



# INFORME DE DESEMPEÑO 2024

## Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil Tramo N°2: Urcos – Inambari

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos



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



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

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Jefatura de Estudios Económicos**

**Informe de desempeño 2024: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil  
Tramo N°2: Urcos – Inambari.**

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

Primera versión: junio de 2025

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

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



## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....</b>	<b>7</b>
	II.1. COMPOSICIÓN DE LA EMPRESA.....	7
	II.2. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	7
	II.3. ÁREA DE INFLUENCIA.....	10
	II.4. INFRAESTRUCTURA Y EQUIPOS.....	11
	II.5. HECHOS DE IMPORTANCIA .....	12
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....</b>	<b>12</b>
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....</b>	<b>14</b>
	IV.1. TRÁFICO VEHICULAR.....	14
	IV.2. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.....	15
<b>V.</b>	<b>ESQUEMA TARIFARIO.....</b>	<b>17</b>
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....</b>	<b>18</b>
	VI.1. EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES.....	18
	VI.2. PAGOS AL ESTADO .....	19
<b>VII.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>20</b>
	VII.1. NIVELES DE SERVICIO .....	20
	VII.2. INDICADOR DE TRÁFICO.....	21
	VII.3. ACCIDENTES .....	22
	VII.4. RECLAMOS, SANCIONES Y PENALIDADES.....	24
<b>VIII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES.....</b>	<b>25</b>
<b>IX.</b>	<b>ANÁLISIS FINANCIERO .....</b>	<b>26</b>
	IX.1. ESTADOS FINANCIEROS .....	26
	IX.2. INDICADORES FINANCIEROS .....	30
<b>X.</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>32</b>
<b>XI.</b>	<b>ANEXOS.....</b>	<b>34</b>



## CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 2: Aspectos Generales de la Concesión .....	7
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 2: Modificaciones Contractuales .....	10
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo 2: Infraestructura Vial Por Subtramo .....	11
Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 2: Ubicación de la unidad de peaje y pesaje .....	12
Cuadro N° 5 IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2024 .....	15
Cuadro N° 6 IIRSA Sur Tramo 2: Motivo de llamada de emergencia, 2024 .....	16
Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 - 2024 .....	22
Cuadro N° 8 IIRSA Sur Tramo 2: Número de reclamos por año, 2015-2024 .....	25
Cuadro N° 9 Ingresos por servicios 2023-2024 .....	26
Cuadro N° 10 Costos de prestación de servicios 2023-2024 .....	27
Cuadro N° 11 Gastos de administración 2023-2024 .....	28
Cuadro N° 12 Estado de Resultados Integrales 2023-2024 .....	28
Cuadro N° 13 Estado de situación financiera, 2023 - 2024 .....	29
Cuadro N° 14 Estado de situación financiera, 2023 - 2024 .....	29
Cuadro N° 15 Ratios de Liquidez, 2023 - 2024 .....	30
Cuadro N° 16 Ratios Apalancamiento / endeudamiento, 2023 - 2024 .....	31
Cuadro N° 17 Ratios de Rentabilidad / endeudamiento, 2023 - 2024 .....	32

## GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur .....	11
Gráfico N° 2 IIRSA Sur Tramo 2: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2013 - 2024 .....	14
Gráfico N° 3 IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico por mes, 2023 - 2024 .....	15
Gráfico N° 4 IIRSA Sur Tramo 2: Llamadas de emergencia realizadas, 2023 – 2024 .....	16
Gráfico N° 5 IIRSA Sur Tramo 2: Asistencia mecánicas, 2023 – 2024 .....	17
Gráfico N° 6 IIRSA Sur Tramo 2: Inversión reconocida por el OSITRAN, 2006 – 2024 .....	18
Gráfico N° 7 IIRSA Sur Tramo 2: Aportes por regulación periodo 2013 – 2024 .....	20
Gráfico N° 8 IIRSA Sur Tramo 2: Nivel de servicio global, 2016 - 2024 .....	21
Gráfico N° 9 IIRSA Sur Tramo 2: Intensidad Media Diaria, mensual, 2023 - 2024 .....	22
Gráfico N° 10 IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por cien mil vehiculos y tipo de consecuencia, 2015 – 2024 .....	23
Gráfico N° 11 IIRSA Sur Tramo 2: Daños personales por accidentes 2015 - 2024 .....	23
Gráfico N° 12 IIRSA Sur Tramo 2: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024 .....	24
Gráfico N° 13 IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2024 .....	24
Gráfico N° 14 IIRSA Sur Tramo 2: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2008 – 2024 .....	26



## INFORME SOBRE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE TRÁFICO, INDICADORES OPERATIVOS, INGRESOS PERCIBIDOS E INVERSIONES EJECUTADAS

### CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL: TRAMO 2



#### I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño para el año 2024 de la Concesión del Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, IIRSA Sur Tramo 2), que comprende el tramo Urcos – Inambari, entre Cusco y Madre de Dios.

El 04 de agosto de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo 2 de la Iniciativa para la “Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA” (en adelante, el Contrato de Concesión), por un periodo de 25 años. El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 300 kilómetros que van desde Urcos (Cusco) hasta el puente Inampari (Madre de Dios). La concesión fue otorgada bajo la modalidad de cofinanciada.

El Contrato de Concesión establece, entre otros, el compromiso de inversión proyectado referencial asumido por el Concesionario, las tarifas y reajustes tarifarios de los servicios prestados, los niveles de servicio, así como el monto del cofinanciamiento. A diciembre de 2024, se han suscrito 8 adendas al Contrato de Concesión.

Dentro de sus obligaciones, el Concesionario debe prestar los servicios de operación de las unidades de peaje y pesaje establecidas en el contrato. Al cierre de 2024, solo se encontraba construida la unidad de peaje de Quincemil (Inambari). No obstante, tras la entrega de los predios en julio de 2024, el Concesionario inició en octubre la construcción de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje de Yanacancha, cuya puesta en operación está programada para septiembre de 2025. Es por ello que, aun no se ha iniciado el periodo de explicación de la Concesión, lo cual se producirá luego de transcurrido 30 días calendario de implementadas las 2 estaciones de peaje de Inambari (construida) y Yanacancha (en construcción). Asimismo, al año 5 del inicio de la exploración se tiene previsto implementar la unidad de peaje Huayalloc<sup>1</sup>.

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

En el año 2024, circularon por la vía concesionada un total de 303,4 mil unidades vehiculares, lo que representó un incremento de 26,4 % con relación al año anterior (240,1 mil). Del total de vehículos que circularon por dicha carretera ese año, el 31,2 % fueron vehículos pesados y 68,8 % vehículos ligeros.

Al cierre de 2024, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 673,6 millones, lo cual representó un avance de 95,5 % en relación con la inversión total comprometida que ascendió a USD 705,2 millones, así como un avance físico de 100,0 % en los kilómetros comprometidos para construcción (246,4 km).

En el 2024, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 1,7 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1 % de sus ingresos brutos), cifra inferior en 30,1 % en relación con el aporte por regulación pagados durante el año anterior (S/ 2,4 millones).

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



Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2024. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos (90 %), alcanzando una medición del 97,5 %. Por su parte, en 2024 se contabilizaron un total de 155 accidentes, cifra 50,5 % superior a la registrada el año anterior (103 accidentes), de los cuales se registraron 5 accidentes que conllevaron 6 pérdidas humanas. Cabe resaltar que, durante 2024 el concesionario no recibió reclamos.

En lo que respecta a la situación financiera, el estado de resultados muestra que en el ejercicio 2024 los ingresos totales percibidos por el Concesionario están constituidos íntegramente por los pagos por servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción, alcanzando los S/ 214,5 millones, cifra que significó un aumento del 116,8% con relación a los ingresos registrados en 2023 (S/ 98,9 millones). De otro lado, los costos de los servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción aumentaron 155,0%. Con estas variaciones en los ingresos y costos, la utilidad bruta se incrementó a S/ 30,5 millones (+20,4%) en 2024. En el caso de la utilidad neta, esta presentó un aumento de 122%, al pasar de S/ 7,2 millones en el 2023 a S/ 15,9 millones en el 2024, influenciado, tanto por el incremento de los ingresos, así como por el aumento de la ganancia neta por diferencia de cambio.

Finalmente, al cierre del año 2024, la empresa incrementó sus valores contables frente al observado al cierre de 2023, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un aumento de 21,1%, al pasar de S/ 267,8 millones en 2023 a S/ 324,2 millones al finalizar 2024. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha incrementado ligeramente conforme al aumento de los indicadores de liquidez en el 2024, concluyéndose que la empresa cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad (cubre el 98%). En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, los indicadores señalan un ligero deterioro de la empresa. De otro lado, a pesar que los márgenes de rentabilidad bruta y operativa de la empresa han caído, tanto el margen neto como la rentabilidad sobre activos y patrimonio han mejorado en el ejercicio 2024.



## II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### II.1. Composición de la Empresa

1. La Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 tiene como accionistas al grupo económico Odebrecht a través de la subsidiaria Technik Invest S.A.C. (nombre anterior: Odebrecht Latinvest Perú Transport S.A.C.) y a las empresas peruanas, JJC Contratistas Generales S.A e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. El primero de ellos es el accionista mayoritario al poseer el 89 % de las acciones representativas del capital social; mientras que, la empresa peruana JJC Contratistas Generales S.A poseen el 7 % e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. el 4 %.
2. La empresa Technik Invest S.A.C., anteriormente conocida como Odebrecht Latinvest Peru Transport S.A.C, inició sus actividades en Perú el 26 de mayo del 2015 cuya actividad principal es el asesoramiento empresarial. Por su parte, JJC Contratistas Generales S.A. es un grupo empresarial peruano de alcance internacional, con presencia en Chile y Colombia, especializado en servicios diversificados e integrados de ingeniería y construcción, concesiones de infraestructura y desarrollo inmobiliario fundado en 1955<sup>2</sup>. Finalmente, Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. (ICCGSA) es una empresa peruana fundada en 1965 que brinda los servicios de ingeniería, construcción de obras de infraestructura, mantenimiento vial y concesiones tanto en el sector público como en el privado<sup>3</sup>.

### II.2. Principales características del contrato de concesión

3. El 04 de agosto de 2005 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y el Consorcio Interoceánica Sur – Tramo 2, por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliación de dicho plazo<sup>4</sup>.
4. La concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que el Concesionario construye, financia y se hace cargo del proyecto infraestructura por un periodo determinado, luego del cual entrega la infraestructura al Estado. Así, la infraestructura que forma parte del tramo de la concesión mantiene en todo momento su condición pública. El Cuadro N° 1 resume las principales características del Contrato de Concesión.

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 2: Aspectos Generales de la Concesión	
Concesionario	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.
Modalidad de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Inversión comprometida al 2024	USD 705,2 millones (incluido IGV)
Inversión acumulada al 2024	USD 673,6 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

<sup>2</sup> Según se puede apreciar en: <https://www.grupojjc.com.pe/nosotros>

<sup>3</sup> Tal como se puede observar en: <https://www.iccgsa.com/nosotros/>

<sup>4</sup> La cláusula 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.



