



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

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

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



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



Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – 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° 3: Inambari – Iñapari

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



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	4
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
	II.1. Composición de la empresa	7
	II.2. Principales Características del Contrato de Concesión	7
	II.3. Área de influencia	9
	II.4. Principales Activos de la Concesión	10
	II.5. Hechos de Importancia	11
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	11
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	13
	IV.1. Tráfico vehicular	13
	IV.2. Servicios complementarios	15
V.	ESQUEMA TARIFARIO	17
VI.	INVERSIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN	18
	VI.1. Inversiones	18
	VI.2. Aporte por regulación	19
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	20
	VII.1. Niveles de servicio	20
	VII.2. Indicador de Tráfico	21
	VII.3. Accidentes	22
	VII.4. Reclamos, sanciones y penalidades	25
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	25
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	26
	IX.1. Estados Financieros	26
	IX.2. Ratios Financieros	30
X.	CONCLUSIONES	32
	ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	35
	ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO	38



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 Aspectos generales de la concesión	7
Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales	9
Cuadro N° 3 Estaciones de peaje	10
Cuadro N° 4 Ubicación de las unidades de peaje.....	12
Cuadro N° 5 Variación del tráfico por estación de peaje, años 2023 y 2024	15
Cuadro N° 6 Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, año 2024	15
Cuadro N° 7 Motivo de llamada de emergencia, año 2024	16
Cuadro N° 8 Tarifas vigentes, años 2023 y 2024	18
Cuadro N° 9 Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2014 – 2024.....	22
Cuadro N° 10 Motivo de reclamos por meses, año 2024	25
Cuadro N° 11 Ingresos por servicios, años 2023 y 2024	27
Cuadro N° 12 Costos de prestación de servicios, años 2023 y 2024	27
Cuadro N° 13 Costos de administración, años 2023 y 2024	28
Cuadro N° 14 Resultados integrales, años 2023 y 2024	28
Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera, años 2023 y 2024	29
Cuadro N° 16 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, años 2023 y 2024	30
Cuadro N° 17 Ratios de liquidez, años 2023 y 2024	30
Cuadro N° 18 Ratios de apalancamiento/endeudamiento, años 2023 y 2024	31
Cuadro N° 19 Ratios de rentabilidad, años 2023 y 2024	32

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Corredor Vial Interoceánico Sur – IIRSA	10
Gráfico N° 2 Tráfico de vehículos, periodo 2012 - 2024	13
Gráfico N° 3 Evolución del tráfico mensual, años 2023 – 2024	14
Gráfico N° 4 Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, año 2024	14
Gráfico N° 5 Llamadas de emergencia, periodo 2015 – 2024	16
Gráfico N° 6 Asistencias mecánicas, periodo 2014 – 2024	17
Gráfico N° 7 Inversión reconocida por el Ositrán, periodo 2006-2024.....	18
Gráfico N° 8 Aportes por regulación, periodo 2014 – 2024	20
Gráfico N° 9 Nivel de servicio global, periodo 2014-2024.....	21
Gráfico N° 10 Intensidad Media Diaria, periodo 2023-2024.....	22
Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, periodo 2014 – 2024	23
Gráfico N° 12 Daños personales por accidentes, periodo 2014 – 2024	23
Gráfico N° 13 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, año 2024	24
Gráfico N° 14 Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, año 2024.....	24
Gráfico N° 15 Recaudación por cobro de peaje, periodo 2012 - 2024	25
Gráfico N° 16 Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO, periodo 2008 – 2024.....	26



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL (IIRSA): TRAMO N° 3



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2024, de la Concesión del Tramo N° 3 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, IIRSA Sur Tramo 3), que comprende desde el Puente Inambari hasta Iñapari en Madre de Dios. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

El 04 de agosto de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 3 S.A. (en adelante, el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo 3 de la Iniciativa para la “Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA” (en adelante, el Contrato de Concesión), por un periodo de 25 años. El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 410,7 kilómetros, los cuales recorren el departamento de Madre de Dios en la Selva, desde el puente Inambari hasta Iñapari en la frontera con Brasil.

El Contrato de Concesión establece, entre otros, la inversión proyectada referencial asumida por el Concesionario, las tarifas y reajustes tarifarios de los servicios prestados, los niveles de servicio, así como el monto del Cofinanciamiento. A diciembre de 2024, se han suscrito siete adendas al Contrato de Concesión.

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de tres (03) unidades de peaje y de pesaje. Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, auxilio mecánico, estaciones de atención de emergencias (24 horas), servicios higiénicos y casetas de comunicación de emergencia (cada 10 km).

En el año 2024, el tráfico vehicular presentó un incremento de 140,1 %, al pasar de 362 mil vehículos a 869 mil vehículos, de los cuales el 78,7 % correspondió a vehículos ligeros, mientras que el 21,3 % restante a vehículos pesados. Por otro lado, en relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 1,4 millones de ejes, lo cual representó un aumento del 142,2 % respecto al año anterior.

Durante 2024 se reconocieron inversiones al Concesionario por un monto de S/ 724,2 mil, el cual representó una disminución del 63,8 % en comparación a las inversiones reconocidas el año anterior (S/ 2,0 millones). Como consecuencia, la inversión acumulada tuvo una variación positiva mínima alcanzado USD 638,9 millones (incluido IGV), con lo cual se alcanzó un avance del 92,9 % de la inversión total comprometida. Al cierre del año 2024, el Concesionario ha cumplido con la construcción del 100,2 % de los kilómetros comprometidos, así como con la culminación de la obra principal, la construcción de las obras adicionales (empalmes y cruces urbanos) y del puente “Guillermo Billinghurst”.

A lo largo de 2024, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 1,81 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó una caída del 14,7 % en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 2,12 millones).

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 96,9 %.

Por su parte, el número de accidentes se incrementó en un 62,3 %, al pasar de 106 en 2023 a 172 accidentes en 2024. Se registró 14 fallecidos, mientras que el número de heridos registró una cifra



mayor (49 a 81 personas heridas, entre 2023 y 2024). En cuanto a los reclamos, se presentaron 12 durante el 2024 (+100% respecto al 2023), en temas con relación a daños y/o pérdidas en perjuicio de los usuarios, calidad y oportuna prestación del servicio y facturación o cobro de las tarifas.

Con relación a las tarifas cobradas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las tres unidades de peaje, estas se incrementaron 2,4 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 8,40 a S/ 8,60 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en sus tres estaciones de peaje.

En lo que respecta a la situación financiera del Concesionario, el informe de resultados revela que, durante 2024, la utilidad neta del ejercicio en el 2024 se incrementó ligeramente en un 2,7%, ascendiendo a S/ 22,9 millones, debido, tanto a la caída de Ingresos por servicios de operación y mantenimiento, compensada parcialmente con el incremento en los Ingresos por actividades de construcción y la caída en los Costos por servicios de operación y mantenimiento y los Costos por servicios de construcción, como a los mayores Ingresos financieros y Ganancia neta por diferencia de cambio.

De otro lado, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en un 26,0% respecto al 2023, pasando de S/ 202,6 millones a S/ 255,4 millones. Por el lado del activo, el activo corriente registró un crecimiento del 42,4% entre 2023 y 2024, explicándose por el mayor nivel de la partida de Efectivo, destacándose que los activos no corrientes crecieron un 8,3%, al pasar de S/ 97,4 millones a S/ 105,5 millones. Asimismo, los pasivos totales de la Concesión se incrementaron en un 76,8%, debido al significativo crecimiento de Anticipos del Concedente. Por su parte, el patrimonio neto se incrementó en un 9,0%, ascendiendo a S/ 165,4 millones, lo que representó el 64,8% del total de pasivo y patrimonio, principalmente explicado por el aumento de los resultados acumulados del periodo, como el de Reserva legal.

Con relación al análisis de ratios financieros, podemos destacar que los ratios de liquidez reflejan que la empresa mantiene una buena capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo, evidenciado por ratios superiores a 1,00 en el ratio de liquidez clásica y el de prueba ácida, mientras que el ratio de liquidez absoluta si bien se redujo, nos indica que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí solo permite respaldar casi la totalidad del pasivo corriente (un 89%). En cuanto a los ratios de endeudamiento financiero, se destaca un aumento en el apalancamiento medido por los ratios de Deuda/Patrimonio y Endeudamiento del activo, motivado, principalmente por el mayor crecimiento del pasivo total frente al crecimiento del patrimonio de y el activo, respectivamente. Finalmente, el índice de solvencia denota que ha decrecido el nivel de solvencia de la empresa debido, fundamentalmente, al significativo crecimiento de los pasivos corrientes. Los ratios de rentabilidad reflejan que el margen bruto, margen operativo, el Margen EBITDA y el margen neto aumentaron en el periodo 2024, principalmente por la significativa caída de los ingresos totales de la concesión en relación con las variaciones de los respectivos márgenes de utilidad. Por su parte, el ROE y ROA decrecieron al ejercicio anterior, debido al efecto conjunto producido por el menor incremento relativo de las utilidades netas respecto al aumento del patrimonio y del capital invertido, respectivamente.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. El 1 de julio de 2005 se constituyó en el Perú la empresa Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A. A diciembre de 2024, el Concesionario es subsidiario directo de Technik Invest S.A.C. domiciliado en el Perú, quien posee el 89 % del accionariado. Los demás accionistas de la Concesionaria son JJC Contratistas Generales S.A. (entidad domiciliada en Perú) e ICCGSA Concesiones S.A. (entidad domiciliada en Perú), quienes poseen el 7 % y 4 % de su capital social, respectivamente.
2. En primer lugar, 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 1955¹. 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 privado².

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

3. El Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo 3 del proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil, fue suscrito el 04 de agosto del año 2005 entre MTC y el Concesionario, por un plazo de 25 años, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo³ (Ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1 Aspectos generales de la concesión

Concesionario	Interoceánica Sur – Tramo N° 3 S.A.
Accionistas de la Concesión	<ul style="list-style-type: none">▪ Technik Invest S.A.C., con 89%.▪ JJC Contratistas Generales S.A., con 7%.▪ ICCGSA Concesiones S.A., con 4%.
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación
Inversión comprometida⁴	USD 687,4 millones (incluido IGV)
Inversión acumulada al 2024	USD 638,9 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	7

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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

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

⁴ De acuerdo con el Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente.



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

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

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

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

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

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

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

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

Modificaciones Contractuales

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



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

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.3. Área de influencia

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



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

Gráfico N° 1 Corredor Vial Interoceánico Sur – IIRSA



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

II.4. Principales Activos de la Concesión

Infraestructura

11. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 410,74 kilómetros desde el puente Inambari recorriendo toda la región de Madre de Dios hasta Iñapari, dividido en seis (6) subtramos, en los cuales operan tres (03) estaciones de peaje.

