

CASO DE ESTUDIO N° 11



Corredor Vial Interoceánico Sur - IIRSA Sur

Modelo APP para Integración Vial, Conectividad Regional y Desarrollo Territorial



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

PRO
INVERSIÓN



¡EL PERÚ A TODA
MÁQUINA!



Axel Vega Romero
Maryfe Zevallos Casallo
Renzo Aquino Julcarima
Nicole Prado Robledo

Caso de estudio de una Asociación Público-Privada en el Perú

Corredor Vial Interoceánico Sur - IIRSA Sur: Modelo APP para Integración Vial, Conectividad Regional y Desarrollo Territorial

Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN
Enero 2026



La Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN) no se responsabiliza por los comentarios y/o afirmaciones contenidas en el presente documento. Su finalidad es contribuir a la discusión desde una perspectiva académica y no constituye un ejercicio de crítica. Las opiniones y estimaciones expresadas reflejan únicamente el juicio de los autores, pueden ser modificadas sin previo aviso y no representan necesariamente una posición institucional de PROINVERSIÓN. La investigación se sustenta en información pública disponible, por lo que no puede ser utilizada como medio probatorio en ningún tipo de controversia.

Caso de Estudio N.º 11: Corredor Vial Interoceánico Sur

Presidente ejecutivo:

Luis Natal Del Carpio Castro

Coordinador de la Unidad de Análisis de Datos, Investigación e Inteligencia Estratégica (Unidad de Estudios Económicos):

Iván Lucich Larrauri

Coordinación de equipo:

Richard Abecasis Rengifo

Autores:

- Axel Vega Romero
- Maryfe Zevallos Casallo
- Renzo Aquino Julcarima
- Nicole Prado Robledo

Diseño:

Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN
Av. Canaval y Moreyra N.º 150 piso 9, San Isidro, Lima, Perú)

Está permitida la reproducción total o parcial de este documento por cualquier medio, siempre y cuando se cite la fuente y los autores.

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú N.º 2025-14147

Publicación digital disponible en: <https://www.investinperu.pe/es/pi/publicaciones-digitales>

Datos básicos

El **Corredor Vial Interoceánico Sur (IIRSA Sur)** constituye uno de los proyectos de infraestructura vial más importantes del país, concebido bajo el esquema de Asociación Público-Privada (APP). El proyecto buscó integrar el sur de Perú con Brasil mediante una carretera de más de 2600 km, atravesando zonas de Cusco, Madre de Dios, Puno, Apurímac, Moquegua, Arequipa, Ayacucho e Ica, hasta los puertos del litoral. El proyecto fue adjudicado en 5 tramos entre los años 2005 y 2007, con contratos de largo plazo que incluyeron el diseño, financiamiento, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento de la vía.

Los proyectos APP fueron adjudicados bajo la modalidad de una iniciativa estatal cofinanciada, cuyos contratos de concesión consideran plazos de 25 años y contemplaron pagos por concepto de retribución a cargo del Estado, en función de la disponibilidad de la infraestructura. En conjunto, los tramos del proyecto buscaron mejorar la competitividad de las regiones del sur, promover la integración con Brasil y dinamizar el comercio internacional.

Características de la concesión

Modalidad: Asociación Público-Privada

Modalidad contractual: Contrato de concesión

Clasificación: Iniciativa Estatal Cofinanciada.

Modo de desarrollo: Build, Operate and Transfer (BOT).

Ubicación de los proyectos: El Proyecto Vial está constituido por 5 tramos los cuales abarcan las regiones de Arequipa, Puno, Moquegua, Ica, Ayacucho, Apurímac, Cusco y Madre de Dios.

Tramo	Empresa concesionaria	Hitos
Tramo 1: San Juan de Marcona -Urcos	Carretera Andina del Sur S. A. C. (Survial)	<ul style="list-style-type: none"> Buena pro: 29 de agosto del 2007 Firma del contrato : 23 de octubre del 2007
Tramo 2: Urcos-Inambari	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A. (IIRSA Tramo 2)	<ul style="list-style-type: none"> Buena pro: 23 de junio del 2005 Firma del contrato : 4 de agosto del 2005
Tramo 3: Inambari-Iñapari	Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S. A. (IIRSA Tramo 3)	<ul style="list-style-type: none"> Buena pro: 23 de junio del 2005 Firma del contrato : 4 de agosto del 2005
Tramo 4: Inambari-Azángaro	Intersur Concesiones S. A. (Intersur)	<ul style="list-style-type: none"> Buena pro: 23 de junio del 2005 Firma del contrato : 4 de agosto del 2005
Tramo 5: Matarani -Azángaro - Ilo	Concesionaria Vial del Sur S. A. (Covisur)	<ul style="list-style-type: none"> Buena pro: 29 de agosto del 2007 Firma del contrato : 23 de octubre del 2007

Plazo de concesión: 25 años, desde la fecha de suscripción del contrato.

Entidad concedente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Entidad reguladora: Organismo Regulador de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán).

PRESENTACIÓN

El presente documento tiene por finalidad exponer de manera estructurada y analítica el caso de estudio del proyecto de Asociación Público-Privada (APP) correspondiente al Corredor Vial Interoceánico Sur – IIRSA Sur, una de las obras de integración física más relevantes del país. Esta infraestructura vial, concebida bajo una iniciativa estatal cofinanciada, constituye un hito en la promoción de la inversión privada en Perú al demostrar cómo el diseño institucional, la planificación técnica y la articulación público-privada pueden converger para impulsar la conectividad regional y el desarrollo territorial en el sur del país.

Con una extensión cercana a 2600 kilómetros, el corredor fue dividido en cinco tramos para su concesión. Mientras algunos tramos ya asfaltados requerían principalmente labores de mantenimiento, otros implicaban intervenciones de gran magnitud al encontrarse en estado de trocha. Su ejecución no solo mejoró la transitabilidad en el sur, sino que también permitió la conectividad directa con Brasil a través de Madre de Dios, consolidando una nueva ruta comercial hacia el océano Pacífico y fortaleciendo el rol del Perú en los procesos de integración sudamericana.

En su conjunto, las concesiones que conforman la IIRSA Sur representan un hito en la historia de las Asociaciones Público-Privadas viales en Perú, tanto por su modelo contractual, magnitud y cobertura, como por los aprendizajes institucionales generados durante su proceso de promoción, adjudicación y ejecución.

Los contratos de concesión de los 5 tramos fueron suscritos entre 2005 y 2007,

cada uno con un plazo de 25 años, lo que permitió estructurar compromisos de inversión y mantenimiento de largo plazo orientados a garantizar la sostenibilidad operativa de la infraestructura. En este marco, la inversión ejecutada acumulada, al 2024, asciende a USD 2835 millones, superando en USD 184 millones la inversión comprometida, conforme a información reportada por Ositrán (2025a).

La Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN), a través de la Unidad de Análisis de Datos, Investigación e Inteligencia Estratégica (Equipo Estudios Económicos) de la Dirección de Servicio al Inversionista, elabora estudios técnicos orientados a sustentar los procesos de promoción de la inversión, evaluar el impacto económico de los proyectos y generar evidencia útil para fortalecer la formulación y estructuración de las iniciativas bajo el Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada. En ese marco, este caso de estudio busca identificar la contribución del proyecto de la IIRSA Sur como referencia para futuras intervenciones en infraestructura mediante APP.

La elección de estos proyectos responde a su carácter emblemático dentro de la política nacional de integración y competitividad. El estudio está dirigido a equipos técnicos del sector público, operadores privados, académicos y demás actores interesados en comprender de forma integral el desarrollo de proyectos bajo esquemas APP, constituyendo un insumo para la mejora continua en la planificación, diseño y ejecución de infraestructura vial en el país.



ÍNDICE GENERAL

Presentación	5
1. Introducción	12
2. Contexto del proyecto en el sector Vial	14
2.1. Evolución del sector Vial en el Perú	14
2.2. Problemática u oportunidad abordada	20
2.3. Marco normativo e institucional	22
2.3.1. Marco normativo en el Perú	22
2.3.2. Evolución normativa e institucional	23
3. Descripción técnica del proyecto IIRSA Sur	26
3.1. Características del proyecto de infraestructura antes de su concesión	26
3.1.1. Principales carencias identificadas de la IIRSA Sur	29
3.1.2. Estudios previos para impulsar la IIRSA Sur	33
3.2. Proceso de promoción del proyecto	34
3.2.1. Bases del concurso	34
3.2.2. Elaboración y aprobación de los proyectos de contrato	36
3.2.3. Proceso de convocatoria	36
3.3. Desarrollo de la ejecución contractual de la infraestructura	44
3.3.1 Composición accionaria de los contratos de concesión	44
3.3.2 Ejecución física de la infraestructura vial	46
3.3.3 Ejecución financiera de la inversión en infraestructura vial	49
4. Beneficios económicos y sociales del proyecto	56
4.1. Beneficios económicos	56
4.2. Beneficios sociales	59
5. Matriz de evaluación	61
5.1. Metodología IESE Business School	61
5.2. Objetivos de Desarrollo Sostenible	62
6. Conclusiones	67
7. Referencias	69