5. Cabe señalar que, al cierre de diciembre de 2024, el Concesionario dispone únicamente de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje (UIPP) de Quincemil (Inambari), mientras que la UIPP de Yanacancha<sup>5</sup> (Urcos) se encuentra en proceso de construcción, motivo por el cual todavía no puede iniciarse formalmente el periodo de explotación de la Concesión conforme a lo establecido en el contrato. Asimismo, dicho contrato prevé la construcción de la UIPP de Huayalloc durante el quinto año contado a partir del inicio de la explotación.

#### Cofinanciamiento

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

#### Inversiones

9. De acuerdo al compromiso de inversión, el costo referencial de las obras asciende a USD 705,2 millones. Este costo directo se distribuye en 4 tramos, de los cuales el tramo de Ocongate – Marcapata es el tramo más extenso de la Concesión y concentra el 32 % del total de inversión, seguido del tramo Urcos - Ocongate con 25 %, el tramo Marcapata – Quincemil con 24 % y Quincemil – Inambari con 19 %.
10. Las actividades de construcción establecidas en el Contrato de Concesión, incluye la ejecución de las siguientes obras:
  - **Obras de Construcción:** Es el resultado de los trabajos de Construcción correspondientes a la Primera, Segunda y Tercera Etapa que son ejecutados en los plazos previstos en el Contrato, o en su caso, que son ejecutados hasta el límite previsto en el presupuesto del Concedente señalado en el Proyecto Referencial, conforme a lo señalado en la Cláusula 6.4.A.1.i y 6.4.A.2.i.
  - **Obras Accesorias:** Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en el Tramo conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.46 a 6.50, que sean requeridas en sectores no considerados en el Expediente Técnico<sup>6</sup> del Concesionario para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia, o cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el Expediente Técnico, se deteriore prematuramente o requiera ser modificado por razones de seguridad vial.

<sup>5</sup> La Construcción de dicha UIPP permitirá dar inicio con la Operación del Tramo 2.

<sup>6</sup> El Expediente Técnico es la Propuesta Técnica que presentó el Postor que resultó favorecido con la buena pro del Concurso, aprobada por PROINVERSIÓN, que tiene efectos vinculantes para las Partes, respecto de la ejecución de las Obras y la prestación de los Servicios derivados del presente Contrato, y sobre el cual se elaborará el Proyecto de Ingeniería de Detalle



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

#### Pagos al Estado

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

#### Modificaciones Contractuales

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



**Cuadro N° 2**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Modificaciones Contractuales**

**Adenda 1**

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

**Adenda 2**

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

**Adenda 3**

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

**Adenda 4**

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

**Adenda 5**

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

**Adenda 6**

Fecha de suscripción:	31 de julio de 2010
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo N° 1185-322-09-CD-OSITRAN Informe N° 021-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN (1) Acuerdo entre las partes sobre la continuidad de la ejecución de las obras que quedaron pendientes al término del periodo transitorio.
Principales temas:	

**Adenda 7**

Fecha de suscripción:	08 de julio de 2010
Opinión de OSITRAN:	Acuerdo N° 1265-351-10-CD-OSITRAN Informe N° 014-15-GRE-GS-GAL-OSITRAN (1) Modificación de la cláusula 3.2.6 de la Adenda 6, en el sentido de incrementar el monto máximo del Periodo Final.
Principales temas:	

**Adenda 8**

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

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

### II.3. Área de Influencia

16. El Tramo 2 del IIRSA Sur posee una extensión aproximada de 300 kilómetros y se extiende desde Urcos (Cusco) hasta el puente Inampari (Madre de Dios). Así, la vía comunica los



departamentos de Cusco (a una altura aproximada entre 3250 a 4700 msnm) y Madre de Dios (en la selva), atravesando las ciudades de Ocongate y Marcapata en la provincia de Quispicanchi, así como las ciudades de Quincemil e Inambari en la selva.

17. Este tramo se encuentra conectado con el Tramo 3 del IIRSA Sur: Puente Inambari-Iñapari, cuyo recorrido se extiende hasta la ciudad de Iñapari (Madre de Dios), ubicada en la frontera con Brasil y Bolivia. Asimismo, el Tramo 2 se encuentra conectado con el Tramo 4 del IIRSA Sur: Puente Inambari-Azángaro, el cual a su vez se conecta con el Subtramo Azángaro-Juliaca (Hacia Puno) del Tramo N° 5. (Ver Gráfico N° 1).



#### II.4. Infraestructura y equipos

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

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

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

19. La Concesión cuenta con una UIPP en Inambari (km 246), la cual incluye edificaciones habilitadas para la prestación de multiservicios, como servicios higiénicos de uso público.



Asimismo, a lo largo de la vía se encuentran habilitados 32 puentes de entre 15 y 160 metros de longitud (3 existentes y 29 construidos por el Concesionario) y 85 pontones de entre 5 y 10 metros de longitud (todos construidos por el Concesionario), así como otras estructuras (muros gavión, de suelo reforzado, de concreto, badenes, entre otros).

#### Equipamiento

20. Como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 25 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por la Central de Atención de Emergencias, a través de los mismos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
21. Para atender situaciones en las que los usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito y se queden detenidos en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 02 grúas remolcadoras para el traslado de vehículos ubicados en la unidad integrada de peaje y pesaje Quincemil, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día.

#### **II.5. Hechos de Importancia**

22. En el año 2024, se suscribió la Adenda N° 04 al “Acta de acuerdo para la implementación de las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje de las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje en el Tramo 2: Urcos - Inambari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil”, (13.05.2024).
23. Así, en Julio de 2024 se realizó la entrega formal de Predios al Concesionario, de modo que el 04 de octubre del 2024 iniciaron las obras de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje de Yanacancha ubicada en el km 90 del Tramo 2: Urcos – Inambari, cuyo presupuesto referencial es equivalente a USD 9 701 649,20 (Sin IGV). Se tiene prevista la explotación de dicha Unidad de Peaje en setiembre de 2025.

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

24. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles de servicio, y otros aspectos asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
25. Actualmente, la Concesión tiene a su cargo la administración de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje en el sector de Quincemil en la Región Cusco en el kilómetro 185,5 de la vía, tal como se muestra en el Cuadro N° 4.

<b>Cuadro N° 4</b>			
<b>IIRSA Sur Tramo 2: Ubicación de la unidad de peaje y pesaje</b>			
<b>UNIDAD DE PEAJE</b>	<b>UBICACIÓN</b>	<b>DEPARTAMENTO</b>	<b>TIPO</b>
Quincemil	Km. 185+500	Cusco	Fija
<b>UNIDAD DE PESAJE</b>	<b>UBICACIÓN</b>	<b>DEPARTAMENTO</b>	<b>TIPO</b>
Quincemil	Km. 185+500	Cusco	Fija

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

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

26. Cabe precisar que, conforme a lo establecido en la Cláusula Tercera de la Adenda N° 8 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 27 de diciembre de 2010, para el inicio de la



explotación de la Concesión<sup>7</sup>, el Concesionario debe implementar las UIPP de Urcos (Entre km 38+000 y 39+500) e Inambari (Entre km 238+000 y 239+300). No obstante, han existido retrasos en la ejecución de la obra de construcción de la UIPP de Yanacancha (Urcos), no atribuibles al Concesionario, situación que ha impedido el inicio oficial de la explotación de la Concesión.

27. En vista de ello, el 5 de agosto de 2011, el Concesionario firmó con el Concedente un documento denominado “Acta de Acuerdo para la Implementación de las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje (UIPPs) en el Tramo 2: Urcos – Inambari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur”, en el que se acuerda construir las unidades de peaje Urcos (ubicadas entre los kms 38+000 y 39+500), Inambari (ubicadas entre los km 238+000 y 239+300), así como la unidad de peaje Huayalloc al año 5 del inicio de la explotación. Actualmente, se encuentra construida la unidad de peaje de Quincemil (Inambari) y en construcción la unidad de peaje de Yanacancha (Urcos). Para el caso de la unidad de peaje Huayalloc, la Concesionaria y el Concedente deberán acordar un presupuesto referencial al momento que corresponda ejecutar la obra.
28. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 2, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
  - **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
  - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
29. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
  - a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
    - Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
    - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia (postes SOS), ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
    - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder de 100 km.
    - Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1000 mensuales por cada oficina de la Policía nacional del Perú.
  - b) Servicios Obligatorios por los que se le permite cobrar:
    - Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje. Cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
30. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.

<sup>7</sup> Se entiende por explotación, a la operación de la Infraestructura vial e instalaciones de la Concesión, y el cobro a los usuarios de la tarifa de peajes por la utilización de dicha infraestructura.



31. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

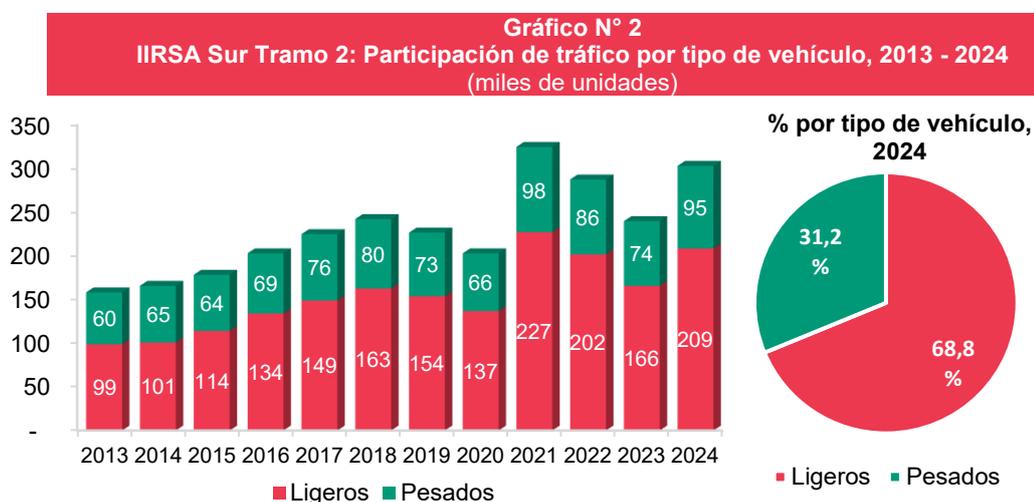
#### IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

##### IV.1. Tráfico vehicular

32. A continuación, se analiza la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como en número de ejes. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en cada unidad de peaje en operación. La información ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al portal web denominado Programa de Declaración Estadística (PDE) del Ositrán<sup>8</sup>. Cabe mencionar que si bien en la UIPP Quincemil no se realiza el cobro de la tarifa (por no haberse iniciado la fase de explotación de la Concesión), en dicha unidad de peaje si se registra estadísticas sobre el tráfico vehicular, las cuales se utilizarán para esta sección.

