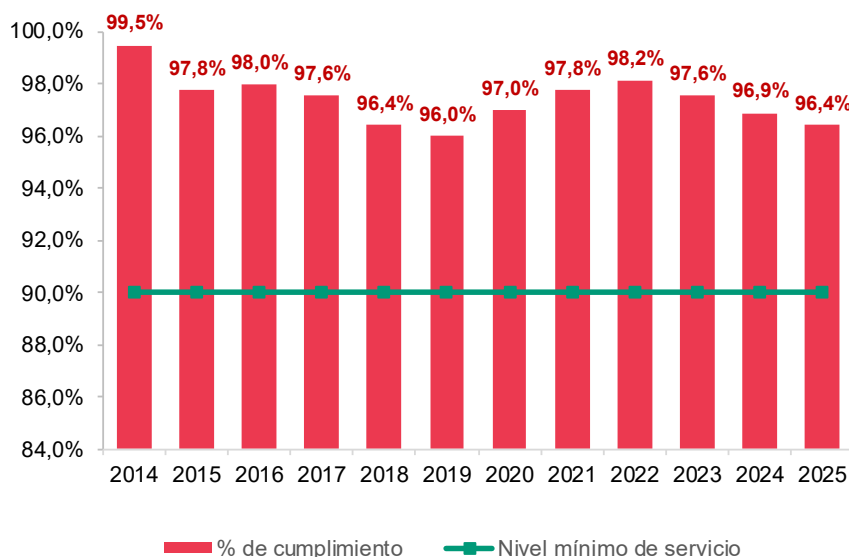
### VI.1. Niveles de servicio

44. De acuerdo con 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 de Concesión. Es función del Ositrán fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, a fin de determinar si los mismos se mantienen dentro de los umbrales establecidos.



45. En el Gráfico N° 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que, el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
46. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2025. De ese modo, entre 2024 y 2025, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario registró una ligera caída (de 96,9 % a 96,4 %), y a lo largo de los últimos años siempre se mantuvo por encima del nivel mínimo exigido (90 %).

**Gráfico N° 9 Nivel de servicio global, periodo 2014-2025**



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

47. Por otra parte, se tiene el Índice de Rugosidad Internacional (IRI)<sup>12</sup> y de acuerdo con el Contrato de Concesión el valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar el valor de 3,5 metros. Durante el 2025, la rugosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 2,3, cumpliendo con el valor admisible de 3,5.

## VI.2. Indicador de Tráfico

48. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)<sup>13</sup>. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referida al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Al respecto, en el 2025, la IMD anual resultó 3669 vehículos por día, lo que representa un incremento del 53,1 % respecto a los 2396 vehículos registrados por día en el 2024.
49. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el IMD mostró niveles superiores durante todo el año 2025 en comparación con el 2024, observándose una brecha más significativa en los primeros cuatro

<sup>12</sup> El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.

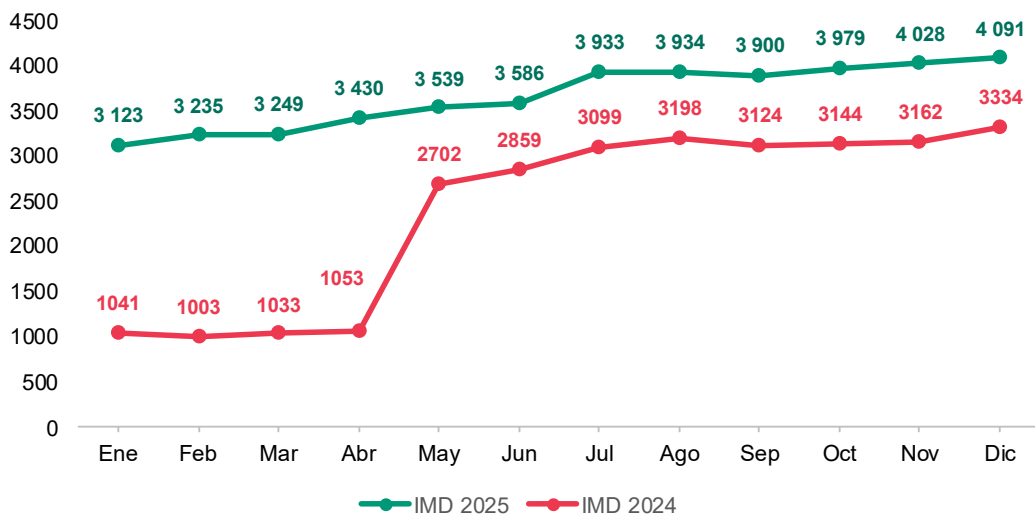
<sup>13</sup> Calculado en base a la información provista por el Concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



meses del año, ello se explica por la inoperatividad de la UIPP Unión Progreso entre los meses de enero a abril del 2024.

**Gráfico N° 10 Intensidad Media Diaria, periodo 2024-2025**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### VI.3. Accidentes

50. Como se observa en el Cuadro N° 9, durante el 2025 se incrementó el número de accidentes en la vía concesionada en 44,8 % con respecto al 2024, pasando de 172 a 249 accidentes. Con respecto a las víctimas mortales, se registró una cifra de 31 fallecidos, 121,4 % mayor a la del 2024 (14 fallecidos), de la misma manera el número de heridos aumentó en 24,7 % (pasó de 81 a 101 heridos, entre 2024 y 2025).

**Cuadro N° 9 Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2014 – 2025**

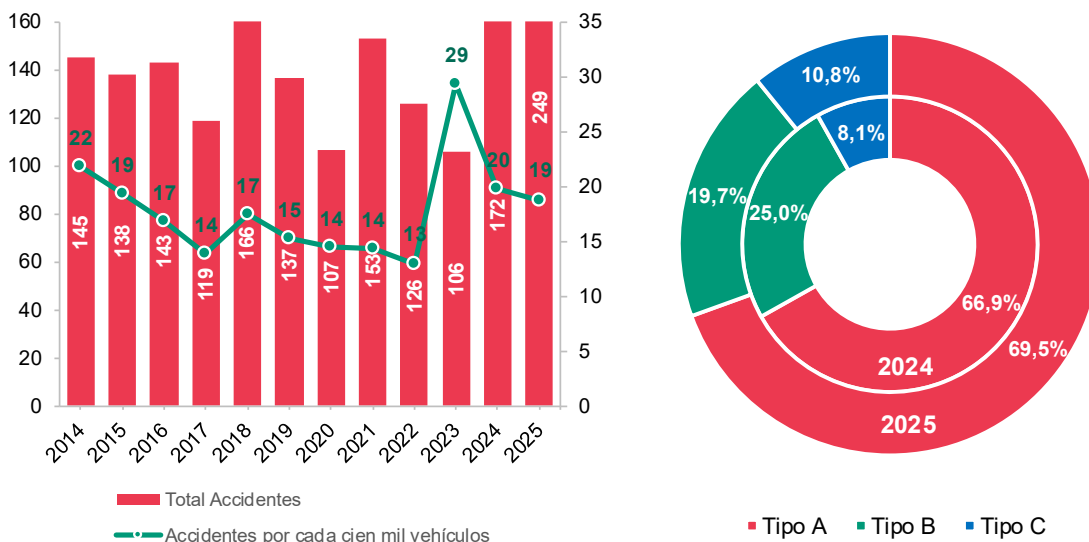
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	82	44	19	126	97	25
2015	87	36	15	171	88	15
2016	93	40	10	228	68	16
2017	76	36	7	225	75	11
2018	124	39	3	212	74	3
2019	99	31	7	240	56	8
2020	82	15	10	109	50	12
2021	110	33	10	262	58	12
2022	92	27	7	127	52	10
2023	72	27	7	153	49	11
2024	115	43	14	173	81	14
2025	173	49	27	303	101	31

\* 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 Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2025 es de 19 teniendo una ligera disminución del 5,2 % respecto al año anterior (Ver Gráfico N° 11). Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 27 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C), mientras que 49 accidentes reportaron personas heridas (Accidentes Tipo B).



**Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia\*, periodo 2014 – 2025**



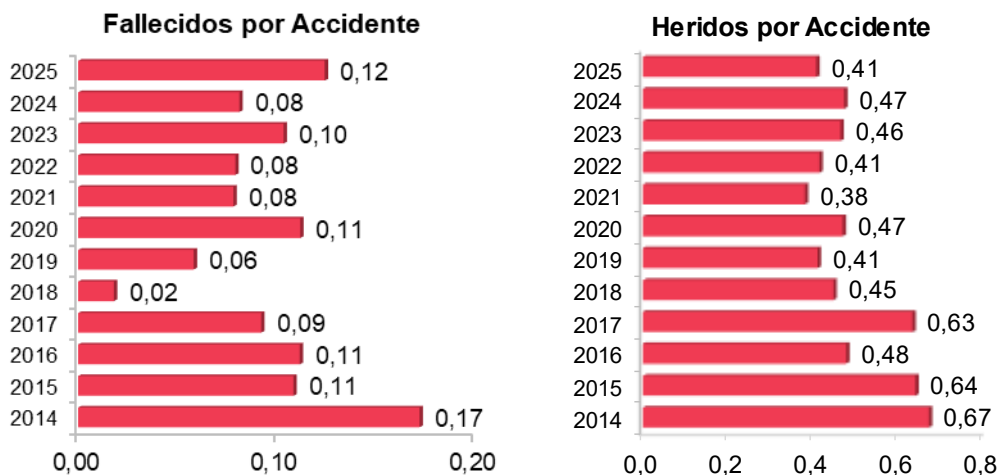
\* Los accidentes tipo A solo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. El número de heridos por accidente disminuyó en un 13,9 %, pasando de 0,47 a 0,41. En lo que respecta a la cantidad de víctimas fatales por accidente, se incrementó en un 53,0 %, pasando de 0,08 a 0,12 en el 2025. El Gráfico N° 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2025.

**Gráfico N° 12 Daños personales por accidentes, periodo 2014 – 2025**



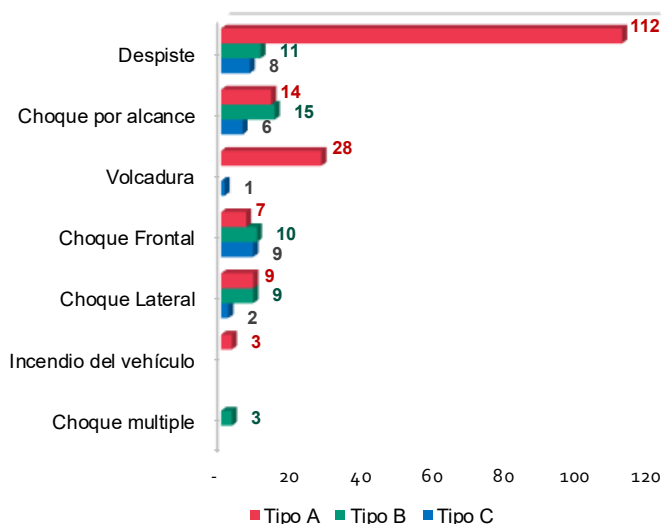
Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. En el 2025, el 52,6 % de los accidentes de tránsito fue por despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales. Asimismo, el 14,1 % fue por choque por alcance, el 11,6 % por volcadura, 10,4 % por choque frontal, 8,0 % por choque lateral y 3,2 % entre incendio del vehículo, choque múltiple y atropello. El Gráfico N° 13 resume los tipos de accidentes según sus consecuencias sobre la vida humana.



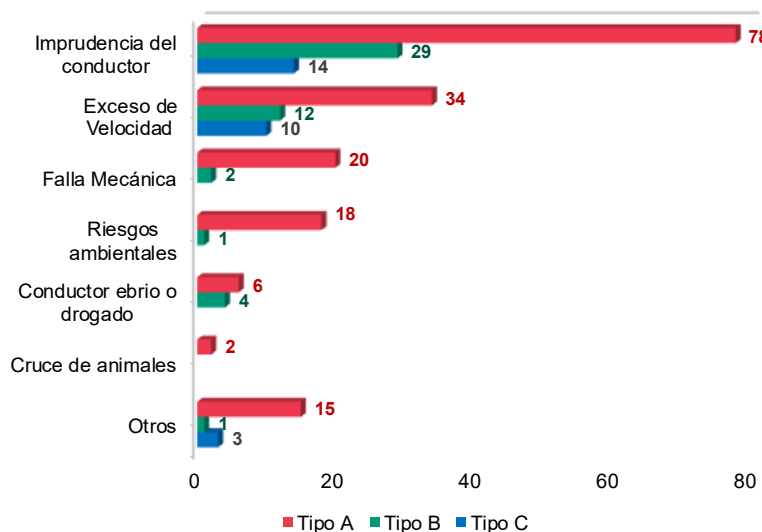
**Gráfico N° 13 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, año 2025**



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. Como se aprecia en el siguiente gráfico, la imprudencia de los conductores fue la principal causa probable de accidentes en 2025, concentrando el 48,6 % de los mismos (121 en total), ello incluyó las maniobras temerarias, deslumbramiento, adelanto de vehículo, etc. Entre tanto, el 22,5 % de los accidentes se atribuye a exceso de velocidad, mientras que el 8,8 % se relaciona a falla mecánicas, principalmente relacionadas a los frenos y los neumáticos, mientras que el 7,6 % a riesgos ambientales como condiciones climáticas adversas. Es importante mencionar que el 4,0 % de los accidentes son atribuibles a conductores que han estado bajo efectos del alcohol o las drogas. 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, año 2025**