Cuadro N° 3 Estaciones de peaje

Tramo	Longitud (km)	Estaciones de peaje
Tramo 1: Puente Inambari — Santa Rosa	42,5	—
Tramo 2: Santa Rosa — Dv. Laberinto	92,5	1. Unión Progreso
Tramo 3: Dv. Laberinto — Puerto Maldonado	44	—
Tramo 4: Puerto Maldonado — Alegría	63,7	2. Planchón
Tramo 5: Alegría — Iberia	104,3	3. San Lorenzo
Tramo 6: Iberia — Iñapari	56,2	—
Total	410,7	

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

Equipamiento

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

II.5. Hechos de Importancia

16. El 16 de febrero de 2024 se culminó la ejecución de la Obra Accesorias del sector Km 258+640 al Km 258+690 (Progresiva Hito) del Tramo 3, según expediente aprobado por el Concedente y adecuaciones aprobadas por la Supervisión de Obra.
17. El 5 de abril de 2024, la Concesionaria informó que, a partir del 1 de mayo de 2024, se reanudó el cobro de la tarifa de peaje en la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje (UIPP) del km 354+800 (Unión Progreso)⁶, ubicada en la región de Madre de Dios.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

18. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
19. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. Todas las estaciones de peaje deberán estar en funcionamiento desde el Inicio de Explotación de la concesión. Con la finalidad de cumplir con esta obligación, el Concesionario podrá instalar de forma temporal unidades de peaje móviles, pero las estaciones definitivas deberán estar construidas antes de los 10 años de la concesión.
20. El periodo de explotación se inició el 30 de marzo de 2012 con la culminación de las obras. A diciembre de 2024, el Concesionario se encuentra operando tres estaciones de peaje y pesaje. En el siguiente cuadro se muestra la ubicación y el tipo de cada una de dichas unidades (Ver Cuadro N° 4).

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

⁶ Disponible en: <https://www.iirsasur.com.pe/reanuda-cobro-tarifa-peaje-unidad-integrada-peaje-pesaje-km-354800-union-progreso/>



Cuadro N° 4 Ubicación de las unidades de peaje

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

21. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo N° 3, según lo estipulado en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión, se dividen en dos:

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

22. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:

a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:

- ✓ Servicio de Central de Emergencia, que funcionará las 24 horas.
- ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
- ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
- ✓ Patrullaje de vigilancia.
- ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder los 100 kilómetros.
- ✓ Libro de reclamos y sugerencias.

b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:

- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.
- ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa para traslado a distancias mayores a los 100 kilómetros.

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



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

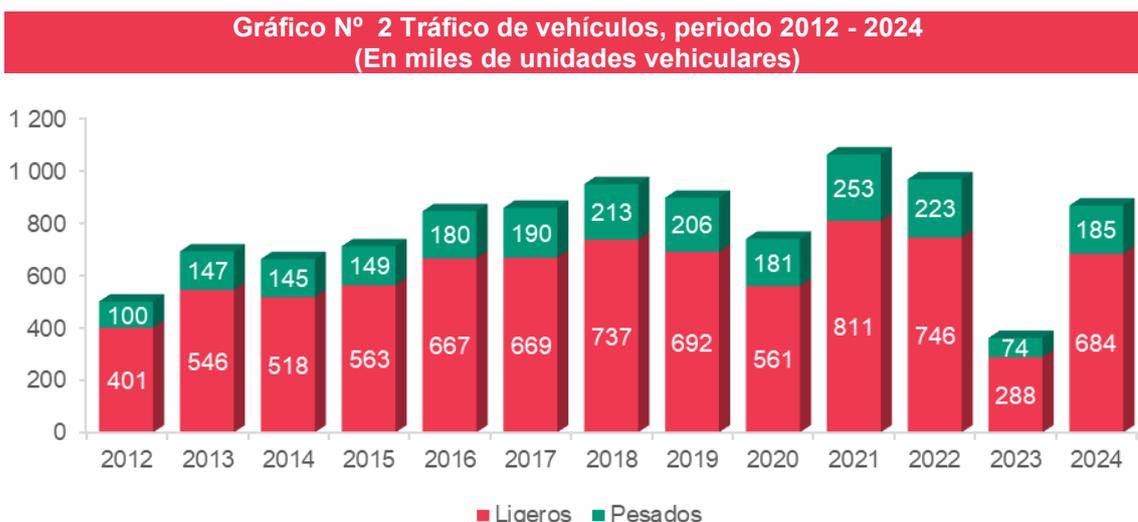
IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

IV.1. Tráfico vehicular

25. A continuación, se analiza la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como en número de ejes. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en cada unidad de peaje en operación. La información ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por dicha empresa al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁷.

Tráfico en unidades vehiculares

26. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión. Durante el año 2024, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la Carretera IIRSA Sur Tramo 3 ascendió a 868 739 unidades, lo cual representó un incremento significativo de 140,1 % en relación con los registrados el año anterior (361 837 vehículos). De manera desagregada, se aprecia un aumento de 137,4 % en el número de vehículos ligeros y de 150,6 % en el número de vehículos pesados.



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

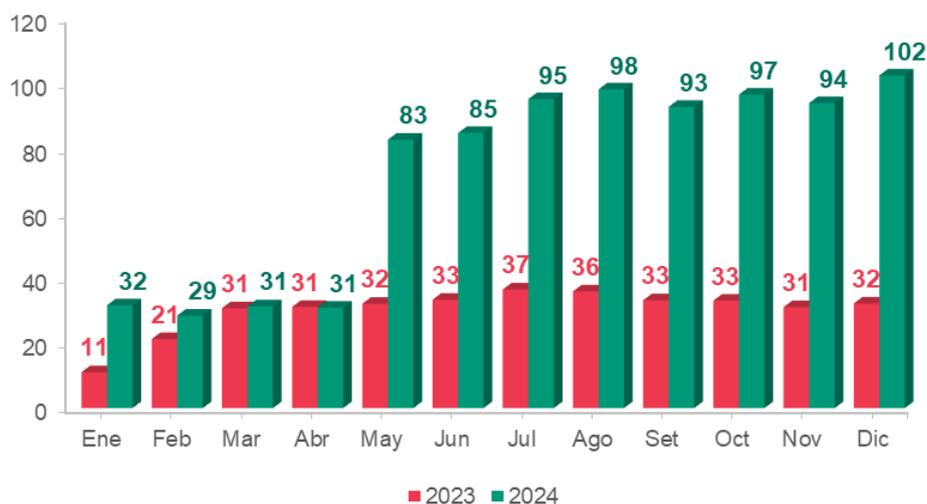
27. En el Gráfico N° 3 se muestra la evolución mensual del tráfico total durante 2024 en comparación con 2023. Como se puede apreciar, los meses de agosto y diciembre registran los niveles más altos de tráfico, destacando un incremento especialmente significativo en diciembre. Por el contrario, febrero y abril presentan los niveles más bajos. Sin embargo, a diferencia de 2023, este año se ha caracterizado por un aumento del tráfico en casi todos los meses. Los mayores incrementos se registraron en octubre, noviembre y diciembre, con variaciones del 191,7 %,

⁷ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gov.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.



202,0 % y 217,9 %, respectivamente. El único mes que presentó una ligera disminución fue abril, con una caída del 0,7 % en comparación con el mismo mes del año anterior.

Gráfico N° 3 Evolución del tráfico mensual, años 2023 – 2024
(En miles de unidades vehiculares)

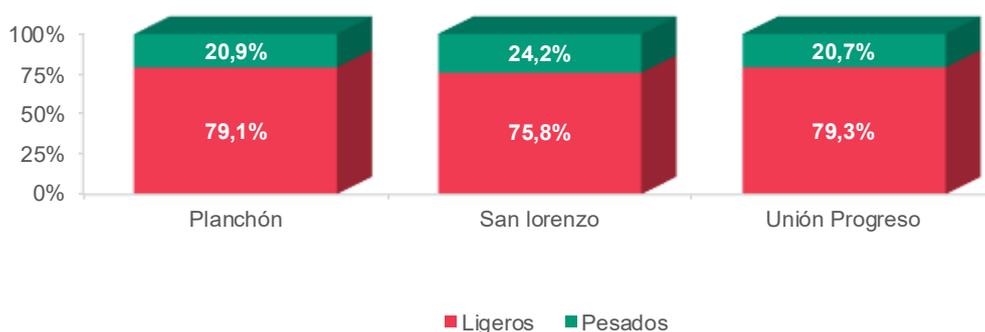


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros; los cuales representaron el 78,7 % del tráfico total en el 2024, siendo la estación de peaje de Unión Progreso donde se concentra el mayor volumen de estos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 21,3 % del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo la estación de San Lorenzo la que captó el mayor porcentaje de vehículos pesados. En el Gráfico N° 4 se muestra la distribución porcentual de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión, según esta tipología.

Gráfico N° 4 Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, año 2024
(En porcentajes)



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2024 la estación de Unión Progreso recibió 365 021 vehículos ligeros, que representaron el 53,4 % del tráfico total de vehículos ligeros y 95 563 vehículos pesados (51,7 % del tráfico total de vehículos pesados).
30. Considerando la variación del tráfico entre los años 2023 y 2024, desglosada por estación de peaje y tipo de vehículo, se observa que todas las estaciones de peaje experimentaron un incremento tanto en el número de vehículos ligeros como en el de vehículos pesados (Ver Cuadro N° 5).



Cuadro N° 5 Variación del tráfico por estación de peaje, años 2023 y 2024 (En unidades vehiculares)

Estación de peaje	2023	2024	Variación anual
Vehículos ligeros	288 135	684 015	137,4 %
Planchón	204 382	229 050	12,1 %
San lorenzo	83 753	89 944	7,4 %
Unión Progreso	-	365 021	
Vehículos Pesados	73 702	184 724	150,6 %
Planchón	48 560	60 391	24,4 %
San lorenzo	25 142	28 770	14,4 %
Unión Progreso	-	95 563	

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

31. En términos de ejes cobrables, circularon por la vía más de 1,4 millones de ejes, mostrando un incremento del 142,2 % respecto al año anterior. De dicho total, el 51,1 % correspondió a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se observa en el Cuadro N° 6, los vehículos de 6 ejes⁸ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (25,2 % del total de ejes), después de los ejes correspondientes a vehículos ligeros.