##### Trafico en unidades vehiculares

33. Durante el 2024, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la carretera IIRSA Sur Tramo 2 alcanzó los 303,4 mil, cifra superior en 26,4 % a lo registrado en el año anterior (240,1 mil). En particular, se aprecia un incremento de 25,8 % en el número de vehículos ligeros y de 27,5 % en el número de vehículos pesados.
34. Del total de vehículos que transitaron por la red vial concesionada en 2024, el 68,8 % correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 31,2 % a vehículos pesados. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados entre 2013 y 2024.

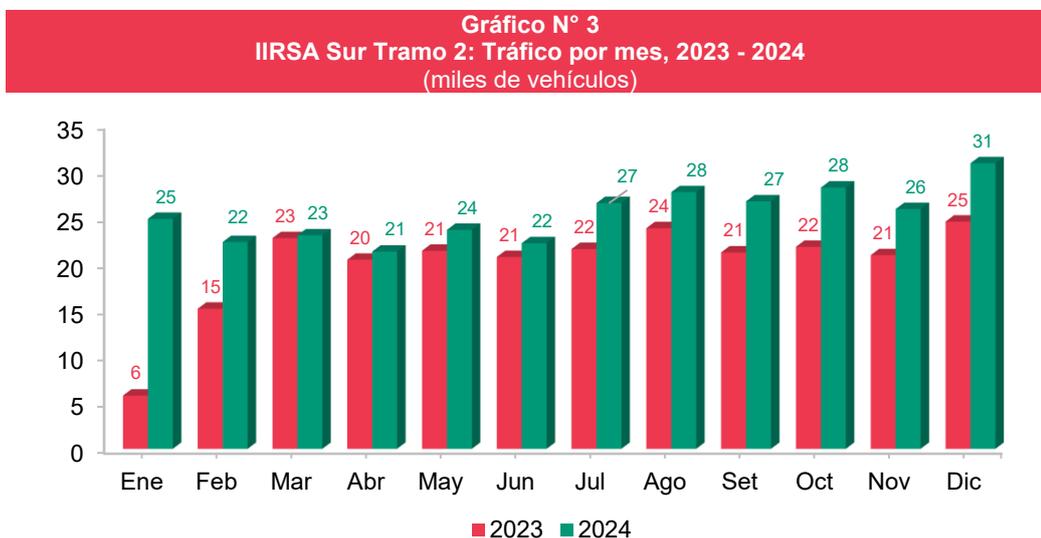


Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

<sup>8</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



35. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante el 2024 en la carretera IIRSA Sur Tramo 2, se observa una mayor afluencia en el mes de diciembre, mes donde se concentró el 10,2 % del tráfico total, mientras la menor afluencia de vehículos se registró durante el mes de enero, concentrando el 7,0 %. Resalta el hecho de que en el 2024 se tuvo un mayor nivel de tráfico durante todos los meses del año respecto del 2023.



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

#### Tráfico en ejes cobrables

36. En términos de ejes cobrables, en 2024 circularon por la vía 561,3 mil ejes, cifra superior en 26,1 % respecto al 2023, de los cuales la mayor proporción (62,8 %) correspondió a ejes cobrables de vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en el Cuadro N° 5, los vehículos de 6 ejes<sup>9</sup> contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 149,8 mil ejes (26,7 % del total de ejes).

**Cuadro N° 5**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2024**  
(miles unidades y de ejes)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
<b>Unidades Vehiculares</b>								
Quincemil	208,6	26,2	31,0	8,4	2,6	25,0	1,5	303,4
<b>Ejes Cobrables</b>								
Quincemil	208,6	52,5	93,1	33,5	13,0	149,8	10,8	561,3

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

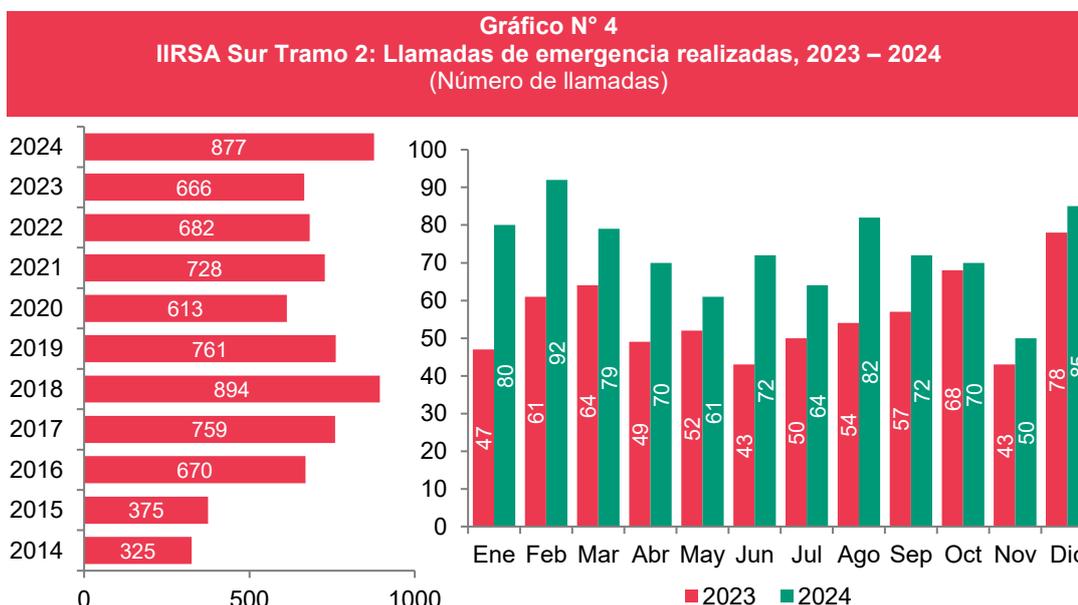
#### **IV.2. Servicios complementarios**

37. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios (gratuitos) a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
38. Durante el 2024, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 877, cifra que representó un incremento de 31,7 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (666 llamadas). Como se aprecia en el

<sup>9</sup> Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



Gráfico N° 4, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de febrero, agosto y diciembre, lo cual se explica por la temporada de intensas lluvias que usualmente se registra en esos meses.



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

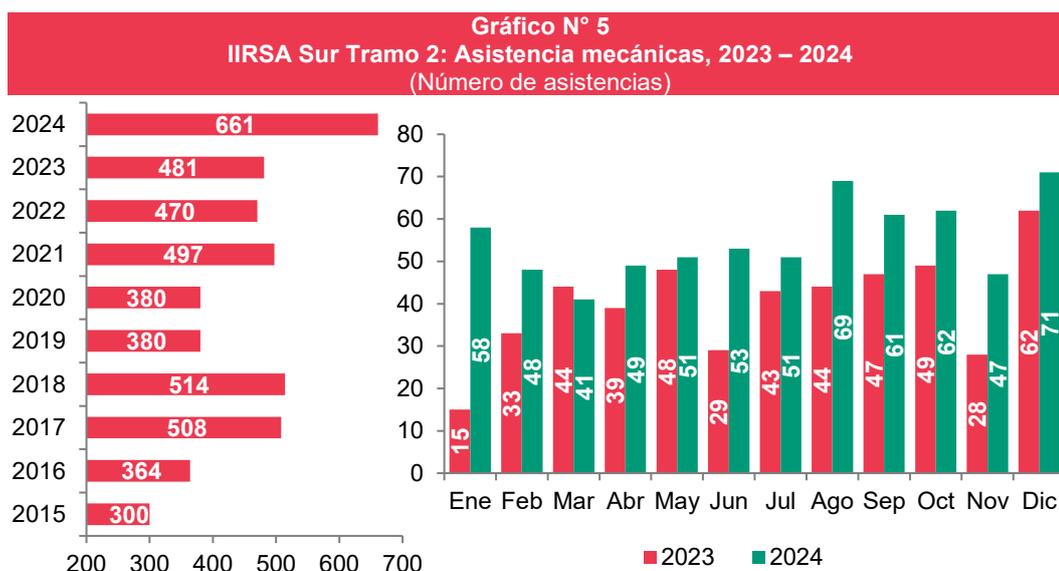
39. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio mecánico (64,5 %); mientras que las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 18,8 % del total de llamadas recibidas y aquellas para reportar desastres ambientales e invasión de derecho de vía representaron el 11,6 % del total. En general, del total de llamadas de emergencia, el 53,7 % de incidentes reportados implicó una interrupción de la vía.

**Cuadro N° 6**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Motivo de llamada de emergencia, 2024**  
(Número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Accidente de Tránsito	73	92	132	14	19	165
Desastres ambientales	65	37	75	6	21	102
Auxilio Mecánico	326	240	448	112	6	566
Invasión derecho de vía	1	0	1	0	0	1
Otros	6	37	21	2	20	43

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

40. Por otra parte, durante el 2024 se registraron 661 números de asistencias mecánicas prestadas por el concesionario, cifra superior en 37,4 % a las asistencias efectuadas el año anterior (481). Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se efectuó en los meses de agosto y diciembre.



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

## V. ESQUEMA TARIFARIO

41. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo<sup>10</sup>. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa básica; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa básica por cada eje.
42. Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2024, no se ha efectuado cobro alguno de las tarifas fijadas por el uso de la vía, pues no se han cumplido las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión para el inicio de la explotación, tal como ha sido señalado previamente.
43. En efecto, conforme a lo establecido en las Cláusula 8.10 y 8.14 del Contrato de Concesión<sup>11</sup>, el inicio de la explotación deberá producirse a más tardar a los 30 días de haberse implementado las UIPP de Urcos (km 38) e Inambari (km 238). No obstante, los retrasos en la ejecución de la obra de construcción de la UIPP de Urcos no han permitido que el Concesionario inicie la explotación.
44. Ahora bien, el contrato prevé que a partir del 10 de enero de cada año, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo a la siguiente fórmula.

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

Donde:

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

i: Mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.

0: Mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.

CPI: Índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of*

<sup>10</sup> Cabe mencionar que, los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia, los vehículos militares y los vehículos de la Cruz Roja Peruana están exonerados del cobro de las tarifas.

<sup>11</sup> Cláusula modificada en virtud de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 8, suscrita con fecha 27 de diciembre de 2010.



*Labour Statistics*). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.

TC: Tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.