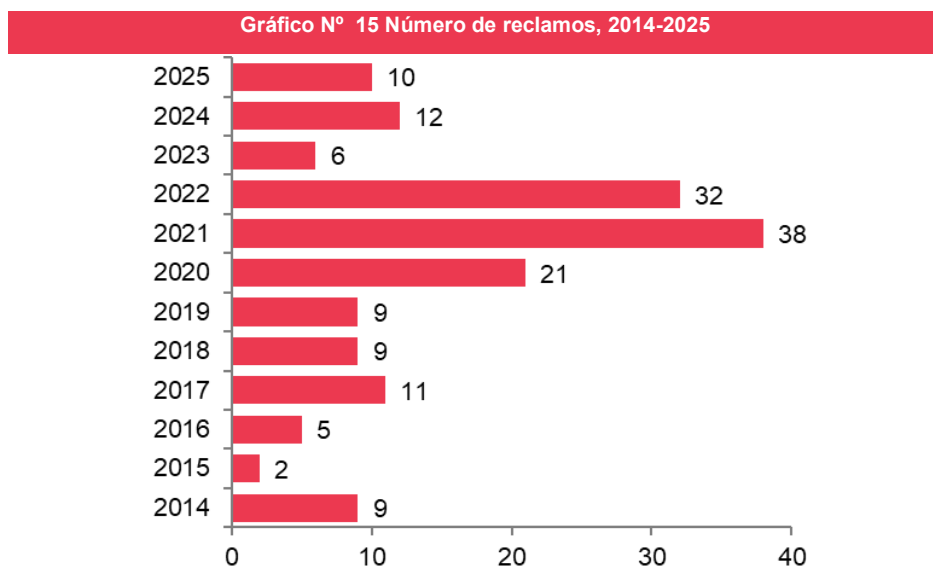


Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



#### VI.4. Reclamos, sanciones y penalidades

55. Como se muestra en el Cuadro N° 10, durante 2025 se presentaron 10 reclamos al Concesionario, cifra inferior en 2 reclamos (16,7 %) a la registrada en 2024, enfocados en temas con relación a daños y/o pérdidas en perjuicio de los usuarios, calidad y oportuna prestación del servicio y cobro de la tarifa. Cabe señalar que siete reclamos fueron declarados como infundados, uno fundado y dos de ellos se encuentran en proceso, a diciembre del 2025. Por otro lado, de manera histórica se evidencia una tendencia decreciente entre el periodo 2021 – 2025, esto respecto al pico histórico alcanzado en el año 2021 con 38 reclamos.



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Cuadro N° 10 Motivo de reclamos por meses, año 2025**

Materia de Reclamo / Mes	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2025
Calidad y oportuna prestación del servicio	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	3
Daños o pérdida en perjuicio de los usuarios	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1	-	-	3
Facturación o Cobro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Otros	-	-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	-	3
<b>Total</b>	-	-	-	1	1	2	-	-	2	2	-	2	10

Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

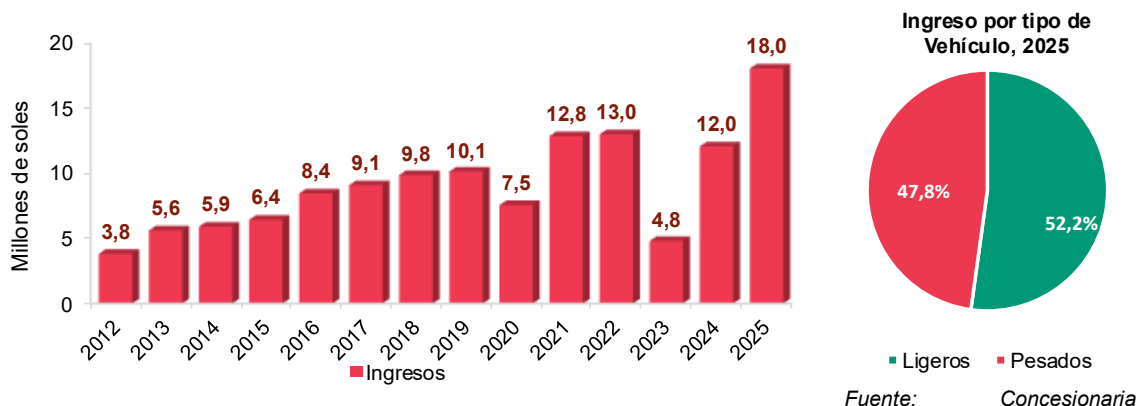
56. Finalmente, el Concesionario no recibió penalidades ni amonestaciones durante el año 2025, ello teniendo en cuenta nos referimos a penalidades o sanciones que han quedado firmes a nivel del Ositrán o han sido consentidas en el 2025, y en ese sentido no se incluyen penalidades que quedaron consentidas en el 2024 o están pendientes de resolver en segunda instancia.

#### VII. INDICADORES COMERCIALES

57. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 18,0 millones durante 2025, lo que representó un alza sustancial de 49,6 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 12,0 millones). En particular, el 52,2 % de la recaudación correspondió al cobro de vehículos ligeros. Entre el 2012 y 2025, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 127,3 millones (Ver Gráfico N° 16).



**Gráfico N° 16 Recaudación por cobro de peaje, periodo 2012 - 2025**

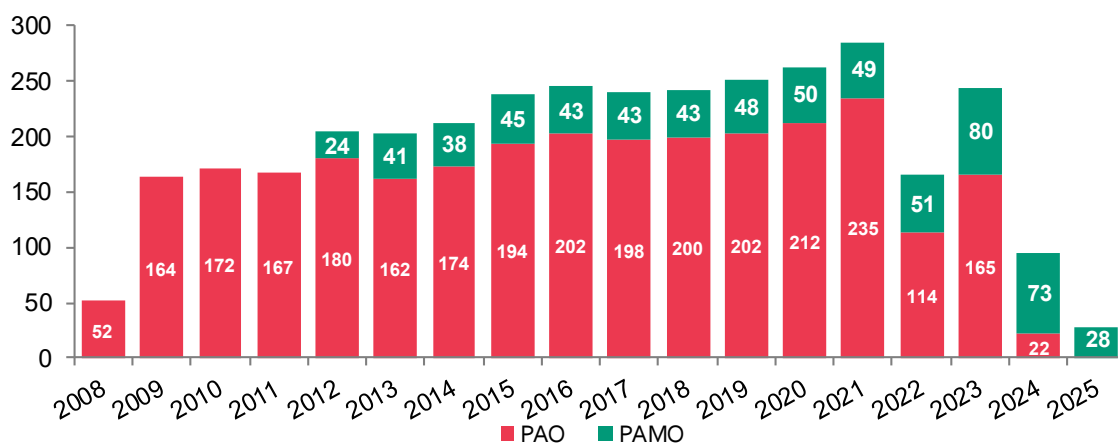


Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)<sup>14</sup>, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de la Dirección General de Programas y Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones) al Concesionario<sup>15</sup>. Al cierre de 2025, el monto total devengado acumulado, desde el 2008, por el Concedente por concepto de PAO ascendió a S/ 2815,3 millones; mientras que los montos devengados para financiar el PAMO ascendieron a S/ 654,7 millones.

**Gráfico N° 17 Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO, periodo 2008 – 2025 (En millones de Soles, incluido IGV)**



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A. / MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. Como se aprecia, los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO y PAO experimentaron una disminución, de manera agregada, de 71,1 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 95,7 millones a S/ 27,6 millones. En el 2025, el PAO fue nulo, mientras que, el PAMO presentó una cifra 62,3 % inferior a lo registrado el 2024. De los aportes totales, las labores de construcción relacionadas al PAO contractual representaron el 81,1 % y el 18,9 % corresponde a las actividades de mantenimiento (PAMO), tomando en consideración el histórico que comprende desde el año 2008 al 2025.

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

<sup>15</sup> En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el Concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.



## VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

### VIII.1. Estados Financieros

60. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. Los ingresos del Concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
61. Durante el 2025, los ingresos totales de la Concesión alcanzaron los S/ 90,5 millones, un -1,2 % menos que los S/ 91,6 millones registrados en el año previo. Esta caída se explica, fundamentalmente, por la evolución de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, que se incrementaron 27,0 % debido, principalmente, al mayor pago recibido por los servicios de informe técnico de mantenimiento (ITM), los cuales se incrementaron en 121,2 % (es decir, S/ 12,8 millones más), pasando de representar el 11,5 % al 25,8 % de los ingresos totales por servicios, entre 2024 y 2025. Por su parte, el PAMO, que representó el 37,6 % de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, se mantuvo relativamente estable, con un crecimiento de 0,5 % con relación al año previo.