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Evolución histórica de la infraestructura vial en el Perú (1845-1990)	15
Tabla 2: Estructura del Sistema Nacional de Carreteras por nivel de gobierno	16
Tabla 3: Brechas por nivel jerárquico de la red vial	16
Tabla 4: Componentes estratégicos del proyecto IIRSA Sur en los planos nacional e internacional	21
Tabla 5: Empresas concesionarias de los tramos de la IIRSA Sur	23
Tabla 6: Longitud asfaltada, no asfaltada y total de los tramos de la IIRSA Sur (en km) antes de su concesión	27
Tabla 7: Estado de los tramos que conformarían la IIRSA Sur	28
Tabla 8: Reducción de tiempos de viaje	30
Tabla 9: Contenido de la presentación de sobres	35
Tabla 10: Montos máximos correspondientes al PAO y PAMO por tramo	37
Tabla 11: Interesados que adquirieron el derecho de participación	38
Tabla 12: Empresas interesadas para los tramos 2, 3 y 4 – Presentación de sobre N.º 1	39
Tabla 13: Empresas interesadas para los tramos 1 y 5 – Presentación de sobre N.º 1	40
Tabla 14: Postores precalificados que presentaron sobres N.º 2 de los tramos 2, 3 y 4	41
Tabla 15: Postores precalificados que presentaron sobres N.º 2 para los tramos 1 y 5	42
Tabla 16: Propuesta económica de los postores precalificados para el Tramo 1	42
Tabla 17: Propuesta económica de los postores precalificados para el Tramo 2	43
Tabla 18: Propuesta económica de los postores precalificados para el Tramo 3	43
Tabla 19: Propuesta económica de los postores precalificados para el Tramo 4	43
Tabla 20: Propuesta económica de los postores precalificados para el Tramo 5	44
Tabla 21: Composición accionaria de las concesionarias de la IIRSA Sur	45
Tabla 22: IIRSA SUR Infraestructura vial por tramo	46
Tabla 23: Estado situacional de peaje de la IIRSA Sur	47
Tabla 24: Componentes de los tramos de la IIRSA Sur	48
Tabla 25: Matriz IESE del proyecto IIRSA Sur	61



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Mapa del Virreinato del Perú en 1800	14
Figura 2: Evolución de los instrumentos de planificación logística del transporte en el Perú	17
Figura 3: Evolución de la planificación de infraestructura vial nacional	18
Figura 4: Ejes de desarrollo de integración logísticos nacional con Sudamérica	19
Figura 5: Conectividad del proyecto de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4, con la IIRSA Sur	23
Figura 6: Ámbito logístico Madre de Dios-Brasil	24
Figura 7: Carretera Interoceánica Sur	26
Figura 8: Tramo 2 de Urcos-Inambari	27
Figura 9: Tramo de la carretera Interoceánica antes de la concesión	29
Figura 10: Tramo de la carretera Interoceánica antes de la concesión	30
Figura 11: Integración de Desarrollo del Eje Sur	31
Figura 12: Peajes instalados por los tramos del Proyecto Vial IIRSA Sur	48
Figura 13: Inversión comprometida y ejecutada de los tramos concesionados de la IIRSA Sur (2005-2024, en millones de USD, con IGV)	49
Figura 14: Inversión ejecutada del proyecto IIRSA Sur (2006-2024, en millones de USD, con IGV)	51
Figura 15: Inversión ejecutada acumulada del proyecto IIRSA Sur (2006-2024, en millones de USD)	52
Figura 16: Recaudación de las concesiones por el cobro de peaje (en millones de S/)	52
Figura 17: Aportes por regulación 2013-2024 de la IIRSA Sur (en millones de S/)	53
Figura 18: Nivel de Servicio Global (NSG) por tramos	54
Figura 19: Índice de Rugosidad Internacional (IRI) durante el año 2024	55
Figura 20: ODS impulsados por los tramos de la Carretera Interoceánica Sur – IIRSA Sur	66



ABREVIATURAS

APP: Asociación Público-Privada
BID: Banco Interamericano de Desarrollo
BOT: Build, operate and transfer
CAF: Banco de Desarrollo de América Latina y El Caribe
CGR: Contraloría General de la República
Cosiplan: Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
Covisur: Concesionaria Vial del Sur S. A.
Dgasa: Dirección General de Asuntos Socioambientales
EIA: Estudio de Impacto Ambiental
Fonplata: Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
IESE: Instituto de Estudios Superiores de la Empresa
IGV: Impuesto General a las Ventas
IIRSA: Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana
IIRSA Tramo 2: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S. A.
IIRSA Tramo 3: Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S. A.
Intersur: Intersur Concesiones S. A.
MEF: Ministerio de Economía y Finanzas
MMM: Marco Macroeconómico Multianual
MTC: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible
PAO: Pago Anual por Obras
PAMO: Pago Anual por Mantenimiento y Operación
PBI: Producto Bruto Interno
PDSLT: Plan Nacional de los Servicios Logísticos de Transportes
PDLVS: Plan de Desarrollo Logístico en Vías Subnacionales
PNIC: Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad



ABREVIATURAS

PNSILT-2032: Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transportes al 2032

Provías Nacional: Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional

RVD: Red Vial Departamental

RVN: Red Vial Nacional

RVV: Red Vial Vecinal

Sinac: Sistema Nacional de Carreteras

Sinmac: Sistema Nacional de Mantenimiento de Carreteras

SNIP: Sistema Nacional de Inversión Pública

SPV: Sociedad de Propósito Especial

Survial: Carretera Andina del Sur S. A. C.

Unasur: Unión de Naciones Suramericanas

Ositrán: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público



I. INTRODUCCIÓN

El Corredor Vial Interoceánico Sur (IIRSA Sur) constituye una de las intervenciones de infraestructura vial más relevantes y complejas desarrolladas en Perú durante las últimas décadas, esta iniciativa concebida en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) —creada en la Primera Cumbre de Presidentes de América del Sur (Cosiplan-Unasur, 2000)—, buscó mejorar la articulación física del país con la región y fortalecer la competitividad territorial mediante la integración biooceánica entre los océanos Pacífico y Atlántico.

Su trazo —más de 2600 km— conecta los puertos marítimos de San Juan de Marcona, Matarani e Ilo con regiones de la sierra y selva como Ayacucho, Arequipa, Cusco, Puno y Madre de Dios, hasta llegar a Iñapari en la frontera con Brasil y Bolivia. Esta extensión atraviesa zonas de costa, sierra y selva, enfrentando desafíos geológicos, climáticos y operativos de alta complejidad, lo que exigió un diseño técnico robusto y un esquema de gestión capaz de asegurar su sostenibilidad en el tiempo.

Debido a su magnitud y a los elevados requerimientos de inversión, el proyecto de la IIRSA Sur fue dividido en cinco (5) tramos y estructurado bajo el esquema de Asociación Público-Privada (APP) en la modalidad de iniciativa estatal cofinanciada. Los procesos de promoción fueron conducidos por PROINVERSIÓN entre el 2005 y 2007, otorgándose contratos con plazos de vigencia de 25 años que incorporaron compromisos diferenciados de financiamiento, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento.

La agrupación de los tramos en paquetes permitió asignar riesgos de manera eficiente, priorizar intervenciones estratégicas y adaptar la capacidad técnica de los concesionarios a las condiciones específicas de cada sección.

Antes de su concesión, gran parte del corredor se encontraba en condición de trocha o con niveles de servicio muy deteriorados, lo que generaba altos costos logísticos, tiempos de viaje prolongados y una integración territorial limitada. Para las regiones como Cusco, Puno y Madre de Dios, esta situación restringía el acceso a mercados, servicios básicos y oportunidades económicas.

Con la implementación del proyecto de la IIRSA Sur, estas limitaciones comenzaron a reducirse de manera significativa; en los tramos 2 y 3, por ejemplo, los tiempos de viaje que antes superaban 11 o 12 horas pasaron a situarse en torno a 6 o 7 horas, lo que representa una reducción superior a 40 % y evidencian una mejora sustancial en la conectividad para la integración regional (PROINVERSIÓN, 2023; Maximixe Consult, 2022).

La ejecución del proyecto involucró un esfuerzo multisectorial que articuló al Estado, inversionistas privados y organismos multilaterales como CAF, BID y Fonplata, cuyo apoyo técnico y financiero fue determinante desde las etapas iniciales (Barrientos, 2012; Dourojeanni, 2006). Asimismo, la regulación, supervisión y gobernanza institucional estuvieron a cargo de entidades como el MTC y Ositrán, asegurando estándares de servicio, cumplimiento contractual y calidad de la infraestructura.

En este contexto, al 2024 la inversión ejecutada acumulada en los 5 tramos asciende a USD 2835 millones, frente a una inversión comprometida de USD 2651 millones, lo que implica una ejecución superior en USD 184 millones respecto de lo inicialmente previsto (Ositrán, 2025a).

En conjunto, estos avances evidencian que la puesta en operación de los tramos

principales ha generado incrementos sostenidos en el valor agregado regional, además de mejoras en las condiciones de vida y el acceso a servicios en las zonas de influencia (Maximixe Consult, 2022; 2024). De esta manera, la IIRSA Sur constituye un eje de desarrollo estratégico para la integración territorial y la dinamización económica, cuyos impactos y aprendizajes se desarrollan en las secciones siguientes.



II. CONTEXTO DEL PROYECTO EN EL SECTOR VIAL

2.1. Evolución del sector Vial en Perú

La historia del sector Vial en Perú es un reflejo del esfuerzo constante por integrar un territorio geográficamente complejo, marcado por los desiertos costeros, la imponente cordillera de los Andes y la vasta selva amazónica. Como expone Pérez (2025), esta historia ha estado ligada a la capacidad del Estado para dotarse de recursos y de un aparato administrativo capaz para ejecutar políticas viales.