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

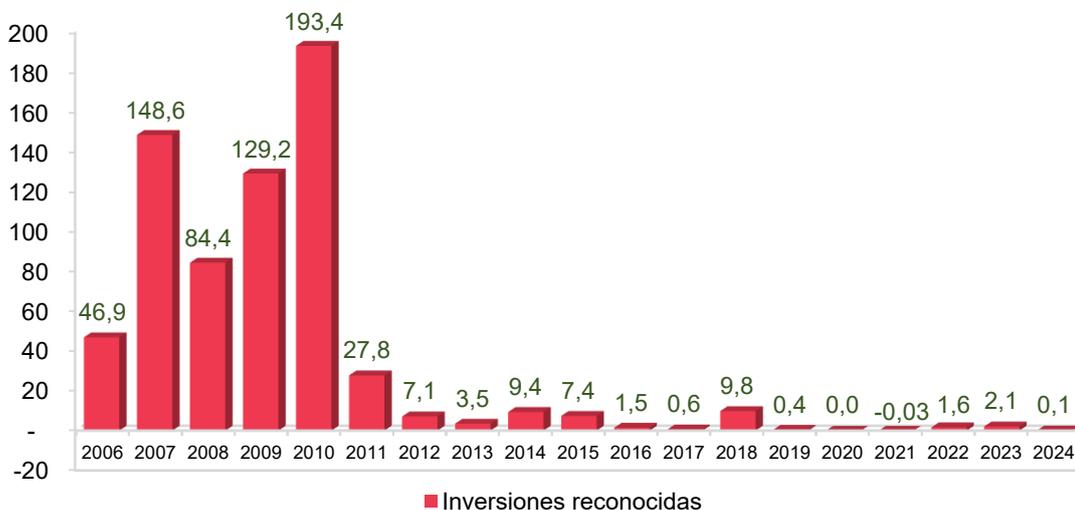
45. Si en el transcurso del año calendario posterior al ajuste ordinario se produjera una variación de más del 10 % desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.

## VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### VI.1. Evolución de las inversiones

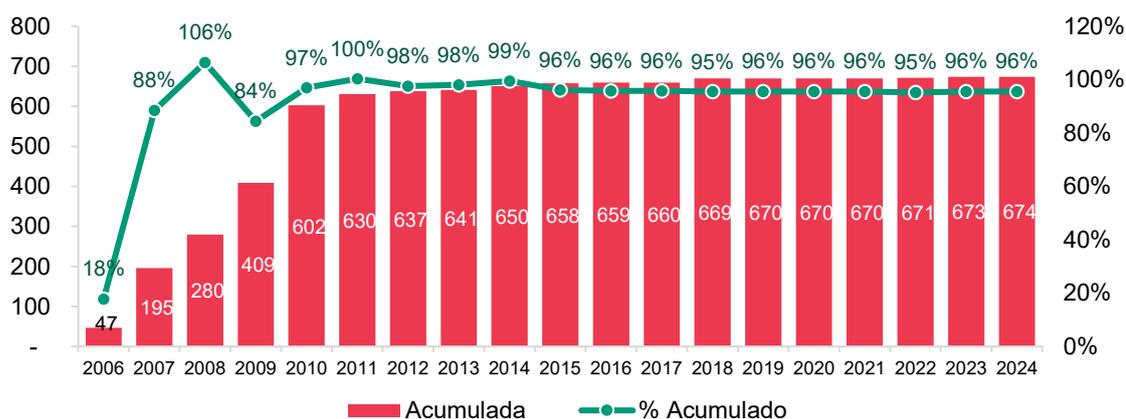
46. Al 31 de diciembre del año 2024, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 673,6 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 95,5 % del total de la inversión comprometida (USD 705,2 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como obras adicionales<sup>12</sup> y accesorias<sup>13</sup> incluidas con posterioridad. El Gráfico N° 6 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2006 hasta el 2024.
47. Durante el 2024, el Concesionario ejecutó inversiones por un monto neto de USD 85,1 mil. En general, la mayor parte de las inversiones se ejecutaron durante los años 2006 y 2011.

**Gráfico N° 6**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Inversión reconocida por el OSITRAN, 2006 – 2024**  
(En USD con IGV)



<sup>12</sup> Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.

<sup>13</sup> Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.



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

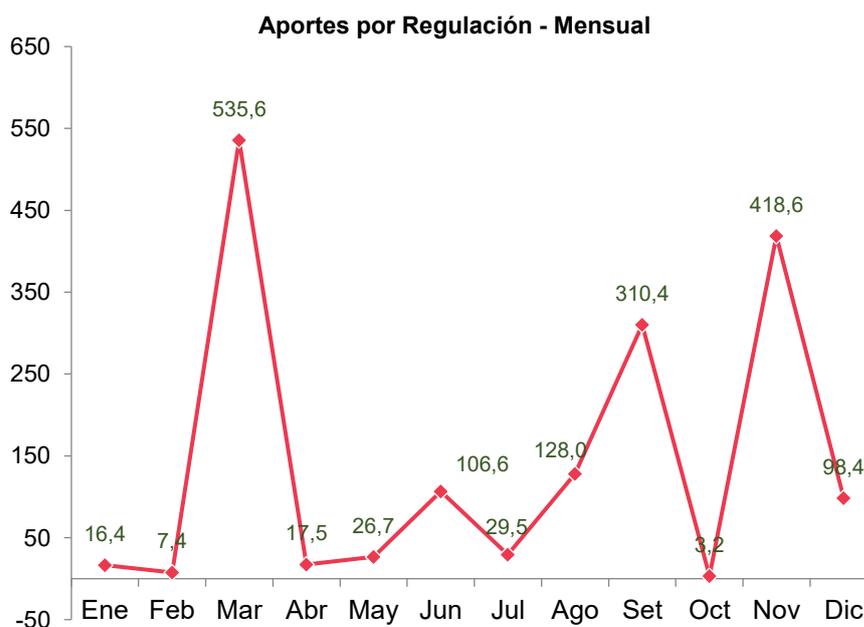
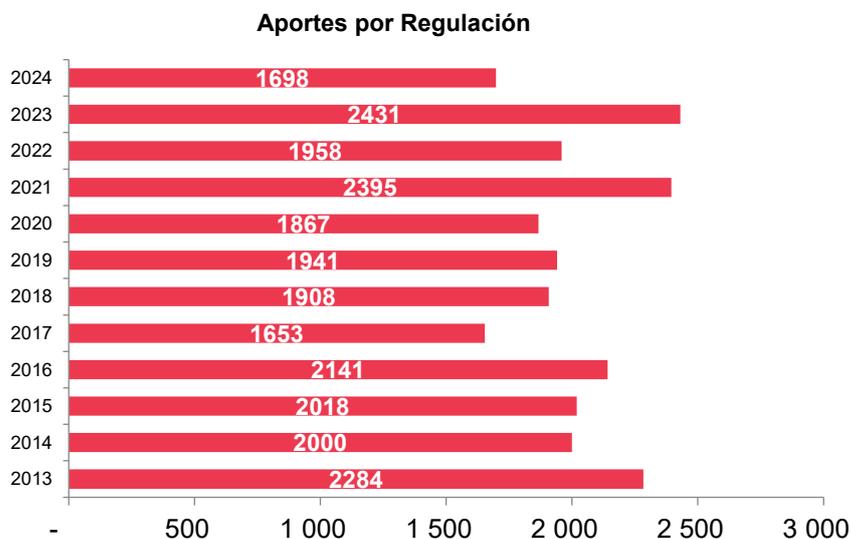
48. Las inversiones que se han venido ejecutando en el año 2024 se relacionan con 3 obras accesorias según el siguiente detalle:
- Obra Accesorias del Sector Km. 244+300 al Km. 244+500 (progresiva hito) del Tramo 2: Urcos – Inambari
  - Obra Accesorias del Sector Km. 3+440 al Km. 3+500 (progresiva hito) del Tramo 2: Urcos - Inambari
  - Obra Accesorias del Sector Km. 8+928.76 al Km. 9+024 (progresiva hito) del Tramo 2: Urcos - Inambari.
49. Asimismo, en octubre de 2024 comenzó la construcción de la segunda Unidad Integrada de Peaje y Pesaje en Yanacancha - Km. 90 (Urcos), con un Presupuesto referencial de USD 9 701 649,20 (sin IGTV).

## VI.2. Pagos al Estado

50. De conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917 y recogido en la Cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el 1 % de los recursos que reciba por concepto del PAMO, el cual está conformado por los ingresos percibidos directamente por el Concesionario por peaje y cualquier otro servicio que brinde directamente o a través de terceros, así como los ingresos transferidos por el Concedente.
51. Durante 2024, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 1,7 millones, monto inferior en 30,1 % en relación con los aportes transferidos el año anterior (S/ 2,4 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 7, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro son variables, dependiendo del momento en que se realicen dichas transferencias al Concesionario.



**Gráfico N° 7**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Aportes por regulación periodo 2013 – 2024**  
(Miles de Soles)



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

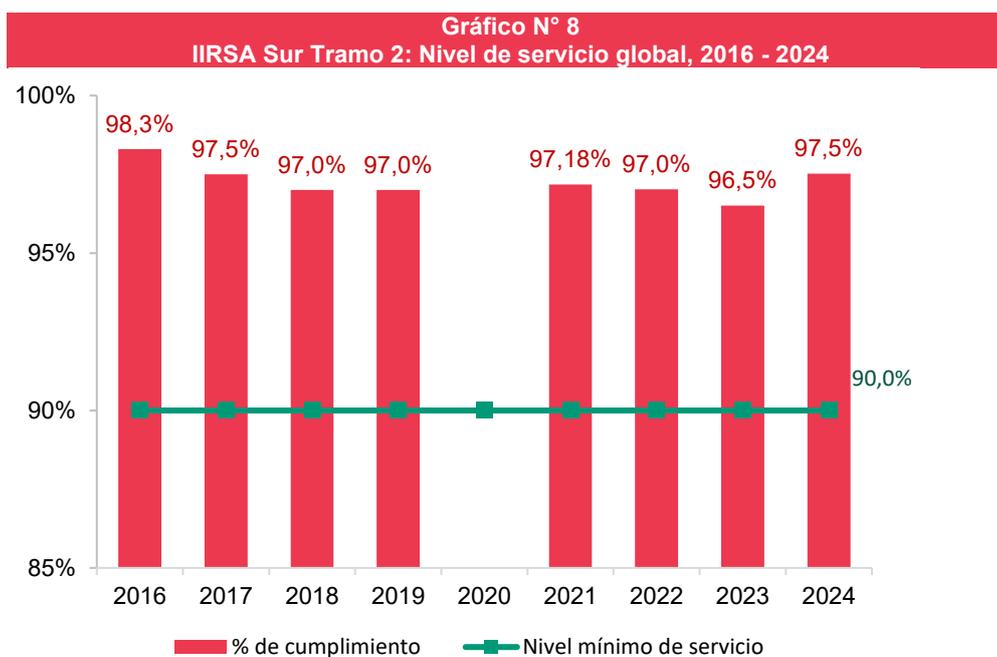
## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VII.1. Niveles de servicio

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



53. En el Gráfico N° 8 se muestran los resultados de la evaluación realizada por Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que, el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
54. Como se aprecia, en 2024, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año (97,5 %).



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

55. Por otra parte, en 2024, el Ositrán ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)<sup>14</sup>. El valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro.
56. Los resultados obtenidos de la evaluación muestran que la rugosidad de la vía registró un nivel de IRI de 1,87 metros por kilómetro, con lo cual se evidenció que el concesionario cumplió con mantener a vía concesionada bajo los niveles de servicio previstos en el Contrato (valor máximo admisible de 3,5).