Cuadro N° 11 Ingresos por servicios, años 2024 y 2025 (En miles de soles)

Concepto	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
<b>Ingresos por servicios de operación y mantenimiento</b>	<b>90 515</b>	<b>71 250</b>	<b>100,0 %</b>	<b>77,8 %</b>	<b>27,0 %</b>
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	34 075	33 916	37,6 %	37,0 %	0,5 %
Mantenimiento de emergencia	7 100	706	7,8 %	0,8 %	905,7 %
Informe técnico de mantenimiento (ITM)	23 348	10 555	25,8 %	11,5 %	121,2 %
Costo anual de mantenimiento (CAM)	25 992	26 073	28,7 %	28,5 %	-0,3 %
<b>Ingresos por servicios de construcción</b>	<b>-</b>	<b>20 330</b>	<b>0,0 %</b>	<b>22,2 %</b>	<b>-100,0 %</b>
Ingresos por actividades de construcción	-	20 330	0,0 %	22,2 %	-100,0 %
<b>Total Ingresos por servicios</b>	<b>90 515</b>	<b>91 580</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>-1,2 %</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Por su parte, los ingresos por actividades de construcción de obras accesorias cayeron S/ 20,3 millones con relación al del ejercicio del 2024 (-100,0 %). Cabe mencionar que, dichas obras corresponden a las labores ejecutadas para estabilizar, proteger y recuperar la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia, así como brindar las condiciones necesarias de seguridad a los usuarios que transitan por la vía.
63. En lo que respecta a los costos totales, derivados del servicio de operación y mantenimiento y de los servicios de construcción de la concesión, para el ejercicio 2025 estos alcanzaron los S/ 65,1 millones, monto superior en 26,6 % al del ejercicio 2024. Los costos por servicio de operación y mantenimiento ascendieron a S/ 65,1 millones durante 2025, monto superior en 31,8 % con relación al año anterior (S/ 49,3 millones), mientras que el costo por servicio de construcción registró una caída del 100,0 %, con relación al año anterior.



**Cuadro N° 12 Costos de prestación de servicios, años 2024 y 2025 (En miles de Soles)**

Concepto	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
<b>Costos por servicios de operación y mantenimiento</b>	<b>65 050</b>	<b>49 338</b>	<b>100,0 %</b>	<b>96,1 %</b>	<b>31,8 %</b>
Honorarios de operación	38 718	38 877	59,5 %	75,7 %	-0,4 %
Servicio por obra por mantenimiento de emergencia	3 447	564	5,3 %	1,1 %	511,2 %
Informe técnico de mantenimiento	22 434	9 388	34,5 %	18,3 %	139,0 %
Tributos	393	448	0,6 %	0,9 %	-12,3 %
Otros menores	58	61	0,1 %	0,1 %	-4,9 %
Subtotal (Nota 9)	64 599	50 854	99,3 %	99,0 %	27,0 %
<b>Costos por servicios de construcción</b>	<b>-</b>	<b>2 025</b>	<b>0,0 %</b>	<b>3,9 %</b>	<b>-100,0 %</b>
Servicios recibidos de construcción de obras accesorias	-	2 025	0,0 %	3,9 %	-100,0 %
<b>Total Costos por prestación de servicios</b>	<b>65 050</b>	<b>51 363</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26,6 %</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025– Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. En cuanto a la participación de los costos por servicio de operación y mantenimiento, estos representaron en el año 2025 el 100,0 % del total de los costos. Así, las actividades de Informe Técnico de Mantenimiento y Honorarios de operación son los de mayor relevancia, observándose que los mismos representaron el 34,5 % y 59,5 % de los costos totales, respectivamente, para el año 2025, en concordancia con las actividades reportadas en el rubro de ingresos.
65. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos se redujeron en 10,7 % en el ejercicio 2025 con respecto al 2024, pasando de S/ 9,2 millones a S/ 8,2 millones, destacando el rubro de Otros servicios prestados por terceros al representar el 35,6 % de los costos totales de administración en dicho ejercicio.

**Cuadro N° 13 Costos de administración, años 2024 y 2025 (En miles de Soles)**

Concepto	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Cargas de personal	1 615	1 180	19,7 %	12,8 %	36,9 %
Dietas a directores	563	-	6,9 %	0,0 %	-
Multas y sanciones	809	456	9,9 %	5,0 %	77,4 %
Servicio de asesoría financiera, administrativa y legal	1 598	1 089	19,5 %	11,8 %	46,7 %
Sanciones administrativas*	-	4 654	0,0 %	50,6 %	-100,0 %
Otros servicios prestados por terceros	2 923	1 032	35,6 %	11,2 %	183,2 %
Otros menores	703	785	0,0 %	0,0 %	-10,4 %
<b>Total Gastos administrativos</b>	<b>8 211</b>	<b>9 196</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>-10,7 %</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2025, la diferencia entre los ingresos y costos por servicios resultó en una utilidad bruta de S/ 25,5 millones, lo que significó una caída de 36,7 % con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 40,2 millones). Asimismo, la utilidad de operación registró una reducción interanual del 42,5 %, ascendiendo a S/ 18,2 millones (respecto a los S/ 31,6 millones de 2024). Esta caída en la utilidad operativa se debió principalmente a la contracción de la utilidad bruta, impulsada por el incremento en los Costos por servicios de operación y mantenimiento, lo cual fue parcialmente atenuado por la reducción de los gastos administrativos.



