



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

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

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



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



Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – 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° 5: Matarani – Azángaro – Ilo**

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras 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:

estudioseconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición de la empresa	7
I.2. Principales Características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de Influencia.....	9
I.4. Infraestructura y equipos de la Concesión.....	10
I.5. Hechos de importancia	11
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	11
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	13
III.1. Evolución del tráfico vehicular	13
III.2. Servicios Obligatorios.....	16
IV. ESQUEMA TARIFARIO	17
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	19
V.1. Evolución de las inversiones.....	19
V.2. Pagos al Estado.....	20
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	21
VI.1. Niveles de servicio.....	21
VI.2. Indicador de Tráfico	22
VI.3. Accidentes	23
VI.4. Reclamos, sanciones y penalidades	25
VII. INDICADORES COMERCIALES	26
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO.....	28
VIII.1. Estados Financieros	28
VIII.2. Indicadores Financieros.....	32
IX. CONCLUSIONES.....	34
X. ANEXO.....	36



CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 5: Aspectos Generales	8
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 5: Modificaciones Contractuales	8
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo 5: Infraestructura Vial por Subtramo.....	10
Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 5: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje.....	12
Cuadro N° 5 IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2025	15
Cuadro N° 6 IIRSA Sur Tramo 5: Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2025.....	16
Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de llamada de emergencia, 2025	17
Cuadro N° 8 IIRSA Sur Tramo 5: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario vigentes al 2025 ..	19
Cuadro N° 9 IIRSA Sur Tramo 5: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2025	23
Cuadro N° 10 IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de reclamos por meses, 2025	26
Cuadro N° 11 Ingresos por servicios, 2025-2024	28
Cuadro N° 12 Costos de prestación de servicios, 2025-2024	29
Cuadro N° 13 Gastos de administración, 2025-2024	29
Cuadro N° 14 Estado de Resultados Integrales, 2025-2024	30
Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera, 2025-2024	30
Cuadro N° 16 Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2025-2024	31
Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2025-2024	32
Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2025-2024.....	33
Cuadro N° 19 Ratios de Rentabilidad, 2025-2024.....	34

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Corredor Vial Interoceánico Sur	9
Gráfico N° 2 Tráfico de vehículos, 2008-2025.....	13
Gráfico N° 3 Tráfico por mes, 2024-2025	14
Gráfico N° 4 Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2025	14
Gráfico N° 5 Llamadas de emergencia, 2014 – 2025.....	16
Gráfico N° 6 Asistencias mecánicas, 2014 - 2025.....	17
Gráfico N° 7 Inversiones reconocidas, 2009 – 2025	20
Gráfico N° 8 Aportes por regulación 2014 – 2025	21
Gráfico N° 9 Nivel de servicio global, 2014 – 2025	22
Gráfico N° 10 IMD Mensual, 2024 - 2025.....	23
Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2025.....	24
Gráfico N° 12 Daños personales por accidentes 2014 – 2025.....	24
Gráfico N° 13 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025	25
Gráfico N° 14 Cantidad de Reclamos, 2014-2025.....	26
Gráfico N° 15 Recaudación por cobro de peaje 2012-2025	27
Gráfico N° 16 Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2008 - 2025	27



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe tiene como objetivo evaluar el desempeño de la Concesión del Tramo 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur (en adelante, IIRSA Sur Tramo 5), correspondiente al año 2025, la cual comprende el tramo Matarani – Azángaro – Ilo.

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

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de 8 unidades de peaje fijos y 2 unidades de pesaje (1 fija y 1 móvil). Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, servicio de grúa y auxilio mecánico, entre otros.

En el año 2025, circularon por la vía concesionada 8,7 millones de unidades vehiculares, lo que representó un incremento del 12,2 % con relación al año anterior. Del total de vehículos, cerca de 4,8 millones fueron vehículos ligeros (55,6 %) y 3,9 millones vehículos pesados (44,4 %).

La estación de Uchumayo concentró cerca de la mitad del tráfico de vehículos (41,8 %), seguido de las estaciones de Patahuasi y Matarani, las cuales concentraron el 20,8 % y el 15,2 % del tráfico, respectivamente.

En el año 2025, la segunda Calzada de la Carretera: Puno – Juliaca no registró avances físicos, debido a que la ejecución de la obra se encuentra suspendida desde fines de octubre 2023, como consecuencia de la falta de frentes de trabajo. De esta manera, la inversión acumulada total se mantuvo en USD 291,2 millones (incluido IGV), con lo cual se alcanzó un cumplimiento del 88,3 % de la inversión total comprometida. Cabe señalar que, a diciembre de 2025, el avance físico de la obra principal del tramo 5 se encuentra a un nivel de 100,0 %, habiéndose intervenido 854,7 kilómetros, correspondiendo lo restante a obras accesorias y adicionales.

En el 2025, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 1,8 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1 % de sus ingresos brutos), cifra que representó una reducción del 17,2 % en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 2,2 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, los accidentes y los reclamos presentados durante 2025. Al respecto, se observa que el Concesionario superó los niveles de servicio globales exigidos en el Contrato, al alcanzar un nivel de 96,1 %, superior al umbral mínimo aceptable de 95 %.

Por su parte, el número de accidentes registrados en la vía concesionada aumentó en 8,6 %, al pasar de 431 en 2024 a 468 accidentes en 2025. En cuanto al número de personas heridas, este se incrementó en un 26,3 % al pasar de 499 a 630. De la misma manera, el número de víctimas mortales se incrementó en un 59,3 % pasando de 59 a 94 fallecidos. Finalmente, durante 2025 se presentaron 100 reclamos, los cuales estuvieron relacionados con la calidad del servicio, facturación, información proporcionada a los usuarios y daños o pérdidas que afectaron a estos.

Con relación a las tarifas cobradas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las seis unidades de peaje, durante el año 2025 se mantuvieron las mismas que la empresa viene aplicando desde el inicio de la Concesión (diciembre de 2007), toda vez que a la fecha aún no se aprueba la culminación de las obras obligatorias¹.

¹ El Peaje Caracoto se encuentra temporalmente inoperativo ya que fue dañado como consecuencia de las protestas sociales y actos de vandalismo ocasionados por la población el año 2022.



La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 88,2 millones, lo que representó un incremento del 13,2 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 77,9 millones), en línea con el mayor tráfico vehicular.

Durante el año 2025, los ingresos totales de COVISUR alcanzaron los S/ 112,6 millones, lo que reflejó una contracción de 9,5 % en comparación con el 2024. En particular, los ingresos por Mantenimiento de emergencia cayeron significativamente en un 96,2 % frente a lo registrado en el periodo previo, esto es, en S/ 3,6 millones; asimismo, los ingresos por Mantenimiento periódico se redujeron en S/ 8,4 millones, al pasar de S/ 64,4 millones a S/ 56,1 millones. En cuanto a los costos totales, estos se contrajeron en un 8,2 %, situándose en S/ 98,7 millones, siendo los costos de mantenimiento periódico los más significativos al absorber el 53,7 % del total de los mismos. Por su parte, los gastos administrativos disminuyeron en un 6,5 %, reflejando una reducción impulsada, principalmente, por la cuenta de servicios prestados por terceros. Los márgenes de utilidad experimentaron contracciones en el ejercicio 2025, especialmente la utilidad neta, que cayó en S/ 9,5 millones (84,6 %) debido a un fuerte impacto cambiario adverso, descendiendo a S/ 1,7 millones. Al cierre del año, se observó un incremento del valor de los activos totales (equivalente al total de pasivos y patrimonio) en un 29,2 %, mientras que el patrimonio neto registró un leve crecimiento del 2,1 %, soportado fundamentalmente por el aumento en la cuenta de reserva legal.

En cuanto a la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo, esta registró un ligero descenso respecto al periodo anterior, conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2025, observándose que, al final del ejercicio 2025, la empresa aún contaba con activos corrientes suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo, que este año es prácticamente equivalente al total de la deuda, en caso de exigibilidad. Con relación al nivel de endeudamiento, se observa un incremento del nivel de apalancamiento de la empresa y un retroceso en la solvencia financiera y el nivel de autonomía financiera frente a terceros. Finalmente, los indicadores de rentabilidad de la empresa mostraron una contracción generalizada en comparación al 2024, disminuyendo significativamente la rentabilidad del patrimonio y la rentabilidad sobre los activos respecto al ejercicio 2024.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición de la empresa

1. COVISUR tiene como accionistas a las empresas Hidalgo e Hidalgo Constructores S.A. (H&H) de capitales ecuatorianos con el 65 % de acciones, Construcción y Administración S.A. (CASA) de capitales peruanos con el 25 % de acciones y Concesionaria Norte Conorte S.A. (Concesionaria de la Red Vial de la Provincia de Guayas, Ecuador) que pertenece al grupo de H&H con el 10 % de acciones.
2. Hidalgo e Hidalgo Constructores (HeH) es un grupo empresarial ecuatoriano fundado en 1969 enfocado en construcción y operación de infraestructura de gran envergadura como puentes, túneles, puertos, áreas de vialidad, entre otras².
3. Construcción y Administración S.A. (CASA) es una empresa constructora fundada en 1975 que forma parte del grupo Hidalgo e Hidalgo (HeH). Está especializada en obras de infraestructura pública y privada como infraestructura vial, puertos, terrapuertos, centros penitenciarios, etc., con presencia en diversos países latinoamericanos como Ecuador, Perú, Colombia, Bolivia, Honduras y El Salvador³.

I.2. Principales Características del Contrato de Concesión

4. El 24 de octubre de 2007 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y COVISUR, por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliación de dicho plazo⁴.
5. Conforme a lo señalado en la Cláusula 2.3 del Contrato de Concesión, la concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que COVISUR construye, financia y se hace cargo del proyecto de infraestructura por un periodo determinado, luego del cual entrega la infraestructura al Estado. Así, la infraestructura que forma parte del tramo de la concesión mantiene en todo momento su condición pública.
6. Según la Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión, la modalidad de la Concesión es cofinanciada, lo que implica que el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS). Conforme a lo establecido en el Anexo XIII del Contrato de Concesión, el PAS tiene como objetivo reconocer los costos de inversión y mantenimiento de las obras, por lo que está compuesto por la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO). El Cuadro N° 1 muestra las principales características del Contrato de Concesión.

² <http://www.heh.com.ec/index.php/heh-ecuador/quienes-somos>

³ <https://www.casacontratistas.com/quienes-somos>

⁴ La cláusula 4.1, 4.2 y 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.



Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 5: Aspectos Generales	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sur S.A - COVISUR S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65 % Construcción y Administración S.A.(Perú): 25 % Concesionaria Norte Conorte S.A. (Ecuador): 10 %
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Mejor Oferta Económica (MOE)
Inversión comprometida	USD 329,9 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2025	USD 291,2 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	24 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	05

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

7. De acuerdo a la cláusula 15.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Regulador el aporte por regulación establecido en el artículo 14 de la Ley N° 26917 y artículo 10 de la Ley N° 27332. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión. Este monto asciende al 1 % de los ingresos del Concesionario.
8. Asimismo, de conformidad con la cláusula 9.10 del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario asumir los gastos que demande la supervisión de obras durante el período de ejecución de las mismas. Para este efecto, el Concesionario transfiere al Regulador hasta un monto equivalente al 4 % de la inversión proyectada referencial.

Modificaciones Contractuales

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

Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 5: Modificaciones Contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	26 de noviembre de 2010
Principales temas:	(1) Incluir en el Sector Puente Gallatini - Humajalco el tramo de carretera comprendido entre el Km 99+342 al Km 115 + 900 de la Carretera Binacional Ilo - Desaguadero, dentro de los alcances del contrato de concesión. (2) Incluir la Vía de Evitamiento de Azángaro dentro del contrato de concesión. (3) Modificación de cláusulas 6.26, 6.27 y 6.28 referidas a la aceptación de las obras de construcción (4) Modificación clausulas 9.11 referida al mecanismo de Compensación por Actividades de Mantenimiento Periódico. (5) Modificaciones relacionadas al Mecanismo de Control y Certificación de Avances de Obra.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	24 de junio de 2011
Principales temas:	(1) Precisiones al PAMO. (2) Precisiones a la Cuenta de Mantenimiento Periódica del Contrato de Concesión.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	19 de junio de 2015
Principales temas:	(1) Modificar cláusulas que permitan regular la definición, procedimientos y condiciones para la construcción de la Segunda Calzada de la carretera Puno - Juliaca.



Cuadro N° 2	
IIRSA Sur Tramo 5: Modificaciones Contractuales	
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	8 de mayo de 2019
Principales temas:	(1) Modificar cláusulas que acepten segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca. (2) Modificar cláusulas referidas al plazo de ejecución de la obra.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	30 de octubre del 2025
Principales temas:	(1) Modificar la Cláusula 1.6 para incorporar la definición de Tasa CME TERM SOFR. (2) Modificar el primer y segundo párrafo de la Cláusula 9.15. (3) Modificar el tercer párrafo de los Anexos II y III. (4) Modificar el tercer párrafo del Apéndice 3 del Anexo XIII.
Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.	
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.	