Al comenzar la República, el país heredó las 4 antiguas carreras virreinales que partían de Lima hacia el Cusco, el norte (Trujillo), el sur (Arequipa) y el centro (Pasco). Estas rutas se pueden visualizar con mayor claridad en el mapa del Virreinato del Perú hacia 1800, presentado en la figura 1, el cual permite apreciar la organización territorial heredada del periodo colonial.

Sin embargo, el desarrollo vial republicano enfrentó serias limitaciones en sus primeras décadas. Según relata el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2021), la inestabilidad política y la precariedad del erario nacional imposibilitaron la elaboración de planes de largo plazo, lo que llevó a que hacendados locales y gobiernos departamentales sumieran el financiamiento del mantenimiento a través de peajes y el derecho de pontazgo (impuesto por el uso de puentes).

Figura 1: Mapa del Virreinato del Perú en 1800



Nota. Extraído de Ibáñez y Bojons, A. (1800), Virreinato del Perú en el mapa de la América del Sur [Mapa], Biblioteca Nacional de España.

Dado que la evolución de la infraestructura vial abarca múltiples periodos y reformas, la siguiente tabla resume los hitos más relevantes, permitieron apreciar cómo se transformaron las prioridades del Estado en materia de transporte a lo largo del tiempo.

Tabla 1: Evolución histórica de la infraestructura vial en Perú (1845-1990)

Periodo	Principales hechos	Limitaciones
Auge del guano (1845-1879)	Primeras iniciativas viales; construcción del primer ferrocarril sudamericano (Lima - Callao, 1851) con enfoque extractivista.	Escasez de mano de obra y empresariado nacional.
Institucionalización (1896-1930)	Creación del Ministerio de Fomento; impulso de grandes carreteras (Central y Panamericana) durante el Oncenio.	Los ferrocarriles mantienen importancia para el transporte masivo de minerales.
Consolidación vial (1930-1960)	Sistema vial basado en ejes longitudinales y vías transversales; carreteras como herramienta de integración.	Enfoque aún centralizado y dependiente del Estado.
Reforma institucional (1969)	Creación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Expansión de casi 7000 km de red vial y aumento del asfaltado.	Persistencia de brechas regionales.
Crisis y deterioro (1970-1980) "Década perdida"	Se agrava el deterioro vial. El fenómeno de El Niño 1982 -83 destruye más de 2600 km de carreteras y 47 puentes.	Crisis económicas limitan inversiones.
Reformas de los 90	Participación privada en infraestructura. Creación del Sistema Nacional de Mantenimiento de Carreteras (Sinmac).	Dependencia de financiamiento multilateral.

Nota. Elaboración propia a partir de Pérez (2025); Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2021); Vásquez y BendeZú (2008); y Quiñones (2014).

A partir del año 2000, los gobiernos han orientado la política vial a "acortar brechas". Según el MTC (2021), esta etapa se consolidó con el modelo de Asociaciones Público-Privadas (APP), mediante el cual se concesionaron corredores estratégicos

como la carretera Interoceánica Sur (IIRSA Sur) y varios tramos de la carretera Panamericana lo que ha posibilitado modernizar y expandir la red sin depender exclusivamente de recursos fiscales.

Planificación de la infraestructura vial

La red vial total del país, integrada en el Sistema Nacional de Carreteras (Sinac), comprende aproximadamente 175 853,4 km y se organiza en tres niveles jerárquicos: la Red Vial Nacional (RVN), que constituye el eje estructurante del territorio; la Red Vial Departamental (RVD), responsable de articular las capitales regionales; y la Red Vial Vecinal (RVV), orientada a conectar centros poblados relevantes con las capitales provinciales; asimismo, esta red presenta una brecha crítica en términos de calidad, ya que solo el 17,7 % de su extensión total se encuentra pavimentada.

Tabla 2: Estructura del Sistema Nacional de Carreteras por nivel de gobierno

Sistema Nacional de Carretera	Nivel de gobierno encargado
Red Vial Nacional (RVN)	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Red Vial Departamental (RVD)	Gobierno regional
Red Vial Vecinal (RVV)	Gobierno local

Nota. Elaboración propia a partir del Reglamento de Jerarquización Vial aprobado por Decreto Supremo N° 017-2007-MTC.

Tabla 3: Brechas por nivel jerárquico de la red vial

Red vial	Extensión aprox.	Brecha de calidad	Brecha de cobertura
Nacional (RVN)	29 400 km	50,39 % (~13 869,1 km en condiciones inadecuadas)	6,541% (~1927,5 km por implementar)
Departamental (RVD)	32 300 km	78,87 % (~21 864,8 km en condiciones inadecuadas)	14,27 % (~4613,9 km por implementar)
Vecinal (RVV)	120 596 km	86,681% (~103114,6 km en condiciones inadecuadas)	0,091% (~109,2 km por implementar)

Nota. Adaptado de Diagnóstico de brechas de infraestructura o de acceso a servicios – Sector de Transportes y Comunicaciones, por Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2025.

El diagnóstico revela la magnitud del deterioro: la RVN presenta un 50,39 % de su extensión en condiciones inadecuadas, mientras que la situación es aún más crítica en las redes secundarias: la RVD requiere intervención en el 78,87 % de su extensión, y la RVV, el segmento más extenso, presenta un 86,68 % en mal estado.

El deterioro de la red vial nacional sigue siendo un obstáculo para la integración territorial: durante décadas, los programas de mantenimiento fueron insuficientes, dejando gran parte de la infraestructura en condiciones precarias (Cisneros, 2024).

Pese al mayor impulso reciente y al uso de concesiones, la brecha de infraestructura aún supera los USD 113 000 millones para el periodo 2019-2038, lo que evidencia la magnitud del desafío y la necesidad de mecanismos de financiamientos sostenibles.

Frente a este panorama, diversos estudios evidencian el impacto positivo de la inversión vial: un aumento de 1 % en el monto de dinero invertido en carreteras puede elevar el PBI 0,2 % (Collazos & Montoya, 2017), mientras que una mayor conectividad contribuye a reducir la pobreza al mejorar el acceso a servicios básicos y generar oportunidades productivas en zonas rurales (Rendón, 2022).

Asimismo, Flores, Chang, Vega y Mendoza. (2024) identifican una serie de estudios nacionales e internacionales que analizan el

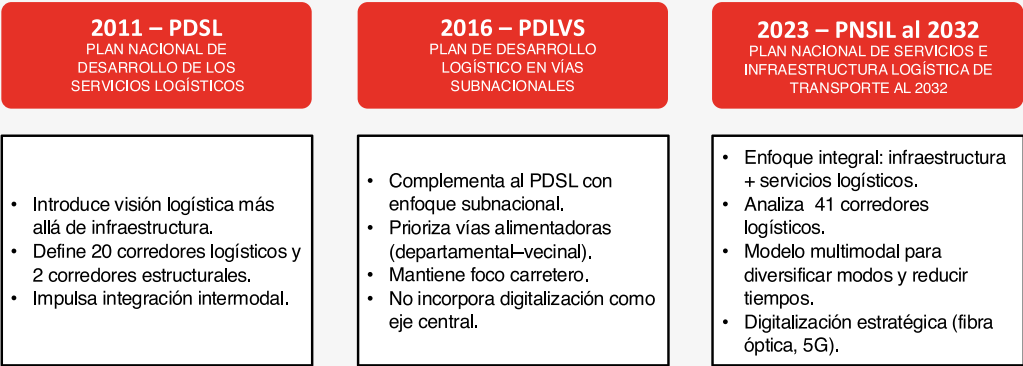
impacto del sector Vial en materia de APP.

En este contexto, la planificación sectorial ha evolucionado desde un enfoque centrado únicamente en la construcción de infraestructura hacia una visión integral de la logística nacional.

El Plan Nacional de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte (PDSLTL) (2011) fue el primer instrumento que incorporó variables logísticas y multimodales en la gestión del transporte. Posteriormente, el Plan de Desarrollo Logístico en Vías Subnacionales (PDLVS-2016) consolidó una agenda orientada a la eficiencia y competitividad de las cadenas logísticas.