Cuadro N° 6 Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, año 2024 (En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

Estación de peaje	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	684	59	43	7	16	59	1,12	869
Planchón	229	21	15	1	5	18	0,18	289
San lorenzo	90	9	6	0	5	9	0,12	119
Unión Progreso	365	29	22	5	6	32	0,82	461
Ejes Cobrables	684	117	129	26	82	353	7,9	1 400
Planchón	229	41	46	5	26	107	1,3	456
San lorenzo	90	17	17	2	25	53	0,9	205
Unión Progreso	365	59	67	19	31	193	5,7	739

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

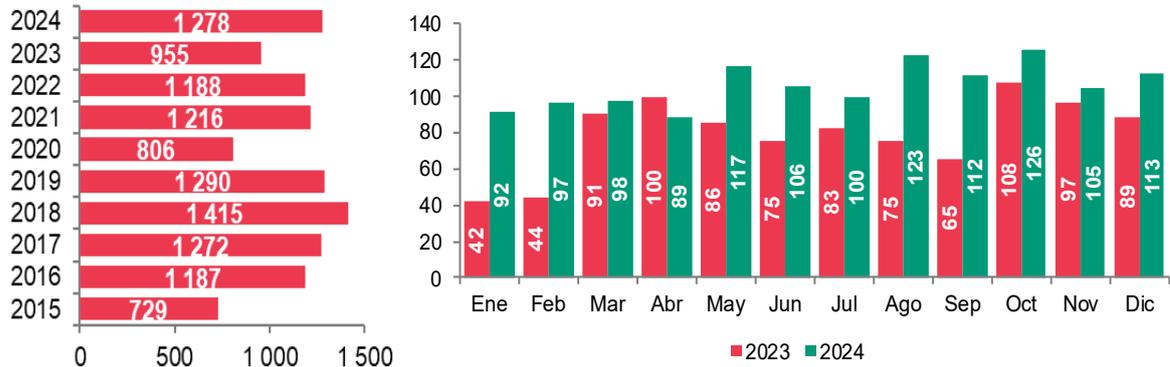
IV.2. Servicios complementarios

32. Como ha sido mencionado previamente, el Concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
33. Durante 2024, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 1278, cifra que representó un incremento del 33,82 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (955 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de mayo, agosto y octubre.

⁸ Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



Gráfico N° 5 Llamadas de emergencia, periodo 2015 – 2024



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

34. Además, como se muestra en el Cuadro N° 7, la mayor proporción de las llamadas recibidas tuvo la finalidad de solicitar auxilio mecánico (77,7 %) y para reportar accidentes de tránsito (14,8 %). Del total de llamadas reportando accidentes, el 65,81 % reportó una interrupción de la vía. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayoría lo hizo directamente a los teléfonos de la central de emergencia del Concesionario (90,30 %), mientras que el 5,01 % lo hizo a través de los postes SOS de la Concesión.

**Cuadro N° 7 Motivo de llamada de emergencia, año 2024
(En número de llamadas)**

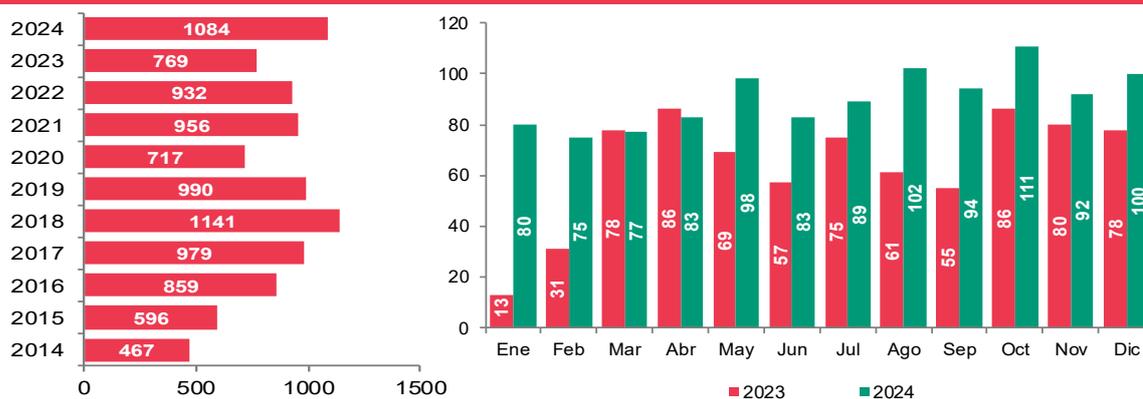
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio mecánico	716	277	935	57	1	993
Accidente de Tránsito	76	113	179	5	5	189
Desastres ambientales	9	16	17	0	8	25
Invasión de derecho de vía	26	4	4	0	26	30
Otros	14	27	19	2	20	41
Total	841	437	1154	64	60	1278

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

35. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas proporcionadas por el Concesionario a lo largo de 2024 fue de 1084, cifra 41,0 % superior en relación con las asistencias mecánicas efectuadas el año anterior (769). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de agosto y octubre.



Gráfico N° 6 Asistencias mecánicas, periodo 2014 – 2024



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

V. ESQUEMA TARIFARIO

36. Conforme a lo establecido en la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación (marzo de 2012), el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo, la misma que se cobrará en ambos sentidos del desplazamiento⁹. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa equivalente a un eje; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa diferenciada según el número de ejes.
37. Asimismo, de acuerdo con el punto c) de la cláusula 8.17, todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario siguiente al de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa.
38. La tarifa se actualizará cada doce meses en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero de cada año según el incremento de precios nacionales, de acuerdo con la siguiente fórmula de reajuste:

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

Donde:

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

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

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

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

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

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

⁹ 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.



39. De producirse una variación de más del 10 % desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
40. Como se aprecia en el Cuadro N° 8, durante enero de 2024 se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 8,60 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para cada una de las estaciones de las tres (03) estaciones de peaje, lo cual representó un aumento de 2,4 % en relación con las tarifas establecidas en enero de 2023 (S/ 8,40 por unidad y eje). Entre 2006 y 2024, las tarifas registraron un crecimiento acumulado de 56,4 %, al pasar de S/ 5,50 a S/ 8,60 por unidad y por eje.

Cuadro N° 8 Tarifas vigentes, años 2023 y 2024 (En Soles, incluido IGV)				
CONCEPTO	Unidad de Cobro	Tarifa 2023 (S/)	Tarifa 2024 (S/)	Var
Vehículos Ligeros	Por vehículo	8.40	8.60	0.20
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por vehículo	16.80	17.20	0.40
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por vehículo	25.20	25.80	0.60
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por vehículo	33.60	34.40	0.80
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por vehículo	42.00	43.00	1.00
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por vehículo	50.40	51.60	1.20
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por vehículo	58.80	60.20	1.40
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por vehículo	67.20	68.80	1.60

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

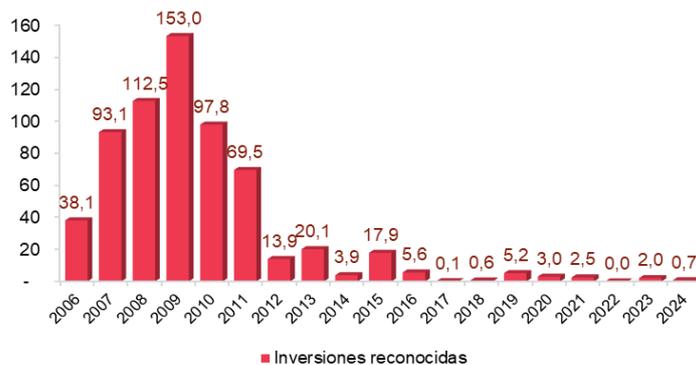
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. INVERSIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN

VI.1. Inversiones

41. El Gráfico N° 7 muestra las inversiones reconocidas desde el año 2006 hasta el 2024. Al 31 de diciembre del año 2024, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 638,9 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 92,9 % del total de la inversión comprometida (USD 687,4 millones, incluido IGV). Las inversiones comprometidas comprenden las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias (incluidas con posterioridad).

Gráfico N° 7 Inversión reconocida por el Ositrán, periodo 2006-2024
(En millones de USD, incluido IGV)





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

42. Al año 2024, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde a obras accesorias¹⁰ y obras adicionales¹¹. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100,2 % del total de kilómetros comprometidos para construcción (410,33 km) como parte de la obra principal.
43. Así, durante 2024, se desarrollaron labores de operación y mantenimiento de la infraestructura concesionada, así como la ejecución de obras adicionales y accesorias, conforme a lo regulado en el Contrato de Concesión y adendas firmadas¹². Así en el 2024, se ejecutó la Obra Accesoría del Sector Km. 258+640 al Km. 258+690 Progresiva Hito del Tramo 3: Puente Inambari – Iñapari del proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil.

VI.2. Aporte por regulación

44. Conforme a lo establecido en la Cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el 1 % de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos por peaje y cualquier otro servicio que brinde directamente o a través de terceros, así como los ingresos transferidos por el Concedente para completar los recursos necesarios para el PAMO.
45. Durante 2024, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 1,81 millones, monto que representa una caída de 14,7 % con relación a los aportes pagados en 2023 (S/ 2,12 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, los aportes mensuales por regulación muestran que hay variabilidad entre los distintos meses, coincidiendo con la variabilidad de los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO. Al ser dichas transferencias del Concedente variables en el tiempo, los aportes por regulación entre un año y otro pueden variar también en función del momento en el que el Concedente haga sus transferencias.

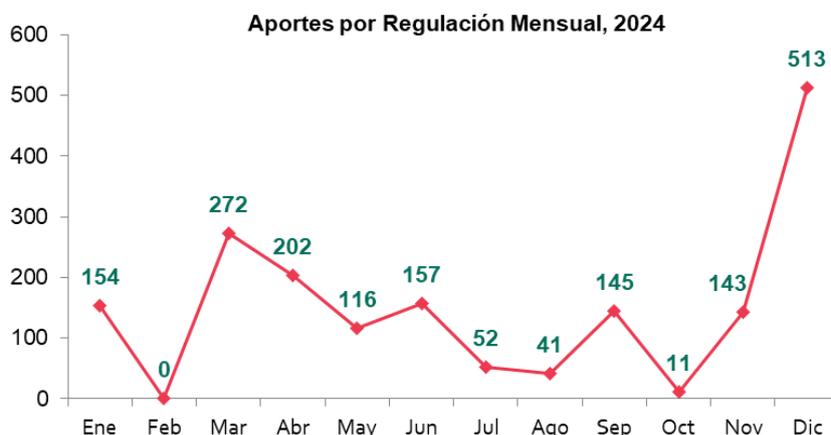
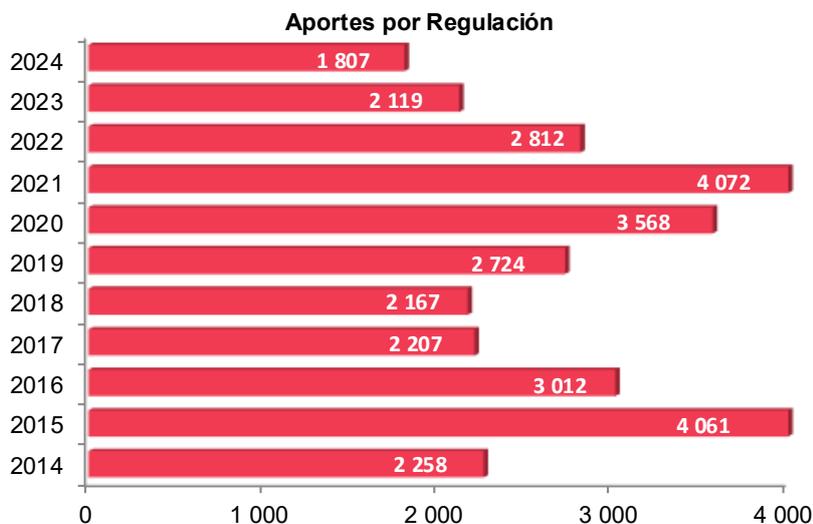
¹⁰ Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión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

¹¹ 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.