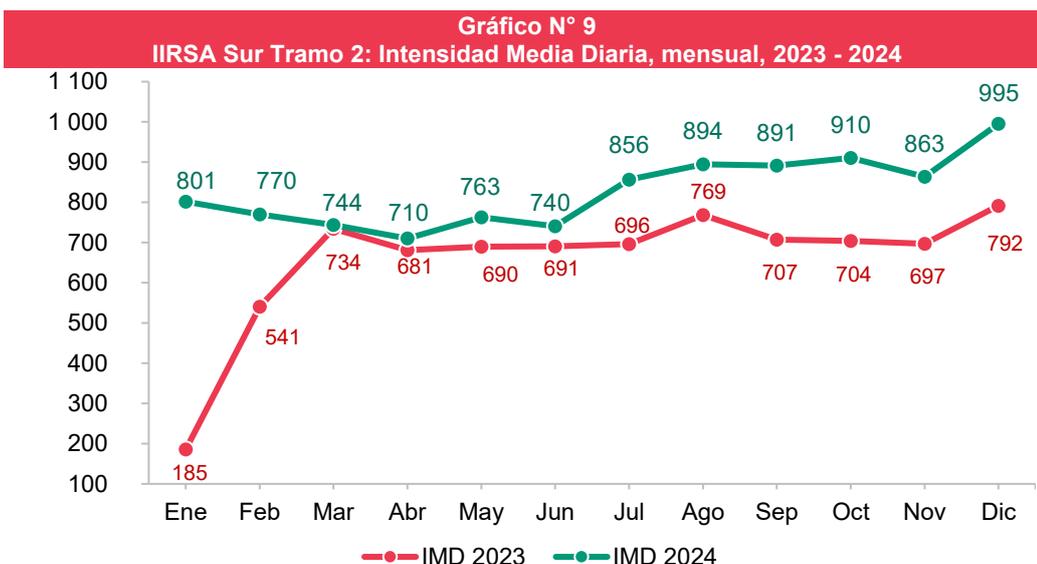
## VII.2. Indicador de tráfico

57. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)<sup>15</sup> está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 9, el IMD promedio anual en 2024 alcanzó los 828 vehículos por día, cifra que representa un nivel 26,0 % superior al registrado en 2023 (657 vehículos diarios por día). Asimismo, cabe resaltar que durante 2024 la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos en cada uno de los meses respectivo al mismo mes del año anterior.

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

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

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



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

### VII.3. Accidentes

58. Como se observa en el Cuadro N° 7, durante 2024, el número de accidentes en la vía concesionada aumentó en 50,5 % con respecto al año anterior, pasando de 103 accidentes a 155 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos se redujo en un 11,3 % (de 71 a 63 heridos) y de manera contraria las víctimas mortales se duplicaron en relación a lo registrado en 2023 (de 3 a 6 fallecidos).

**Cuadro N° 7**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 - 2024**

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

Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

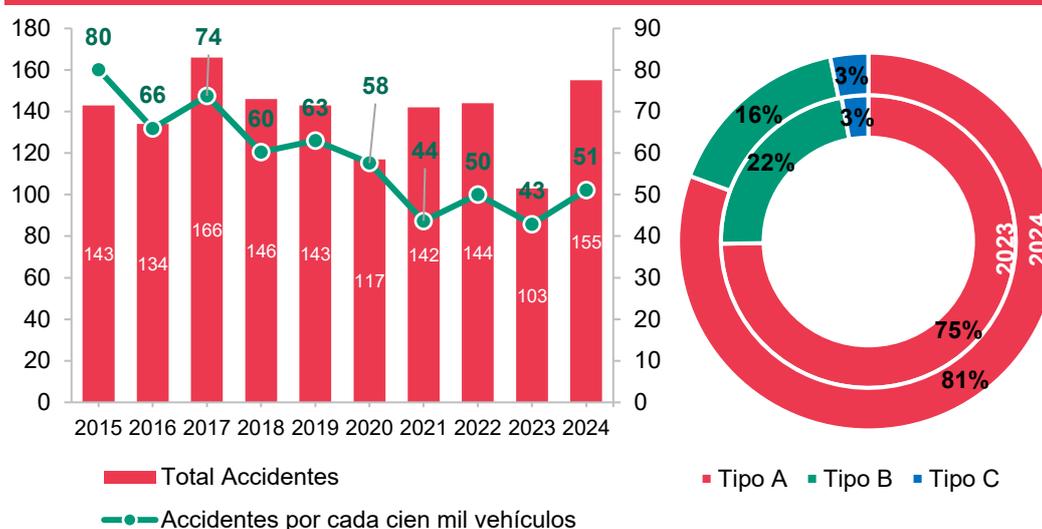
Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

59. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2024 fue de 51, cifra 19,1 % inferior en relación con el 2023. Por otro lado, respecto a las consecuencias de los accidentes, 5 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 3,2 %), mientras que 25 reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 16,1 %).



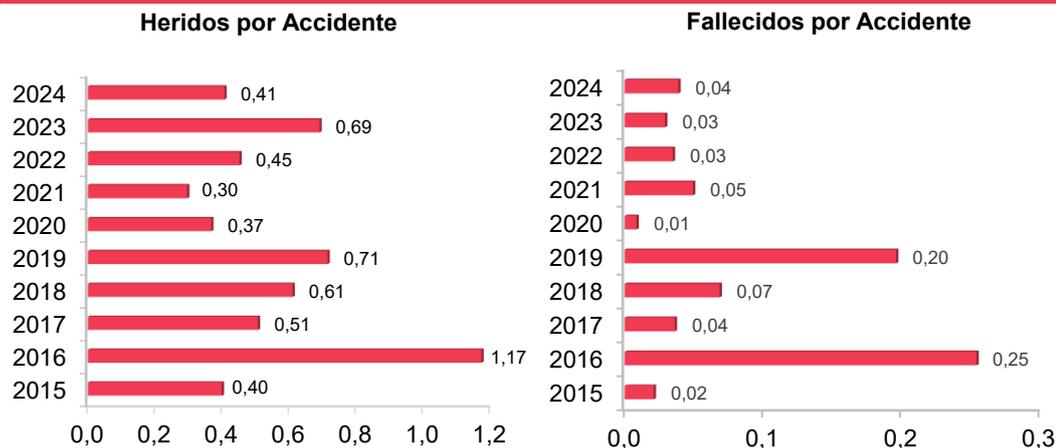
**Gráfico N° 10**  
IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia\*, 2015 - 2024



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

60. En 2024, el número de heridos por accidente se redujo en un 41,0 %, pasando de 0,69 en el año 2023 a 0,41 heridos por accidente. Asimismo, en dicho año la cantidad de víctimas fatales por accidente se incrementó de 0.03 en 2023 a 0.04 en 2024. En el Gráfico N° 11 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2015 - 2024.

**Gráfico N° 11**  
IIRSA Sur Tramo 2: Daños personales por accidentes 2015 - 2024

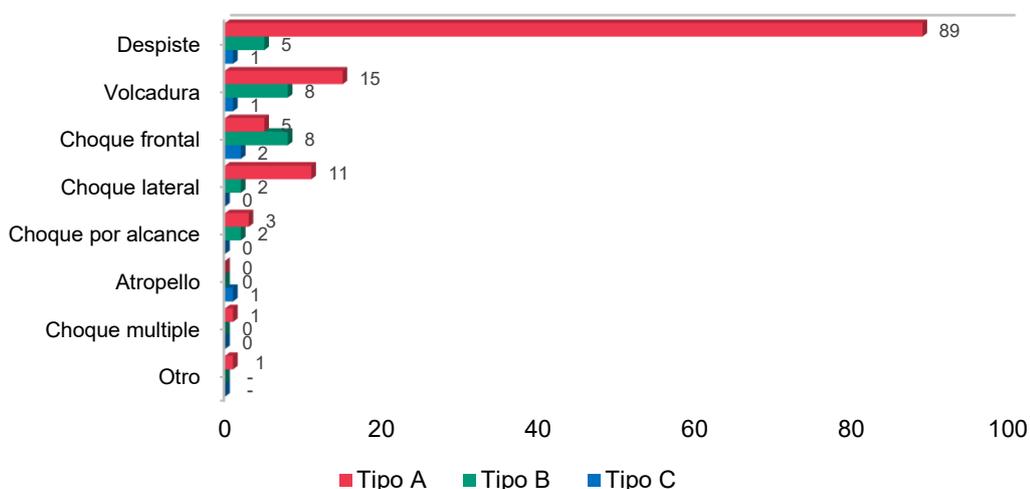


Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

61. En el 2024, el 61,3 % de los accidentes de tránsito estuvo asociado a despiste de vehículos, los cuales tuvieron como consecuencias principales los daños materiales (93,7 %) y en menor medida (5,3 %) involucró personas heridas. En tanto, el 15,5 % de accidentes ocurrió por volcaduras, el 21,9 % por diversos tipos choques y el 0,6 % restante debido a atropello. El Gráfico N° 12 resume los tipos de accidentes ocurridos en 2024 según consecuencias acontecidas sobre la vida humana.



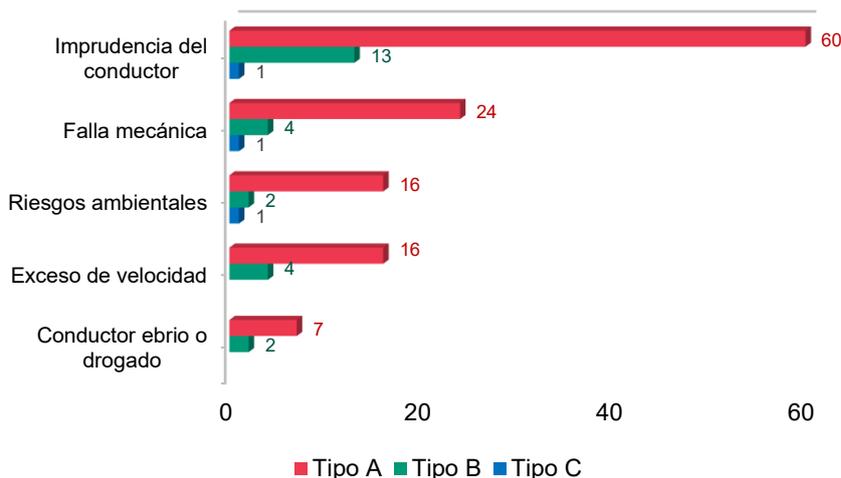
**Gráfico N° 12**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024**



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

62. La imprudencia de los conductores fue la causa más frecuente de los accidentes reportados en 2024, representando el 47,7 % de ellos. Al respecto, el comportamiento imprudente incluyó la realización de maniobras temerarias, invasión de carril, adelanto de vehículo, etc. Por su parte, el 18,7 % de los accidentes se atribuye a fallas mecánicas, mientras que el 12,3 % tuvo como causa los riesgos ambientales, que comprenden los accidentes ocurridos debido a las condiciones climáticas adversas tales como lluvia o neblina. Por último, el exceso de velocidad y el presunto manejo bajo estado de ebriedad de los conductores representaron el 12,9 % y 5,8 % de las causas de los accidentes, respectivamente. El Gráfico N° 13 muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.