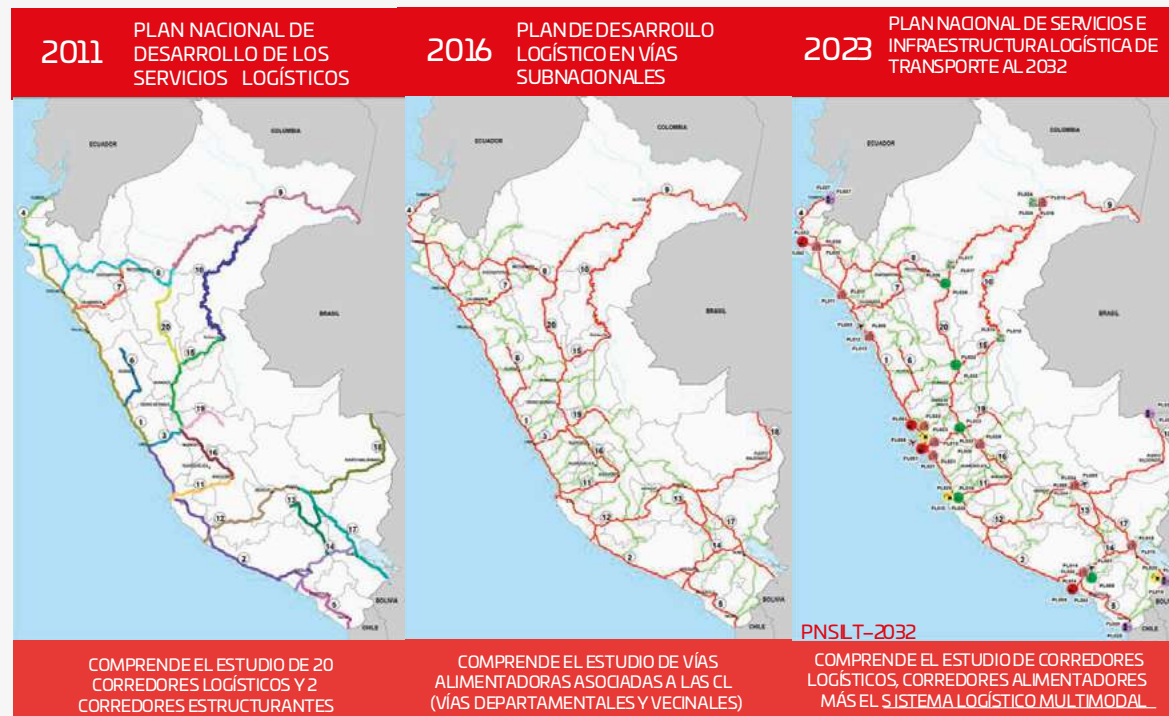
El marco estratégico vigente aprobado en el 2023 es el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 (PNSILT-2032), el cual plantea integrar el sistema logístico nacional, diversificar los modos de transporte, descentralizar la actividad logística fuera de Lima y fortalecer la gobernanza institucional del sector (MTC, 2023).

Figura 2: Evolución de los instrumentos de planificación logística del transporte en Perú



Nota. Elaboración propia en base al PDSLTL, PDLVS y PNSILT-2032, publicados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Figura 3: Evolución de la planificación de infraestructura vial nacional



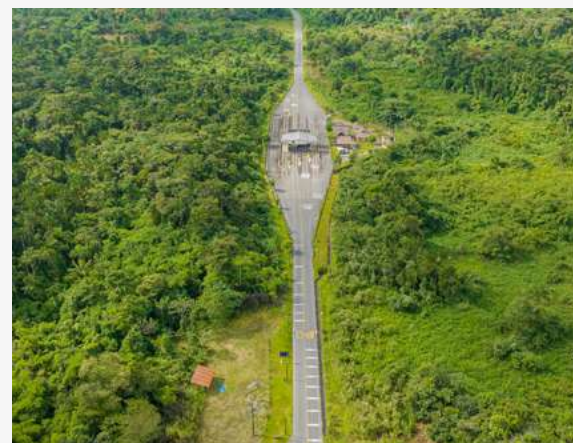
Nota. Elaboración propia en base al PDSLT, al PDLVS y al PNSILT-2032, publicados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Bajo este marco, el enfoque territorial adoptado por el MTC ha priorizado el desarrollo de corredores logísticos estratégicos que integren los principales polos de producción, consumo y exportación.

Según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 (MTC, 2023), el país cuenta con 41 corredores logísticos identificados, entre los cuales destacan el Corredor

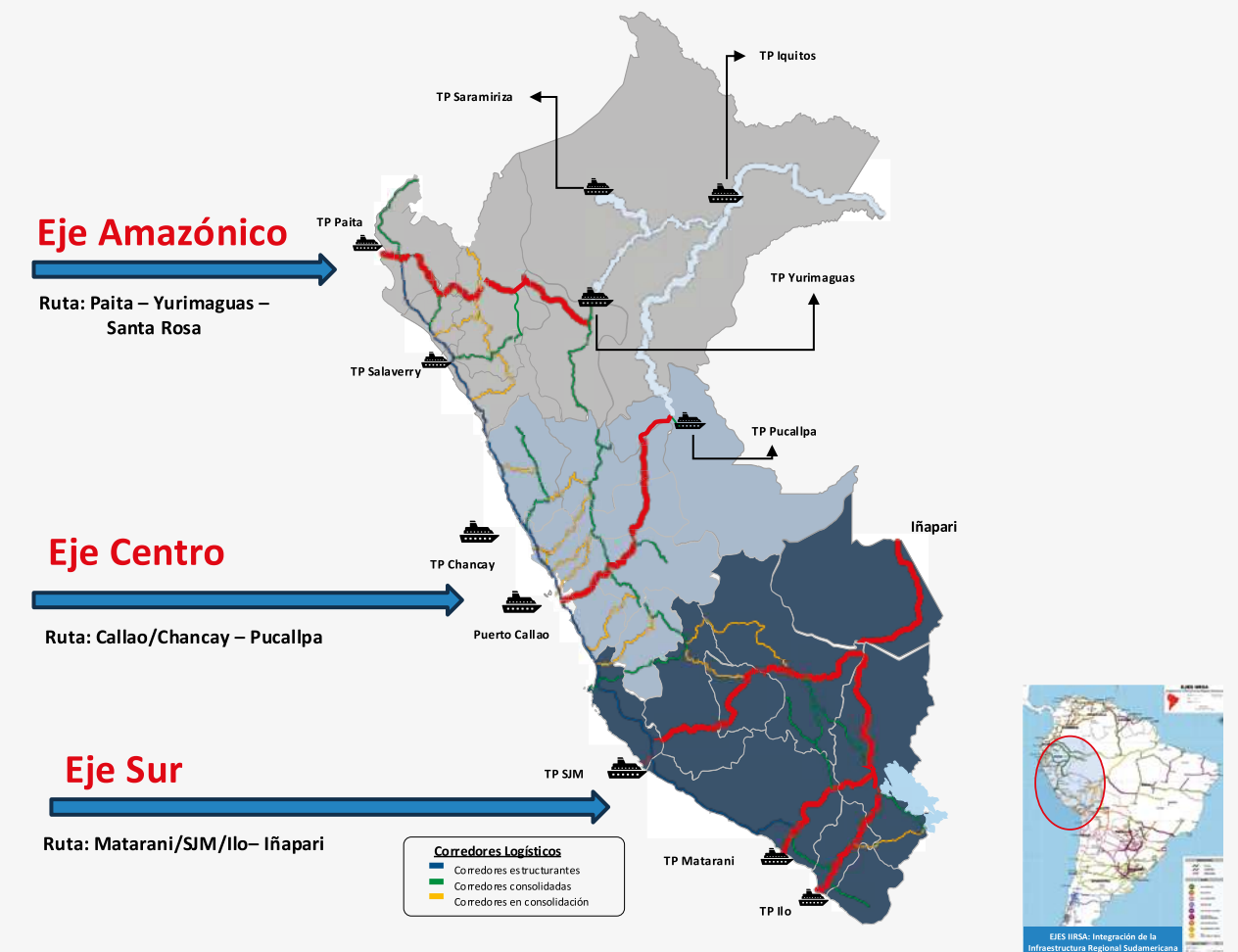
Estructurante de Carácter Nacional —que recorre el eje costero desde Tumbes hasta Tacna— y los corredores de articulación este-oeste, entre ellos el Corredor IIRSA Sur, el Corredor Central y el Corredor IIRSA Norte.

En este contexto, se ha identificado y segmentado tres (3) ejes de desarrollo transversales a nivel nacional — Amazónico, Centro y Sur— que estructuran la conectividad regional del Perú con otros países de Sudamérica¹.



¹ De acuerdo con la entrevista realizada el 5 de diciembre del 2025 en las instalaciones de PROINVERSIÓN al experto en desarrollo logístico multimodal, Edgar Patiño Garrido.

Figura 4: Ejes de desarrollo de integración logística nacional con Sudamérica



Nota. Elaboración propia a partir de la información de los ejes de desarrollo y de los Ejes IIRSA Sudamérica, recopilada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2018).

Estos ejes transversales permiten conectar la costa, sierra y selva, facilitando la intermodalidad y reduciendo los sobrecostos logísticos derivados del aislamiento territorial.

En el caso del sur, el corredor articulado por Arequipa, Juliaca-Puno y Cusco constituye un nodo estratégico para la integración con Brasil y Bolivia, fortaleciendo la posición del Perú como punto de conexión

biooceánica entre el Atlántico y el Pacífico.

Finalmente, el modelo de APP se ha consolidado como un mecanismo para enfrentar las limitaciones en conectividad territorial a nivel nacional. Collazos y Montoya (2017) destacan que este esquema ha logrado acelerar la ejecución y mantenimiento de proyectos viales, contribuyendo a mejorar la calidad y sostenibilidad de la infraestructura.

2.2 Problemática u oportunidad
abordada

Desde las décadas de los 70, 80 y 90, el sistema vial peruano venía arrastrando limitaciones estructurales como resultado de ineficientes inversiones y un mantenimiento precario. Estas deficiencias fueron sistematizadas en diagnósticos posteriores, especialmente a partir del 2000.

La red vial del país se encontraba concentrada en la costa y, como bien señala Bonifaz (2016), no lograba conectar de manera eficiente la sierra y la Amazonía, lo que generaba altos costos logísticos y largos tiempos de transporte que afectaban directamente la competitividad de las regiones del interior.