¹² Los compromisos de inversión de obras adicionales fueron ajustados por la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión incrementándose en USD 170,9 millones, la cual fue firmada en julio del 2017.



**Gráfico N° 8 Aportes por regulación, periodo 2014 – 2024
(En miles de Soles)**



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

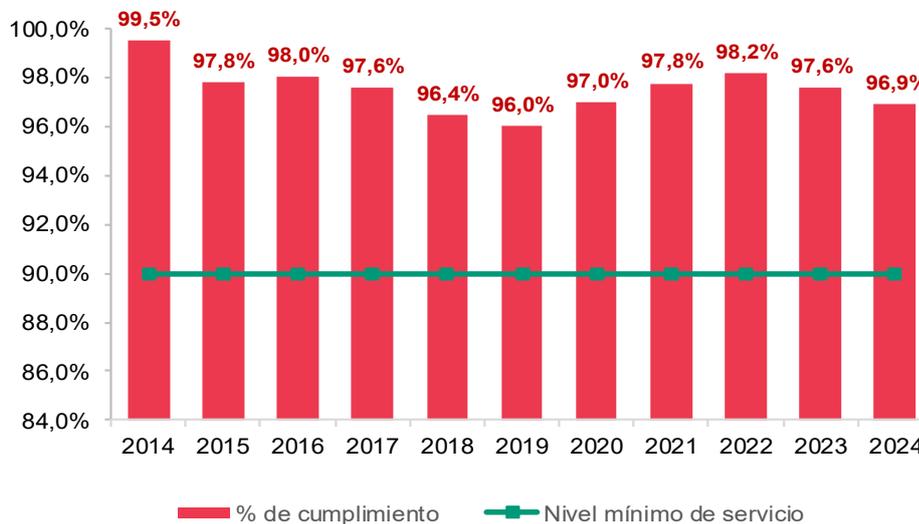
VII.1. Niveles de servicio

46. De acuerdo con el Contrato de Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato de Concesión. Es función del Ositrán fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, a fin de determinar si los mismos se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
47. En el Gráfico N° 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que, el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.



48. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2024. En efecto, entre 2023 y 2024, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario registró una ligera caída (de 97,6 % a 96,9 %), y a lo largo de los últimos años siempre se mantuvo por encima del nivel mínimo exigido (90 %).

Gráfico N° 9 Nivel de servicio global, periodo 2014-2024



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

49. Por otra parte, se tiene el Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹³ y de acuerdo con el Contrato de Concesión el valor máximo de la rigurosidad media deslizando no debe superar el valor de 3,5 metros. Durante el 2024, la rigurosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 2,29, cumpliendo con el valor admisible de 3,5.

VII.2. Indicador de Tráfico

50. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁴. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referida al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Al respecto, en el 2024, la IMD anual resultó 2371 vehículos por día, lo que representa un incremento del 139,4 % respecto a los 990 vehículos registrados por día en el 2023.
51. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el IMD mostró niveles superiores durante todo el año 2024 en comparación con el 2023, con la excepción del mes de abril, en el que el IMD fue ligeramente inferior al registrado en el mismo mes del 2023.

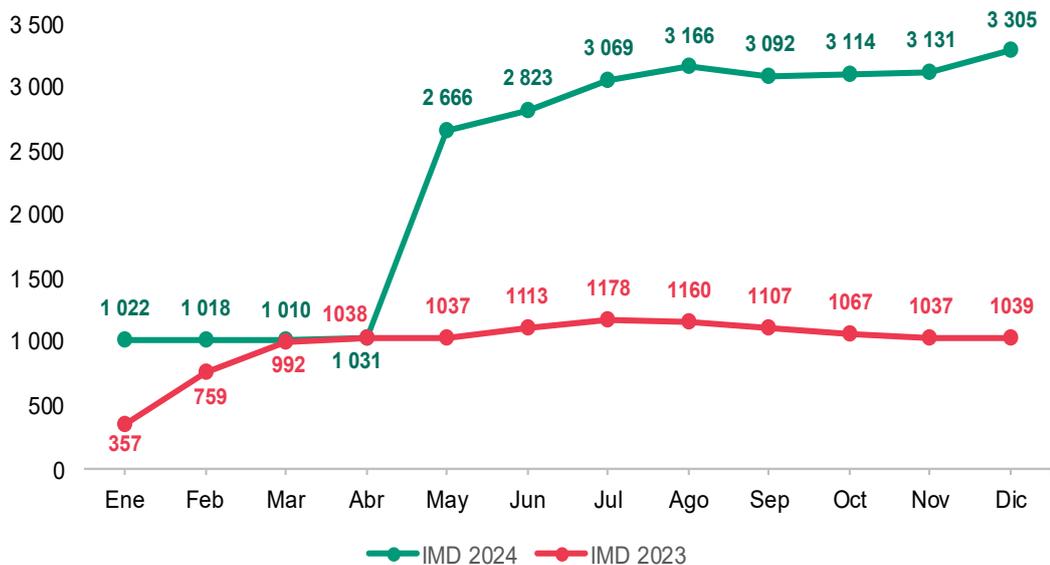
¹³ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.

¹⁴ 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:

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



Gráfico N° 10 Intensidad Media Diaria, periodo 2023-2024



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

VII.3. Accidentes

52. Como se observa en el Cuadro N° 9, durante el 2024 se incrementó el número de accidentes en la vía concesionada en 62,3 % con respecto al 2023, pasando de 106 a 172 accidentes. Con respecto a las víctimas mortales, se registró una cifra de 14 fallecidos, 27,3 % mayor a la del 2023 (11 fallecidos), mientras que el número de heridos también aumentó (pasó de 49 a 81 heridos, entre 2023 y 2024).

Cuadro N° 9 Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2014 – 2024

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

* 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).

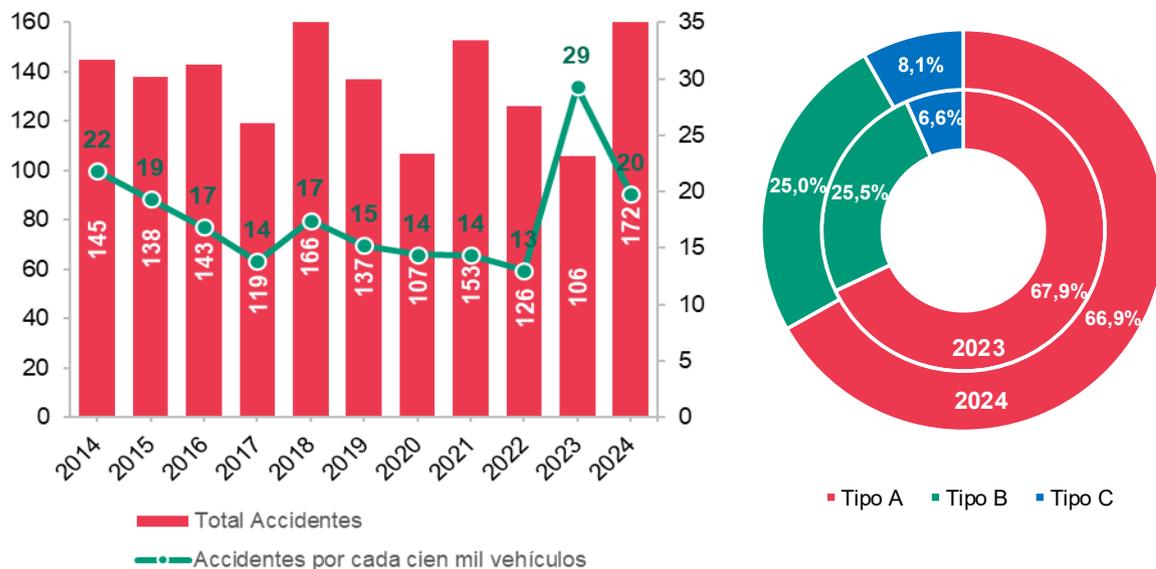
Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2024 es de 19,8, teniendo una considerable disminución del 32,4 % respecto al año anterior (Ver Gráfico N° 11). Por otro lado,



respecto al tipo de accidente, 14 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C), mientras que 43 accidentes reportaron personas heridas (Accidentes Tipo B).

Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, periodo 2014 – 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 Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. El número de heridos por accidente aumentó ligeramente en un 1,9 %, pasando de 0,46 a 0,47. En lo que respecta a la cantidad de víctimas fatales por accidente, disminuyó en un 21,6 %, pasando de 0,10 a 0,08 en el 2024. El Gráfico N° 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2024.

Gráfico N° 12 Daños personales por accidentes, periodo 2014 – 2024

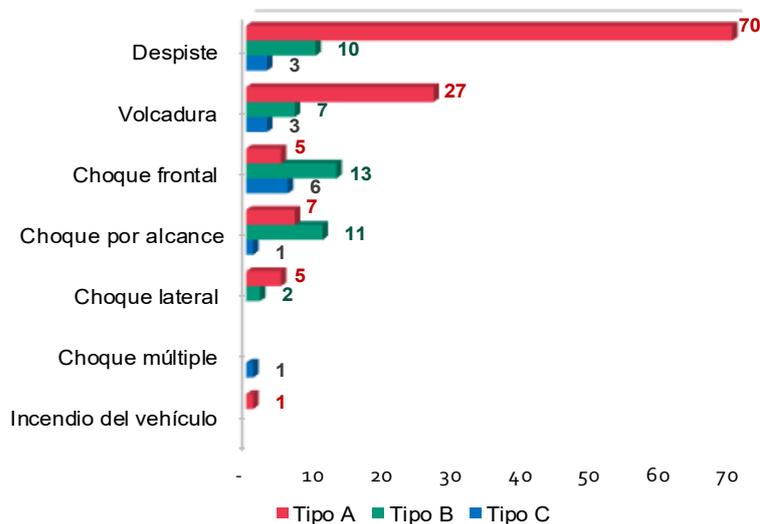


Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



55. En el 2024, el 48,3 % de los accidentes de tránsito fue por despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales. Asimismo, el 21,5 % fue por volcadura y el 29,7 % por diversos tipos de choques. El Gráfico N° 13 resume los tipos de accidentes según sus consecuencias sobre la vida humana.