I.3. Área de Influencia

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



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)



I.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

Infraestructura

11. Como se aprecia en el Cuadro N° 3, el Tramo N° 5 de la Interoceánica se compone de 3 subtramos, el tramo Matarani – Juliaca posee una extensión de 369,24 km. El segundo subtramo, casi paralelo al primero, comunica Ilo con Juliaca y posee la mayor extensión de los 3 subtramos, 403,3 km. El tercer subtramo se encuentra en la región de Puno, comunica las ciudades de Juliaca y Azángaro y tiene una extensión de 82,2 km. De esta forma, la infraestructura total del tramo 5 comprende una longitud de 854,7 km.

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

Fuente: Contrato de Concesión y Adendas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

12. La Concesión también incluye 2 estaciones de pesaje (una fija y una móvil) y 6 unidades de peaje operativas, cada una de las cuales cuenta con servicios higiénicos de uso público, aunque contractualmente, de acuerdo al Anexo VIII del contrato de Concesión, se han establecido 10 unidades de peaje, entre operativas, inoperativas y proyectadas⁵. Asimismo, se ha establecido una Central de Atención de Emergencias ubicada en Uchumayo (Arequipa), la cual funciona las 24 horas y los 365 días del año.

Equipamiento

13. Por otra parte, el concesionario dispone de una serie de equipos y vehículos para asegurar un correcto y oportuno servicio de auxilio en caso de accidentes o emergencias. Así, al 31 de diciembre de 2025, la Concesión cuenta con los siguientes equipos:
- Grúas remolque para traslado de vehículos.

⁵ Peaje Caracoto se encuentra temporalmente inoperativo ya que fue dañada como consecuencia de las protestas sociales y actos de vandalismo ocasionados por la población el año 2022. Por otro lado, el Peaje de Titire se encuentra construido pero pendiente de aprobación del concedente. Finalmente, los Peajes de Puno y Azángaro son los peajes proyectados de acuerdo al Anexo VII del Contrato de Concesión.



- Equipos de pesaje ubicados en Arequipa.
- Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, conformado por 84 Postes SOS ubicados a una distancia máxima de 10 km uno de otro, desde los cuales se pueden realizar llamadas gratuitas a la Central de Atención de Emergencias.

I.5. Hechos de importancia

14. En 2025, continúa pendiente la aprobación de los expedientes técnicos para la ejecución de las actividades de mantenimiento periódico (ITM) en varios sectores de la vía concesionada, trámite que se encuentra a cargo del Concedente.
15. Así también, a la fecha no es posible cerrar la etapa de inversiones del Contrato de Concesión (Principal), debido a que aún se encuentran pendientes las intervenciones correspondientes a las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje (UIPP), que incluyen trabajos de construcción, mejoramiento y/o remodelación. Esta situación se debe al retraso, de más de 17 años, en la entrega de los terrenos liberados y libres de interferencias. Pese a los reiterados pedidos del Regulador, este asunto no ha sido priorizado por el Concedente.
16. En lo que respecta a la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno–Juliaca, el Concedente ordenó la suspensión de las obras debido a la falta de frentes de trabajo. Esta situación responde a un retraso de más de 11 años en la entrega de terrenos liberados y libres de interferencias. Como consecuencia, se han otorgado ampliaciones de plazo atribuibles exclusivamente al Concedente, lo que ha generado mayores costos tanto en la ejecución de la obra como en su supervisión. El Concedente se viene comprometiendo con autoridades y pobladores en la ejecución de obras (califican como adicionales), lo que, de momento, no es posible materializar debido a que no existe saldo del % considerado en el Contrato de Concesión.

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. A diciembre de 2025, el Concesionario se encuentra administrando las ocho unidades de peaje, no obstante, solo seis se encuentran en operación, el detalle de las cuales se presenta en el Cuadro 4. Adicionalmente, se cuenta con una estación de pesaje fija (Arequipa) y una estación de pesaje móvil (Yura).
19. Cabe señalar que la unidad de peaje de Titire, ubicada en la región Moquegua, fue concluida en 2012; sin embargo, su entrada en operación sigue pendiente debido a la falta de aprobación por parte del Concedente. Asimismo, la unidad de peaje de Caracoto permanece inoperativa desde 2023, como consecuencia de las protestas a nivel nacional iniciadas el 7 de diciembre de 2022.



Cuadro N° 4
IIRSA Sur Tramo 5: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje

Unidad de peaje	Ubicación	Departamento	Tipo
Tramo: Matarani - Juliaca			
Matarani	Km 52+200, R30A	Arequipa	Fijo
Uchumayo	Km 14+700, R30A	Arequipa	Fijo
Patahuasi	Km 78+200, R30B	Arequipa	Fijo
Santa Lucía	Km 201+700, R30B	Puno	Fijo
Tramo: Ilo - Moquegua - Puno - Juliaca			
Ilo	Km 27+400, R34	Moquegua	Fijo
Pampa Cuellar	Km 65+000, R34A	Moquegua	Fijo
Caracoto	Km 1347+100, R3S	Puno	Fijo
Titire	Km 220+400, R32N	Moquegua	Fijo
Unidad de pesaje	Ubicación	Departamento	Tipo
Tramo: Matarani - Juliaca			
Arequipa	Km 38+332, R30A	Arequipa	Fijo
Yura	Km 77+300, R30B	Arequipa	Móvil

Fuente: Contrato de Concesión y Adendas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

20. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 5, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
21. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que deben ser implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
- ✓ Central de Emergencia, que funcionará las 24 horas.
 - ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 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 por los que se le permite cobrar:
- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.
22. Al respecto, cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser supervisadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.



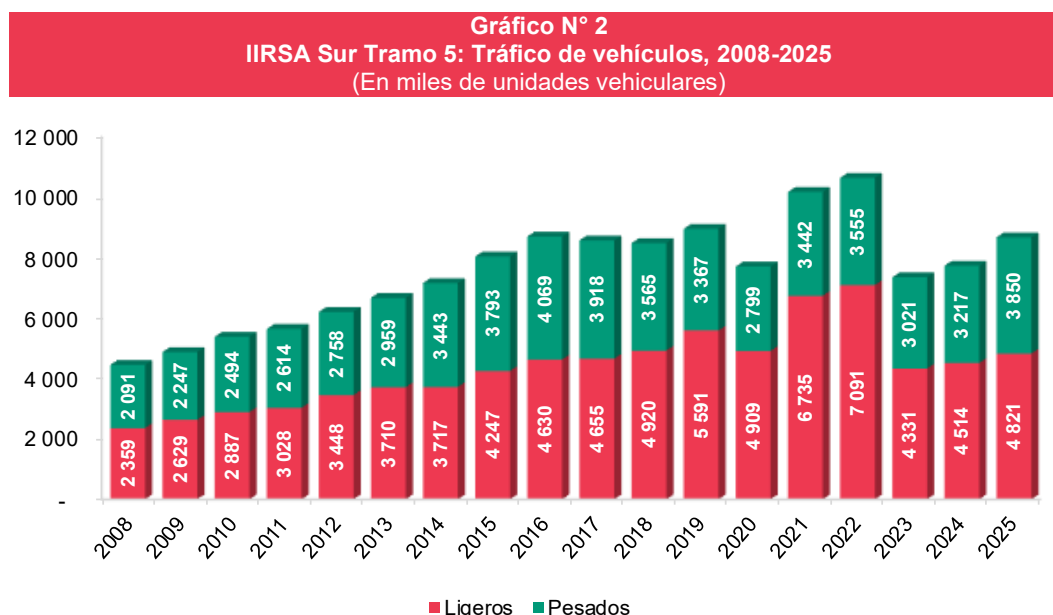
23. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.
24. 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

25. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares y de ejes cobrables. Las estadísticas disponibles sobre tráfico vehicular se sustentan en los registros de vehículos obtenidos en la estación de peaje en operación, los cuales son remitidos mensualmente por el Concesionario a través del Portal Web del Programa de Declaración Estadística (PDE) del Ositrán. Cabe señalar que, debido a que la estación de peaje de Caracoto no ha operado entre 2023 y 2025, no se dispone de registros de tráfico vehicular para dicha estación, la cual concentró el 26,9 % del tráfico vehicular en 2022.

III.1. Evolución del tráfico vehicular

26. En el Gráfico 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión. Durante el año 2025, transitaron por la Carretera IIRSA Sur Tramo 5 alrededor de 8,7 millones de vehículos, lo cual representó un incremento del 12,2 % en relación con los vehículos registrados el año anterior (7,7 millones). Ahora bien, al analizar de manera desagregada por tipo de vehículos usuarios de la carretera, se aprecia que en 2025 hubo un alza del 6,8 % y 19,7 % en el número de vehículos ligeros y vehículos pesados, respectivamente.



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

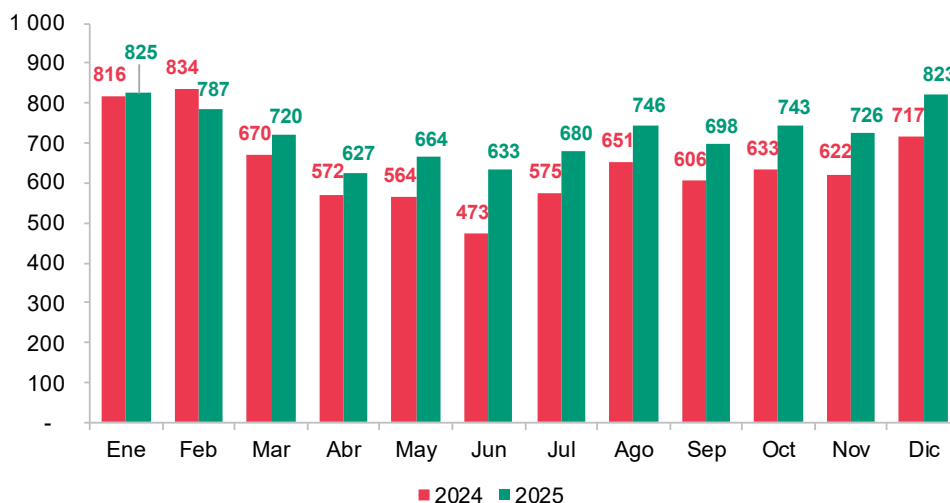
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

27. El Gráfico 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante los años 2024 y 2025. Se observa que, en 2025, el tráfico registró un incremento en la mayoría de los meses, siendo mayo, junio y julio los periodos con mayores tasas de crecimiento del volumen de tráfico en comparación con sus pares de 2024. En contraste, febrero de 2025 registró un volumen inferior respecto del mismo mes del año anterior. Por otro lado, cabe destacar que, a partir de mayo de 2025 y a diferencia



de los primeros meses del año, los incrementos respecto de sus pares de 2024 se tradujeron en tasas de crecimiento de dos dígitos para todos los meses restantes del año.

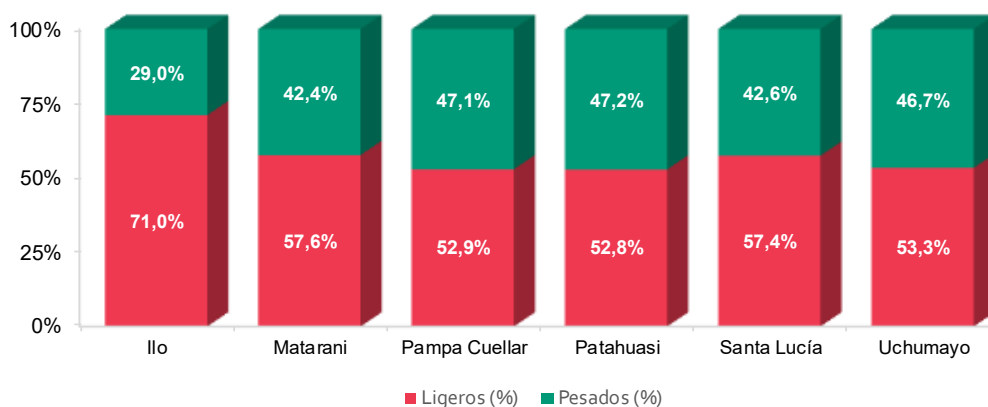
Gráfico N° 3
IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico por mes, 2024-2025
(En miles de unidades vehiculares)



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

28. En el Gráfico 4 se muestra la distribución de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión, exceptuando los peajes de Titire y Caracoto por estar inoperativos. En particular, por la vía transitan en mayor proporción vehículos ligeros, los cuales representaron el 55,6 % del tráfico total en el 2025, siendo las estaciones de peaje de Uchumayo y Patahuasi donde se concentró el mayor volumen de estos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 44,4 % del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo las estaciones de Uchumayo y Patahuasi las que captaron el mayor porcentaje de vehículos pesados.

Gráfico N° 4
IIRSA Sur Tramo 5: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2025
(En porcentaje)



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

29. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2025 la estación de Uchumayo recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 1,9 millones de vehículos (40,1 % del tráfico total de vehículos ligeros). Esto se explica porque la estación de peaje se encuentra en el trayecto entre la ciudad de Juliaca y el distrito de Islay (Arequipa), donde se encuentra el Terminal Portuario de Matarani. En segundo lugar, se ubicó la estación de Patahuasi, por la cual



transitaron 950 300 vehículos ligeros (19,7 % del tráfico total de vehículos ligeros). En lo que respecta a los vehículos pesados, la estación de Uchumayo fue la que recibió el mayor tráfico de vehículos, al registrar 1,7 millones de unidades (43,9 % del total de vehículos pesados).