Esta situación era particularmente crítica en el sur del Perú, donde regiones como Cusco, Puno y Madre de Dios permanecían aislados a pesar de contar con un elevado potencial en actividades extractivas, agrícolas y turísticas.

Las vías existentes eran precarias, muchas de ellas simples trochas carrozables que, de acuerdo con Dourojeanni (2006), dificultaban el tránsito seguro y continuo de vehículos de carga y pasajeros. La precariedad de la infraestructura

no solo limitaba el acceso a mercados nacionales e internacionales, sino que también restringía el desarrollo social de las poblaciones, que enfrentaban dificultades para acceder a servicios básicos, educación y salud debido al deficiente transporte terrestre.

Al mismo tiempo, Alberti y Pereyra (2018) resaltaron que la falta de una conexión directa con los mercados vecinos, particularmente con Brasil y Bolivia, limitaba las posibilidades de aprovechar las oportunidades comerciales derivadas del crecimiento económico regional y de la expansión del comercio internacional hacia Asia.

En ese contexto, la carretera Interoceánica Sur (IIRSA Sur) se concibió como una respuesta estratégica para superar estas limitaciones y, al mismo tiempo, como una oportunidad de transformación económica.

Con el fin de presentar con claridad el alcance territorial de esta iniciativa y organizar sus principales objetivos, la siguiente tabla sintetiza los componentes estratégicos del proyecto en los planos nacional e internacional.



Tabla 4: Componentes estratégicos del proyecto IIRSA Sur en los planos nacional e internacional

Plano nacional	<ul style="list-style-type: none">• Cerrar la brecha de infraestructura vial (conectividad) entre la costa, la sierra y la selva.• Garantizar una conectividad permanente entre los puertos del sur (Ilo y Matarani) y la Amazonía (Puerto Maldonado e Iñapari).• Mejorar el acceso de los productores locales a los mercados nacionales y regionales.• Reducir los costos logísticos que limitaban la competitividad del sur peruano.
Plano internacional	<ul style="list-style-type: none">• Consolidar un corredor biooceánico capaz de conectar el Atlántico con el Pacífico.• Articular las economías sudamericanas con los mercados globales.• Diversificar mercados para productos peruanos (minerales, granos y agroexportaciones).• Generar oportunidades para el desarrollo del turismo y la inversión privada.

Nota. Elaboración propia a partir de Bravo (2013).

Las carencias señaladas previamente tenían lugar en un contexto en el que la conectividad entre el sur del Perú y el occidente brasileño representaba una oportunidad estratégica. Como

explica Prado (2019), la IIRSA Sur fue concebida como un eje prioritario para abrir un corredor comercial biooceánico que integrara el Pacífico y el Atlántico.



2.3 Marco normativo e institucional

El origen de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) se remonta a la Primera Cumbre de Presidentes de América del Sur, realizada en Brasilia entre agosto y septiembre del 2000. En dicho encuentro, los mandatarios de 12 países suscribieron el Comunicado de Brasilia, en el que se acordó impulsar la integración física, energética y de telecomunicaciones como eje estratégico para la integración regional (Cosiplan-Unasur, 2000).

En materia de infraestructura, los presidentes aprobaron la conformación de la iniciativa IIRSA, cuyo propósito central fue modernizar la infraestructura regional y promover el desarrollo económico y social mediante corredores de integración física. Este compromiso se concretó en el Plan de Acción 2000-2010, aprobado en Montevideo en diciembre del 2000, el cual definió líneas de acción prioritarias y estructuró los denominados Ejes de Integración y Desarrollo (EID) como base de la planificación regional.

2.3.1 Marco normativo en Perú

En el contexto peruano, PROINVERSIÓN (2009) señala que, en su sesión del 5 de marzo de 2003, el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN acordó incorporar al proceso de promoción de la inversión privada las obras y el mantenimiento de la infraestructura de transporte multimodal comprendida en el Plan de Acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA.

Dichos proyectos serían entregados en concesión bajo los mecanismos y procedimientos previstos en la

normativa vigente, encargándose la conducción del proceso al Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos. En esa misma línea, y con el propósito de promover la participación privada en el sur del Perú, se aprobaron diversas disposiciones legales orientadas a viabilizar su ejecución. Entre ellas, destaca la Ley N.º 28214 (2004), que declaró la ejecución del Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brasil – IIRSA Sur como de necesidad pública y de preferente interés nacional.

La norma estableció que dicho corredor se configuraba como un sistema de transporte multimodal para la integración entre Perú y Brasil, al articular distintos modos de transporte. Asimismo, dicha ley también definió los principales ejes viales que conforman el corredor, contemplando rutas que conectan localidades como Iñapari, Puente Inambari, Urcos, Cusco, Abancay, Nasca y San Juan, entre otras.

En este sentido, los proyectos adjudicados correspondientes a la IIRSA Sur fueron suscritas entre 2005 y 2007, con la participación de PROINVERSIÓN en la estructuración y conducción de los procesos de promoción para la adjudicación, de acuerdo con lo establecido en el marco normativo del Decreto Supremo N.º 059-96-PCM (1996), que regula la entrega en concesión al sector privado de obras de infraestructura y de servicios públicos.

El proyecto en el sur del país se dividió en dos (2) paquetes de adjudicación que se subdividió en cinco (5) tramos concesionados, actualmente conformados de la siguiente manera:

Tabla 5: Empresas concesionarias de los tramos de la IIRSA Sur

Tramos concesionados	Empresas concesionarias al 2024
Tramo 1: San Juan de Marcona -Urcos	Carretera Andina del Sur S.A.C.
Tramo 2: Urcos -Inambari	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.
Tramo 3: Inambari -Iñapari	Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A.
Tramo 4: Inambari -Azángaro	Intersur Concesiones S.A.
Tramo 5: Matarani -Azángaro -Ilo	Concesionaria Vial del Sur S.A. (Covisur)

Nota. Elaboración propia con base en la información disponible en la serie de informes de desempeño de los tramos concesionados de la IIRSA Sur publicados por Ositrán (2009-2025). Los tramos 1 y 5, conformaron el primer paquete de adjudicación, y los tramos 2, 3, y 4 el segundo paquete.

Cada contrato de concesión contempló la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de los respectivos tramos bajo esquemas de Asociación Público-Privada (APP), con plazos de vigencia de 25 años. Asimismo, se establecieron mecanismos de retribución a través de peajes y cofinanciamiento del Estado.

2.3.2 Evolución normativa e institucional

En la actualidad, los tramos de la IIRSA Sur forman parte de los instrumentos de planificación estratégica del país.

El **Plan Nacional de Infraestructura para**

la Competitividad (PNIC, 2019), aprobado mediante el Decreto Supremo N.º 238-2019-EF por el Ministerio de Economía y Finanzas, prioriza el mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la vía correspondiente al proyecto Longitudinal de la Sierra – Tramo 4. Esta intervención busca potenciar la conectividad territorial y facilitar la articulación productiva proveniente de la IIRSA Sur, permitiendo el acceso eficiente de la producción regional hacia los mercados internacionales a través del Terminal Portuario General San Martín y del Puerto del Callao (MEF, 2019).

Figura 5: Conectividad del proyecto de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4, con la IIRSA Sur

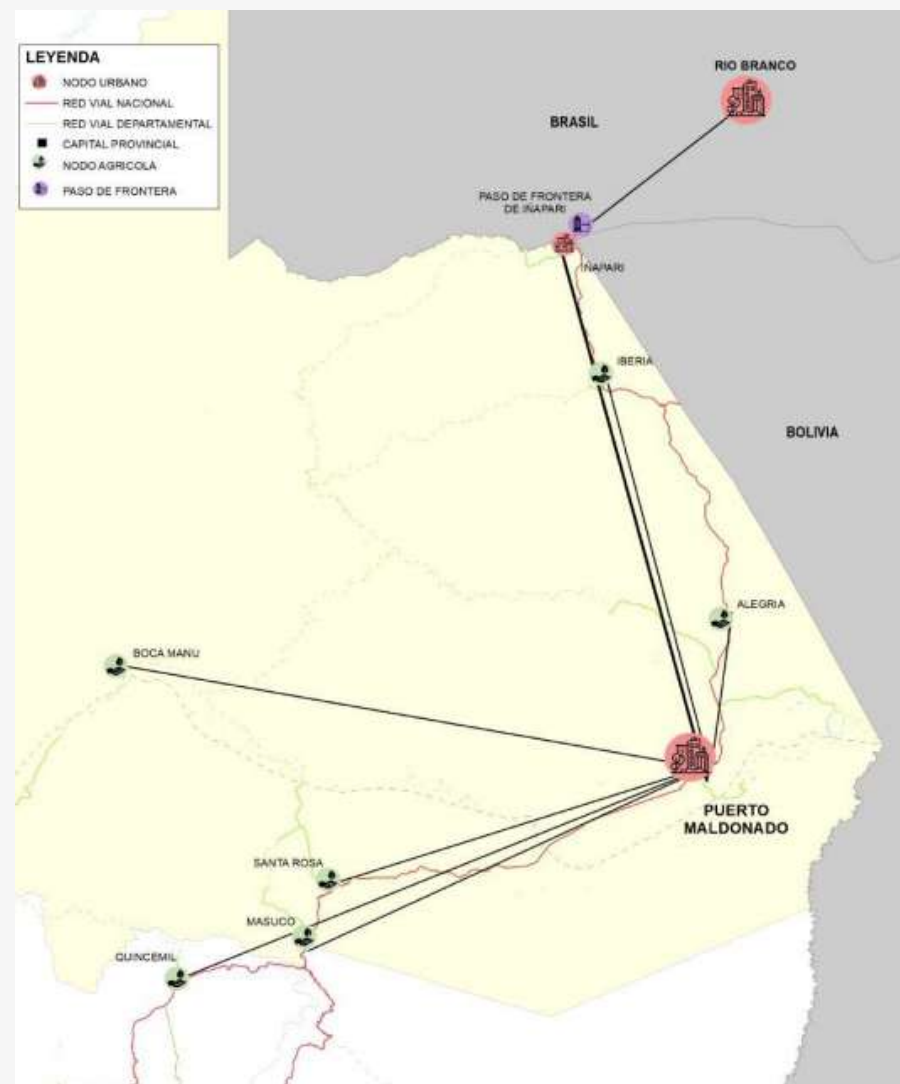


Nota. Tomado del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad 2019, por MEF, 2019.