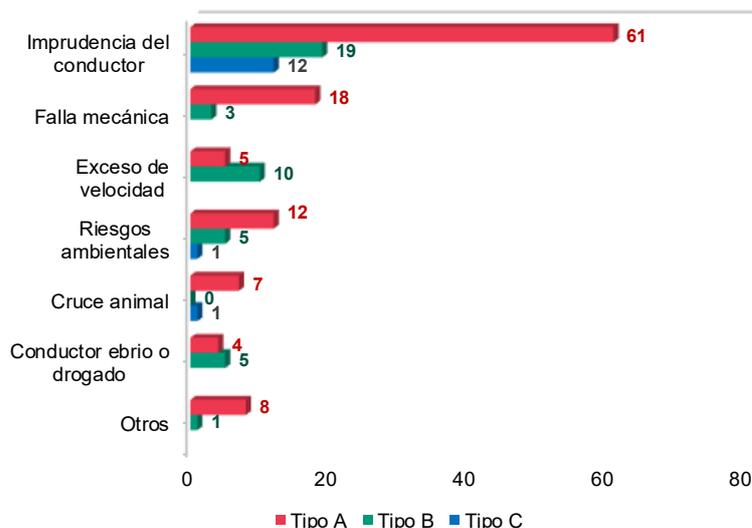
Gráfico N° 13 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, año 2024



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

56. Como se aprecia en el siguiente gráfico, la imprudencia de los conductores fue la principal causa de accidentes en 2024, concentrando el 53,5 % de los mismos (92 en total), ello incluyó las maniobras temerarias, deslumbramiento, adelanto de vehículo, etc. Entre tanto, el 12,2 % de los accidentes se atribuye a las fallas mecánicas, principalmente relacionadas a los frenos y los neumáticos; mientras que el 8,7 % a excesos de velocidad y el 10,5 % a riesgos ambientales como condiciones climáticas adversas. Es importante mencionar que el 5,2 % de los accidentes son atribuibles a conductores que han estado bajo efectos del alcohol o las drogas. El Gráfico N° 14 muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.

Gráfico N° 14 Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, año 2024



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



VII.4. Reclamos, sanciones y penalidades

57. Como se muestra en el Cuadro N° 10, durante 2024 se presentaron 12 reclamos al Concesionario, cifra superior en 6 reclamos (100 %) a la registrada en 2023, enfocados en temas con relación a daños y/o pérdidas en perjuicio de los usuarios, calidad y oportuna prestación del servicio y cobro de la tarifa. Cabe señalar que once reclamos fueron declarados como infundados y uno de ellos, en proceso.

Cuadro N° 10 Motivo de reclamos por meses, año 2024													
Materia de Reclamo / Mes	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2024
Calidad y oportuna prestación del servicio	0	0	0	2	3	0	1	0	0	0	0	0	6
Daños o pérdida en perjuicio de los usuarios	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2
Facturación o Cobro	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	4
Otros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	2	4	2	2	1	0	0	0	1	12

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

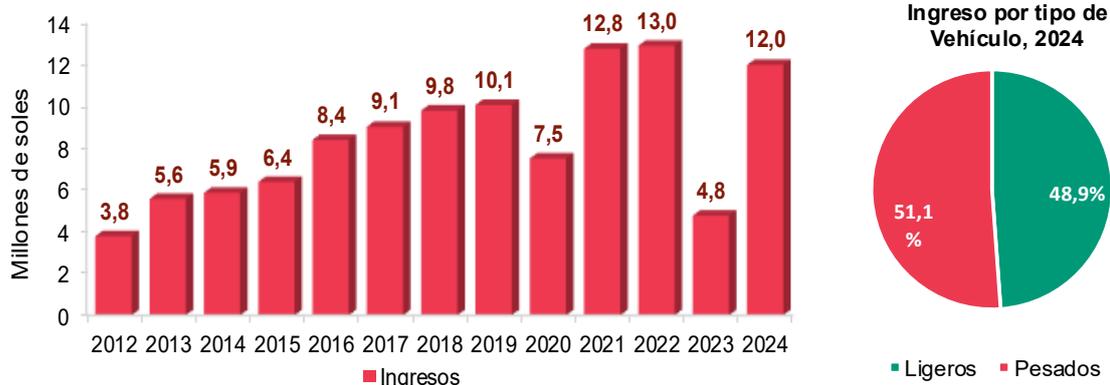
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. Finalmente, el Concesionario no recibió penalidades durante el año 2024, sin embargo, fue sancionado con amonestación en una (1) oportunidad por el incumplimiento del Contrato de Concesión (Cláusulas 1.6, 8.15 y 8.17) por el cobro de tarifas a vehículos de categorías M1, M2 y N1 como vehículos pesados, durante el periodo comprendido entre el 30 de marzo de 2012 y 31 de diciembre de 2019.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

59. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 12,0 millones durante 2024, lo que representó un alza sustancial de 151,2 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 4,8 millones). En particular, el 51,1 % de la recaudación correspondieron al cobro de vehículos pesados. Entre el 2012 y 2024, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 109,3 millones (Ver Gráfico N° 15).

Gráfico N° 15 Recaudación por cobro de peaje, periodo 2012 - 2024



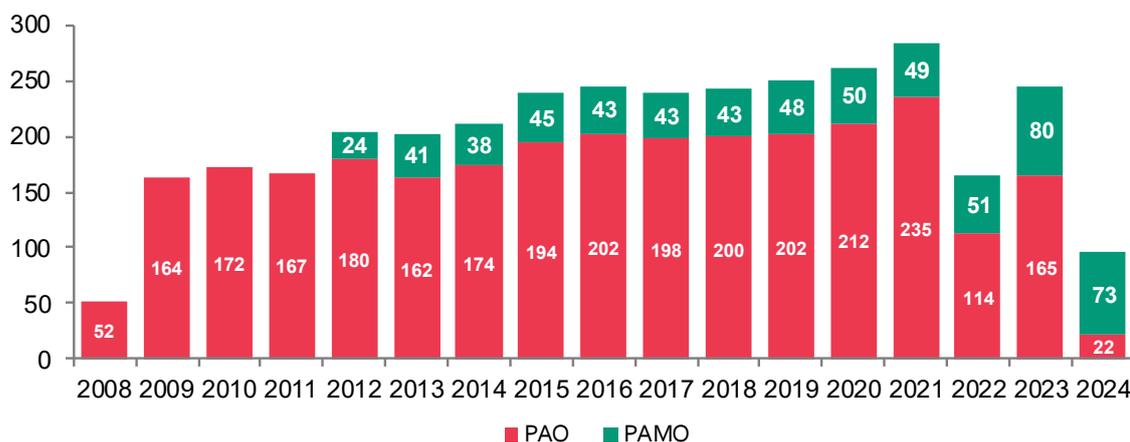
Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



60. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹⁵, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁶. Al cierre de 2024, el monto total devengado por el Concedente por concepto de PAO ascendió a S/ 2815,3 millones; mientras que los montos devengados para financiar el PAMO ascendieron a S/ 627,0 millones.

Gráfico N° 16 Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO, periodo 2008 – 2024 (En millones de Soles, incluido IGV)



Fuente: Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A. / MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. Como se aprecia, los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO y PAO experimentaron una disminución de 60,9 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 244,8 millones a S/ 95,7 millones. En el 2024, el PAO fue menor en 86,4 % respecto al monto devengado en el 2023; asimismo, el PAMO presentó una cifra 8,2 % inferior a lo registrado el 2023. De los aportes totales, las labores de construcción relacionadas al PAO contractual representaron el 81,8 % y el 18,2 % corresponde a las actividades de mantenimiento (PAMO).

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados Financieros

- **Estado de Resultados Integrales**

62. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. Los ingresos del Concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
63. Durante el 2024, los ingresos totales de la Concesión alcanzaron los S/ 92,1 millones, un -38,4% menos que los S/ 149,6 millones registrados en el año previo. Esta caída se explica, fundamentalmente, por la evolución de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, que se redujeron 49,4% debido, principalmente, a los menores pagos recibidos por los servicios de informe técnico de mantenimiento (ITM), los cuales se decrecieron en -82,7% (es decir, S/ 50,6 millones menos), pasando de representar el 40,9% al 11,5% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, entre 2023 y 2024. Por su parte, el PAMO, que representó el

¹⁵ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹⁶ 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.



36,8% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, se mantuvo relativamente estable, con un crecimiento de 3,4% con relación al año previo.

Cuadro N° 11 Ingresos por servicios, años 2023 y 2024 (En miles de soles)					
Concepto	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	71250	140 913	77,4%	94,2%	-49,4%
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	33916	32809	36,8%	21,9%	3,4%
Mantenimiento de emergencia	706	4793	0,8%	3,2%	-85,3%
Informe técnico de mantenimiento (ITM)	10555	61169	11,5%	40,9%	-82,7%
Costo anual de mantenimiento (CAM)	26073	42142	28,3%	28,2%	-38,1%
Ingresos por servicios de construcción	20849	8666	22,6%	5,8%	140,6%
Ingresos por actividades de construcción	20849	8666	22,6%	5,8%	140,6%
Total Ingresos por servicios	92099	149 579	100,0%	100,0%	-38,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. Por su parte, los ingresos por actividades de construcción de obras accesorias aumentaron S/ 12,2 millones con relación al del ejercicio del 2023 (140,6 %). Cabe mencionar que, dichas obras corresponden a las labores ejecutadas para estabilizar, proteger y recuperar la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia, así como brindar las condiciones necesarias de seguridad a los usuarios que transitan por la vía.
65. En lo que respecta a los costos totales, derivados del servicio de operación y mantenimiento y de los servicios de construcción de la concesión, para el ejercicio 2024 estos alcanzaron los S/ 51,4 millones, monto inferior en 51,2% al del ejercicio 2023. Los costos por servicio de operación y mantenimiento descendieron a S/ 49,3 millones durante 2024, monto inferior en 49,1% con relación al año anterior (S/ 96,9 millones); mientras que el costo por servicio de construcción registró una caída del 75,5%, equivalente a S/ 6,2 millones, con relación al año anterior.

Cuadro N° 12 Costos de prestación de servicios, años 2023 y 2024 (En miles de Soles)					
Concepto	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Costos por servicios de operación y mantenimiento	49338	96884	96,1%	92,1%	-49,1%
Honorarios de operación	38877	38799	75,7%	36,9%	0,2%
Servicio por obra por mantenimiento de emergencia	564	3835	1,1%	3,6%	-85,3%
Informe técnico de mantenimiento	9388	53843	18,3%	51,2%	-82,6%
Tributos	448	346	0,9%	0,3%	29,5%
Otros menores	61	61	0,1%	0,1%	0,0%
Costos por servicios de construcción	2025	8270	3,9%	7,9%	-75,5%
Servicios recibidos de construcción de obras accesorias	2025	8270	3,9%	7,9%	-75,5%
Total Costos por prestación de servicios	51363	105 154	100%	100%	-51,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. En cuanto a la participación de los costos por servicio de operación y mantenimiento, estos representaron en el año 2024 el 96,1% del total de los costos. Así, las actividades de Informe Técnico de Mantenimiento y Honorarios de operación son los de mayor relevancia, observándose que los mismos representaron el 18,3% y 75,7% de los costos totales, respectivamente, para el año 2024, en concordancia con las actividades reportadas en el rubro de ingresos.



67. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos se incrementaron levemente en 1,4% en el ejercicio 2024 con respecto al 2023, pasando de S/ 9,1 millones a S/ 9,2 millones, destacando el robo de Sanciones administrativas al representar el 50,6% de los costos totales de administración en dicho ejercicio.

Cuadro N° 13 Costos de administración, años 2023 y 2024 (En miles de Soles)					
Concepto	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Cargas de personal	1180	1098	12,8%	12,1%	7,5%
Multas y sanciones	456	768	5,0%	8,5%	-40,6%
Servicio de asesoría financiera, administrativa y legal	1089	1161	11,8%	12,8%	-6,2%
Sanciones administrativas*	4654	4813	50,6%	53,1%	0,0%
Otros servicios prestados por terceros	1032	703	11,2%	7,8%	46,8%
Depreciación			0,0%	0,0%	
Otros menores	785	526	8,5%	5,8%	49,2%
Total Gastos administrativos	9196	9069	100,0%	100,0%	1,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2024, la diferencia entre los ingresos y costos por servicios resultó en una utilidad bruta de S/ 40,7 millones, lo que significó una caída de 8,3% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 44,4 millones). Asimismo, la utilidad de operación registró una reducción interanual del 10,6%, ascendiendo a S/ 31,6 millones. Por su parte, la utilidad neta del ejercicio en el 2024 se incrementó ligeramente en un 2,7%, es decir, ascendió a S/ 22,9 millones (S/ 22,3 millones obtenido en el 2023). Este resultado se debió, principalmente, tanto a la caída de *Ingresos por servicios de operación y mantenimiento* se compensó, parcialmente, con el incremento en los *Ingresos por actividades de construcción* y la caída en los *Costos por servicios de operación y mantenimiento* y los *Costos por servicios de construcción*, como a los mayores *Ingresos financieros* y Ganancia neta por diferencia de cambio.

Cuadro N° 14 Resultados integrales, años 2023 y 2024 (En miles de Soles)					
	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Ingresos	92099	149 579	100%	100%	-38,4%
Ingresos por actividades de construcción	20849	8666	22,6%	5,8%	140,6%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	71250	140 913	77,4%	94,2%	-49,4%
Costos	- 51363	- 105 154	-55,8%	-70,3%	-51,2%
Costos por servicios de construcción	- 2025	- 8270	-2,2%	-5,5%	-75,5%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	- 49338	- 96884	-53,6%	-64,8%	-49,1%
Utilidad bruta	40736	44425	44,2%	29,7%	-8,3%
Gastos administrativos	- 9196	- 9069	-10,0%	-6,1%	1,4%
Otros ingresos	96	17	0,1%	0,0%	464,7%
Utilidad de operación	31636	35373	34,3%	23,6%	-10,6%
Ingresos financieros	2459	1165	2,7%	0,8%	111,1%
Gastos financieros	- 2198	- 2110	-2,4%	-1,4%	4,2%
Ganancia por diferencia de cambio	19489	22943	21,2%	15,3%	-15,1%
Pérdida por diferencia de cambio	- 18555	- 22962	-20,1%	-15,4%	-19,2%
Utilidad neta antes del impuesto a la renta	32831	34409	35,6%	23,0%	-4,6%
Impuesto a la renta	- 9981	- 12163	-10,8%	-8,1%	-17,9%
Utilidad (pérdida) neta del año	22850	22246	24,8%	14,9%	2,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



- **Estado de Situación Financiera**

69. 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. Al cierre del año 2024, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en un 26,0% respecto al 2023, pasando de S/ 202,6 millones a S/ 255,4 millones.
70. Por el lado del activo, el activo corriente registró un crecimiento del 42,4% entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 105,3 millones a S/ 149,9 millones, explicándose esta evolución, principalmente, por el mayor nivel de Efectivo. Por su parte, los activos no corrientes crecieron un 8,3%, al pasar de S/ 97,4 millones a S/ 105,5 millones. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 51,9% de los activos totales en el año 2023 al 58,7% en el año 2024, mientras que el activo no corriente pasó de representar el 48,1% de los activos totales en el año 2023 al 41,3% en el año 2024.
71. Por otro lado, los pasivos totales de la Concesión se incrementaron en un 76,8%, alcanzando un nivel de S/ 89,9 millones en 2024, lo cual representó el 35,2% del total de pasivo y patrimonio. Cabe señalar que la Concesión no cuenta con registros de pasivos no corrientes. En tanto, el incremento del pasivo corriente se debe, fundamentalmente, al significativo crecimiento de Anticipos del Concedente (337,6%), cuyos montos pasaron de S/ 10,9 millones en 2023 a S/ 47,9 millones en 2024.
72. En lo que respecta al Patrimonio de la Concesión, entre 2023 y 2024 pasó de S/ 151,7 millones a S/ 165,4 millones (+9,0%), lo que representó el 64,8% del total de pasivo y patrimonio explicado, principalmente, por el aumento de los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 86,3 millones a S/ 97,7 millones (incremento de 13,2%), así como el de Reserva legal, que pasaron de 7,2 millones a S/ 9,4 millones (incremento de 31,0%).

Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera, años 2023 y 2024 (En miles de Soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2024	2023		2024	2023
ACTIVOS CORRIENTES	149 883	105 253	PASIVO CORRIENTE	89979	50891
Efectivo	80232	50731	Cuentas por pagar comerciales	4380	1159
Cuentas por cobrar comerciales	36958	41819	Cuentas por pagar a partes relacionadas	18079	24440
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	22412	745	Anticipos del Concedente	47877	10941
Cuentas por cobrar diversas	10281	11958	Otras cuentas por pagar	19643	14351
ACTIVOS NO CORRIENTES	105 479	97383	TOTAL PASIVO	89979	50891
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	59306	67423			
Cuentas por cobrar diversas	44088	29364	PATRIMONIO NETO	165 383	151 745
Impuesto a la renta diferido	2085	596	Capital social	58287	58287
Mobiliario y equipo, neto			Reserva legal	9403	7178
			Resultados acumulados	97693	86280
TOTAL ACTIVOS	255 362	202 636	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	255 362	202 636

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



**Cuadro N° 16 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, años 2023 y 2024
(En porcentajes)**

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2024	2023	2024/2023		2024	2023	2024/2023
ACTIVOS CORRIENTES	58,7%	51,9%	42,4%	PASIVO CORRIENTE	35,2%	25,1%	76,8%
Efectivo	31,4%	25,0%	58,2%	Cuentas por pagar comerciales	1,7%	0,6%	277,9%
Cuentas por cobrar comerciales	14,5%	20,6%	-11,6%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	7,1%	12,1%	-26,0%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	8,8%	0,4%	2908,3%	Anticipos del Concedente	18,7%	5,4%	337,6%
Cuentas por cobrar diversas	4,0%	5,9%	-14,0%	Otras cuentas por pagar	7,7%	7,1%	36,9%
ACTIVOS NO CORRIENTES	41,3%	48,1%	8,3%	TOTAL PASIVO	35,2%	25,1%	76,8%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	23,2%	33,3%	-12,0%	PATRIMONIO NETO	64,8%	74,9%	9,0%
Cuentas por cobrar diversas	17,3%	14,5%	50,1%	Capital social	22,8%	28,8%	0,0%
Impuesto a la renta diferido	0,8%	0,3%	249,8%	Reserva legal	3,7%	3,5%	31,0%
Mobiliario y equipo, neto	0,0%	0,0%	-	Resultados acumulados	38,3%	42,6%	13,2%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	26,0%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	26,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IX.2. Ratios Financieros

• Ratios de Liquidez

73. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se observa que la empresa mantiene una política de tener recursos suficientes para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad. En particular, si bien se registró un incremento significativo del pasivo corriente (76,8%), el activo corriente se elevó en un 42,4%, determinando un valor para el ratio liquidez clásica¹⁷ y el ratio de la prueba ácida¹⁸ de 1,67 en 2024.

Cuadro N° 17 Ratios de liquidez, años 2023 y 2024		
Ratios	2024	2023
Liquidez general	1,67	2,07
Prueba Ácida	1,67	2,07
Liquidez absoluta	0,89	1,00

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. De otro lado, al analizar el ratio de liquidez absoluta¹⁹ o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador se redujo de 1,0 a 0,89. lo que evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí solo permite respaldar casi la totalidad del pasivo corriente (89%).

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

75. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
76. En el siguiente cuadro se presentan los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2024, apreciándose que los mismos reflejan la mayor dependencia con el financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior.

Cuadro N° 18 Ratios de apalancamiento/endeudamiento, años 2023 y 2024		
Ratios	2024	2023
Deuda/Patrimonio	54,4%	33,5%
Endeudamiento del Activo	35,2%	25,1%
Calidad de la Deuda	100,0%	100,0%
Índice de Solvencia	2,84	3,98

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. Al respecto, el ratio Deuda/Patrimonio²⁰ muestra que, para el ejercicio 2024, por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 54,4 de deuda, lo cual denota un incremento respecto al apalancamiento correspondiente al año previo, motivado por el mayor crecimiento del pasivo total (76,8%) frente al menor crecimiento del patrimonio de (9,0%).
78. El ratio endeudamiento del activo²¹ en el ejercicio 2024 indica que, del total de activos, un 35,2% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio se ha incrementado frente al nivel de 25,1% que tuvo en el 2023, lo cual denota una caída del financiamiento con recursos propios del activo (mismo que creció un 26%, tasa significativamente menor que la del pasivo total), siendo así que la empresa presenta una caída del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
79. Por su parte, el ratio de calidad de la deuda²² muestra que, durante los cinco últimos años, este ratio se ha mantenido en 100%, contemplando que no existen obligaciones de largo plazo en el ejercicio 2024.
80. Finalmente, el índice de solvencia²³ para el ejercicio 2024 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 2,84 de activo total, mientras que en el 2023 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 3,98 de activo total. Así, cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que del 2023 al 2024, ha decrecido el nivel de solvencia de la empresa debido, fundamentalmente, al significativo crecimiento de los pasivos corrientes.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

²¹ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²² El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²³ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



- **Ratios de Rentabilidad**

81. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios.
82. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²⁴ registró un incremento, al pasar de 29,7% a 44,2% entre los años 2023 y 2024. Respecto al margen operativo²⁵ y el Margen EBITDA²⁶, estos también aumentaron pasando de 23,6% en el 2023 a 34,3% en el 2024. De otro lado, el margen neto²⁷ incrementó de 14,9% en el 2023 a 24,8% en el 2024. Este último ratio indica que, en el ejercicio 2024, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 24,8 de utilidad neta. Estos resultados reflejan, principalmente, la significativa caída de los ingresos totales de la concesión (-38.4%) en relación con las variaciones de las medidas de márgenes de utilidad.