**Cuadro N° 14 Resultados integrales (En miles de Soles)**

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
<b>Ingresos</b>	<b>90 515</b>	<b>91 580</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>-1,2 %</b>
Ingresos por actividades de construcción	-	20 330	0,0 %	22,2 %	-100,0 %
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	90 515	71 250	100,0 %	77,8 %	27,0 %
<b>Costos</b>	<b>- 65 050</b>	<b>- 51 363</b>	<b>-71,9 %</b>	<b>-56,1 %</b>	<b>26,6 %</b>
Costos por servicios de construcción	-	- 2 025	0,0 %	-2,2 %	-100,0 %
Costos por servicios de operación y mantenimiento	- 65 050	- 49 338	-71,9 %	-53,9 %	31,8 %
<b>Utilidad bruta</b>	<b>25 465</b>	<b>40 217</b>	<b>28,1 %</b>	<b>43,9 %</b>	<b>-36,7 %</b>
Gastos administrativos	- 8 211	- 9 196	-9,1 %	-10,0 %	-10,7 %
Otros ingresos	935	615	1,0 %	0,7 %	52,0 %
<b>Utilidad de operación</b>	<b>18 189</b>	<b>31 636</b>	<b>20,1 %</b>	<b>34,5 %</b>	<b>-42,5 %</b>
Ingresos financieros	1 421	2 459	1,6 %	2,7 %	-42,2 %
Gastos financieros	- 1 750	- 2 198	-1,9 %	-2,4 %	-20,4 %
Ganancia por diferencia de cambio	5 956	19 489	6,6 %	21,3 %	-69,4 %
Pérdida por diferencia de cambio	- 20 629	- 18 555	-22,8 %	-20,3 %	11,2 %
<b>Utilidad neta antes del impuesto a la renta</b>	<b>3 187</b>	<b>32 831</b>	<b>3,5 %</b>	<b>35,8 %</b>	<b>-90,3 %</b>
Impuesto a la renta	- 1 612	- 11 470	-1,8 %	-12,5 %	-85,9 %
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>1 575</b>	<b>21 361</b>	<b>1,7 %</b>	<b>23,3 %</b>	<b>-92,6 %</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2024 y 2025. Al cierre de 2025, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en un 13,7 % respecto al 2024, pasando de S/ 253,4 millones a S/ 288,0 millones. Por el lado del activo, el activo corriente registró un crecimiento del 23,7 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 149,9 millones a S/ 185,4 millones, explicándose esta evolución, principalmente, por el mayor nivel de Cuentas por cobrar comerciales. Por su parte, los activos no corrientes se redujeron un 0,9 %, al pasar de S/ 103,5 millones a S/ 102,5 millones.
68. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 59,2 % de los activos totales en el año 2024 al 64,4 % en el año 2025, mientras que el activo no corriente pasó de representar el 40,8 % de los activos totales en el año 2024 al 35,6 % en el año 2025.
69. Por otro lado, los pasivos totales de la Concesión se incrementaron en un 62,0 %, alcanzando un nivel de S/ 145,8 millones en 2025, lo cual representó el 50,6 % del total de pasivo y patrimonio. Cabe señalar que la Concesión no cuenta con registros de pasivos no corrientes. En tanto, el incremento del pasivo corriente se debe, fundamentalmente, al significativo crecimiento de Anticipos del Concedente (86,4 %), cuyos montos pasaron de S/ 47,9 millones en 2024 a S/ 89,3 millones en 2025.
70. En lo que respecta al Patrimonio de la Concesión, entre 2024 y 2025 pasó de S/ 163,4 millones a S/ 142,2 millones (-12,9 %), lo que representó el 49,4 % del total de pasivo y patrimonio, principalmente explicado por la reducción de los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 95,7 millones a S/ 72,3 millones (decremento de 24,5 %), así como el de Reserva legal, que pasaron de S/ 9,4 millones a S/ 11,7 millones (incremento de 24,0 %).



Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera, años 2024 y 2025 (En miles de Soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2025	2024		2025	2024
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>185 443</b>	<b>149 883</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>145 764</b>	<b>89 979</b>
Efectivo	32 874	80 232	Cuentas por pagar comerciales	6 240	4 380
Cuentas por cobrar comerciales	83 142	36 958	Cuentas por pagar a partes relacionadas	37 556	18 079
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	59 411	22 412	Anticipos del Concedente	89 254	47 877
Cuentas por cobrar diversas	10 016	10 281	Otras cuentas por pagar	12 714	19 643
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>102 544</b>	<b>103 473</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>145 764</b>	<b>89 979</b>
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	60 756	59 306	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>142 223</b>	<b>163 377</b>
Cuentas por cobrar diversas	41 695	44 088	Capital social	58 287	58 287
Impuesto a la renta diferido	93	79	Reserva legal	11 658	9 403
Mobiliario y equipo, neto			Resultados acumulados	72 278	95 687
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>287 987</b>	<b>253 356</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>287 987</b>	<b>253 356</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 16 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, años 2024 y 2025 (En porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024			2025/2024	2025	
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>64,4 %</b>	<b>59,2 %</b>	<b>23,7 %</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>50,6 %</b>	<b>35,5 %</b>	<b>62,0 %</b>
Efectivo	11,4 %	31,7 %	-59,0 %	Cuentas por pagar comerciales	2,2 %	1,7 %	42,5 %
Cuentas por cobrar comerciales	28,9 %	14,6 %	125,0 %	Cuentas por pagar a partes relacionadas	13,0 %	7,1 %	107,7 %
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	20,6 %	8,8 %	165,1 %	Anticipos del Concedente	31,0 %	18,9 %	86,4 %
Cuentas por cobrar diversas	3,5 %	4,1 %	-2,6 %	Otras cuentas por pagar	4,4 %	7,8 %	-35,3 %
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>35,6 %</b>	<b>40,8 %</b>	<b>-0,9 %</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>50,6 %</b>	<b>35,5 %</b>	<b>62,0 %</b>
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	21,1 %	23,4 %	2,4 %	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>49,4 %</b>	<b>64,5 %</b>	<b>-12,9 %</b>
Cuentas por cobrar diversas	14,5 %	17,4 %	-5,4 %	Capital social	20,2 %	23,0 %	0,0 %
Impuesto a la renta diferido	0,0 %	0,0 %	17,7 %	Reserva legal	4,0 %	3,7 %	24,0 %
Mobiliario y equipo, neto	0,0 %	0,0 %	-	Resultados acumulados	25,1 %	37,8 %	-24,5 %
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>13,7 %</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>13,7 %</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## VIII.2. Ratios Financieros

### Ratios de Liquidez

71. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se observa que la empresa mantiene una política de tener recursos suficientes para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad. En particular, si bien se registró un incremento significativo del pasivo corriente (62,0 %), el activo corriente se elevó en un 23,7 %, determinando un valor para el ratio liquidez clásica<sup>16</sup> y el ratio de la prueba ácida<sup>17</sup> de 1,27 en 2025.

Cuadro N° 17 Ratios de liquidez, años 2024 y 2025		
Ratios	2025	2024
Liquidez general	1,27	1,67
Prueba Acida	1,27	1,67
Liquidez absoluta	0,23	0,89

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

72. De otro lado, al analizar el ratio de liquidez absoluta<sup>18</sup> o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador se redujo de 0,89 a 0,23, lo que evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí solo permite respaldar el 23 % del pasivo corriente.<sup>19</sup>

### Ratios de Endeudamiento Financiero

73. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
74. En el siguiente cuadro se presentan los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2025, apreciándose que los mismos reflejan la mayor dependencia con el financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior.

Cuadro N° 18 Ratios de apalancamiento/endeudamiento, años 2024 y 2025		
Ratios	2025	2024
Deuda/Patrimonio	102,5 %	55,1 %
Endeudamiento del Activo	50,6 %	35,5 %
Calidad de la Deuda	100,0 %	100,0 %
Índice de Solvencia	1,98	2,82

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>16</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>17</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

<sup>18</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

<sup>19</sup> Tomar en consideración que una parte significativa de dicho efectivo corresponde a fondos mantenidos en fideicomiso en administración, administrados por Citibank Sucursal del Perú, afectos a obligaciones establecidas en el contrato de concesión (Nota 7(b) de los Estados Financieros). De excluirse dichos fondos restringidos, la disponibilidad de libre disposición resultante respecto del pasivo corriente sería sustancialmente menor, lo que refuerza la necesidad de un seguimiento continuo de la posición de tesorería de la Concesionaria.