El **Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032** (PNSILT-2032), aprobado mediante la Resolución Ministerial N.º 362-2023-MTC/01 por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, reconoce al Corredor Vial Interoceánico Sur como un corredor logístico nacional prioritario.

Su importancia radica en su rol para la articulación con Brasil y la dinamización de la producción en la Amazonía suroriental. No obstante, el plan advierte que la red vial subnacional prioritaria en este ámbito presenta un estado deficiente, lo cual limita la eficiencia del transporte y la competitividad regional (MTC, 2023).

Figura 6: Ámbito logístico Madre de Dios-Brasil



Nota. Tomado del Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032, por MTC, 2023.

En el ámbito logístico Madre de Dios-Brasil, se priorizan intervenciones estratégicas como la implementación de una plataforma

logística en Iñapari, la mejora de la red vial subnacional y el fortalecimiento de centros de acopio rurales (MTC, 2023).

Por otro lado, el marco legal vigente que regula los proyectos bajo la modalidad de Asociación Público-Privada (APP) está constituido por el Decreto Legislativo N.º 1362 (2018), el cual establece las disposiciones para la estructuración, promoción y desarrollo de proyectos de inversión bajo dicho mecanismo, asegurando su alineación con los objetivos de sostenibilidad fiscal y eficiencia en la provisión de infraestructura y servicios públicos.

Esta norma a través de su séptima disposición complementaria unificó y actualizó las disposiciones previas,

disponiendo que toda referencia al Decreto Supremo N.º 059-96-PCM (1996) —que regulaba la entrega en concesión de obras públicas y servicios—, así como al derogado Decreto Legislativo N.º 1224 (2015), se entienda realizada al marco regulatorio vigente.

De esta manera, se garantiza la continuidad y coherencia normativa en los procesos de promoción de la inversión privada, lo que asegura que las concesiones previas, como las de la IIRSA Sur, se encuentren plenamente comprendidas dentro del régimen actual.



III. DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL PROYECTO IIRSA SUR

La carretera Interoceánica Sur (IIRSA Sur) constituye uno de los proyectos de infraestructura vial más ambiciosos y complejos en la historia reciente de Perú. Su objetivo principal fue impulsar la integración regional y dinamizar el desarrollo económico.

No obstante, este proyecto ha estado acompañado de diversos retos propios de su magnitud, lo cual lo convierte en una experiencia valiosa para comprender los desafíos de la integración regional.

3.1. Características del proyecto de infraestructura antes de su concesión

El proyecto se enmarca en la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), creada durante la Primera Cumbre de Presidentes de América del Sur en Brasilia, en agosto de 2000 (Cosiplan-Unasur, 2000). Esta iniciativa tiene como finalidad promover proyectos de infraestructura en diferentes sectores como Transportes, Energía y Telecomunicaciones, orientados a fortalecer la integración regional y a facilitar el acceso de Sudamérica a los mercados internacionales.

Específicamente, la IIRSA Sur se concibió para conectar el Pacífico y Atlántico, ofreciendo a Perú un acceso directo a los mercados del occidente brasileño y una nueva ruta hacia África y Europa, mientras, para Brasil representaría una salida más directa hacia Oceanía y Asia.

Bravo (2013) resalta que este proyecto fue considerado un elemento central de la estrategia del Gobierno peruano para apoyar la descentralización, la compensación territorial y la equidad social en la Macrorregión Sur del Perú, además de la interconexión con países vecinos como Brasil y Bolivia.

La carretera cuenta con una longitud total de 2592,46 kilómetros, recorriendo 7 regiones del sur de Perú: Tacna, Moquegua, Arequipa, Cusco, Apurímac, Puno y Madre de Dios. El corredor conecta los puertos marítimos de San Juan de Marcona, Matarani e Ilo con importantes ciudades de la sierra peruana como Arequipa, Puno y Cusco, y a través de la región de Madre de Dios, llega hasta Iñapari, en la triple frontera de Perú, Brasil y Bolivia.

El trazado cruza condiciones geológicas y climáticas diversas —costa, sierra y selva—, incluyendo tramos a más de 4000 metros de altitud.

Figura 7: Carretera Interoceánica Sur



Nota. Imagen tomada de Connectas (s. f.), disponible en <https://www.connectas.org/especiales/amazonas/es/galeria/gal2.html>

Figura 8: Tramo 2 de Urcos-Inambari



Nota. Imagen tomada de Connectas (s. f.), disponible en <https://www.connectas.org/especiales/amazonas/es/galeria/gal2.html>

Dada su magnitud y los elevados montos de inversión requeridos, el proyecto fue dividido en 5 tramos para su concesión.

- Tramo 1: San Juan de Marcona-Urcos (762,66 km).
- Tramo 2: Urcos-Puente Inambari (300 km).
- Tramo 3: Puente Inambari-Iñapari (410 km).

- Tramo 4: Inambari-Azángaro (305,9 km).
- Tramo 5: Matarani-Azángaro; Ilo-Juliaca (813,9 km).

Con el fin de comprender el punto de partida del proceso de concesión, la Tabla 6 presenta la condición física inicial de cada tramo.

Tabla 6: Longitud asfaltada, no asfaltada y total de los tramos de la IIRSA Sur (en km) antes de su concesión

Tramos	No asfaltado	Asfaltado	Longitud total
San Juan de Marcona -Urcos	0,00	762,66	762,66
Urcos -Inambari	300,00	0,00	300,00
Inambari -Iñapari	403,20	0,00	403,20
Inambari -Azángaro	305,90	0,00	305,90
Matarani -Azángaro; Ilo -Juliaca	62,20	751,70	813,90
TOTAL	1071,30	1514,36	2585,66

Nota. Adaptado de los libros blancos del proyecto.

A partir de esta caracterización inicial, se observa que los tramos 2, 3 y 4 acumulaban la mayor parte de la longitud no asfaltada (más de 1009 km, equivalente al 94 % del total sin pavimentar), mientras que los tramos 1 y 5 concentraban el mayor porcentaje del asfaltado existente.

Esta diferencia en las condiciones físicas fue determinante para la estructuración de la concesión.

Por ello, los 5 tramos fueron agrupados en 2 paquetes diferenciados según su estado inicial y las necesidades de intervención, como se sintetiza en la tabla 7.

Tabla 7: Estado de los tramos que conformarían la IIRSA Sur

Primer paquete de adjudicación	Tramos 2, 3 y 4	Se encontraba en condiciones de trocha, se necesitaba una mayor inversión.
Segundo paquete de adjudicación	Tramos 1 y 5	Se encontraba con asfalto, requería mantenimiento y mejoras.

Nota. Elaboración propia a partir de Alberti y Pereyra (2018).

La fragmentación del proyecto en tramos permitió distribuir los riesgos constructivos entre diversos inversionistas, priorizar la intervención donde era más necesaria, y adecuar la capacidad técnica de los participantes a las características específicas de cada sección.

La concesión de la IIRSA Sur se estructuró como una Asociación Público-Privada (APP) bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer), donde los riesgos son compartidos entre la empresa privada y el Estado.

Bonifaz (2016), señala que este fue uno de los primeros proyectos de concesión

cofinanciada de gran escala en el Perú. Barrientos (2012) menciona que el proyecto contó con el apoyo técnico y financiero de organismos multilaterales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata).

El financiamiento inicial, o “préstamo puente”, de la CAF fue clave para el inicio de las obras (Dourojeanni, 2006).

3.1.1 Principales carencias identificadas de la IIRSA Sur

Antes de la concesión de la IIRSA Sur, la red vial que conformaría este corredor interoceánico en Perú se caracterizaba por su estado deficiente y heterogéneo, lo que generaba altos costos operativos, demoras en los viajes y una limitada integración.

Bravo (2013), indica que las carencias se manifestaban principalmente en la superficie de rodadura, la geografía desafiante y la ausencia de una infraestructura moderna y segura.

Una de las deficiencias más notables era la mala condición de gran parte de la carretera, con tramos que eran predominantemente trochas (camino de tierra) o vías afirmadas en malas condiciones.

El corredor vial presentaba características de superficie no uniformes. De los 2592,46 kilómetros de longitud total de la IIRSA Sur, 1078,10 kilómetros correspondían a una superficie a nivel de trocha y requerían ser asfaltados. Esto significaba que más del 40 % de la longitud del corredor no estaba pavimentada (Bravo, 2013).