Tráfico en ejes cobrables

30. En términos de ejes cobrables, durante 2025, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 21,7 millones de ejes, que significó un incremento del 13,2 % en comparación a lo alcanzado en 2024 (19,2 millones). De dicho total, el 77,8 % correspondió a vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2 y 6 ejes. Como se observa en el Cuadro 5, los vehículos de 6 ejes⁶ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 11,3 millones de ejes (51,9 % del total de ejes).

Cuadro N° 5								
IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2025								
(En miles de vehículos y ejes cobrables)								
ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	4 821	1 068	474	131	282	1 878	18	8 671
Uchumayo	1 932	576	235	67	98	705	9,7	3 623
Caracoto	-	-	-	-	-	-	-	-
Patahuasi	950	232	118	26	30	440	3,6	1 800
Santa Lucía	484	81	77	17	20	162	1,5	842
Matarani	758	84	15	10,9	28	420	0,9	1 316
Ilo	470	49	7,3	2,4	32	100	0,9	662
Pampa Cuellar	226	47	22	7,4	74	51	1,0	428
Ejes Cobrables	4 821	2 136	1 421	525	1 409	11 267	125,5	21 704
Uchumayo	1 932	1 152	704	270	490	4 232	69,0	8 849
Caracoto	-	-	-	-	-	-	-	-
Patahuasi	950	464	354	106	149	2 641	25,8	4 690
Santa Lucía	484	162	232	67	101	969	11,0	2 026
Matarani	758	168	44	44	139	2 518	6,3	3 676
Ilo	470	97	22	9,7	160	602	6,4	1 368
Pampa Cuellar	226	94	65	30	369	305	7,0	1 096

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Cabe señalar que en las estaciones de peaje de Santa Lucía y Caracoto, este último que se encuentran temporalmente inoperativo, se permite el pago de tarifa diferenciada a ciertos vehículos. Así, en el peaje Santa Lucía estos vehículos representaron el 0,05 % del tráfico total de la estación, con 402 vehículos. (Ver Cuadro 6).

⁶ Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers y lácteos.



Cuadro N° 6
IIRSA Sur Tramo 5: Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2025
(En miles unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	SUJETOS A PAGO DE PEAJE		TOTAL	TOTAL PARTICIPACIÓN
	Tarifa normal	Tarifa diferenciada		
Uchumayo	3 623	0,00	3 623	0,0%
Caracoto	-	-	-	-
Patahuasi	1 800	-	1 800	0,0%
Santa Lucía	842	0,402	842	0,05%
Matarani	1 316	-	1 316	0,0%
Ilo	662	-	662	0,0%
Pampa Cuellar	428	-	428	0,0%
Total	8671	0,402	8671	0,005%

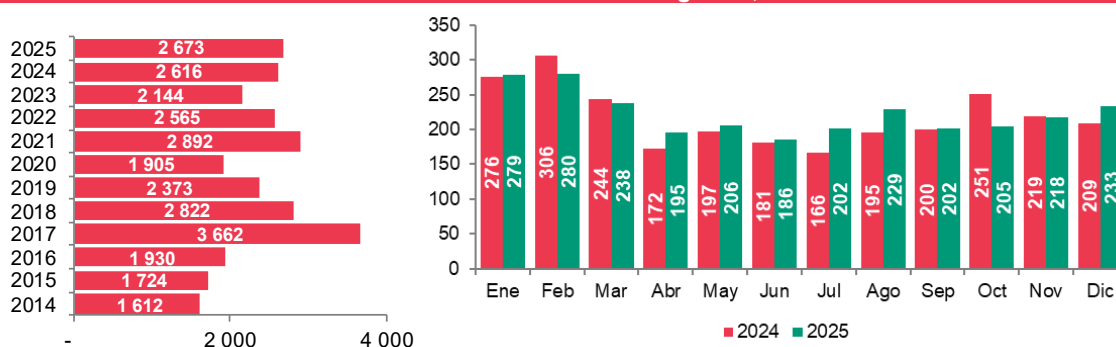
Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Servicios Obligatorios

32. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
33. Durante 2025, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 2673, cifra que representó un alza del 2,2 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (2616 llamadas). Ello estaría asociado a un mayor nivel de tráfico de vehículos en el 2025. Como se aprecia en el Gráfico 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de enero y febrero.

Gráfico N° 5
IIRSA Sur Tramo 5: Llamadas de emergencia, 2014 – 2025



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Además, como se muestra en el Cuadro 7, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (82,5 %), siendo las restantes para informar sobre accidentes de tránsito (17,5 %). Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayoría lo hizo directamente a los teléfonos de la central de emergencia del concesionario y otros medios alternativos (98,5 % de forma agrupada), mientras que el 1,5 % lo hizo a través de los postes SOS.



Cuadro N° 7
IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de llamada de emergencia, 2025
(unidades)

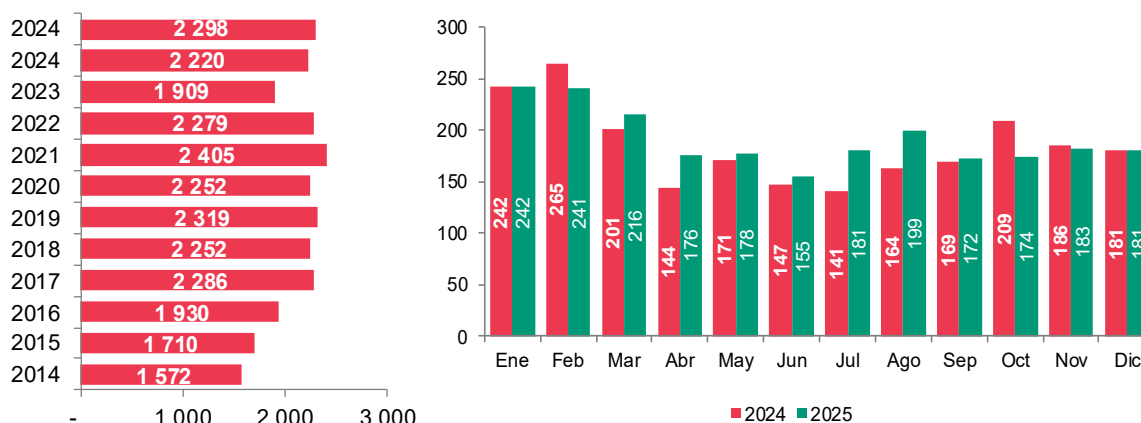
Motivo	Medio de comunicación			Total
	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	504	35	1 666	2 205
Accidente de Tránsito	294	6	168	468
Total	798	41	1 834	2 673

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas provistas a los usuarios fue de 2298 durante 2025, cifra 3,5 % superior en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (2220). Como se aprecia en el Gráfico 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas fue solicitada en los meses de enero y febrero.

Gráfico N° 6
IIRSA Sur Tramo 5: Asistencias mecánicas, 2014 - 2025



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. ESQUEMA TARIFARIO

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



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

Donde:

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

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

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

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

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

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

39. 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.
40. Con referencia a los vehículos con tarifa diferenciada, el Concedente se obliga a no incrementar la proporción, a la fecha de cierre, de ejes sujetos a este beneficio con respecto del tráfico total.
41. En el Cuadro 8 se aprecia el detalle de las tarifas cobradas en cada una de las siete unidades de peaje (incluido el IGV) durante el año 2025. Cabe señalar que, las tarifas no han sufrido variaciones desde el inicio de la explotación (2007), pues de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, dichas tarifas deben seguir vigentes hasta que se apruebe la culminación de las obras obligatorias programadas, siendo a partir de ese hito que se autoriza al Concesionario a incrementar las tarifas, las cuales podrán ser reajustadas anualmente por el Concesionario conforme la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión.



Cuadro N° 8
IIRSA Sur Tramo 5: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario vigentes al 2025
(Soles, incluido IGV)

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

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

2. Estaciones de peaje: Matarani y Uchumayo

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por unidad	5,00
Vehículos Pesados 2 Ejes	Por unidad	8,00
Vehículos Pesados 3 Ejes	Por unidad	12,00
Vehículos Pesados 4 Ejes	Por unidad	16,00
Vehículos Pesados 5 Ejes	Por unidad	20,00
Vehículos Pesados 6 Ejes	Por unidad	24,00
Vehículos Pesados 7 Ejes	Por unidad	28,00
Vehículos Pesados 8 Ejes	Por unidad	32,00

3. Estación de peaje: Caracoto (Tarifas diferenciadas)

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

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

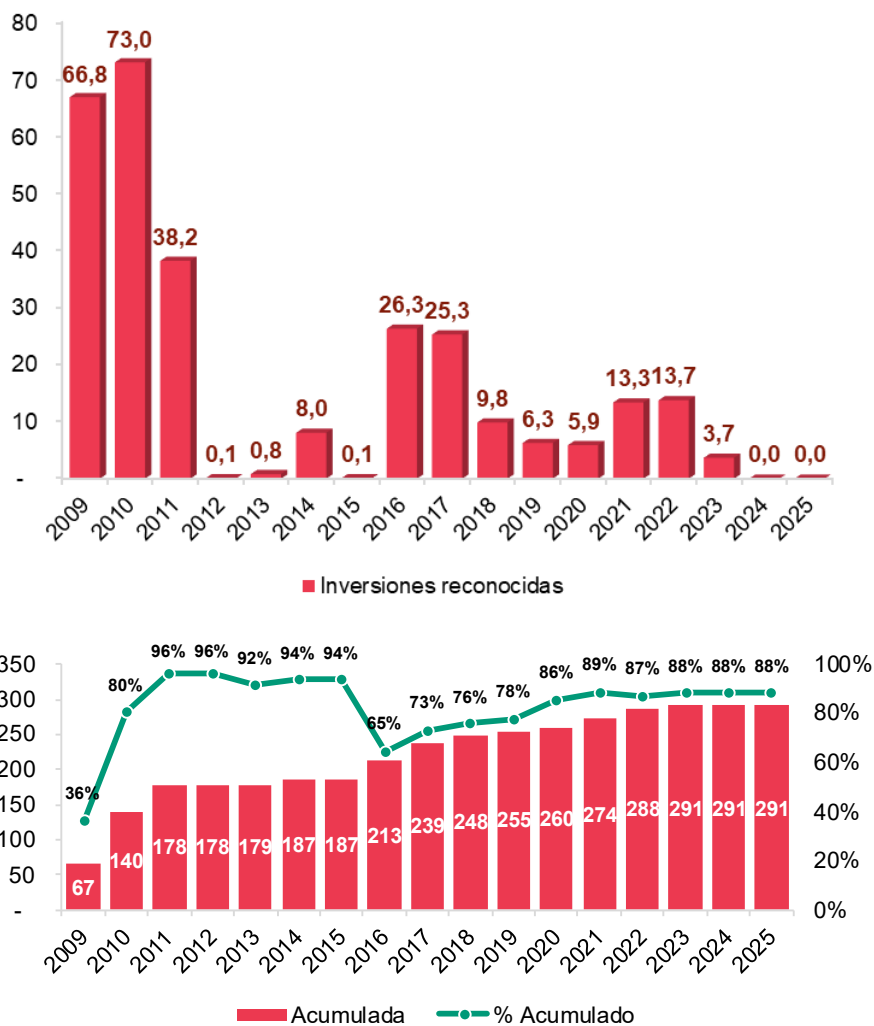
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Evolución de las inversiones

42. Al 31 de diciembre de 2025, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 291,2 millones, lo que representa el 88,3 % del total de la inversión comprometida (USD 329,9 millones). El Gráfico 7 muestra que, durante el año 2025, Ositrán no reconoció ninguna inversión.