75. Al respecto, el ratio Deuda/Patrimonio<sup>20</sup> muestra que, para el ejercicio 2025, por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 102,5 de deuda, lo cual denota un incremento respecto al apalancamiento correspondiente al año previo, motivado por el mayor crecimiento del pasivo total (62,0 %) frente a la reducción del patrimonio (-12,9 %)
76. El ratio endeudamiento del activo<sup>21</sup> en el ejercicio 2025 indica que, del total de activos, un 50,6 % está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio se ha incrementado frente al nivel de 35,5 % que tuvo en el 2024, lo cual denota una caída del financiamiento con recursos propios del activo (mismo que creció un 13,7 %, tasa significativamente menor que la del pasivo total), siendo así que la empresa presenta una caída del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
77. Por su parte, el ratio de calidad de la deuda<sup>22</sup> muestra que, durante los cinco últimos años, este ratio se ha mantenido en 100 %, contemplando que no existen obligaciones de largo plazo en el ejercicio 2025.
78. Finalmente, el índice de solvencia<sup>23</sup> para el ejercicio 2025 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,98 de activo total, mientras que en el 2024 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 2,82 de activo total. Así, cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que del 2024 al 2025, ha decrecido el nivel de solvencia de la empresa debido, fundamentalmente, al significativo crecimiento de los pasivos corrientes.

### **Ratios de Rentabilidad**

79. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios.
80. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto<sup>24</sup> registró una caída, al pasar de 43,9 % a 28,1 % entre los años 2024 y 2025. Respecto al margen operativo<sup>25</sup> y el Margen EBITDA<sup>26</sup>, estos también descendieron pasando de 34,5 % en el 2024 a 20,1 % en el 2025. De otro lado, el margen neto<sup>27</sup> se redujo de 23,3 % en el 2024 a 1,7 % en el 2025. Este último ratio indica que, en el ejercicio 2025, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 1,7 de utilidad neta. Estos resultados reflejan, principalmente, el incremento de los costos de operación y mantenimiento y la ausencia de ingresos por actividades de construcción. Cabe señalar que el margen neto del ejercicio 2025 está influenciado adicionalmente por una pérdida por diferencia de cambio neta (Nota 5(a)(V) de los Estados Financieros), factor de carácter no operativo y volátil que distorsiona la comparación interanual de la rentabilidad estructural de la Concesionaria.

Cuadro N° 19 Ratios de rentabilidad, años 2024 y 2025		
Ratios	2025	2024
Margen Bruto	28,1 %	43,9 %
Margen Operativo	20,1 %	34,5 %
Margen EBITDA	20,1 %	34,5 %
Margen Neto	1,7 %	23,3 %
ROE	1,1 %	13,1 %
ROA	0,5 %	8,4 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>20</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.  
<sup>21</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.  
<sup>22</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.  
<sup>23</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.  
<sup>24</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.  
<sup>25</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.  
<sup>26</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.  
<sup>27</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.



81. El ROE<sup>28</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que, en el ejercicio 2025, este indicador decreció significativamente respecto al ejercicio anterior, puesto que por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo S/ 1,1 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2024 se obtuvo S/ 13,1 de utilidad neta. Este comportamiento se debe al efecto conjunto producido por la significativa reducción de las utilidades netas (-92,6 %) en relación con la reducción del patrimonio (-12,9 %).
82. Finalmente, se observa una disminución para la rentabilidad sobre los activos o ROA el cual ascendió a 0,5 % (8,4 % en el 2024), mostrando que la empresa tuvo para el 2025 una significativa caída en las ganancias netas (-92,6 %) conjuntamente con un crecimiento del capital invertido (13,7 %).

## IX. CONCLUSIONES

83. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 3: Inambari – Iñapari durante 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico vehicular presentó un incremento de 52,6 % entre 2024 y 2025, al pasar de 868,7 mil a 1,3 millones de vehículos.
  - (ii) Del total de vehículos que transitaron por la concesión en 2025, el 80,6 % correspondió a vehículos ligeros, mientras que el 19,4 % restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 2,0 millones de ejes, significando una subida de 46,2 % respecto al año anterior.
  - (iii) Al cierre de 2025, el Concesionario cuenta con tres estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Unión Progreso y El Planchón, las cuales registraron 869,8 mil de vehículos (65,6 %) y 325,9 mil vehículos (24,6 %), respectivamente.
  - (iv) Con relación a la demanda de los servicios complementarios brindados por el Concesionario, durante el año 2025, el número de llamadas de emergencia se incrementó en 34,1 %; de manera similar, las asistencias mecánicas subieron en 30,6 %.
  - (v) Al 31 de diciembre de 2025, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 847,8 millones, lo cual significó un avance de 110,8 % de la inversión comprometida.
  - (vi) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 2,45 millones, monto que representa un incremento de 35,8 % con relación al aporte de 2024 (S/ 1,8 millones).
  - (vii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2025, se ha verificado lo siguiente:
    - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (90 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 96,4 %.
    - Se registraron 249 accidentes durante 2025. Como resultado de dichos accidentes se registraron 101 heridos y 31 fallecidos. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes estuvo asociada a despistes y choques por alcance (66,7 %, en conjunto); además el 48,6 % de los accidentes tuvieron como causa probable a la imprudencia de los conductores, exceso de velocidad (22,5 %) y las fallas mecánicas (8,8 %).

<sup>28</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.



- El número de reclamos en general se redujo en 16,7 % con relación al 2024 (12), registrándose 10 reclamos durante el 2025.
- (viii) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las estaciones de peaje en operación, se observó que las mismas se elevaron en 2,3 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 8,60 a S/ 8,80 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en las estaciones de peaje de Planchón, San Lorenzo y Unión Progreso.
- (ix) Respecto a la situación financiera del Concesionario, el informe de resultados revela que, durante 2025, la utilidad neta del ejercicio en el 2025 se redujo significativamente en un 92,6 %, ascendiendo a S/ 1,6 millones (S/ 21,4 millones obtenidos en el 2024), debido al incremento de los Costos por servicios de operación y mantenimiento, la ausencia de Ingresos por actividades de construcción y la menor Ganancia neta por diferencia de cambio.
- (x) Al cierre de 2025, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en un 13,7 % respecto al 2024, pasando de S/ 253,4 millones a S/ 288,0 millones. Por el lado del activo, el activo corriente registró un crecimiento del 23,7 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 149,9 millones a S/ 185,4 millones, explicándose esta evolución, principalmente, por el mayor nivel de Cuentas por cobrar comerciales. Por su parte, los activos no corrientes se redujeron un 0,9 %, al pasar de S/ 103,5 millones a S/ 102,5 millones.
- (xi) En cuanto a los pasivos totales de la Concesión, estos se incrementaron en un 62,0 %, alcanzando un nivel de S/ 145,8 millones en 2025, fundamentalmente, debido al significativo crecimiento de Anticipos del Concedente. Por su parte, el patrimonio neto se redujo en 12,9 %, ascendiendo a S/ 142,2 millones, lo que representó el 49,4 % del total de pasivo y patrimonio, principalmente explicado por la reducción de los resultados acumulados del periodo.
- (xii) En el análisis financiero de 2025 del Concesionario, se destacan varios puntos clave en relación con los ratios financieros. En cuanto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa mantiene una capacidad limitada para cubrir sus obligaciones de corto plazo, evidenciado por ratios de 1,27 en el ratio de liquidez clásica y el de prueba ácida. De otro lado, al analizar el ratio de liquidez absoluta, este indicador se situó en 0,23, indicando que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí solo permite respaldar el 23 % del pasivo corriente.
- (xiii) En cuanto a los ratios de endeudamiento financiero, se destaca un aumento en el apalancamiento medido por los ratios de Deuda/Patrimonio (102,5 %) y Endeudamiento del activo (50,6 %), respecto al año previo, motivado, principalmente por el mayor crecimiento del pasivo total (62,0 %) frente a la reducción del patrimonio (-12,9 %) y el crecimiento del activo (13,7 %). Finalmente, el índice de solvencia denota que del 2024 al 2025, ha decrecido el nivel de solvencia de la empresa, situándose en 1,98, debido, fundamentalmente, al significativo crecimiento de los pasivos corrientes.
- (xiv) Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto, margen operativo, el Margen EBITDA y el margen neto cayeron en el periodo 2025, principalmente por el incremento de los costos de operación y mantenimiento y la ausencia de ingresos por construcción. Por su parte, el ROE se redujo a 1,1 % y el ROA a 0,5 %, ambos significativamente inferiores a los del ejercicio anterior, debido a la drástica reducción de las utilidades netas (-92,6 %) en relación con la reducción del patrimonio (-12,9 %) y el crecimiento del capital invertido (13,7 %).