**Gráfico N° 13**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2024**



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

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

63. En 2024, el concesionario no recibió reclamos por parte de los usuarios de la vía concesionada. Cabe mencionar que la concesión no suele caracterizarse por presentar reclamos, siendo la mayor cantidad de reclamos los realizados en el año 2017 (2) por concepto de auxilio mecánico



y facturación, mientras que el año 2022 solo presentó un reclamo en el mes de febrero debido a atención inadecuada.

Cuadro N° 8											
IIRSA Sur Tramo 2: Número de reclamos por año, 2015-2024											
Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Número de Reclamos	1	0	2	0	0	0	0	1	0	0	4

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

64. Finalmente, el Concesionario no registró penalidades durante el año 2024, pero fue sancionado<sup>16</sup> en una (1) oportunidad con una amonestación por el incumplimiento de haber ejecutado la adecuación al Proyecto de Ingeniería de Detalle de la defensa ribereña sin contar con la conformidad del Supervisor de Obra y de Ositrán, durante la ejecución de la obra accesoria del Sector Km. 61+061 al Km. 61+300 (progresiva hito) del Tramo 2: Urcos – Inambari (Numeral 4.5 del Acta de Acuerdo de la ejecución de la referida obra accesoria).

## VIII. INDICADORES COMERCIALES

65. Como ha sido mencionado, a diciembre de 2024, la Concesión no ha iniciado la etapa de explotación, por lo cual no se cobran tarifas de peaje. Así, los ingresos percibidos por el Concesionario por concepto de PAMO son cubiertos íntegramente por el cofinanciamiento del Estado.
66. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)<sup>17</sup>, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario<sup>18</sup>.
67. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2024 el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/ 51,2 millones, monto 65,9 % menor a lo devengado el año anterior. Entre 2008 y 2024, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 417,9 millones y S/ 2299,1 millones, respectivamente.

<sup>16</sup> En el marco de la función supervisora y sancionadora, el Ositrán tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso identifique que las Entidades Prestadoras han incurrido en algún incumplimiento relacionado con sus obligaciones previstas en los Contratos de Concesión o en la normativa.

<sup>17</sup> MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

<sup>18</sup> En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.



**Gráfico N° 14**  
**IIRSA Sur Tramo 2: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2008 - 2024**  
 (En S/ millones, incluido IGV)



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

## IX. ANÁLISIS FINANCIERO

### IX.1. Estados financieros

- **Estado de Resultados integrales**

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

**Cuadro N° 9**  
**Ingresos por servicios 2023-2024**  
 (En miles de soles)

Ingresos por servicios	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
<b>Ingresos por servicios de operación y mantenimiento</b>	<b>210 743</b>	<b>88240</b>	<b>98,2%</b>	<b>89,2%</b>	<b>138,8%</b>
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	7342	7049	3,4%	7,1%	4,2%
Acta de trato directo	15986	15550	7,5%	15,7%	2,8%
Costo anual de mantenimiento (CAM)	21649	20974	10,1%	21,2%	3,2%
Mantenimiento de emergencia	4701	26361	2,2%	26,6%	-82,2%
Informe técnico de mantenimiento (ITM)	161 065	18306	75,1%	18,5%	779,8%
<b>Ingresos por servicios de construcción</b>	<b>3771</b>	<b>10704</b>	<b>1,8%</b>	<b>10,8%</b>	<b>-64,8%</b>
Ingreso por actividades de construcción	3771	10704	1,8%	10,8%	-64,8%
<b>Total</b>	<b>214 514</b>	<b>98944</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>116,8%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



70. Durante el 2024, los ingresos totales, constituidos por i) los servicios de operación y mantenimiento; y, ii) los servicios de construcción de la concesión alcanzaron los S/ 214,5 millones, un 116,8% mayor que los S/ 98,9 millones registrados en el 2023. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se incrementaron en un 138,8% frente a lo registrado el año previo, esto es, en S/ 122,5 millones, debido al incremento, principalmente, en las actividades de *Informe técnico de mantenimiento (ITM)* en S/ 142,8 millones (779,8%)<sup>19</sup>, y a pesar de la reducción de los ingresos por *Mantenimiento de emergencia* (S/ -21,7 millones) y de los *Ingresos por actividades de construcción* (S/ -6,9 millones).
71. En relación a los ingresos por servicio de operación y mantenimiento<sup>20</sup>, durante el ejercicio 2024 estos representaron el 98,2% de los ingresos totales. De dichos ingresos, las actividades de *Informe técnico de mantenimiento (ITM)* y *Costo anual de mantenimiento (CAM)* son los de mayor relevancia ascendiendo al 75,1% y 10,1% de los ingresos totales, respectivamente.
72. En lo que respecta a los costos del servicio de operación y construcción de la concesión, para el ejercicio 2024 estos alcanzaron los S/ 187,8 millones, monto mayor en 155,0% al del ejercicio 2023. Los costos totales están conformados por dos prestaciones de servicios, i) los costos por servicio de operación y mantenimiento, el cual asciende a S/ 185,8 millones, monto que se ha incrementado en 189,4% con relación al año anterior (S/ 64,2 millones); y, ii) los costos por servicio de construcción, que en el 2024 ascendieron a S/ 2,1 millones, cayendo un 78,2% respecto al ejercicio 2023.

Cuadro N° 10 Costos de prestación de servicios 2023-2024 (En miles de soles)					
Costos de operación y construcción	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
<b>Costos de operación y mantenimiento</b>	<b>185 762</b>	<b>64189</b>	<b>98,9%</b>	<b>87,1%</b>	<b>189,4%</b>
Honorarios de operación	28825	24776	15,3%	33,6%	16,3%
Servicios por obra de emergencia	4194	23189	2,2%	31,5%	-81,9%
Informe técnico de mantenimiento	152730	16058	81,3%	21,8%	851,1%
Proyecto de ingeniería de detalle (PID)	13	13	0,0%	0,0%	0,0%
Tributos		153	0,0%	0,2%	-100,0%
<b>Costo por servicios de construcción</b>	<b>2065</b>	<b>9482</b>	<b>1,1%</b>	<b>12,9%</b>	<b>-78,2%</b>
Servicios de construcción	2065	9482	1,1%	12,9%	-78,2%
<b>Total</b>	<b>187 827</b>	<b>73671</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>155,0%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

73. Con relación a la distribución de los costos del servicio de operación y construcción, los costos por servicio de operación y mantenimiento representaron el 98,9%, por lo que los costos por servicio de construcción significaron el 1,1% restante. Entre las subpartidas más importantes en términos monetarios, destacan el *Informe técnico de mantenimiento* y los *Honorarios de operación*, con el 81,3% y 15,3% de participación en los costos totales, respectivamente.

<sup>19</sup> Según los EE.FF. del concesionario, el Mantenimiento periódico (Informe Técnico de Mantenimiento - ITM) comprende tareas de mantenimiento mayor preventivas, con el propósito de asegurar la funcionalidad e integralidad de la carretera ejecutados por la inadecuación de algún índice de capacidad estructural de la vía. Este comprende entre otras, la renovación del pavimento (revestimiento de asfalto delgado; tratamiento superficial o capa de resellado, riego niebla, lechada bituminosa u otros), mantenimiento de la rugosidad del pavimento, mantenimiento de alcantarillas, cunetas y de señalizaciones, así como seguridad vial complementaria.

<sup>20</sup> Según los EE.FF. del concesionario, al 31 de diciembre de 2024 el Concedente entregó los terrenos de la UIPP Yanacancha, de acuerdo con lo establecido en la Adenda N° 8 del Contrato de Concesión. Para iniciar el período de explotación solo podría producirse luego de transcurridos 30 días calendarios después de que la Concesionaria hubiera implementado las 2 UIPPs, en Inambari (construida) y Yanacancha (en construcción).



**Cuadro N° 11**  
**Gastos de administración 2023-2024**  
(En miles de soles)

Gastos de administración	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Cargas de personal	1689	1361	17,5%	21,5%	24,1%
Servicios recibidos prestados por terceros	2159	3662	22,3%	57,7%	-41,0%
Tributos	19	13	0,2%	0,2%	46,2%
Otras cargas de gestión	5805	1308	60,0%	20,6%	343,8%
Depreciación			0,0%	0,0%	
<b>Total</b>	<b>9672</b>	<b>6344</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>52,5%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

74. La revisión de los gastos administrativos nos permite concluir que, para el ejercicio 2024, estos se incrementaron en 52,5% con respecto al ejercicio previo, pasando de S/ 6,3 millones a S/ 9,7 millones, impulsado principalmente por el aumento de la partida de *Otras cargas de gestión* en S/ 4,5 millones (343%)<sup>21</sup>, representando el 60,0% de los costos totales de administración en el ejercicio 2024.
75. Así, en el siguiente cuadro que presenta el Estado de Resultados Integrales de la empresa durante 2024, la diferencia entre los ingresos y costos por servicios determinó una utilidad bruta de S/ 30,5 millones, lo que significó un incremento de 20,4% con relación a la registrada el año anterior (S/ 25,4 millones). En esa misma línea, la utilidad de operación aumentó 9,9%, ascendiendo a S/ 21,0 millones en el 2024. Respecto a la utilidad neta del ejercicio 2024, esta se incrementó en 122,0% hasta los S/ 15,9 millones, frente a los S/ 7,2 millones obtenidos en el 2023. Ello se debió, principalmente, al aumento de la diferencia entre ingresos y costos por servicios de operación y mantenimiento (+ S/ 4,8 millones) reflejada en el cambio en la *Utilidad bruta* y, adicionalmente, a la *Ganancia por diferencia de cambio* (+ S/ 11,7 millones).

**Cuadro N° 12**  
**Estado de Resultados Integrales 2023-2024**  
(En miles de soles)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
<b>Ingresos</b>	<b>214 514</b>	<b>98944</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>116,8%</b>
Ingresos por actividades de construcción	3771	10704	1,8%	10,8%	-64,8%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	210 743	88240	98,2%	89,2%	138,8%
<b>Costos</b>	<b>(183 998)</b>	<b>(73592)</b>	<b>-85,8%</b>	<b>-74,4%</b>	<b>150,0%</b>
Costos por servicios de construcción	(2065)	(9403)	-1,0%	-9,5%	-78,0%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	(181 933)	(64189)	-84,8%	-64,9%	183,4%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>30516</b>	<b>25352</b>	<b>14,2%</b>	<b>25,6%</b>	<b>20,4%</b>
Gastos de administración	(9672)	(6344)	-4,5%	-6,4%	52,5%
Otros ingresos	157	94	0,1%	0,1%	67,0%
<b>Utilidad de operación</b>	<b>21001</b>	<b>19102</b>	<b>9,8%</b>	<b>19,3%</b>	<b>9,9%</b>
Ingresos financieros	243	192	0,1%	0,2%	26,6%
Gastos financieros	(1650)	(2270)	-0,8%	-2,3%	-27,3%
Ganancia por diferencia de cambio	32529	20809	15,2%	21,0%	56,3%
Pérdida por diferencia de cambio	(28667)	(27126)	-13,4%	-27,4%	5,7%
<b>Resultado antes del impuesto a la ganancia</b>	<b>23456</b>	<b>10707</b>	<b>10,9%</b>	<b>10,8%</b>	<b>119,1%</b>
Impuesto a la renta	(7541)	(3539)	-3,5%	-3,6%	113,1%
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>15915</b>	<b>7168</b>	<b>7,4%</b>	<b>7,2%</b>	<b>122,0%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>21</sup> Corresponde principalmente al valor provisionado de intereses y multas por el aporte de regulación a OSITRAN correspondiente al periodo 2014.