Cuadro N° 19 Ratios de rentabilidad, años 2023 y 2024		
Ratios	2024	2023
Margen Bruto	44,2%	29,7%
Margen Operativo	34,3%	23,6%
Margen EBITDA	34,3%	23,6%
Margen Neto	24,8%	14,9%
ROE	13,8%	14,7%
ROA	8,9%	11,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. El ROE²⁸ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que, en el ejercicio 2024, este indicador decreció ligeramente respecto al ejercicio anterior, puesto que por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo S/ 13,8 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2023 se obtuvo S/ 14,7 de utilidad neta. Este comportamiento se debe al efecto conjunto producido por el menor incremento de las utilidades netas (2,7%) con respecto al aumento del patrimonio (9,0%).
84. Finalmente, se observa una disminución para la rentabilidad sobre los activos o ROA²⁹ el cual ascendió a 8,9% (11,0 % en el 2023), mostrando que la empresa tuvo para el 2024 un crecimiento en las ganancias netas (2,7%) relativamente menor al crecimiento del capital invertido (26,0%).

X. CONCLUSIONES

85. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 3: Inambari – Iñapari durante 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico vehicular presentó un incremento de 140,1 % entre 2023 y 2024, al pasar de 361,8 mil a 868,7 mil vehículos.
 - (ii) Del total de vehículos que transitaron por la concesión en 2024, el 78,7 % correspondió a vehículos ligeros, mientras que el 21,3 % restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 1,4 millones de ejes, significando una subida de 142,2 % respecto al año anterior.
 - (iii) Al cierre de 2024, el Concesionario cuenta con tres estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Unión

²⁴ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²⁶ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

²⁷ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

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

²⁹ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



Progreso y El Planchón, las cuales registraron 460,6 mil de vehículos (53,0 %) y 289,4 mil vehículos (33,3 %), respectivamente.

- (iv) Con relación a la demanda de los servicios complementarios brindados por el Concesionario, durante el año 2024, el número de llamadas de emergencia se incrementó en 33,8 %; de manera similar, las asistencias mecánicas subieron en 41,0 %.
- (v) Al 31 de diciembre de 2024, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 638,9 millones, lo cual significó un avance de 92,9 % de la inversión comprometida.
- (vi) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 1,81 millones de soles, monto que representa una caída de 14,7 % con relación al aporte de 2023 (S/ 2,12 millones).
- (vii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2024, se ha verificado lo siguiente:
 - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (90 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 96,9 %.
 - Se registraron 172 accidentes durante 2024. Como resultado de dichos accidentes se registraron 81 heridos y 14 fallecidos. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes estuvieron asociados a despistes y volcaduras (69,8 %, en conjunto); además el 53,5 % de los accidentes tuvieron como causa probable a la imprudencia de los conductores, las fallas mecánicas (12,2 %) y exceso de velocidad (8,7 %).
 - El número de reclamos en general se ha incrementado en 100,0% con relación al 2023 (6), registrándose 12 reclamos durante el 2024.
- (viii) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las estaciones de peaje en operación, se observó que las mismas se elevaron en 2,4 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 8,40 a S/ 8,60 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en las estaciones de peaje de Planchón, San Lorenzo y Unión Progreso.
- (ix) Respecto a la situación financiera del Concesionario, el informe de resultados revela que, durante 2024, la utilidad neta del ejercicio en el 2024 se incrementó ligeramente en un 2,7%, es decir, ascendió a S/ 22,9 millones (S/ 22,3 millones obtenido en el 2023). Este resultado se debió, principalmente, tanto a la caída de Ingresos por servicios de operación y mantenimiento compensada parcialmente con el incremento en los Ingresos por actividades de construcción, la caída en los Costos por servicios de operación y mantenimiento y de los Costos por servicios de construcción, como a los mayores Ingresos financieros y Ganancia neta por diferencia de cambio.
- (x) Al cierre del año 2024, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en un 26,0% respecto al 2023, pasando de S/ 202,6 millones a S/ 255,4 millones. Por el lado del activo, el activo corriente registró un crecimiento del 42,4% entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 105,3 millones a S/ 149,9 millones, explicándose esta evolución, principalmente, por el mayor nivel de Efectivo. Por su parte, los activos no corrientes crecieron un 8,3%, al pasar de S/ 97,4 millones a S/ 105,5 millones.
- (xi) En cuanto a los pasivos totales de la Concesión, estos se incrementaron en un 76,8%, alcanzando un nivel de S/ 89,9 millones en 2024, fundamentalmente, debido al significativo crecimiento de *Anticipos del Concedente*. Por su parte, el patrimonio neto se incrementó en un 9,0%, ascendiendo a S/ 165,4 millones, lo que representó el 64,8%



del total de pasivo y patrimonio, principalmente explicado por el aumento de los resultados acumulados del periodo, como el de las reservas legales.

- (xii) En el análisis financiero del año 2024 del Concesionario, se destacan varios puntos clave en relación con los ratios financieros. En cuanto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa mantiene una buena capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo, evidenciado por ratios superiores a 1,00 en el ratio de liquidez clásica y el de prueba ácida. De otro lado, al analizar el ratio de liquidez absoluta, si bien este indicador se redujo de 1,0 a 0,89, podemos concluir que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí solo permite respaldar casi la totalidad del pasivo corriente (en un 89%).
- (xiii) En cuanto a los ratios de endeudamiento financiero, se destaca un aumento en el apalancamiento medido por los ratios de Deuda/Patrimonio y Endeudamiento del activo, respecto al año previo, motivado, principalmente por el mayor crecimiento del pasivo total (76,8%) frente al crecimiento del patrimonio de (9,0%) y el activo (26,0%). Finalmente, el índice de solvencia denota que del 2023 al 2024, ha decrecido el nivel de solvencia de la empresa debido, fundamentalmente, al significativo crecimiento de los pasivos corrientes.
- (xiv) Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto, margen operativo, el Margen EBITDA y el margen neto aumentaron en el periodo 2024 en 14.5%, 10.7%, 10.7% y 9.9%, respectivamente, reflejando, principalmente, la significativa caída de los ingresos totales de la concesión (-38.4%) en relación con las variaciones de los respectivos márgenes de utilidad. Por su parte, el ROE decreció ligeramente respecto al ejercicio anterior, debido al efecto conjunto producido por el menor incremento de las utilidades netas (2,7%) con respecto al aumento del patrimonio (9,0%). Finalmente, se observa una disminución para la rentabilidad sobre los activos o ROA, el cual ascendió a 8,9%, mostrando que la empresa tuvo para el 2024 un crecimiento en las ganancias netas (2,7%) relativamente menor al crecimiento del capital invertido (26,0%).



ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN																																							
Concesionario: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A. Carretera: Matarani – Azángaro– Ilo – Juliaca																																							
N°	Tema	Contenido	Ref.																																				
1	Infraestructura	<p>El tramo vial recorre 854,678 km e incluye los siguientes Subtramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Matarani – Juliaca (369,24 Km.): <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr><td>Matarani – Empalme Panamericana</td><td style="text-align: right;">57,96 km</td></tr> <tr><td>Empalme Panamericana – Arequipa</td><td style="text-align: right;">14,65 km</td></tr> <tr><td>Arequipa – Yura</td><td style="text-align: right;">58,78 km</td></tr> <tr><td>Yura – Patahuasi</td><td style="text-align: right;">52,91 km</td></tr> <tr><td>Patahuasi – Imata</td><td style="text-align: right;">52,74 km</td></tr> <tr><td>Imata – Santa Lucía</td><td style="text-align: right;">173,18 km</td></tr> <tr><td>Santa Lucía – Juliaca</td><td style="text-align: right;">59,02 km</td></tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ilo – Puno – Juliaca (383,29 Km.): <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr><td>Ilo – Repartición</td><td style="text-align: right;">44,50 km</td></tr> <tr><td>Repartición – Dv. Moquegua</td><td style="text-align: right;">37,92 km</td></tr> <tr><td>Dv. Moquegua – Torata</td><td style="text-align: right;">28,17 km</td></tr> <tr><td>Torata – Humajalso</td><td style="text-align: right;">71,17 km</td></tr> <tr><td>Humajalso – Puente Gallatini*</td><td style="text-align: right;">76,27 km</td></tr> <tr><td>Puente Gallatini – Puno</td><td style="text-align: right;">96,41 km</td></tr> <tr><td>Puno – Juliaca</td><td style="text-align: right;">48,83 km</td></tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Juliaca – Azángaro (74,58 Km.): <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Juliaca – Calapuja</td><td style="text-align: right;">24,05 km</td></tr> <tr><td>Calapuja – Mataro</td><td style="text-align: right;">18,45 km</td></tr> <tr><td>Mataro – Azángaro</td><td style="text-align: right;">32,08 km</td></tr> <tr><td>Vía de Evitamiento de Azángaro*</td><td style="text-align: right;">7,59 km</td></tr> </table>	Matarani – Empalme Panamericana	57,96 km	Empalme Panamericana – Arequipa	14,65 km	Arequipa – Yura	58,78 km	Yura – Patahuasi	52,91 km	Patahuasi – Imata	52,74 km	Imata – Santa Lucía	173,18 km	Santa Lucía – Juliaca	59,02 km	Ilo – Repartición	44,50 km	Repartición – Dv. Moquegua	37,92 km	Dv. Moquegua – Torata	28,17 km	Torata – Humajalso	71,17 km	Humajalso – Puente Gallatini*	76,27 km	Puente Gallatini – Puno	96,41 km	Puno – Juliaca	48,83 km	Juliaca – Calapuja	24,05 km	Calapuja – Mataro	18,45 km	Mataro – Azángaro	32,08 km	Vía de Evitamiento de Azángaro*	7,59 km	<p>Anexo I, Apéndice 1 *Adenda 1</p>
Matarani – Empalme Panamericana	57,96 km																																						
Empalme Panamericana – Arequipa	14,65 km																																						
Arequipa – Yura	58,78 km																																						
Yura – Patahuasi	52,91 km																																						
Patahuasi – Imata	52,74 km																																						
Imata – Santa Lucía	173,18 km																																						
Santa Lucía – Juliaca	59,02 km																																						
Ilo – Repartición	44,50 km																																						
Repartición – Dv. Moquegua	37,92 km																																						
Dv. Moquegua – Torata	28,17 km																																						
Torata – Humajalso	71,17 km																																						
Humajalso – Puente Gallatini*	76,27 km																																						
Puente Gallatini – Puno	96,41 km																																						
Puno – Juliaca	48,83 km																																						
Juliaca – Calapuja	24,05 km																																						
Calapuja – Mataro	18,45 km																																						
Mataro – Azángaro	32,08 km																																						
Vía de Evitamiento de Azángaro*	7,59 km																																						
2	Fecha de suscripción	24 de octubre de 2007.	Contrato de Concesión																																				
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. Cláusula 4.3. y 4.4																																				
4	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	Bases del Contrato, Cláusula 7.2. (p. 37)																																				
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 26 de noviembre de 2010. ▪ Adenda 2: 24 de junio de 2011. ▪ Adenda 3: 19 de junio de 2015. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3																																				
6	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5.																																				
7	Capital social mínimo	<p>El capital social mínimo asciende a USD 15 000 000,00.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A la Fecha de Suscripción del Contrato, se pagará el 25%; ▪ al finalizar el 1er año de Concesión, se pagará el 40%; ▪ al finalizar el 2do año de Concesión se deberá haber pagado por lo menos el 70%; y ▪ al finalizar el 3er año se debe haber abonado la totalidad. 	Cláusula 3.3.																																				
8	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras: USD 15 millones. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: USD 4 millones, durante todo el período de vigencia de la Concesión hasta seis (06) meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato. Dicho monto se reajustará en la misma proporción que se reajuste el PAMO. 	Cláusula 11.2. Cláusula 11.3.																																				