## ANEXOS

### Anexo N° 1: ficha de contrato de concesión

Concesionario Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A. Carretera: Inambari – Iñapari			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Tramo Inambari – Iñapari (403,20 Km.) que incluye los siguientes subtramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Puente Inambari – Santa Rosa (42,50 Km.)</li> <li>▪ Santa Rosa – Dv. Laberinto (92,50 Km.)</li> <li>▪ Dv. Laberinto – Puerto Maldonado (44,00 Km.)</li> <li>▪ Puerto Maldonado – Alegría (63,70 Km.)</li> <li>▪ Alegría – Iberia (104,30 Km.)</li> <li>▪ Iberia – Iñapari (56,20 Km.)</li> </ul>	<p>Clausula 2.4. (p. 19) Anexo I, Apéndice I (p. 158) Anexo XI (p. 231)</p>
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. (p. 30) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30-31)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Adenda 1:</b> 24 de febrero de 2006.</li> <li>▪ <b>Adenda 2:</b> 16 de junio de 2006.</li> <li>▪ <b>Adenda 3:</b> 26 de julio de 2006.</li> <li>▪ <b>Adenda 4:</b> 16 de julio de 2007.</li> <li>▪ <b>Adenda 5:</b> 30 de julio de 2009.</li> <li>▪ <b>Adenda 6:</b> 15 de junio de 2010.</li> <li>▪ <b>Adenda 7:</b> 09 de diciembre de 2010.</li> </ul>	<p>Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7</p>
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.6. (p. 20)
6	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
7	Capital mínimo	USD 15 828 682. Al finalizar el tercer año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4. (p. 23)
8	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> por USD 18 millones.</li> <li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por USD 3,6 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión.</li> <li>- Por USD 6 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del contrato.</li> <li>- Por USD 12 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 6 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Cláusula 9.2. (p. 77) Cláusula 9.3. (p. 78)</p>
9	Garantías a favor del Concesionario	<p><b>Garantía de Crédito Parcial</b>, está destinada a garantizar el servicio de la deuda a los Acreedores Permitidos.</p> <p><b>Línea de Crédito de Enlace</b>, para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 91 380 000,00. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula.</p>	<p>Cláusula 3.12. (p. 30) Cláusula 18.1. (p. 137) Adenda 3</p>
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada es de USD 332 millones (sin incluir IGV).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS.
11	Obras	<p>Construcción a nivel de asfaltado del tramo Puente Inambari – Iñapari (403 km.) incluyendo obras de drenaje, puentes, señalización, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Primera Etapa</u> (12 meses desde el Inicio de la Construcción): 29 %</li> <li>▪ <u>Segunda Etapa</u> (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa): 38 %</li> <li>▪ <u>Tercera Etapa</u> (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa): 33 %</li> </ul>	<p>Cláusula 6.1. (p. 37) Anexo VIII, numeral 2.2.1. (p. 207)</p>



**Concesionario Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Carretera: Inambari – Iñapari**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia.</li> <li>▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete a arbitraje Internacional de Derecho.</li> <li>▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima.</li> </ul>	Cláusula 16.10. Cláusula 16.11.b (p. 133-136)
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"> <li>▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato</li> <li>▪ Régimen de bienes</li> <li>▪ Obras de Construcción</li> <li>▪ Consideraciones Socioambientales</li> </ul> <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. (p.26), 5.40. (p. 36), 6.23. (p. 45), 11.47. (p. 111) y Anexo X (p. 228) Cláusula 13.10. (p. 119)
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Terminación del Contrato.</li> <li>▪ Vencimiento del plazo.</li> <li>▪ Mutuo Acuerdo.</li> <li>▪ Incumplimiento del Concesionario.</li> <li>▪ Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos).</li> <li>▪ Decisión Unilateral del Concedente.</li> <li>▪ Fuerza Mayor (Salida unilateral del Concesionario).</li> </ul>	Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. (p. 120-129) Adenda 3
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"> <li>▪ Existe variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa, segunda etapa y tercera etapa, con respecto a los valores iniciales presentados en el modelo de evaluación económica y financiera.</li> <li>▪ Existe 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.</li> </ul> <p>El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO</p>	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 73) 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 Adenda 3
17	Pólizas de seguros	<p>Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro, para su aprobación.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De responsabilidad civil contra terceros.</li> <li>▪ Sobre los bienes en Construcción.</li> <li>▪ De riesgos laborales</li> <li>▪ Otras pólizas</li> </ul>	Cláusula 10.1.a (p. 81) Cláusula 10.1.b (p. 82) Cláusula 10.2.c (p. 82)



**Concesionario Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.  
Carretera: Inambari – Iñapari**

N°	Tema	Contenido	Ref.
18	Inicio de operaciones	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	Cláusula 8.10. (p. 54) Adenda 7
19	Estándares del servicio	Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 160)
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"> <li>▪ Cada Vehículo ligero pagará una tarifa</li> <li>▪ Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje</li> </ul> <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>	Cláusulas 8.14., 8.15., 8.16., 8.17. (p. 56-59)
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción.</li> <li>▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses.</li> <li>▪ El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50 % al IPC nacional y 50 % al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado.</li> <li>▪ El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10 %) desde el último reajuste ordinario.</li> </ul>	Cláusula 8.17.c (p. 58)
22	PAO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ USD 40 682 000,00 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV).</li> <li>▪ La proporción correspondiente a cada etapa: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Primera etapa: 29 % del PAO.</li> <li>- Segunda etapa: 38 % del PAO.</li> <li>- Tercera etapa: 33 % del PAO.</li> </ul> </li> <li>▪ El aporte por concepto de PAO será efectuado por el CONCEDENTE, a los Titulares de los CRPAO.</li> <li>▪ El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero).</li> <li>▪ El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero).</li> </ul>	Cláusula 8.23. (p. 61-65) Cláusula 18.2. Adenda 3
23	CRPAO	Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.	Cláusula 1.6. (p. 11) Adenda 3
24	PAMO y Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PAMO (Trimestral): USD 5,96 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de USD 758 mil para mantenimiento periódico.</li> <li>▪ 25 % del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario en el periodo que 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.</li> <li>▪ Transitabilidad: se entregará al Concesionario un monto no mayor a los USD 12 458 780,00. por concepto de trabajos destinados a mantener la transitabilidad de los sectores, según el procedimiento el pago se efectuará según el procedimiento previsto en el Contrato.</li> </ul>	Cláusula 8.21. (p. 60-61)
25	Retribución al Estado	No existe	