Gráfico N° 7
IIRSA Sur Tramo 5: Inversiones reconocidas, 2009 – 2025
(En millones de USD, incluido IGV)



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

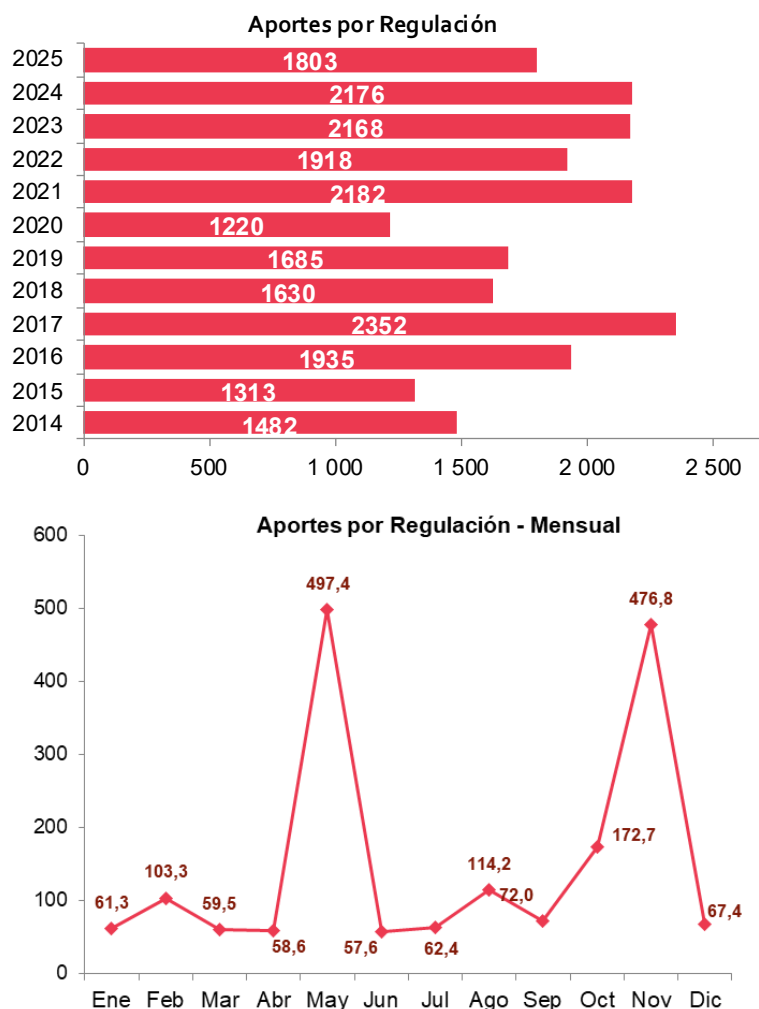
V.2. Pagos al Estado

43. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación al Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 064-2015-CD-OSITRAN del 17 de noviembre de 2015, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales por concepto de aportes de regulación a Ositrán equivalentes al 1 % del total de facturación (incluidos peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios).
44. Durante 2025, el pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/ 1,8 millones, monto inferior en 17,2 % con relación a los aportes pagados el año anterior (S/ 2,2 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico 8, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de más contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro



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

Gráfico N° 8
IIRSA Sur Tramo 5: Aportes por regulación 2014 – 2025
(Miles de Nuevos Soles)



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

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio

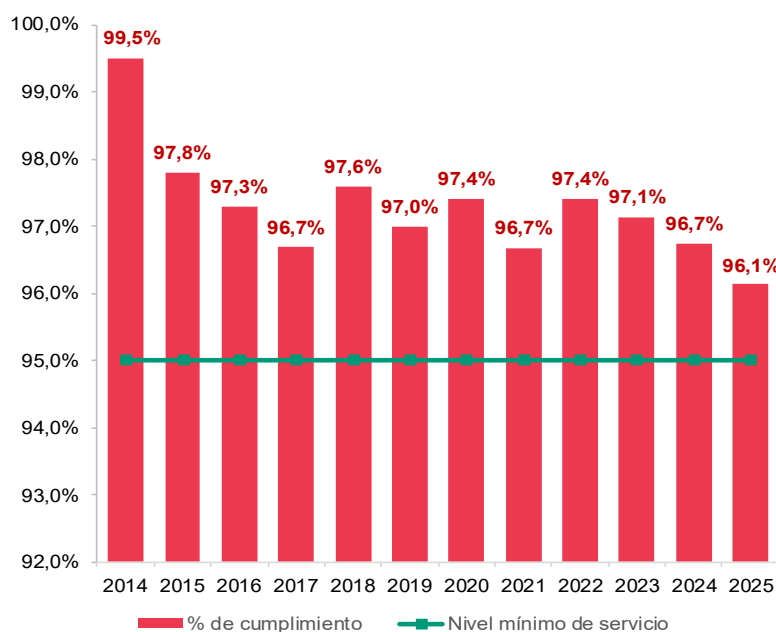
45. De acuerdo con el Contrato de Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
46. En el Gráfico 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.

47. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2025. En efecto, entre 2024 y 2025, si bien el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario se redujo de 96,7 a 96,1, se mantuvo por encima del nivel mínimo exigido (95 %).

Gráfico N° 9
IIRSA Sur Tramo 5: Nivel de servicio global, 2014 – 2025



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)⁷. El valor máximo de la rugosidad media deslizante en ningún intervalo debe superar el valor de 3,5 metros por kilómetro. Así, durante el 2025, la rugosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 3,2 metros por kilómetro, cumpliendo con ubicarse por debajo del referido valor máximo admisible de 3,5.

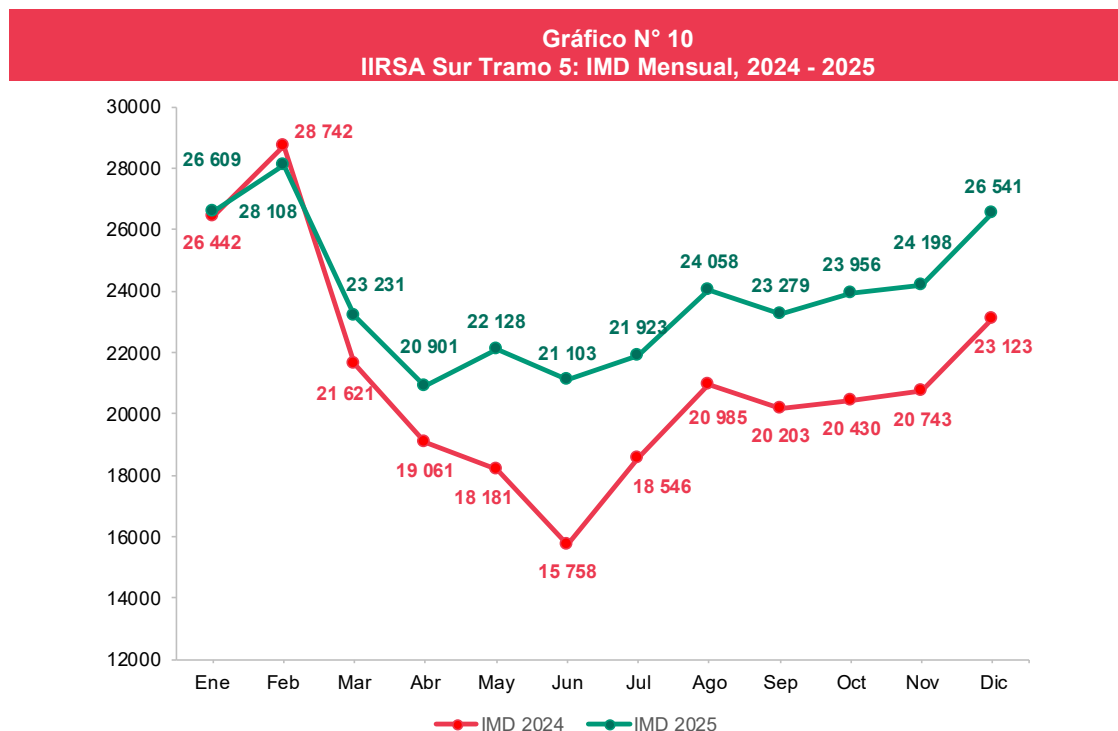
VI.2. Indicador de Tráfico

49. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD), la cual se refiere al promedio diario de tránsito vehicular por las vías. Como se observa en el Gráfico 10, el IMD anual en 2025 fue de aproximadamente 23 836 vehículos por día, lo que representa un incremento del 12,7 % respecto a los 21 153 vehículos diarios registrados en 2024. Durante el año 2025, el IMD presentó una tendencia decreciente entre los meses de enero y junio, alcanzando su punto más

⁷ 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.



alto en febrero y el más bajo en abril. A partir de julio, se observa una recuperación hasta fines del año, con una tendencia al alza similar a la observada en el año 2024.



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

VI.3. Accidentes

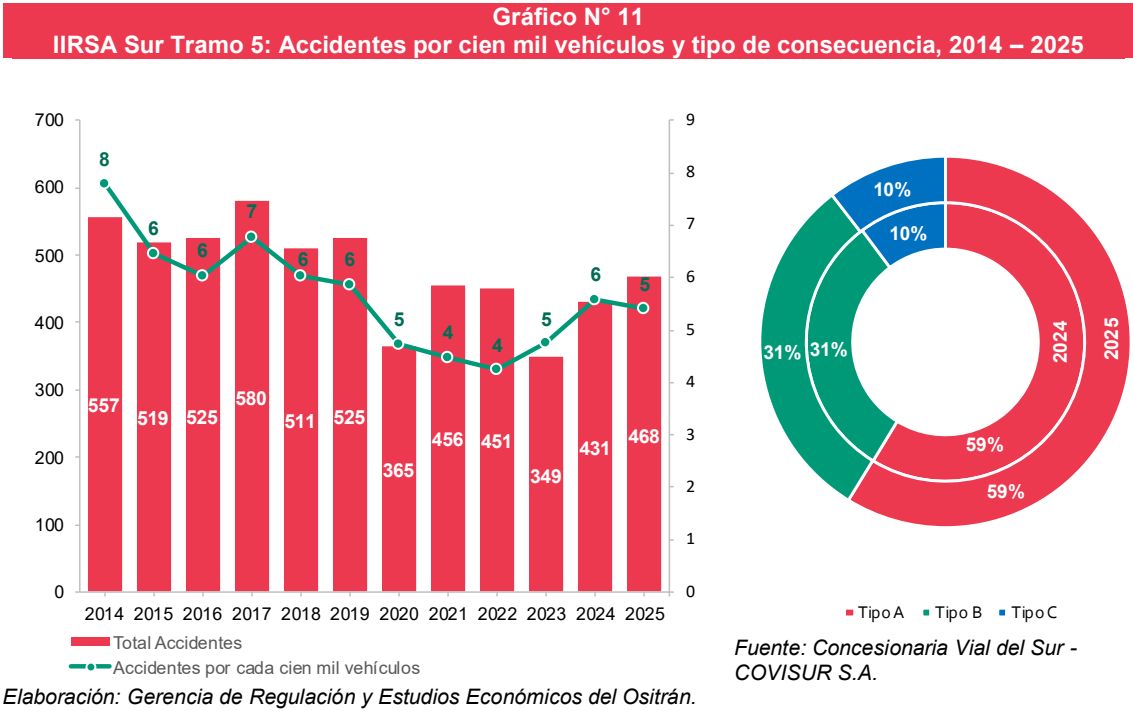
50. Como se muestra en el Cuadro 9, durante el año 2025 el número de accidentes en la vía concesionada aumentó en un 8,6 % con respecto al año anterior, pasando de 431 a 468 accidentes. En cuanto a las consecuencias de estos siniestros, el número de heridos se incrementó en un 26,3 %, al pasar de 499 a 630 personas lesionadas. Así mismo, el número de víctimas mortales se incrementó en un 59,3 % en comparación con lo registrado en 2024, pasando de 59 a 94 fallecidos.

Cuadro N° 9						
IIRSA Sur Tramo 5: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2025						
Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	374	135	48	557	608	88
2015	368	118	33	519	386	47
2016	364	116	45	278	589	97
2017	447	93	40	340	337	60
2018	383	91	37	511	358	55
2019	392	100	33	525	421	65
2020	262	64	39	n.d.	279	75
2021	344	81	31	n.d.	227	52
2022	330	74	47	n.d.	280	76
2023	217	82	50	n.d.	374	85
2024	253	134	44	n.d.	499	59
2025	275	144	49	n.d.	630	94

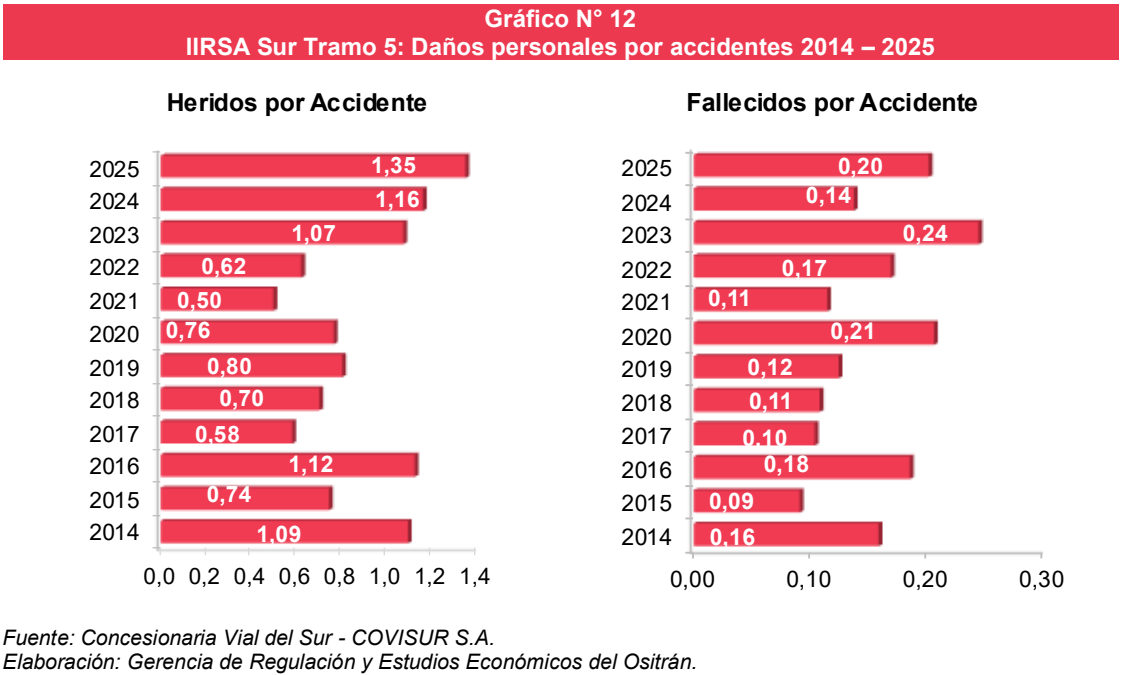
* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).
Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.
Elaboración: Gerencia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



51. En el 2025, se registraron 5,4 accidentes por cada cien mil vehículos, lo que representó una caída del 3,2 % respecto al año anterior (Ver Gráfico 11). Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 49 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C), mientras que 144 reportaron heridos (Accidentes Tipo B).