N°	Tema	Contenido	Ref.
9	Garantías a favor del concesionario	El Concesionario puede solicitar una garantía del Estado, en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente. Debe resaltarse que no es una garantía financiera.	Cláusula 11.1.
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 183 371 948,05 (incluido IGV).	Anexo V (p. 178)
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje de Conciencia: aplicable a las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes. ▪ Arbitraje de Derecho: aplicable a las Controversias No-Técnicas. 	Cláusula 18.10. Cláusula 18.11.
12	Penalidades	<p>El Regulador se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales frente a incumplimientos del Concesionario referidos a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato ▪ Régimen de bienes ▪ Ejecución de Obras ▪ Conservación de otras Obras y Servicios ▪ Consideraciones Socioambientales <p>El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO a la Cuenta de Eventos Catastróficos del Fideicomiso de Administración.</p>	Anexo X (Tablas 1,2,3,4 y 6) Cláusula 15.
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminación del Contrato. ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario). 	Cláusula 16.1. Cláusula 16.2. Cláusula 16.3. Cláusula 16.4. Cláusula 16.5. Cláusula 16.6. Cláusula 16.9. Cláusula 16.10.
14	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Las Partes reconocen que el contrato se encuentra en equilibrio económico – financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados. ▪ Se restablecerá el equilibrio económico financiero cuando existan variaciones en los ingresos, costos o ambos a la vez debido a Leyes y Disposiciones Aplicables. ▪ El Concedente con opinión del Regulador establecerán la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: <ul style="list-style-type: none"> - Resultado neto de ingresos menos costos que incluyen las variaciones por efectos de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y, - Resultado neto de ingresos menos costos que se hubieren obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables. 	Cláusula 9.12. Cláusula 9.13.
15	Pólizas de seguros	<p>Durante la vigencia del Contrato el CONCESIONARIO tomará y deberá mantener vigentes las siguientes pólizas de seguros:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil ▪ Sobre los bienes en Construcción ▪ De riesgos laborales ▪ Otras pólizas <p>Anualmente, el Concesionario deberá presentar al Regulador la relación de pólizas de seguro.</p>	Cláusula 12.2.a), b), c) y d). Cláusula 12.4.



Nº	Tema	Contenido	Ref.
16	Inicio de operaciones	<p>El inicio de la explotación se producirá a más tardar a los 45 días calendario, desde la suscripción del Contrato, siempre que:</p> <ul style="list-style-type: none"> Las pólizas de seguro estén debidamente aprobadas y, Se encuentre operativo el Fideicomiso. <p>El inicio de la explotación implica el cobro de tarifas en las unidades de peaje existentes.</p>	Cláusula 8.10. Cláusula 8.11.
17	Estándares de servicio	Niveles de servicio para calzada, berma, badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3
18	Tarifas	<p>A partir de la finalización de las obras de Construcción, el Concesionario cobrará la tarifa compuesta por (i) por un Peaje de USD 1,50, al tipo de cambio vigente en la fecha de la aceptación de las obras y (ii) el IGV y otros impuestos de Ley</p> <ul style="list-style-type: none"> Cada Vehículo ligero pagará una tarifa Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje <p>La Tarifa resultante de la aplicación del IGV o de los aportes de ley al Peaje y de la aplicación del Tipo de Cambio, será aproximada a la décima más próxima que corresponda.</p> <p>Tarifa diferenciada.</p>	Cláusula 9.6. a), b) y c)
19	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria, a partir del 10 de enero del año subsiguiente al de la aprobación de las obras. Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses. El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado. El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario. El incremento de las Tarifas Diferenciadas en cada reajuste se realizará en el mismo porcentaje en relación con la Tarifa. 	Cláusula 9.6.d)
20	PAS	<ul style="list-style-type: none"> El Pago por Servicio (PAS) es la contraprestación percibida por el Concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato. El PAS reconoce los costos de inversión (representados por el PAO) y los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario (representados por el PAMO). 	Cláusula 9.1. Anexo XIII, Apéndice 3
21	PAMO	<ul style="list-style-type: none"> El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión. El PAMO asciende a USD 13 691 681,00. El retraso del pago genera interés de LIBOR + 2%. La fuente de pago del PAMO es el Peaje y el Cofinanciamiento por parte del CONCEDENTE 	Anexo XIII, Apéndice 3 A Adenda 2
22	PAO	<ul style="list-style-type: none"> El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas semestrales durante 20 años, a través del Fideicomiso de Administración. El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a Tasa Costo de Deuda +1%. <p>El PAO asciende a USD 20 676 463,00.</p>	Anexo XIII, Apéndice 3 B.
23	Cofinanciamiento	<p>El monto del Cofinanciamiento es igual a:</p> <ul style="list-style-type: none"> PAO + PAMO – (Recaudación de Peaje - Prov. Eventos Catastróficos) 	Anexo XIII, Apéndice 3
24	Retribución al Estado	No existe.	

ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO

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

Concesionario:	Interoceánica Sur - Tramo 3 S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Periodo:	2012-2024

a) Tráfico														
	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Número de Vehículos														
Total Ligeros	Vehículos	401 090	545 782	518 338	563 317	666 926	669 378	737 463	691 846	560 672	810 547	746 356	288 135	684 015
Total Pesados	Vehículos	100 139	147 379	145 405	149 201	179 995	190 185	213 024	206 311	180 803	253 458	222 723	73 702	184 724
Número de Ejes Cobrables														
Total Ligeros	Ejes	401 090	545 782	518 338	563 317	666 926	669 378	737 463	691 846	560 672	810 547	746 356	288 135	684 015
Total Pesados	Ejes	360 400	552 028	573 056	582 675	695 562	747 426	824 490	841 715	726 658	996 443	878 170	289 944	716 041
Número de Vehículos por Unidad de Peaje														
Planchón	Vehículos	176 880	236 307	251 001	263 938	305 677	301 564	320 760	317 766	241 072	348 964	317 276	252 942	289 441
Ligeros	Vehículos	141 720	193 119	203 355	215 079	248 203	242 226	256 782	255 038	187 542	271 946	253 411	204 382	229 050
Pesados	Vehículos	35 160	43 188	47 646	48 859	57 474	59 338	63 978	62 728	53 530	77 018	63 865	48 560	60 391
San lorenzo	Vehículos	65 458	93 129	90 361	89 236	106 463	108 904	120 443	126 679	98 791	147 701	135 145	108 895	118 714
Ligeros	Vehículos	51 520	69 575	66 604	69 896	81 389	80 694	89 029	90 117	66 492	101 584	97 489	83 753	89 944
Pesados	Vehículos	13 938	23 554	23 757	19 340	25 074	28 210	31 414	36 562	32 299	46 117	37 656	25 142	28 770
Unión Progreso	Vehículos	258 891	363 725	322 381	359 344	434 781	449 095	509 284	453 712	401 612	567 340	516 658	0	460584
Ligeros	Vehículos	207 850	283 088	248 379	278 342	337 334	346 458	391 652	346 691	306 638	437 017	395 456	0	365021
Pesados	Vehículos	51 041	80 637	74 002	81 002	97 447	102 637	117 632	107 021	94 974	130 323	121 202	0	95563
Número de Ejes por Unidad de Peaje														
Planchón	Ejes	265 216	350 296	385 337	401 808	469 776	476 310	508 977	513 011	399 210	574 190	502 289	393 723	455 687
Ligeros	Ejes	141 720	193 119	203 355	215 079	248 203	242 226	256 782	255 038	187 542	271 946	253 411	204 382	229 050
Pesados	Ejes	123 496	157 177	181 982	186 729	221 573	234 084	252 195	257 973	211 668	302 244	248 878	189 341	226 637
San lorenzo	Ejes	101 151	150 172	163 852	148 056	179 889	194 533	219 041	242 626	193 898	272 688	245 781	184 356	205 185
Ligeros	Ejes	51 520	69 575	66 604	69 896	81 389	80 694	89 029	90 117	66 492	101 584	97 489	83 753	89 944
Pesados	Ejes	49 631	80 597	97 248	78 160	98 500	113 839	130 012	152 509	127 406	171 104	148 292	100 603	115 241
Unión Progreso	Ejes	395 123	597 342	542 205	596 128	712 823	745 961	833 935	777 924	694 222	960 112	876 456	0	739184
Ligeros	Ejes	207 850	283 088	248 379	278 342	337 334	346 458	391 652	346 691	306 638	437 017	395 456	0	365021
Pesados	Ejes	187 273	314 254	293 826	317 786	375 489	399 503	442 283	431 233	387 584	523 095	481 000	0	374163

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
b) Recaudación por Cobro de Peaje														
Total	Soles	3 807 450	5 596 534	5 887 001	6 412 817	8 432 060	9 062 009	9 843 350	10 111 084	7 537 905	12 815 827	12 965 198	4 792 938	12 037 894
Ligeros	Soles	2 005 450	2 782 147	2 794 897	3 151 804	4 125 960	4 280 651	4 647 783	4 560 313	3 404 830	5 747 623	5 954 410	2 386 585	5 880 885
Pesados	Soles	1 802 000	2 814 387	3 092 104	3 261 014	4 306 099	4 781 358	5 195 567	5 550 771	4 133 075	7 068 205	7 010 787	2 406 353	6 157 009

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



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

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

estudioseconomicos@OSITRAN.gob.pe

www.OSITRAN.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sotta
Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha 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