## Anexo N° 2: Resumen Estadístico

INDICADORES ANUALES: IIRSA SUR TRAMO 3: Carretera: Inambari - Iñapari

Concesionario:	Interoceánica Sur - Tramo 3 S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Periodo:	2012-2025

a) Tráfico															
	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Número de Vehículos</b>															
Total Ligeros	Vehículos	401 090	545 782	518 338	563 317	666 926	669 378	737 463	691 846	560 672	810 547	746 356	288 135	684 015	1 068 488
Total Pesados	Vehículos	100 139	147 379	145 405	149 201	179 995	190 185	213 024	206 311	180 803	253 458	222 723	73 702	184 724	257 544
<b>Número de Ejes Cobrables</b>															
Total Ligeros	Ejes	401 090	545 782	518 338	563 317	666 926	669 378	737 463	691 846	560 672	810 547	746 356	288 135	684 015	1 068 488
Total Pesados	Ejes	360 400	552 028	573 056	582 675	695 562	747 426	824 490	841 715	726 658	996 443	878 170	289 944	716 041	978 605
<b>Número de Vehículos por Unidad de Peaje</b>															
<b>Planchón</b>	<b>Vehículos</b>	<b>176 880</b>	<b>236 307</b>	<b>251 001</b>	<b>263 938</b>	<b>305 677</b>	<b>301 564</b>	<b>320 760</b>	<b>317 766</b>	<b>241 072</b>	<b>348 964</b>	<b>317 276</b>	<b>252 942</b>	<b>289 441</b>	<b>325 918</b>
Ligeros	Vehículos	141 720	193 119	203 355	215 079	248 203	242 226	256 782	255 038	187 542	271 946	253 411	204 382	229 050	264 562
Pesados	Vehículos	35 160	43 188	47 646	48 859	57 474	59 338	63 978	62 728	53 530	77 018	63 865	48 560	60 391	61 356
<b>San Lorenzo</b>	<b>Vehículos</b>	<b>65 458</b>	<b>93 129</b>	<b>90 361</b>	<b>89 236</b>	<b>106 463</b>	<b>108 904</b>	<b>120 443</b>	<b>126 679</b>	<b>98 791</b>	<b>147 701</b>	<b>135 145</b>	<b>108 895</b>	<b>118 714</b>	<b>130 293</b>
Ligeros	Vehículos	51 520	69 575	66 604	69 896	81 389	80 694	89 029	90 117	66 492	101 584	97 489	83 753	89 944	101 272
Pesados	Vehículos	13 938	23 554	23 757	19 340	25 074	28 210	31 414	36 562	32 299	46 117	37 656	25 142	28 770	29 021
<b>Unión Progreso</b>	<b>Vehículos</b>	<b>258 891</b>	<b>363 725</b>	<b>322 381</b>	<b>359 344</b>	<b>434 781</b>	<b>449 095</b>	<b>509 284</b>	<b>453 712</b>	<b>401 612</b>	<b>567 340</b>	<b>516 658</b>	-	<b>460 584</b>	<b>869 821</b>
Ligeros	Vehículos	207 850	283 088	248 379	278 342	337 334	346 458	391 652	346 691	306 638	437 017	395 456	-	365 021	702 654
Pesados	Vehículos	51 041	80 637	74 002	81 002	97 447	102 637	117 632	107 021	94 974	130 323	121 202	-	95 563	167 167
<b>Número de Ejes por Unidad de Peaje</b>															
<b>Planchón</b>	<b>Ejes</b>	<b>265 216</b>	<b>350 296</b>	<b>385 337</b>	<b>401 808</b>	<b>469 776</b>	<b>476 310</b>	<b>508 977</b>	<b>513 011</b>	<b>399 210</b>	<b>574 190</b>	<b>502 289</b>	<b>393 723</b>	<b>455 687</b>	<b>489 099</b>
Ligeros	Ejes	141 720	193 119	203 355	215 079	248 203	242 226	256 782	255 038	187 542	271 946	253 411	204 382	229 050	264 562
Pesados	Ejes	123 496	157 177	181 982	186 729	221 573	234 084	252 195	257 973	211 668	302 244	248 878	189 341	226 637	224 537
<b>San Lorenzo</b>	<b>Ejes</b>	<b>101 151</b>	<b>150 172</b>	<b>163 852</b>	<b>148 056</b>	<b>179 889</b>	<b>194 533</b>	<b>219 041</b>	<b>242 626</b>	<b>193 898</b>	<b>272 688</b>	<b>245 781</b>	<b>184 356</b>	<b>205 185</b>	<b>215 815</b>
Ligeros	Ejes	51 520	69 575	66 604	69 896	81 389	80 694	89 029	90 117	66 492	101 584	97 489	83 753	89 944	101 272
Pesados	Ejes	49 631	80 597	97 248	78 160	98 500	113 839	130 012	152 509	127 406	171 104	148 292	100 603	115 241	114 543
<b>Unión Progreso</b>	<b>Ejes</b>	<b>395 123</b>	<b>597 342</b>	<b>542 205</b>	<b>596 128</b>	<b>712 823</b>	<b>745 961</b>	<b>833 935</b>	<b>777 924</b>	<b>694 222</b>	<b>960 112</b>	<b>876 456</b>	-	<b>739 184</b>	<b>1 342 179</b>
Ligeros	Ejes	207 850	283 088	248 379	278 342	337 334	346 458	391 652	346 691	306 638	437 017	395 456	-	365 021	702 654
Pesados	Ejes	187 273	314 254	293 826	317 786	375 489	399 503	442 283	431 233	387 584	523 095	481 000	-	374 163	639 525

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>b) Recaudación por Cobro de Peaje</b>															
<b>Total</b>	<b>Soles</b>	<b>3 807 450</b>	<b>5 596 534</b>	<b>5 887 001</b>	<b>6 412 817</b>	<b>8 432 060</b>	<b>9 062 009</b>	<b>9 843 350</b>	<b>10 111 084</b>	<b>7 537 905</b>	<b>12 815 827</b>	<b>12 965 198</b>	<b>4 792 938</b>	<b>12 037 894</b>	<b>18 006 400</b>
Ligeros	Soles	2 005 450	2 782 147	2 794 897	3 151 804	4 125 960	4 280 651	4 647 783	4 560 313	3 404 830	5 747 623	5 954 410	2 386 585	5 880 885	9 397 952

Pesados	Soles	1 802 000	2 814 387	3 092 104	3 261 014	4 306 099	4 781 358	5 195 567	5 550 771	4 133 075	7 068 205	7 010 787	2 406 353	6 157 009	8 608 447
---------	-------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

c) Accidentes															
Accidentes	Número de accidentes	-	60	145	138	143	119	166	137	107	153	126	106	172	249
Heridos	Personas	-	32	97	88	68	75	74	56	50	58	52	49	81	101
Fallecidos	Personas	-	6	25	15	16	11	3	8	12	12	10	11	14	31



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

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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré  
**Gerente de Regulación y Estudios Económicos**

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 Mendez Vega – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente  
Marisol Huamán Velasquez – Asistente  
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante  
Enrique Alonso Serrano Salas – Practicante  
Rafael Lozano Jimenez – Practicante