Figura 9: Tramo de la carretera Interoceánica antes de la concesión



Nota. Imagen tomada de Connectas (s. f.), disponible en <https://www.connectas.org/especiales/amazonas/es/galeria/gal31.html>

Figura 10: Tramo de la carretera Interoceánica antes de la concesión



Nota. Imagen tomada de WWF Perú (s. f.), disponible en https://www.wwf.org.pe/en/our_work/in_peru/amazon/sustainable_product_alternatives/

Alberti y Pereyra (2018) mencionan que para los tramos 2, 3 y 4, que fueron los más importantes en términos de inversión y desarrollo, la situación era aún más crítica: se encontraban a nivel de trocha parcialmente afirmada con un ancho de plataforma variable entre 4 y 6 metros.

Esto contrastaba fuertemente con los tramos 1 y 5, que ya estaban asfaltados, aunque el proyecto

también preveía su mantenimiento. Uno de los beneficios más resaltantes tras la concesión fue la reducción de los tiempos de viaje.

Diversas evaluaciones coinciden en que los tramos intervenidos experimentaron mejoras sustantivas en sus tiempos de desplazamiento, lo que refleja una mayor eficiencia en la transitabilidad del corredor. La tabla 8 sintetiza estos cambios.

Tabla 8: Reducción de tiempos de viaje

Concesión	Antes de la concesión	Tiempo actual
IIRSA Sur – Tramo 1	-	14 h 40 min
IIRSA Sur – Tramo 2	11 h 15 min	6 h
IIRSA Sur – Tramo 3	12 h 30 min	7 h 50 min
IIRSA Sur – Tramo 4	10 h 40 min	5 h 45 min
IIRSA Sur – Tramo 5	-	6 h 50 min

Nota. Elaboración propia a partir de PROINVERSIÓN (2023), Maximixe Consult (2022) y Bravo (2013) y Tiempo de viaje de Google Maps.

Asimismo, se ha identificado las principales condiciones geográficas extremas presentadas en los siguientes tramos:

- Relieve montañoso y accidentado: particularmente en Tramo 2 (Urcos-Inambari), el relieve era montañoso y atravesado por una red de quebradas, formando valles en los niveles inferiores. Los tipos de suelos variaban desde superficiales hasta rocosos, con predominio de bosques de neblina en las cimas de las montañas (Dourojeanni, 2006).
- Zonas de riesgo por deslizamientos e inundaciones: Bravo (2013) señala que el Tramo 3 (Inambari-Iñapari), que cruza la selva alta y baja, presentaba una orografía accidentada, ondulada

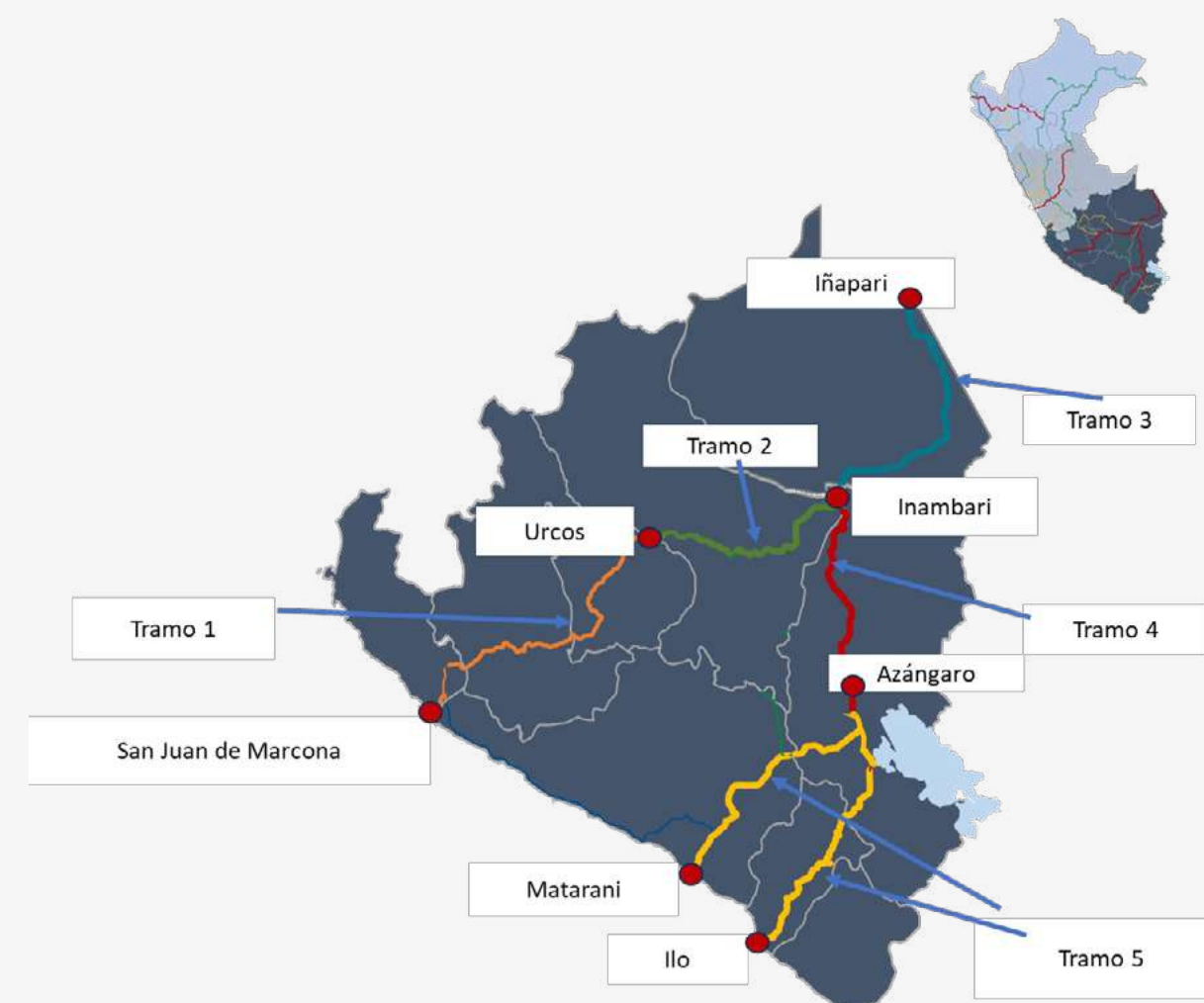
y plana, con zonas de riesgo de deslizamientos de materiales en múltiples puntos y una zona de inundación. A ello, Dourojeanni (2006) agrega que los trechos entre Puente Inambari, Cusco y Puno, construidos décadas atrás, sufrían anualmente docenas de aluviones y derrumbes que interrumpían el tránsito por días e incluso semanas.

- Plataformas estrechas y riesgos inherentes: en las zonas con pendientes pronunciadas (entre 600 y más de 4000 m s. n. m.), la plataforma de la carretera era tan solo de 3 metros de ancho o poco más de 7 metros en algunos sectores. Esta estrechez, combinada con suelos

y rocas inestables, podía provocar aluviones y derrumbes continuos, destruyendo hectáreas laderas abajo, represando ríos y contaminando la vida acuática. La vieja costumbre de los constructores de carreteras en estas regiones, de hacer rodar los residuos por el acantilado también contribuía a la degradación ambiental (Dourojeanni, 2006).

La existencia de muchas de estas vías se remontaba a varias décadas atrás. Dourojeanni (2006) precisa que los tramos 2 y 4 eran transitables desde hacía más de 40 años, el Tramo 3 desde hacía más de 30 años, y la conexión entre Puerto Maldonado e Iñapari más de 20 años. Sin embargo, esta antigüedad no significaba modernidad o calidad.

Figura 11: Integración de Desarrollo del Eje Sur



Nota. Elaboración propia a partir de la información de los ejes de desarrollo y de los Ejes IIRSA Sudamérica, recopilada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2018).

La motivación inicial para construir vías entre Perú y Brasil (1992) estuvo vinculada a la extracción de recursos naturales (caucho, oro y petróleo). Esta lógica extractivista derivó en trochas rudimentarias, como la de Iñapari-Puerto Maldonado (años 70) o la extensión de la carretera Federico Basadre hacia Pucallpa por su cercanía a yacimientos petroleros.

El deficiente estado de las carreteras antes de la concesión tenía consecuencias significativas.

Altos costos operativos: El mal estado de la carretera se traducía en altos costos de operación vehicular y mayores tiempos de viaje para los usuarios. Los transportistas sufrían el desgaste de los neumáticos debido a los huecos.

Bajo flujo vehicular: Debido al mal estado, el transporte en vehículos livianos (autos y camionetas) era reducido. Esto implicaba que la vía no estaba cumpliendo su potencial de integración ni de facilitación del comercio.

Pasivo ambiental y social: Según Vergara et al. (2014), las carreteras antiguas ya habían generado impactos ambientales severos y acumulativos en Madre de Dios, Cusco y Puno.

La presencia de estas vías, incluso en estado rudimentario, facilitaba el ingreso de actividades como la expansión agrícola, la extracción maderera y la minería ilegal, contribuyendo a la deforestación y la degradación ambiental sin una planificación adecuada.