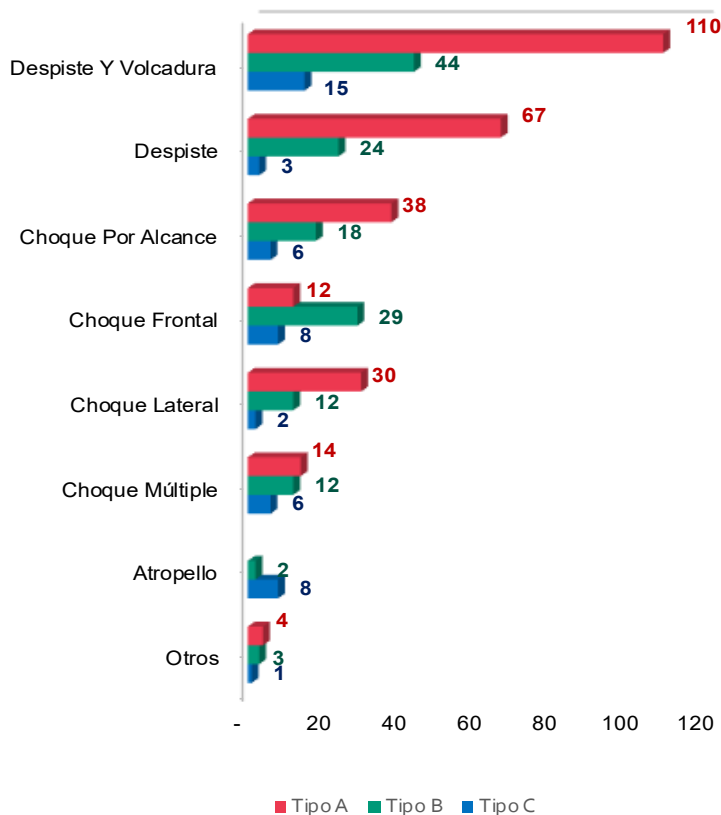
52. El número de heridos por accidente aumentó, pasando de 1,16 en 2024 a 1,35 en 2025. En línea con ello, el número de víctimas fatales por accidente también se incrementó, al pasar de 0,14 a 0,20 en el mismo periodo. La evolución de dichos indicadores se presenta en el Gráfico 12.





53. En el 2025, el 36,1 % de los accidentes de tránsito estuvieron asociados a despistes y volcaduras, la mayoría de estos solo produjo daños materiales y el 8,9 % de estos causó pérdidas humanas. Asimismo, el 20,1 % fue por despiste y el 13,2 % por choques por alcance. El Gráfico 13 resume los tipos de accidentes según características y consecuencias acaecidas respecto a la vida humana.

Gráfico N° 13
IIRSA Sur Tramo 5: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025



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

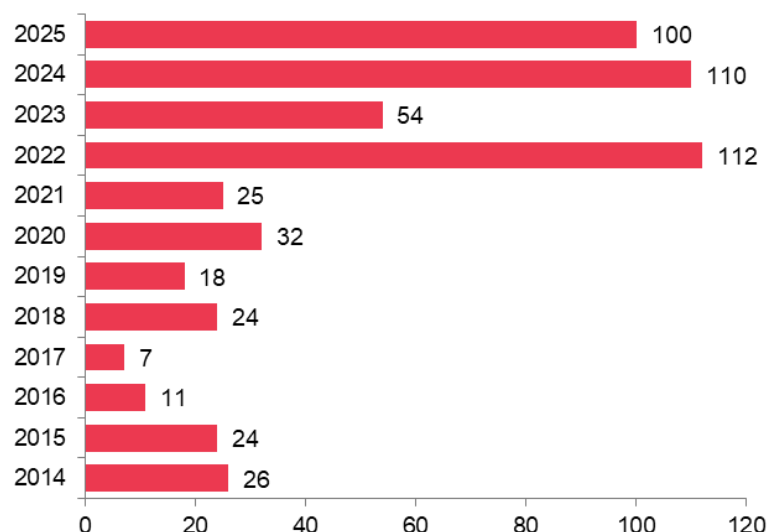
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.4. Reclamos, sanciones y penalidades

54. Durante 2025, se presentaron 100 reclamos al Concesionario, cifra inferior a la registrada en 2024 (110 reclamos). A nivel histórico, se observa que, en el periodo 2022–2025, el número de reclamos fue marcadamente superior al registrado entre 2014 y 2021, debido principalmente a reclamos relacionados con la calidad del servicio durante las temporadas de lluvias (ver Gráfico 14). Entre los principales motivos de los reclamos presentados se encuentran aquellos vinculados con la calidad del servicio prestado, la facturación o el cobro de la tarifa, entre otros (ver Cuadro 10).



Gráfico N° 14
IIRSA Sur Tramo 5: Cantidad de Reclamos, 2014-2025



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 10
IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de reclamos por meses, 2025

Mes	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2025
Calidad y oportuna prestación del servicio	3	12	30	22	4	3	2	-	3	4	-	-	83
Facturación o cobro	-	-	2	-	-	-	-	2	1	-	-	-	5
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	-	-	-	-	-	-	2	-	-	1	2	-	5
Facturación o cobro, así como calidad y oportuna prestación del servicio	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Otros	-	-	3	-	-	-	-	-	-	1	-	-	4
Total	3	12	35	25	4	3	4	2	4	6	2	-	100

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

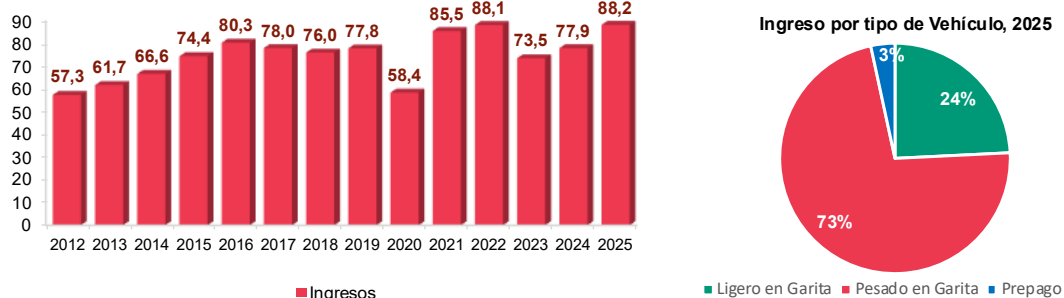
55. Cabe indicar que durante el ejercicio 2025 no se aplicaron sanciones o penalidades al concesionario.

VII. INDICADORES COMERCIALES

56. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 88,2 millones en 2025, lo que representó un incremento del 13,2 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 77,9 millones), en línea con el mayor tráfico de vehículos registrado en 2025. La principal fuente de los ingresos provino de la recaudación por parte de los vehículos pesados en garita, representando un 73 % del total de ingresos en el 2025 (ver Gráfico 15).



Gráfico N° 15
IIRSA Sur Tramo 5: Recaudación por cobro de peaje 2012-2025
(En millones de soles)

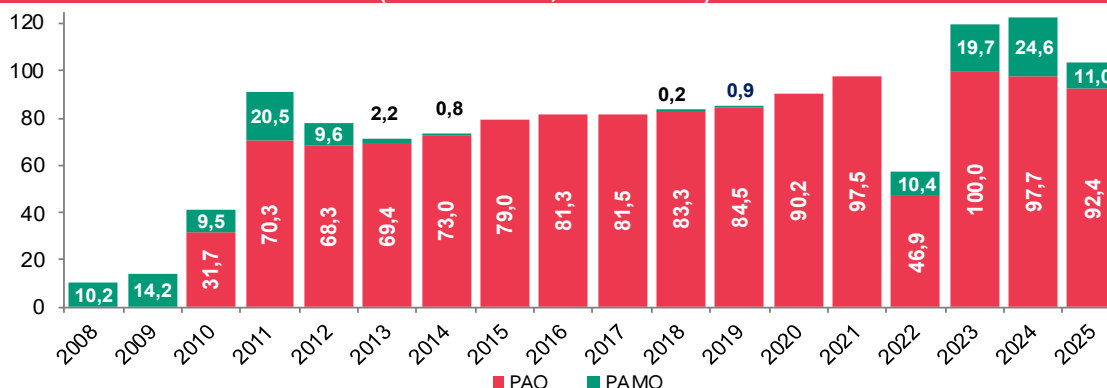


Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras realizadas por el Concesionario. Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación. El objetivo de este instrumento financiero es garantizar el empleo eficiente de la recaudación por peaje y el impulso inicial en la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, en los primeros años de la Concesión.
58. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)⁸, 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 Proyectos en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones) al Concesionario⁹.
59. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2025 se destinó cofinanciamiento del Estado por concepto de PAO por un monto de S/ 92,4 millones, un 5,4 % inferior a lo devengado el año anterior. Por su parte, por concepto de PAMO se destinó un total de S/ 11,0 millones, cifra menor en 55,5 % respecto al 2024. Entre 2008 y 2025, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 133,8 millones y S/ 1246,9 millones, respectivamente.

Gráfico N° 16
IIRSA Sur Tramo 5: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2008 - 2025
(En S/ millones, incluido IGV)



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁸ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en:

<http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

⁹ En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.



VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estados Financieros

- Estado de Resultados Integrales**

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. Así, los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
61. En el año 2025, los ingresos totales, constituidos por las diversas fuentes indicadas en el cuadro 11, alcanzaron los S/ 112,6 millones, lo que representó una contracción de 9,5 % (equivalente a una reducción de S/ 11,8 millones) respecto a los S/ 124,4 millones registrados en el año 2024. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por Mantenimiento de emergencia cayeron significativamente en un 96,2 % frente a lo registrado en el 2024, pasando de S/ 3,7 millones a S/ 144 000 (una disminución de S/ 3,6 millones); asimismo, los ingresos por Mantenimiento periódico se contrajeron en un 13,0 %, contrayéndose de S/ 64,4 millones a S/ 56,1 millones (una disminución de S/ 8,4 millones). Por el contrario, los ingresos por Servicios de operación y mantenimiento rutinario se incrementaron en 2,4 % frente al periodo anterior, al pasar de S/ 43,8 millones a S/ 44,8 millones.

Cuadro N° 11
Ingresos por servicios, 2025-2024
(en miles de soles)

Ingresos por operación y mantenimiento			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024
Servicios de operación y mantenimiento rutinario	44 809	43 757	39,8%	35,2%	2,4%
Obras adicionales	1 301	1 624	1,2%	1,3%	-19,9%
Mantenimiento periódico	56 053	64 436	49,8%	51,8%	-13,0%
Actualización del valor presente-CRPAO	2 680	3 170	2,4%	2,5%	-15,5%
Servicio de costo anual por mantenimiento-CAM	7 598	7 681	6,7%	6,2%	-1,1%
Mantenimiento de emergencia	144	3 741	0,1%	3,0%	-96,2%
Total	112 585	124 409	100,0%	100,0%	-9,5%

Fuente: Estados financieros auditados 2025 Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

62. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2025 estos alcanzaron los S/ 98,7 millones, monto que representó una reducción de 8,2 % (equivalente a una disminución de S/ 8,8 millones) con relación al del ejercicio 2024 (S/ 107,5 millones). Al interior de estos costos, los costos de mantenimiento periódico continuaron siendo los de mayor magnitud con S/ 53,0 millones, representando el 53,7 % del total de costos, cifra que disminuyó un 12,1 % respecto al monto que se alcanzó en el año 2024 (S/ 60,3 millones).
63. Con relación a los costos de mantenimiento rutinario en el ejercicio del 2025, estos representaron el 22,3 % de los costos totales, ascendiendo a S/ 22,1 millones, cifra 5,5 % inferior a lo registrado en el 2024 (S/ 23,3 millones). Cabe resaltar que las cuentas que más impactaron en la reducción de los costos totales de la empresa fueron los costos de mantenimiento periódico, al contraerse de S/ 60,3 millones a S/ 53,0 millones entre el ejercicio 2024 y 2025, respectivamente; y los costos de mantenimiento de emergencia, que cayeron significativamente de S/ 3,6 millones a S/ 144 000 en el mencionado periodo. Por el contrario, se registró un incremento importante en los costos de operación de peajes y pesajes, los cuales aumentaron en un 20,8 %, pasando de S/ 17,0 millones en 2024 a S/ 20,5 millones en 2025.