• **Estado de Situación Financiera**

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

<b>Cuadro N° 13</b>					
<b>Estado de situación financiera, 2023 - 2024</b>					
<b>(En miles de soles)</b>					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2024	2023		2024	2023
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>195 001</b>	<b>150 058</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>199 381</b>	<b>158 853</b>
Efectivo	69564	46564	Cuentas por pagar comerciales	1124	713
Cuentas por cobrar comerciales	104 938	70121	Cuentas por pagar a partes relacionadas	97059	53657
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	8346	28419	Anticipos del Concedente	93965	99663
Cuentas por cobrar diversas	12153	4954	Otras cuentas por pagar	7233	4820
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>129 202</b>	<b>117 702</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>199 381</b>	<b>158 853</b>
Cuentas por cobrar comerciales	88736	80258	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>124 822</b>	<b>108 907</b>
Cuentas por cobrar relacionadas	17631	16108	Capital social	37683	37683
Cuentas por cobrar diversas	21402	21061	Reserva legal	7094	6377
Impuesto a la renta diferido	1433	275	Resultados acumulados	80045	64847
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>324 203</b>	<b>267 760</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>324 203</b>	<b>267 760</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<b>Cuadro N° 14</b>							
<b>Estado de situación financiera, 2023 - 2024</b>							
<b>(En porcentaje)</b>							
ACTIVO	Análisis Vertical		Análisis Horizontal	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2024	2023			2024/2023	2024	
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>60,1%</b>	<b>56,0%</b>	<b>30,0%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>61,5%</b>	<b>59,3%</b>	<b>25,5%</b>
Efectivo	21,5%	17,4%	49,4%	Cuentas por pagar comerciales	0,3%	0,3%	57,6%
Cuentas por cobrar comerciales	32,4%	26,2%	49,7%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	29,9%	20,0%	80,9%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	2,6%	10,6%	-70,6%	Anticipos del Concedente	29,0%	37,2%	-5,7%
Cuentas por cobrar diversas	3,7%	1,9%	145,3%	Otras cuentas por pagar	2,2%	1,8%	50,1%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>39,9%</b>	<b>44,0%</b>	<b>9,8%</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>61,5%</b>	<b>59,3%</b>	<b>25,5%</b>
Cuentas por cobrar comerciales	27,4%	30,0%	10,6%	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>38,5%</b>	<b>40,7%</b>	<b>14,6%</b>
Cuentas por cobrar relacionadas	5,4%	6,0%	9,5%	Capital social	11,6%	14,1%	0,0%
Cuentas por cobrar diversas	6,6%	7,9%	1,6%	Reserva legal	2,2%	2,4%	11,2%
Impuesto a la renta diferido	0,4%	0,1%	421,1%	Resultados acumulados	24,7%	24,2%	23,4%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>21,1%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>21,1%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



77. Durante el ejercicio 2024, se observa que el valor de los activos de la concesión y, por consiguiente, del pasivo y patrimonio, se incrementó en 21,1% respecto al año previo, pasando de S/ 267,8 millones a S/ 324,2 millones.
78. Por el lado del activo, el activo corriente registró la mayor variación entre el 2023 y 2024, incrementándose de S/ 150,1 millones a S/ 195,0 millones (+30,0%); mientras que los activos no corrientes aumentaron 9,8%, pasando de S/ 117,7 millones a S/ 129,2 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 56% de los activos totales en el año 2023, al 60,1% en el año 2024, debido, principalmente, al aumento de *Efectivo* y *Cuentas por cobrar comerciales* por el lado de los activos corrientes, y a pesar de la caída de las *Cuentas por cobrar a partes relacionadas* de los activos corrientes y del aumento de las *Cuentas por cobrar comerciales* en los activos no corrientes.
79. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se incrementaron en un 25,5%, mientras que el patrimonio neto en un 14,6%, ascendiendo en el ejercicio 2024 a S/ 199,4 millones y S/ 124,8 millones, respectivamente, y representando el 61,5% y 38,5% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que la concesión no cuenta con registros de pasivos no corrientes, por lo que el incremento del pasivo corriente se explica principalmente por las cuentas Anticipos del Concedente, ascendente a S/ 93,9, y Cuentas por pagar a partes relacionadas por S/ 97,1 millones.
80. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó para el 2024, pasando de S/ 108,9 millones a S/ 124,8 millones (14,6%), debido, principalmente, al aumento de los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 64,8 millones a S/ 80,0 millones.

## IX.2. Indicadores Financieros

- **Ratios de Liquidez**

81. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que se ha reducido la capacidad de la empresa de tener los recursos suficientes para afrontar sus obligaciones de corto plazo, reflejándose en valores para los ratios por debajo de 1.
82. En particular, el incremento del activo corriente en un 30,0% frente al incremento en el pasivo corriente en un 25,5% han determinado que el ratio Liquidez clásica<sup>22</sup> aumente de 0,94 a 0,98; similar situación ocurre con el ratio de Prueba ácida<sup>23</sup> considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y cuentas por cobrar.

Cuadro N° 15 Ratios de Liquidez, 2023 - 2024		
Ratios	2024	2023
Liquidez clásica	0,98	0,94
Prueba ácida	0,98	0,94
Liquidez absoluta	0,35	0,29

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

83. Con relación al ratio de Liquidez absoluta<sup>24</sup> o también llamado ratio de prueba defensiva, en 2024 este indicador si bien aumenta de 0,29 a 0,35, también evidencia que la cuenta de *Efectivo* y *Equivalente de efectivo* por sí solo no permite respaldar el total del pasivo corriente.

<sup>22</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>23</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

<sup>24</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

84. Los ratios de endeudamiento evalúan la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. 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.
85. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2024 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

Cuadro N° 16		
Ratios Apalancamiento / endeudamiento, 2023 - 2024		
Ratios	2024	2023
Deuda - Patrimonio	159,7%	145,9%
Endeudamiento del Activo	61,5%	59,3%
Calidad de la Deuda	100,0%	100,0%
Índice de Solvencia	1,63	1,69

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

86. El ratio Deuda - Patrimonio<sup>25</sup>, muestra para el ejercicio 2024 que por cada S/ 100 de patrimonio existe una deuda de S/ 159,7, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento de la empresa, mismo que se ha incrementado respecto al año anterior, en línea con el incremento de las *Cuentas por pagar a partes relacionadas* en el pasivo corriente, y a pesar del incremento en los *Resultados acumulados* en el ejercicio 2024, que constituyen patrimonio del Concesionario.
87. El ratio Endeudamiento del Activo<sup>26</sup> en el ejercicio 2024 indica que, del activo total, un 61,5% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 59,3% que tuvo en el ejercicio previo, lo cual indica una disminución del financiamiento del activo con recursos propios, es decir, una reducción del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
88. El ratio Calidad de la deuda<sup>27</sup> muestra que durante los cinco últimos años este ratio se ha mantenido en 100%, al no presentarse obligaciones de largo plazo.
89. Finalmente, el Índice de solvencia<sup>28</sup> para el ejercicio 2024 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,63 de activo total. En el 2023 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,69 de activo total. Cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se evidencia que entre el 2023 y 2024, el nivel de solvencia de la empresa se ha reducido.

- **Ratios de rentabilidad**

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

<sup>25</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

<sup>26</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

<sup>27</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

<sup>28</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



91. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto<sup>29</sup> decreció desde un 25,6% a un 14,2% entre los años 2023 y 2024. El Margen operativo<sup>30</sup> decreció de un 19,3% a un 9,8% (al no contabilizarse depreciación, el Margen EBITDA<sup>31</sup> se comportó de manera idéntica). De otro lado, el Margen neto<sup>32</sup> resultó en un valor de 7,4% en el 2024, cifra ligeramente inferior al año 2023 (7,2%). Este último ratio indica que, en el ejercicio 2024, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 7,4 de utilidad neta, casi manteniéndose la rentabilidad general del negocio respecto al ejercicio 2023.

Cuadro N° 17		
Ratios de Rentabilidad / endeudamiento, 2023 - 2024		
Ratios	2024	2023
Margen Bruto	14,2%	25,6%
Margen Operativo	9,8%	19,3%
Margen EBITDA	9,8%	19,3%
Margen Neto	7,4%	7,2%
ROE	12,8%	6,6%
ROA	4,9%	2,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

92. El ROE<sup>33</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que, en el ejercicio 2024, este indicador aumentó respecto al ejercicio 2023, pasando de obtenerse S/ 6,6 de utilidad neta por cada S/ 100 de patrimonio a S/ 12,8 de utilidad neta en el ejercicio 2024.
93. Finalmente, de forma análoga, se observa un crecimiento de la rentabilidad sobre los activos o ROA<sup>34</sup> el cual ascendió a 4,9% (2,7% en el 2023), mostrando de esta manera que la empresa tuvo mayores ganancias para el 2024 sobre el capital invertido. Los referidos aumentos en el ROA y ROE se explican por el efecto del significativo incremento relativo de la utilidad neta (122,1%) respecto al aumento de los activos totales (21,1%) y patrimonio (14,6%), respetivamente.

## X. CONCLUSIONES

94. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 2: Urcos – Inambari durante 2024, se ha identificado los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo. De la evaluación del desempeño de la Concesión durante el año 2024; por lo tanto, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico total de vehículos registró un incremento de 26,4 % respecto al año anterior, al pasar de 240,1 mil a 303,4 mil vehículos. De dicho total, el 68,8 % correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 31,2 % restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 561,3 mil ejes, lo cual representó un nivel superior de 26,1 % respecto al año anterior.
  - (ii) En relación con la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2024, el número de llamadas de emergencia fue de 877, cifra superior en 31,7 % en relación con el año anterior (666).
  - (iii) Al cierre de 2024, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 673,6 millones, lo cual representó un avance de 95,5 % en relación con la inversión total comprometida que ascendió a USD 705,2 millones.