Cuadro N° 12
Costos de prestación de servicios, 2025-2024
(en miles de soles)

Costos de operación y construcción			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024
Costos de obras adicionales	874	1 192	0.9%	1.1%	-26.7%
Costos de mantenimiento rutinario	22 060	23 344	22.3%	21.7%	-5.5%
Costos de mantenimiento periódico	53 007	60 307	53.69%	56.1%	-12.1%
Costos de mantenimiento emergencia	144	3 592	0.15%	3.3%	-96.0%
Costos de operación de peajes y pesajes	20 512	16 978	20.8%	15.8%	20.8%
Aporte por regulación OSITRAN	1 717	1 698	1.7%	1.6%	1.1%
Depreciación	407	384	0.4%	0.4%	6.0%
Amortización	9	9	0.01%	0.01%	0.0%
Total	98 730	107 504	100.0%	100.0%	-8.2%

Fuente: Estados financieros auditados 2025 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

64. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos se contrajeron en 6,5 % con respecto al 2024, pasando de S/ 6,2 millones a S/ 5,8 millones, como resultado, principalmente, de la disminución de Servicios prestados por terceros en 10,0 % (de S/ 2,8 millones en el 2024 pasó a S/ 2,5 millones en el 2025), observándose un incremento únicamente en la cuenta Depreciación en 2,7 % (de S/ 220 000 en el 2024 pasó a S/ 226 000 en el 2025).

Cuadro N° 13
Gastos de administración, 2025-2024
(en miles de soles)

Gastos de administración			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024
Cargas de personal	2 702	2 747	46,7%	44,4%	-1,6%
Servicios prestados por terceros	2 517	2 796	43,5%	45,2%	-10,0%
Tributos	18	60	0,3%	1,0%	-70,0%
Cargas diversas de gestión	279	319	4,8%	5,2%	-12,5%
Depreciación	226	220	3,9%	3,6%	2,7%
Amortización	47	47	0,8%	0,8%	0,0%
Total	5 789	6 189	100,0%	100,0%	-6,5%

Fuente: Estados financieros auditados 2025 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

65. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante el año 2025, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 13,9 millones, lo que significó una contracción de 18,0 % con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 16,9 millones). De manera similar, la utilidad operativa se contrajo 32,6 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 12,1 millones a S/ 8,2 millones. Asimismo, debido principalmente a la reducción en la utilidad bruta en S/ 3,1 millones, la caída de otros ingresos en S/ 1,3 millones y el fuerte impacto negativo por diferencia de cambio neta, que pasó de un saldo a favor de S/ 503 miles en 2024 a una pérdida de S/ 7,1 millones en 2025, la utilidad neta disminuyó en S/ 9,5 millones (-84,6 %), descendiendo a S/ 1,7 millones en el ejercicio 2025.



Cuadro N° 14
Estado de Resultados Integrales, 2025-2024
(en miles de soles)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos totales	112 585	124 409	100,0%	100,0%	-9,5%
Costos de operación y mantenimiento	(98 730)	(107 504)	-87,7%	-86,4%	-8,2%
Utilidad bruta	13 855	16 905	12,3%	13,6%	-18,0%
Gastos de administración	(5 789)	(6 189)	-5,1%	-5,0%	-6,5%
Otros ingresos	89	1 389	0,1%	1,1%	-93,6%
Utilidad de operación	8 155	12 105	7,2%	9,7%	-32,6%
Ingresos financieros	626	(37)	0,6%	0,0%	-1791,9%
Diferencia de cambio, neta	(7 069)	503	-6,3%	0,4%	-1505,4%
Resultado antes del impuesto a la renta	1 712	12 571	1,5%	10,1%	-86,4%
Impuesto a la renta	7	(1 376)	0,0%	-1,1%	-100,5%
Utilidad (pérdida) neta del año	1 719	11 195	1,5%	9,0%	-84,6%

Fuente: Estados financieros auditados 2025 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

• **Estado de Situación Financiera**

66. El estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observan los movimientos para los años 2024 y 2025.

Cuadro N° 15
Estado de Situación Financiera, 2025-2024
(en miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2025	2024		2025	2024
ACTIVO CORRIENTE	152 154	105 495	PASIVO CORRIENTE	105 756	64 374
Efectivo y equivalente de efectivo	60 775	29 742	Cuentas por pagar comerciales	1 672	453
Cuentas por cobrar concedente	68 196	54 471	Cuentas por pagar a partes relacionadas	55 961	49 891
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	-	15	Otras cuentas por pagar	48 123	14 030
Otras cuentas por cobrar, neto	22 627	20 936	PASIVO NO CORRIENTE	0	0
Servicios contratados por anticipado	556	331	Cuentas por pagar a partes relacionadas	-	-
			Otras cuentas por pagar	-	-
ACTIVO NO CORRIENTE	38 357	41 915	TOTAL PASIVO	105 756	64 374
Cuentas por cobrar al concedente	16 257	21 784	PATRIMONIO NETO	84 755	83 036
Otras cuentas por cobrar	19 502	17 568	Capital social	45 270	45 270
Activo por impuesto a la renta diferido	62	19	Reserva legal	6 091	4 972
Edificaciones, vehículos y equipo, neto	2 342	2 294	Resultados acumulados	33 394	32 794
Activos intangibles, neto	194	250			
TOTAL ACTIVO	190 511	147 410	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	190 511	147 410

Fuente: Estados financieros auditados 2025 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán



Cuadro N° 16
Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2025-2024
(en miles de soles)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2024/2023		2025	2024	2024/2023
ACTIVO CORRIENTE	79,9%	71,6%	44,2%	PASIVO CORRIENTE	55,5%	43,7%	64,3%
Efectivo y equivalente de efectivo	31,9%	20,2%	104,3%	Cuentas por pagar comerciales	0,9%	0,3%	269,1%
Cuentas por cobrar concedente	35,8%	37,0%	25,2%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	29,4%	33,8%	12,2%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,0%	0,0%	-100,0%	Otras cuentas por pagar	25,3%	9,5%	243,0%
Otras cuentas por cobrar, neto	11,9%	14,2%	8,1%	PASIVO NO CORRIENTE	0,0%	0,0%	-
Servicios contratados por anticipado	0,3%	0,2%	68,0%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0,0%	0,0%	-
				Otras cuentas por pagar	0,0%	0,0%	-
ACTIVO NO CORRIENTE	20,1%	28,4%	-8,5%	TOTAL PASIVO	55,5%	43,7%	64,3%
Cuentas por cobrar al concedente	8,5%	14,8%	-25,4%	PATRIMONIO NETO	44,5%	56,3%	2,1%
Otras cuentas por cobrar	10,2%	11,9%	11,0%	Capital social	23,8%	30,7%	0,0%
Activo por impuesto a la renta diferido	0,0%	0,0%	226,3%	Reserva legal	3,2%	3,4%	22,5%
Edificaciones, vehículos y equipo, neto	1,2%	1,6%	2,1%	Resultados acumulados	17,5%	22,2%	1,8%
Activos intangibles, neto	0,1%	0,2%	-22,4%				
TOTAL ACTIVO	100,0%	100,0%	29,2%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	29,2%

Fuente: Estados financieros auditados 2025 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

67. Al cierre del año 2025, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, aumentó en 29,2 % respecto al año 2024, pasando de S/ 147,4 millones a S/ 190,5 millones.
68. Por el lado del activo, el activo corriente registró un incremento entre los años 2024 y 2025 de S/ 105,5 millones a S/ 152,2 millones (+44,2 %). Por otro lado, los activos no corrientes se redujeron en -8,5 %, pasando de S/ 41,9 millones a S/ 38,4 millones.
69. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 71,6 % de los activos totales en el año 2024 al 79,9 % en el año 2025, mientras que el activo no corriente pasó de representar el 28,4 % de los activos totales en el año 2024 al 20,1 % en el año 2025. El incremento del activo corriente se debió, principalmente, a la expansión del Efectivo y equivalente de efectivo, que aumentó a S/ 60,8 millones (un crecimiento de 104,3 % respecto a los S/ 29,7 millones consignados al final del ejercicio 2024), así como al incremento de las Cuentas por cobrar al concedente en un 25,2 % (alcanzando los S/ 68,2 millones). Por otro lado, la reducción del activo no corriente fue explicada, fundamentalmente, por la caída del 25,4 % de las cuentas por cobrar a largo plazo al concedente, pasando de S/ 21,8 millones en el 2024 a S/ 16,3 millones en el 2025.
70. Con respecto a los pasivos totales de la concesión, estos registraron un incremento de 64,3 %, ascendiendo en el ejercicio 2025 a S/ 105,8 millones, y representando el 55,5 % del total de pasivo y patrimonio. El incremento del pasivo total fue explicado, principalmente, por el aumento sustancial de Otras cuentas por pagar, que registró al final del ejercicio 2025 alrededor de S/ 48,1 millones respecto a los S/ 14,0 millones en el 2024, así como por el incremento de las cuentas por pagar a partes relacionadas en el corto plazo, ascendiendo a S/ 56,0 millones en 2025 frente a los S/ 49,9 millones registrados en el 2024.
71. Finalmente, en lo que respecta al patrimonio de la concesión, se observó un incremento de 2,1 %, pasando de S/ 83,0 millones en el 2024 a S/ 84,8 millones en el 2025, debido, fundamentalmente, a que la Reserva legal se incrementó en un 22,5 %, pasando de S/ 5,0 millones en el 2024 a S/ 6,1 millones en el 2025; asimismo, los resultados acumulados registraron un ligero crecimiento de 1,8 %, ascendiendo a un valor de S/ 33,4 millones en el 2025 frente a los S/ 32,8 millones alcanzados en el 2024.



VIII.2. Indicadores Financieros

• Ratios de Liquidez

72. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus obligaciones en el corto plazo. Así, en el 2024 y 2025, la empresa alcanzó ratios de liquidez superiores a 1, medidos por los indicadores de liquidez¹⁰ y la prueba ácida¹¹. Esta situación refleja que, a pesar de registrar un ligero descenso en el último periodo, la empresa dispone de recursos de corto plazo suficientes para respaldar sus obligaciones corrientes. En tanto, en lo que respecta a la liquidez absoluta¹², la empresa continuó presentando niveles inferiores a 1; sin embargo, se observa una mejora en este indicador al pasar de 0,46 en 2024 a 0,57 en 2025, lo cual denota que el saldo de efectivo y equivalente de efectivo ha incrementado su capacidad de respaldo inmediato frente al pasivo corriente.
73. En particular, el mayor incremento porcentual del pasivo corriente (64,3 %) que el registrado por el activo corriente (44,2 %) ha determinado que, en forma conjunta, el ratio de liquidez general se reduzca de 1,64 a 1,44 entre el 2024 y 2025; asimismo, para el mismo periodo, el ratio de la prueba ácida pasó de 1,63 a 1,43.
74. El ratio de liquidez absoluta, o también llamado ratio de prueba defensiva, indica la capacidad del concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de los ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar la incertidumbre de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre de 2025, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,57 por cada sol de deuda, ratio superior al de 2024 que alcanzó los S/ 0,46. Esto se explica por la importante expansión en la cuenta Efectivo y equivalente de efectivo (104,3 %), la cual superó ampliamente el incremento registrado en los pasivos corrientes de la concesión (64,3 %).

Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2025-2024		
Ratios	2025	2024
Liquidez general	1,44	1,64
Prueba Ácida	1,43	1,63
Liquidez absoluta	0,57	0,46

Fuente: Estados financieros auditados 2025 Concesionaria Vial del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

• Ratios de Endeudamiento Financiero

75. 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.
76. Los ratios de endeudamiento del concesionario en 2025 reflejan una situación de mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, al experimentar un incremento en tres de los cuatro indicadores analizados.

¹⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹¹ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

¹² El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente



77. Así, el ratio Deuda/Patrimonio¹³, muestra para el ejercicio 2025 que por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 124,8 de deuda, lo cual denota un aumento respecto al nivel de apalancamiento de la empresa correspondiente al año 2024 (77,5 %), motivado por el incremento del total pasivo (64,3 %) que superó ampliamente el ligero aumento del patrimonio (2,1 %).
78. Por su parte, el ratio endeudamiento del activo¹⁴, indica que en 2025 de las inversiones del concesionario (activo total), un 55,5 % fue financiado a través de terceros, mientras que en 2024 dicha dependencia fue menor (43,7 %).
79. El ratio de calidad de la deuda¹⁵ se mantuvo en 100,0 % en el 2025, conservando el valor registrado el año previo, lo que indica que casi la totalidad de la deuda que tiene la empresa continuó concentrada en obligaciones exigibles en el corto plazo.
80. Finalmente, el índice de solvencia¹⁶ para el ejercicio 2025 muestra que, por cada sol (S/ 1) de pasivo total, corresponde S/ 1,80 de activo total. Al respecto, en el 2024 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 2,29 de activo total. Cabe señalar que, considerando que mientras más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia, podemos concluir que entre los años 2024 y 2025 se redujo la solvencia de la empresa debido al crecimiento de sus obligaciones con terceros.

Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2025-2024		
Ratios	2025	2024
Deuda/Patrimonio	124,8%	77,5%
Endeudamiento del Activo	55,5%	43,7%
Calidad de la Deuda	100,0%	100,0%
Índice de Solvencia	1,80	2,29

Fuente: Estados financieros auditados 2025 Concesionaria Vial del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

• **Ratios de Rentabilidad**

81. Estos ratios miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de sus recursos propios.
82. Así, en el 2025, el margen bruto¹⁷ fue de 12,3 %, inferior al 13,6 % registrado en el 2024, debido a la contracción de 18,0% de la utilidad bruta que superó a la caída observada en los ingresos totales de la empresa (-9,5 %); asimismo, el margen operativo fue de 7,2 %, menor al 9,7 % registrado en el 2024, debido al mayor descenso relativo de la utilidad operativa (-32,6 %) respecto a los ingresos totales (-9,5 %).
83. A su vez, en 2025, el margen EBITDA¹⁸ que brinda una idea de la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, mide la capacidad de que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos disminuyó su capacidad de cobertura, al pasar de 10,3 % a 7,9 %. Asimismo, el margen neto se contrajo significativamente en el ejercicio 2025, pues pasó de 9,0 % a 1,5 %.
84. El ROE¹⁹ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2025 disminuyó dicho indicador respecto al ejercicio 2024, puesto que en el ejercicio 2024, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo una utilidad neta de S/ 13,5, mientras que en el ejercicio 2025 fue de S/ 2,0. Dicho retroceso se debe al efecto conjunto producido por una

¹³ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

¹⁹ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto



drástica caída de las utilidades netas (-84,6 %) y el ligero incremento del patrimonio neto (+2,1 %).

85. De igual manera, se observa una disminución de la rentabilidad sobre los activos o ROA²⁰, el cual para el ejercicio del 2025 fue de 0,9 % (7,6 % en el 2024). Esto se debe a la caída descrita de las utilidades netas y, conjuntamente, al incremento de los activos totales de la empresa (+29,2 %).

Cuadro N° 19 Ratios de Rentabilidad, 2025-2024		
Ratios	2025	2024
Margen Bruto	12,3%	13,6%
Margen Operativo	7,2%	9,7%
Margen EBITDA	7,9%	10,3%
Margen Neto	1,5%	9,0%
ROE	2,0%	13,5%
ROA	0,9%	7,6%

Fuente: Estados financieros auditados 2025 Concesionaria Vial del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

IX. CONCLUSIONES

86. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 5: Matarani – Azángaro – Ilo durante el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico vehicular registró una expansión moderada del 12,2 % entre 2024 y 2025, al pasar de 7,7 millones a 8,7 millones de vehículos, a pesar de que no se dispone de registros sobre el tráfico vehicular en la estación de peaje de Caracoto. Del total de vehículos que circularon por la Concesión durante 2025, el 55,6 % correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 44,4 % restante a vehículos pesados. En relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 21,7 millones de ejes, nivel superior en 13,2 % respecto al año anterior.
 - (ii) Al cierre de 2025, el Concesionario cuenta con seis estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Uchumayo y Patahuasi, las cuales registraron 3,6 millones de vehículos (41,8 %) y 1,8 millones vehículos (20,8 %), respectivamente.
 - (iii) En el 2025, las tarifas cobradas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las seis unidades de peaje en operación se mantuvieron iguales respecto a los que la empresa viene aplicando desde el inicio de la Concesión (diciembre de 2007).
 - (iv) Con relación a la demanda de los servicios obligatorios brindados por el concesionario, durante 2025, el número de llamadas de emergencia aumentó en 2,2 %; de igual manera las asistencias mecánicas se incrementaron en 3,5 %.
 - (v) Al 31 de diciembre de 2025, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por Ositrán ascendieron a USD 291,2 millones, lo que representa un 88,3 % de avance respecto a la inversión total comprometida. Este monto es similar al registrado en 2024, ya que durante 2025 no se ejecutaron obras de construcción ni intervenciones en carreteras (0,0 km construidos e intervenidos). Durante el año, las obras de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca siguieron paralizadas por disposición del Concedente, por lo que no se registraron nuevas inversiones en dicho período.

²⁰ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



- (vi) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 1,8 millones de soles, monto que representa una caída del 17,2 % con relación al aporte de 2024 (S/ 2,2 millones de soles).
- (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 (95 %), habiéndose alcanzado un nivel de Servicio global de 96,1 %.
 - Durante 2025 se registraron 468 accidentes, lo que representó un incremento del 8,6 % en comparación con el año anterior. Estos accidentes dejaron un saldo de 630 heridos y 94 fallecidos. En relación con 2024, la cantidad de heridos aumentó en 26,3 %, asimismo, la cantidad de fallecidos se incrementó en 59,3 %. Por otro lado, la mayoría de los accidentes estuvieron relacionados con despistes y volcaduras, los cuales representaron en conjunto el 56,2 % del total.
 - El número total de reclamos se redujo ligeramente, pasando de 110 en 2024 a 100 en 2025, lo que representa una reducción del 9,1 % con respecto al año anterior.
- (viii) Durante 2025, los ingresos totales obtenidos por el concesionario por concepto de recaudación de peaje alcanzaron los S/ 88,2 millones, lo que representó un incremento del 13,2 % en relación con el año anterior.
- (ix) Los ingresos por concepto de PAO disminuyeron en 5,4 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 97,7 millones a S/ 92,4 millones. En el 2025 los ingresos por PAMO ascendieron a S/ 11,0 millones, teniendo una serie acumulada histórica de S/ 133,8 millones.
- (x) Con relación a la situación financiera de la Concesión, se observa que los ingresos totales alcanzaron los S/ 112,6 millones, lo que refleja una contracción de 9,5 % con relación al año anterior (S/ 124,4 millones).
- (xi) La utilidad bruta alcanzó los S/ 13,9 millones en 2025, lo que significó una contracción de 18,0 % con relación a la registrada el año anterior (S/ 16,9 millones). Debido principalmente a la mencionada reducción en la utilidad bruta en S/ 3,1 millones, la caída de otros ingresos en S/ 1,3 millones y el fuerte impacto negativo por diferencia de cambio neta que restó S/ 7,6 millones frente al ejercicio previo, se obtuvo una utilidad neta de S/ 1,7 millones.
- (xii) Al cierre del 2025, la empresa incrementó sus valores contables frente al observado al cierre de 2024. Así, los activos totales registraron un aumento de 29,2 %, al pasar de S/ 147,4 millones en 2024 a S/ 190,5 millones en 2025.
- (xiii) De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo registró un ligero descenso respecto al periodo anterior, conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2025, observándose que, a pesar de dicha reducción al final del ejercicio 2025, la empresa aún contaba con activos corrientes suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. Con relación al nivel de endeudamiento, se observa un incremento del nivel de apalancamiento de la empresa y un retroceso en la solvencia financiera y el nivel de autonomía financiera frente a terceros. Finalmente, los indicadores de rentabilidad de la empresa mostraron una contracción generalizada en comparación al 2024, reduciéndose significativamente la rentabilidad del patrimonio y la rentabilidad sobre los activos respecto al mencionado periodo.



X. ANEXO

Anexo N° 1: Ficha de Contrato de Concesión

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

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Incluye los siguientes Subtramos (854,678 Km en total): ▪ Matarani – Juliaca (369,24 Km): – Matarani – Empalme Panamericana (57,96 Km) – Empalme Panamericana – Arequipa (14,65 Km) – Arequipa – Yura (58,78 Km) – Yura – Patahuasi (52,91 Km) – Patahuasi – Imata (52,74 Km) – Imata – Santa Lucía (73,18 Km) – Santa Lucía – Juliaca (59,02 Km) ▪ Ilo – Puno – Juliaca (383,29 Km): – Ilo – Repartición (44,50 Km) – Repartición – Dv. Moquegua (37,92 Km) – Dv. Moquegua – Torata (28,17 Km) – Torata – Humajalso (71,17 Km) – Humajalso – Puente Gallatini (76,27 Km) – Puente Gallatini – Puno (96,41 Km) – Puno – Juliaca (48,83 Km) ▪ Juliaca – Azángaro (74,58 Km): – Juliaca – Calapuja (24,05 Km) – Calapuja – Mataro (18,45 Km) – Mataro – Azángaro (32,08 Km) – Vía de Evitamiento de Azángaro (7,59 Km)	Anexo I, Apéndice I (p. 142) Adenda 1
2	Fecha de suscripción	24 de octubre de 2007.	Contrato de Concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 29) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30)
4	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	Bases del Contrato, Cláusula 7.2. (p. 37)
5	Adendas	▪ Adenda 1: 26 de noviembre de 2010. ▪ Adenda 2: 24 de junio de 2011. ▪ Adenda 3: 19 de junio de 2015. ▪ Adenda 4: 8 de mayo del 2019. ▪ Adenda 5: 30 de octubre de 2025.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5
6	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
7	Capital social mínimo	USD 15 000 000,00. A la Fecha de Suscripción del Contrato, se pagará el 25%; al finalizar el 1er año de Concesión, se pagará el 40%; al finalizar el 2do año de Concesión se deberá haber pagado por lo menos el 70%; y al finalizar el 3er año se debe haber abonado la totalidad del capital social mínimo.	Cláusula 3.3. (p. 26)
8	Garantías a favor del Concedente	▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras: USD 15 millones. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: USD 4 millones, durante todo el período de vigencia de la Concesión. Dicho monto se reajustará en la misma proporción que se reajuste el PAMO.	Cláusula 11.2. (p. 65) Cláusula 11.3. (p. 66)
9	Garantías a favor del concesionario	El Concesionario puede solicitar una garantía del Estado, en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente. Debe resaltarse que no es una garantía financiera.	Cláusula 11.1. (p. 65)



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 183 371 948,05 (incluido IGV).	Anexo V (p. 178)
11	Solución de controversias	▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje de Conciencia: aplicable a las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes. ▪ Arbitraje de Derecho: aplicable a las Controversias No-Técnicas.	Cláusula 18.10. Cláusula 18.11. (p. 103-105)
12	Penalizaciones	El Regulador se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales frente a incumplimientos del Concesionario referidos a: ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Ejecución de obras. ▪ Conservación de otras obras y servicios (Anexo I). ▪ Consideraciones socio-ambientales. El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO a la Cuenta de Eventos Catastróficos del Fideicomiso de Administración	Anexo X (Tablas 1,2,3,4 y 6) (p. 268-270)
13	Causales de caducidad	▪ Terminación del Contrato. ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario).	Cláusula 16.1. Cláusula 16.2. Cláusula 16.3. Cláusula 16.4. Cláusula 16.5. Cláusula 16.6. Cláusula 16.9. Cláusula 16.10. (p. 92-97)
14	Equilibrio económico - financiero	▪ Las Partes reconocen que el contrato se encuentra en equilibrio económico – financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados ▪ Se establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando, debido a Leyes y Disposiciones Aplicables, existan variaciones en los ingresos, costos o ambos a la vez. ▪ El Concedente con opinión del Regulador establecerán la magnitud del desequilibrio estará en función a la diferencia entre: – Resultado neto de ingresos menos costos que incluyen las variaciones por efectos de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y, – Resultado neto de ingresos menos costos que se hubieren obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.	Cláusula 9.12. (p. 61) Cláusula 9.13. (p. 62)
15	Pólizas de seguros	Durante la vigencia del Contrato el CONCESIONARIO tomará y deberá mantener vigentes las siguientes pólizas de seguros: ▪ De responsabilidad civil ▪ Sobre los bienes en Construcción ▪ De riesgos laborales ▪ Otras pólizas Anualmente, el Concesionario deberá presentar al Regulador la relación de pólizas de seguro.	Cláusula 12.2.a (p. 67) Cláusula 12.2.b (p. 68) Cláusula 12.2.c (p. 68) Cláusula 12.2.d (p. 68) Cláusula 12.4. (p. 69)
16	Inicio de operaciones	▪ El inicio de la explotación se producirá a más tardar a los 45 días calendario, desde la suscripción del Contrato, siempre que: – Las pólizas de seguro estén debidamente aprobadas y, – Se encuentre operativo el Fideicomiso. ▪ El inicio de la explotación implica el cobro de tarifas.	Cláusula 8.10. (p. 54) Cláusula 8.11. (p. 54)



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
17	Estándares de servicio	Niveles de servicio para calzada (tratamiento superficial y concreto asfáltico), berma (tratamiento bituminoso y concreto asfáltico), badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 127-139)
18	Tarifas	▪ A partir de la finalización de las obras de Construcción, el Concesionario cobrará la tarifa compuesta por (i) por un Peaje de USD 1,50, al tipo de cambio vigente en la fecha de la aceptación de las obras y (ii) el IGV y otros impuestos de Ley ○ Cada Vehículo ligero pagará una tarifa ○ Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje ▪ 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. ▪ Tarifa diferenciada.	Cláusula 9.6. a), b) y c) (p. 59)
19	Reajustes de tarifas	▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria, a partir del 10 de enero del año subsiguiente al de la aprobación de las obras. ▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses. ▪ El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado. ▪ El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario. ▪ El incremento de las Tarifas Diferenciadas en cada reajuste se realizará en el mismo porcentaje en relación con la Tarifa.	Cláusula 9.6.d (p. 59)
20	PAS	▪ El Pago por Servicio (PAS) es la contraprestación percibida por el Concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato. ▪ El PAS reconoce los costos de inversión (representados por el PAO) y los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario (representados por el PAMO).	Cláusula 9.6. (p. 56) Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 286)
21	PAO	▪ El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas semestrales durante 20 años, a través del Fideicomiso de Administración. ▪ El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a Tasa Costo de Deuda +1%. ▪ El PAO asciende a USD 20 676 463,00 durante 20 años.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 286-287)
22	PAMO	▪ El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión. ▪ El PAMO asciende a USD 13 691 681,00, durante 25 años. El retraso del pago genera interés de LIBOR + 2%. ▪ La fuente de pago del PAMO es el Peaje y el Cofinanciamiento por parte del CONCEDENTE	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 279) Adenda 2
23	Cofinanciamiento	El monto del Cofinanciamiento es igual a: PAO + PAMO – (Recaudación de Peaje - Prov. Eventos Catastróficos)	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 288)
24	Retribución al Estado	No existe.	