<sup>29</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

<sup>30</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

<sup>31</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

<sup>32</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

<sup>33</sup> *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

<sup>34</sup> *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



- (iv) Tras la entrega de predios en Urcos en julio de 2024, el Concesionario inició en octubre las obras de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje de Yanacancha, con una inversión referencial de USD 9,7 millones, previéndose el inicio de su explotación para setiembre de 2025.
- (v) En 2024, las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 1,7 millones de soles, monto que representa un decrecimiento del 30,1 % en relación con el aporte de 2023 (S/ 2,4 millones).
- (vi) En relación al desempeño operativo, se ha verificado lo siguiente:
- El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio (90 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 97,5 % en el año 2024.
  - Se registró un total de 155 accidentes durante 2024, que significó un incremento de 50,5 % con relación al año anterior; asimismo, el indicador de número de accidentes por cien mil vehículos se incrementó de 42,9 a 51,1, lo que evidencia un aumento efectivo de la cantidad de accidentes. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes están asociados a despistes y volcaduras (76,8 % en conjunto). Entre las causas más frecuentes de los accidentes tenemos la imprudencia de los conductores, las fallas mecánicas y los riesgos ambientales.
- (vii) Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2024, no se ha efectuado cobro alguno de las tarifas fijadas por el uso de la vía (peaje), pues no se han cumplido las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión para el inicio de la explotación, por lo cual los ingresos totales percibidos por concepto de PAMO fueron cubiertos íntegramente por el cofinanciamiento del Estado.
- (viii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de PAMO y PAO se redujeron en 65,9 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 150,3 millones a S/ 51,2 millones. El PAMO fue de S/ 51,2 millones, 39,7 % mayor al año anterior; asimismo, no se registró montos provenientes del PAO.
- (ix) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento y servicios de construcción se incrementaron en 116,8% entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 98,9 millones a S/ 214,5 millones, así como los costos totales que aumentaron en 150,0%. A partir de lo mencionado, la utilidad bruta en el 2024 se incrementó hasta los S/ 30,5 millones (+20,4%); asimismo la utilidad neta presentó un aumento de 122% al pasar de S/ 7,2 millones en el 2023 a S/ 15,9 millones en el 2024, influenciado, influenciado, tanto por el incremento de los ingresos, así como por el aumento de la ganancia neta por diferencia de cambio.
- (x) Al cierre del año 2024, la empresa incrementó sus valores contables frente al observado al cierre de 2023, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un aumento de 21,1%, al registrar S/ 267,8 millones en 2023 y S/ 324,2 millones al finalizar 2024. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha incrementado ligeramente conforme al aumento de los indicadores de liquidez en el 2024, concluyéndose que la empresa cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir casi completamente sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad (cubre el 98%). En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, los indicadores señalan un ligero deterioro de la empresa. De otro lado, a pesar de que los márgenes de rentabilidad bruta y operativa de la empresa han caído, tanto el margen neto como la rentabilidad sobre activos y patrimonio han mejorado en el ejercicio 2024.



## XI. ANEXOS

### ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A.Carretera: Urcos – Inambari			
Fecha de actualización: 1 de abril de 2022			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo Urcos – Inambari (300 Km.) en Cusco que incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Urcos – Ocongate (73,5 Km.)</li><li>▪ Ocongate – Marcapata (97,0 Km.)</li><li>▪ Marcapata – Quincemil (72,45 Km.)</li><li>▪ Quincemil – Inambari (57,05 Km.)</li></ul>	Cláusula 2.4. Apéndice 1 del Anexo I
2	Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde la fecha de Suscripción del Contrato (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. Cláusula 4.3. y 4.4.
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Adenda 1:</b> 24 de febrero de 2006.</li><li>▪ <b>Adenda 2:</b> 16 de junio de 2006.</li><li>▪ <b>Adenda 3:</b> 26 de julio de 2006.</li><li>▪ <b>Adenda 4:</b> 16 de julio de 2007.</li><li>▪ <b>Adenda 5:</b> 18 de febrero 2009.</li><li>▪ <b>Adenda 6:</b> 31 de julio de 2009.</li><li>▪ <b>Adenda 7:</b> 08 de julio de 2010.</li><li>▪ <b>Adenda 8:</b> 27 de diciembre de 2010.</li></ul>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8
5	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
6	Modalidad	Cofinanciado.	Cláusula 2.6.
7	Capital mínimo	El capital social solicitado es de USD 10 233 258., monto que podrá ser pagado como máximo hasta finalizar el tercer año de vigencia.	Cláusula 3.4.
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> por USD 15 millones.</li><li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u><ul style="list-style-type: none"><li>- Por USD 3 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión.</li><li>- Por USD 5 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del contrato.</li><li>- Por USD 10 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 06 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato.</li></ul></li></ul>	Cláusula 9.2. Cláusula 9.3.
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <u>Garantía de Crédito Parcial</u>, destinada a garantizar el servicio de deuda que el Concesionario tiene con los Acreedores Permitidos.</li><li>▪ <u>Línea de Crédito de Enlace</u>, para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 59 080 000. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula.</li></ul>	Cláusula 3.12. Cláusula 18.1. Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada: USD 221 millones (sin incluir IGV).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS.



11	Obras	<p>Construcción a nivel de asfaltado del tramo Urcos – Puente Inambari (300 km.) incluyendo, obras de drenaje, puentes, señalización, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Primera Etapa</u> (12 meses desde el Inicio de la Construcción): 29%</li> <li>▪ <u>Segunda Etapa</u> (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa): 38%</li> <li>▪ <u>Tercera Etapa</u> (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa): 33%</li> </ul>	<p>Cláusula 6.1.</p> <p>Anexo VIII, numeral 2.2.1.</p>
----	-------	--	--

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

Fecha de actualización: 1 de abril de 2022

Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia.</li> <li>▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete a arbitraje Internacional.</li> <li>▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima.</li> </ul>	<p>Cláusula 16.10.</p> <p>Cláusula 16.11.a) b)</p>
13	Penalidades	<p>El Regulador se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales frente a incumplimientos del Concesionario referido a las siguientes obligaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato</li> <li>▪ Régimen de bienes</li> <li>▪ Obras de Construcción</li> <li>▪ Consideraciones Socioambientales</li> </ul> <p>El pago de penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la concesión ni tampoco se podrá invocar por la ruptura del equilibrio económico-financiero.</p> <p>Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas.</p>	<p>Cláusula 3.6.</p> <p>Cláusula 5.40.</p> <p>Cláusula 6.23.</p> <p>Cláusula 11.47.</p> <p>Anexo X (Tablas 1,2,3 y 4)</p> <p>Cláusula 13.10.</p>
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Terminación del Contrato.</li> <li>▪ Vencimiento del plazo.</li> <li>▪ Mutuo Acuerdo.</li> <li>▪ Incumplimiento del Concesionario.</li> <li>▪ Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos).</li> <li>▪ Decisión Unilateral del Concedente.</li> <li>▪ Fuerza Mayor (Salida unilateral del Concesionario).</li> </ul>	<p>Cláusula 14.1.</p> <p>Cláusula 14.2.</p> <p>Cláusula 14.3.</p> <p>Cláusula 14.4.</p> <p>Cláusula 14.5.</p> <p>Cláusula 14.6.</p> <p>Cláusula 14.8.</p> <p>Cláusula 14.9.</p> <p>Adenda 3</p>
15	Equilibrio económico	<p>Las Partes reconocen que el contrato se encuentra en equilibrio económico – financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados.</p> <p>En caso de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y/o por causas sobrevinientes al Contrato conforme a lo dispuesto en el tercer párrafo de la presente cláusula, que se traduzcan en la contabilidad del CONCESIONARIO, el Concedente, con opinión previa del Regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Existe variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa, segunda etapa y tercera etapa, con respecto a los valores iniciales presentados en el modelo de evaluación económica y financiera.</li> <li>▪ Existe variaciones en términos reales en costos de operación y administración y los costos de mantenimiento, con respecto a los valores iniciales presentados en el modelo de evaluación económica y financiera.</li> </ul> <p>El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO.</p>	<p>Cláusula 8.28.</p> <p>Cláusula 8.29.</p> <p>Adenda 3</p>



16	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía: (i) el derecho de Concesión (ii) los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) y (iii) las acciones y participaciones del Concesionario.	Cláusula 9.6.b) y c) Adenda 3
----	--	--	----------------------------------

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A. Carretera: Urcos – Inambari**  
 Fecha de actualización: 1 de abril de 2022

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Pólizas de seguros	Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de las siguientes pólizas de seguro, para su aprobación. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De responsabilidad civil.</li> <li>▪ Sobre los bienes en Construcción.</li> <li>▪ De riesgos laborales.</li> <li>▪ Otras pólizas.</li> </ul>	Cláusula 10.1.a  Cláusula 10.2.a), b) c) y d)
18	Inicio de operaciones	El inicio de la explotación de la Concesión se producirá a más tardar a los 30 días de haberse implementado las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje	Cláusula 8.10. Adenda 8
19	Estándares del servicio	Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía, puentes y viaductos.	Anexo I, Apéndice 3
20	Tarifas	La tarifa inicial estará compuesta por (i) por un Peaje de USD 1,50, al tipo de cambio vigente en la fecha de la aprobación de las obras y (ii) el IGV y otros impuestos de Ley <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cada Vehículo ligero pagará una tarifa</li> <li>▪ Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje</li> </ul> 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.	Cláusula 8.14. Cláusula 8.15. Cláusula 8.16. Cláusula 8.17 a) y b)
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción.</li> <li>▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses.</li> <li>▪ El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado.</li> <li>▪ El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario.</li> </ul>	Cláusula 8.17.c)
22	PAO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ USD 31 858 000 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV).</li> <li>▪ La proporción correspondiente a cada etapa:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Primera etapa: 29% del PAO.</li> <li>- Segunda etapa: 38% del PAO</li> <li>- Tercera etapa: 33% del PAO.</li> </ul> </li> <li>▪ El aporte por concepto de PAO será efectuado por el CONCEDENTE, a los Titulares de los CRPAO.</li> <li>▪ El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero).</li> </ul>	Cláusula 8.21. a)  Cláusula 8.23.  Cláusula 18.2.  Adenda 3
23	CRPAO	Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.	Cláusula 1.6. Adenda 3
24	PAMO y Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PAMO (Trimestral): USD 4,76 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de USD 564 mil para mantenimiento periódico.</li> <li>▪ 25% del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario demore la implementación de las unidades de peaje y pesaje, el pago será abonado por el CONCEDENTE en única cuota en un plazo no mayor a los quince (15) Días desde la Fecha de Inicio de la Explotación.</li> </ul> Transitabilidad: se entregará al Concesionario un monto no mayor a los	Cláusula 8.21. b) y c)  Adenda 1 Adenda 2



		USD 12 220 400 para mantener la transitabilidad de los sectores, el pago se efectuará según el procedimiento previsto en el Contrato.	Adenda 8
25	Retribución al Estado	No existe	

## ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO

### INDICADORES ANUALES: IIRSA Sur – Tramo 2 Urcos – Inambari

Concesionario:	Concesión Canchaque S.A.C.
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2012-2024

#### a) Tráfico

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

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

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



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

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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

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

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

Melina Caldas Cabrera  
**Jefe de Regulación**

### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

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