Anexo N° 2: Resumen Estadístico

INDICADORES ANUALES IIRSA SUR TRAMO 5: Matarani — Azángaro — Ilo — Juliaca

Concesionario:	Concesionario Vial del Sur S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Periodo:	2008-2025

a) Tráfico

	UNIDAD	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Vehículos																			
Total Ligeros	Vehículos	2 358 904	2 629 122	2 887 003	3 028 184	3 448 375	3 709 713	3 716 992	4 247 379	4 629 749	4 655 470	4 920 277	5 591 407	4 908 669	6 734 966	7 091 313	4 330 813	4 514 498	4 820 956
Total Pesados	Vehículos	2 090 861	2 246 574	2 493 661	2 613 640	2 758 294	2 959 297	3 443 087	3 792 934	4 069 397	3 917 671	3 564 613	3 366 980	2 799 019	3 442 355	3 554 528	3 021 438	3 217 106	3 850 183
Número de Ejes Cobrables																			
Total Ligeros	Ejes	2 358 904	2 629 122	2 887 003	3 028 184	3 448 375	3 709 713	3 716 992	4 247 379	4 629 749	4 655 470	4 920 277	5 591 407	4 908 669	6 734 966	7 091 313	4 330 813	4 514 498	4 820 956
Total Pesados	Ejes	7 810 586	8 676 636	9 835 945	10 441 294	11 209 870	12 031 422	13 299 972	14 751 284	15 970 113	15 423 225	14 728 136	14 462 129	12 498 297	15 047 092	15 265 649	13 667 572	14 651 525	16 883 232
Número de Vehículos por Unidad de Peaje																			
Caracoto	Vehículos	1 138 786	1 196 120	1 397 752	1 496 644	1 662 695	1 770 767	1 825 413	1 962 650	2 263 857	2 374 874	2 540 838	2 662 103	2 130 406	2 997 817	2 868 934	-	-	-
Ligeros	Vehículos	819 591	866 093	1 049 926	1 147 476	1 271 662	1 356 151	1 385 265	1 463 956	1 671 261	1 803 945	2 017 261	2 202 297	1 832 936	2 621 307	2 460 655	-	-	-
Pesados	Vehículos	319 195	330 027	347 826	349 168	391 033	414 616	440 148	498 694	592 596	570 929	523 577	459 806	297 470	376 510	408 279	-	-	-
Uchumayo	Vehículos	1 611 231	1 789 407	1 802 169	1 788 947	1 968 091	2 108 553	2 376 539	2 740 573	2 705 961	2 452 994	2 039 534	2 268 848	2 322 460	2 878 893	3 148 781	3 240 404	3 066 902	3 623 326
Ligeros	Vehículos	807 872	952 795	879 905	822 053	991 198	1 050 590	1 048 145	1 290 909	1 247 714	1 112 646	926 101	1 163 104	1 285 872	1 607 782	1 841 684	1 893 870	1 709 577	1 932 391
Pesados	Vehículos	803 359	836 612	922 264	966 894	976 893	1 057 963	1 328 394	1 449 664	1 458 247	1 340 348	1 113 433	1 105 744	1 036 588	1 271 111	1 307 097	1 346 534	1 357 325	1 690 935
Patahuasi	Vehículos	526 182	598 210	683 088	780 984	884 630	975 998	1 055 544	1 172 958	1 352 846	1 376 616	1 451 339	1 460 557	1 172 950	1 617 251	1 698 802	1 469 709	1 588 051	1 800 150
Ligeros	Vehículos	179 443	205 000	237 801	286 683	340 929	384 891	371 346	415 473	501 011	520 519	636 396	724 741	589 237	902 618	967 742	811 051	905 874	950 282
Pesados	Vehículos	346 739	393 210	445 287	494 301	543 701	591 107	684 198	757 485	851 835	856 097	814 943	735 816	583 713	714 633	731 060	658 658	682 177	849 868
Ilo	Vehículos	309 453	339 056	367 870	360 286	353 603	360 190	374 334	430 585	471 594	478 585	504 628	555 107	363 356	490 231	570 769	577 324	604 679	661 859
Ligeros	Vehículos	228 129	246 938	272 362	273 276	268 379	286 949	295 869	340 038	375 247	381 537	404 512	438 835	263 583	360 786	432 650	422 748	446 287	470 167
Pesados	Vehículos	81 324	92 118	95 508	87 010	85 224	73 241	78 465	90 547	96 347	97 048	100 116	116 272	99 773	129 445	138 119	154 576	158 392	191 692
Matarani	Vehículos	347 794	375 171	427 217	471 122	496 771	544 416	578 930	733 965	805 340	775 389	804 516	852 575	757 519	865 837	982 942	1 084 226	1 173 870	1 315 831
Ligeros	Vehículos	126 932	142 656	167 033	192 459	224 442	256 488	254 139	342 810	381 120	366 146	391 548	469 836	437 837	506 777	615 034	657 442	710 083	758 181
Pesados	Vehículos	220 862	232 515	260 184	278 663	272 329	287 928	324 791	391 155	424 220	409 243	412 968	382 739	319 682	359 060	367 908	426 784	463 787	557 650
Santa Lucía	Vehículos	369 119	411 718	503 269	546 678	616 356	667 523	699 857	764 318	828 661	844 301	847 937	845 546	705 100	966 142	984 734	645 094	882 220	842 371
Ligeros	Vehículos	122 877	135 799	171 607	194 967	225 209	245 269	236 973	265 560	302 100	315 633	371 674	414 733	364 262	542 664	563 966	360 035	517 362	483 821
Pesados	Vehículos	246 242	275 919	331 662	351 711	391 147	422 254	462 884	498 758	526 561	528 668	476 263	430 813	340 838	423 478	420 768	285 059	364 858	358 550
Pampa Cuellar	Vehículos	147 200	166 014	199 299	197 163	224 523	241 563	249 462	235 264	270 887	270 382	296 098	313 651	255 897	361 150	390 879	335 494	415 882	427 602
Ligeros	Vehículos	74 060	79 841	108 369	111 270	126 556	129 375	125 255	128 633	151 296	155 044	172 785	177 861	134 942	193 032	209 582	185 667	225 315	226 114
Pesados	Vehículos	73 140	86 173	90 930	85 893	97 967	112 188	124 207	106 631	119 591	115 338	123 313	135 790	120 955	168 118	181 297	149 827	190 567	201 488

b) Tráfico

	UNIDAD	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Ejes por Unidad de Peaje																			
Caracoto	Ejes	1 682 172	1 819 190	2 052 752	2 172 418	2 455 873	2 598 657	2 634 072	2 861 675	3 340 944	3 387 824	3 502 338	3 574 329	2 797 685	3 815 233	3 705 336	-	-	-
Ligeros	Ejes	819 591	866 093	1 049 926	1 147 476	1 271 662	1 356 151	1 385 265	1 463 956	1 671 261	1 803 945	2 017 261	2 202 297	1 832 936	2 621 307	2 460 655	-	-	-
Pesados	Ejes	862 581	953 097	1 002 826	1 024 942	1 184 211	1 242 506	1 248 807	1 397 719	1 669 683	1 583 879	1 485 077	1 372 032	964 749	1 193 926	1 244 681	-	-	-
Uchumayo	Ejes	3 748 173	4 073 833	4 441 179	4 577 755	4 852 532	5 212 531	5 942 533	6 708 484	6 792 002	6 329 551	5 702 141	5 964 689	5 795 644	7 032 536	7 356 066	7 576 497	7 538 984	8 848 581
Ligeros	Ejes	807 872	952 795	879 905	822 053	991 198	1 050 590	1 048 145	1 290 909	1 247 714	1 112 646	926 101	1 163 104	1 285 872	1 607 782	1 841 684	1 893 870	1 709 577	1 932 391
Pesados	Ejes	2 940 301	3 121 038	3 561 274	3 755 702	3 861 334	4 161 941	4 894 388	5 417 575	5 544 288	5 216 905	4 776 040	4 801 585	4 509 772	5 424 754	5 514 382	5 682 627	5 829 407	6 916 190
Patahuasi	Ejes	1 569 533	1 830 828	2 101 636	2 372 848	2 677 392	2 921 784	3 181 046	3 560 935	4 072 875	4 075 633	4 106 956	4 023 585	3 358 042	4 199 307	4 240 029	3 821 260	3 981 976	4 689 685
Ligeros	Ejes	179 443	205 000	237 801	286 683	340 929	384 891	371 346	415 473	501 011	520 519	636 396	724 741	589 237	902 618	967 742	811 051	905 874	950 282
Pesados	Ejes	1 390 090	1 625 828	1 863 835	2 086 165	2 336 463	2 536 893	2 809 700	3 145 462	3 571 864	3 555 114	3 470 560	3 298 844	2 768 805	3 296 689	3 272 287	3 010 209	3 076 102	3 739 403
Ilo	Ejes	543 326	622 895	661 301	619 192	610 212	575 893	591 517	688 123	748 187	751 815	787 043	928 862	690 343	911 702	1 048 000	1 168 279	1 200 878	1 367 658
Ligeros	Ejes	228 129	246 938	272 362	273 276	268 379	286 949	295 869	340 038	375 247	381 537	404 512	438 835	263 583	360 786	432 650	422 748	446 287	470 167
Pesados	Ejes	315 197	375 957	388 939	345 916	341 833	288 944	295 648	348 085	372 940	370 278	382 531	490 027	426 760	550 916	615 350	745 531	754 591	897 491
Matarani	Ejes	1 135 159	1 210 694	1 382 838	1 528 684	1 535 298	1 663 073	1 799 492	2 238 573	2 505 949	2 411 098	2 493 346	2 486 947	2 139 210	2 423 432	2 569 598	2 947 518	3 224 112	3 676 243
Ligeros	Ejes	126 932	142 656	167 033	192 459	224 442	256 488	254 139	342 810	381 120	366 146	391 548	469 836	437 837	506 777	615 034	657 442	710 083	758 181



Pesados	Ejes	1 008 227	1 068 038	1 215 805	1 336 225	1 310 856	1 406 585	1 545 353	1 895 763	2 124 829	2 044 952	2 101 798	2 017 111	1 701 373	1 916 655	1 954 564	2 290 076	2 514 029	2 918 062
Santa Lucía	Ejes	1 131 727	1 315 871	1 611 725	1 731 375	1 986 579	2 156 083	2 216 344	2 377 950	2 503 698	2 505 711	2 373 382	2 298 445	1 948 014	2 458 047	2 415 057	1 622 672	2 128 441	2 026 471
Ligeros	Ejes	122 877	135 799	171 607	194 967	225 209	245 269	236 973	265 560	302 100	315 633	371 674	414 733	364 262	542 664	563 966	360 035	517 362	483 821
Pesados	Ejes	1 008 850	1 180 072	1 440 118	1 536 408	1 761 370	1 910 814	1 979 371	2 112 390	2 201 598	2 190 078	2 001 708	1 883 712	1 583 752	1 915 383	1 851 091	1 262 637	1 611 079	1 542 650
Pampa Cuellar	Ejes	359 400	432 447	471 517	467 206	540 359	613 114	651 960	562 923	636 207	617 063	683 207	776 679	678 028	941 801	1 022 876	862 159	1 091 632	1 095 550
Ligeros	Ejes	74 060	79 841	108 369	111 270	126 556	129 375	125 255	128 633	151 296	155 044	172 785	177 861	134 942	193 032	209 582	185 667	225 315	226 114
Pesados	Ejes	285 340	352 606	363 148	355 936	413 803	483 739	526 705	434 290	484 911	462 019	510 422	598 818	543 086	748 769	813 294	676 492	866 317	869 436

	UNIDAD	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
c) Recaudación por Cobro de Peaje																			
Total	Soles	39 840 598	44 508 578	49 682 194	52 428 345	57 344 182	61 702 136	66 626 454	74 395 513	80 328 475	77 990 450	75 984 476	77 832 284	58 404 222	85 469 816	88 115 988	73 512 500	77 928 946	88 238 633
Ligeros	Soles	9 482 126	10 937 515	11 341 489	11 845 674	13 753 121	14 777 577	14 830 015	17 141 485	18 458 097	18 260 541	18 875 993	21 609 602	17 777 578	26 693 117	28 514 832	19 694 700	20 266 462	21 760 031
Pesados	Soles	30 358 472	33 571 064	38 340 705	40 582 671	43 591 062	46 924 560	51 796 439	57 254 028	61 870 378	59 729 909	57 108 483	56 222 682	40 626 644	58 776 699	59 601 156	53 817 800	57 662 484	66 478 602

d) Accidentes		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Accidentes	Número de accidentes						525	557	519	525	580	511	525	365	456	456	349	431	468
Heridos	Personas						616	608	386	589	337	358	421	279	227	280	374	499	630
Fallecidos	Personas						134	88	47	97	60	55	65	65	52	76	85	59	94



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

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

estudioseconomicos@OSITRAN.gob.pe

www.OSITRAN.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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