3.1.2 Estudios previos para impulsar la IIRSA Sur

La necesidad de implementar la IIRSA Sur se sustentó en una serie de estudios y evaluaciones orientados a identificar sus beneficios sociales y económicos. Estos estudios preliminares fueron encargados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y financiados por la Corporación Andina de Fomento (CAF). De acuerdo con Bonifaz y Urrunaga (2008), el estudio de prefactibilidad fue elaborado por BWAS-Badallsa en 2003, mientras que el estudio de factibilidad estuvo a cargo del Consorcio Vial Sur (AlphaConsult-Serconsult-Conesupsa) entre diciembre del 2003 y noviembre del 2004.

i. Estudio de Prefactibilidad (Consorcio BWAS-Badallsa 2003)

Este estudio se centró en proyectar el tráfico vehicular existente con base en tasas históricas, pero descartó un tránsito significativo desde las carreteras de Brasil, como la soya, argumentando que seguiría usando rutas fluviales más competitivas. Los beneficios de la carretera fueron clasificados en los siguientes ahorros:

- Costos operativos de los usuarios.
- Tiempo de viaje para los pasajeros.

ii. Estudio de Factibilidad (Consorcio Vial Sur 2004)

Este estudio analizó 3 alternativas para la interconexión vial Iñapari-Puerto Marítimo del Sur. Fue aprobado por el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provías Nacional) del MTC y constituyó la base de información principal para la licitación de los tramos 2, 3 y 4.

Sin embargo, Dourojeanni, (2006) señala que este estudio no contenía estudios definitivos o de ingeniería al momento de su aprobación, lo que limitaba la precisión de las evaluaciones.

La iniciativa IIRSA generó una significativa preocupación por sus potenciales impactos ambientales, especialmente por el riesgo de deforestación en la Amazonía. A pesar de esto, se resolvió exonerar al proyecto de los procedimientos del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) y se adjudicó sin contar con un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) completo e integral, una decisión que fue ampliamente criticada.

iii. Estudios de Impacto Ambiental (EIA)

El estudio de factibilidad de la carretera Interoceánica incluyó un capítulo

ambiental amplio, aunque no constituyó un Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Por ello, a solicitud de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (Dgasa) del MTC, PROINVERSIÓN incorporó en las bases de licitación términos de referencia detallados para la elaboración de un verdadero EIA, centrados principalmente en impactos directos.

Sin embargo, el contrato permitió iniciar las obras con EIA parciales por etapas, los cuales fueron elaborados por la firma Walsh Perú S. A. y aprobados por la Dgasa en marzo del 2006, posibilitando el comienzo de las obras poco después. Se estableció que la suma de estos estudios parciales conformaría un EIA integral, aunque este se concluiría cuando las obras ya estuvieran bastante avanzadas (Dourojeanni, 2006).



Los estudios existentes fueron descritos como compilaciones de información preexistente, con poco análisis crítico y centrados en impactos directos (los menos importantes), y con deficiencias en los mecanismos de información y consulta a la población afectada.

En este sentido, antes de la concesión, la IIRSA Sur era una red vial en un estado precario, con grandes extensiones de trochas y afirmados deficientes, atravesando una geografía compleja y vulnerable. Esta infraestructura, resultado de un historial de construcción con fines extractivos y sin una planificación territorial integral, generaba altos costos, limitada accesibilidad y ya había causado impactos socioambientales significativos.

3.2 Proceso de promoción del proyecto

El proyecto de la carretera Interoceánica Sur se desarrolló mediante dos procesos de adjudicación por concurso de proyectos integrales. El primero abarcó los tramos 2, 3 y 4, mientras que el segundo comprendió los tramos 1 y 5. Esta sección presenta de manera cronológica los principales hitos del proceso de promoción, así como el rol asumido por las entidades participantes, con el fin de ofrecer una visión sobre la estructuración y proceso de promoción de las concesiones viales, a partir de la información contenida en los libros blancos de los respectivos proyectos.

En ese marco, el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, en sesión del 3 de diciembre del 2004, acordó concesionar el proyecto al sector privado, conforme a los mecanismos y procedimientos establecidos en el Decreto Supremo N.º

059-96-PCM y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N.º 060-96-PCM, las obras y el mantenimiento comprendidos en el “Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brasil – IIRSA Sur”, contemplado en la Ley N.º 28214. La conducción de dicho proceso fue encargada al Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos, acuerdo que posteriormente fue ratificado mediante Resolución Suprema N.º 156-2004-EF.

Asimismo, tras el acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN de otorgar y promover el proceso de promoción del Proyecto Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil, se elaboró el Plan de Promoción de la Inversión Privada, el cual fue aprobado inicialmente por el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos mediante Acuerdo 200-10-2024, de fecha 10 de diciembre del 2004. Posteriormente, este acuerdo fue elevado al Consejo Directivo, que en su sesión del 22 de diciembre del 2004 aprobó el referido plan.

3.2.1 Bases del concurso

El 12 de enero del 2005, el Comité aprobó las Bases del Concurso aplicables a los cinco (5) tramos del proyecto. Estas estuvieron disponibles para los interesados desde la convocatoria y fueron publicadas en la página web de PROINVERSIÓN.

Las bases establecieron los principales componentes del proceso, como el objeto de la concesión, el derecho de participación para la precalificación, los requisitos de calificación (capacidad técnica, legal y financiera), la presentación de los sobres 1, 2 y 3, entre otros componentes.

Tabla 9: Contenido de la presentación de sobres

<p>Sobre N. 1 (Pecalificación de postores)</p> <p>Comprendía la evaluación de la capacidad técnica, legal y financiera de los postores, con el fin de asegurar que las empresas participantes contaran con la experiencia y solvencia necesarias para asumir la concesión.</p>	<p><u>Capacidad técnica operativa</u></p> <p>Entre los principales componentes, se exigía haber ejecutado al menos el 40 % del tramo en obras viales en los últimos 10 años, con 50 % en selva o sierra alta , además de experiencia en la operación de concesiones viales equivalentes al 10 % del tramo (20 % si era menor a 750 km).</p> <p><u>Requisitos legales</u></p> <p>Los postores debían demostrar idoneidad para contratar con el Estado, renunciar a privilegios diplomáticos y comprometerse a crear una sociedad concesionaria en el Perú con capital mínimo del 5 % de la inversión , manteniendo un inversionista estratégico con 35 % de participación durante la construcción.</p> <p><u>Requisitos financieros</u></p> <p>Se requería un patrimonio neto mínimo del 30 % de la inversión oficial estimada, experiencia en financiamiento por al menos el 20 % de dicha inversión y una carta de referencia bancaria que acreditara solvencia.</p>
<p>Sobre N. 2 (propuesta técnica)</p>	<p>Incluye obras del proyecto referencial y de ser el caso, las alternativas al mismo (proyecto alternativo).</p>
<p>Sobre N. 3 (propuesta económica)</p>	<ul style="list-style-type: none">• Pago Anual por Obras (PAO) por el proyecto referencial.• Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).

Nota. Información tomada de las Bases de la Concesión de los tramos 1 y 5, y 2, 3 y 4.

3.2.2. Elaboración y aprobación de los proyectos de contrato

Durante el proceso de promoción, los proyectos de contrato se ajustaron en múltiples versiones para cada tramo, a fin de incorporar precisiones técnicas, legales y operativas. En síntesis:

- **Tramos 2, 3 y 4:** se elaboró un modelo único de proyecto de contrato, ajustado en 2 versiones aprobadas por el Comité de PROINVERSIÓN el 2 y el 17 de febrero del 2005.
- **Tramo 1:** debido a sus particularidades, requirió un modelo diferenciado, aprobándose 5 versiones del proyecto de contrato entre 2005 y 2006.
- **Tramo 5:** también demandó un modelo específico, con 5 versiones aprobadas en diversas etapas del proceso de promoción entre 2005 y 2006.

Todos los proyectos de contrato fueron publicados en la página web de PROINVERSIÓN y comunicados mediante circulares oficiales.

3.2.3 Proceso de convocatoria

De acuerdo con el Decreto Supremo N.º 059-96-PCM las convocatorias a los concursos deben realizarse en el diario oficial y en 2 diarios de circulación nacional, por 2 días consecutivos. A tal efecto, el inicio de la convocatoria del concurso fue realizada por el Comité de PROINVERSIÓN, el 19 de enero del 2005 mediante avisos publicados en los diarios El Peruano, El Comercio y La República. Cabe precisar que el aviso de convocatoria se publicó también en 8 diarios regionales de la zona que involucró el proyecto.

a. Circulares

Dentro del proceso de promoción para los tramos 1 y 5 se emitieron 112 circulares, mientras que para los tramos 2, 3 y 4 se expidieron 57 circulares. Estas incluyeron modificaciones a los cronogramas y a las bases, así como la remisión de proyectos de contratos, entre otros aspectos relevantes.

b. Promoción y publicidad

En el marco de la promoción del proyecto, la Dirección de Promoción y Apoyo al Inversionista Privado llevó a cabo diversas acciones orientadas a atraer interesados en la concesión, entre las que destacan las siguientes:

- *Road shows* en América Latina y Europa (Lisboa, París, Milán y México) para atraer inversionistas.
- Difusión de materiales de promoción, como el Especial del Corredor Vial Interoceánico Perú-Brasil en el diario Gestión, la publicación Perú-Brasil cada vez más cerca en diarios nacionales (Expreso, Correo, Perú 21, entre otros), además de conferencias, mesas redondas y diálogos con autoridades en las regiones vinculadas al proyecto y en Lima.
- Entrega del *brochure* “Carretera Interoceánica, Una apuesta por el futuro” a los interesados.
- Reuniones individuales con los principales postores interesados en la concesión.

c. Criterios para la adjudicación de la buena pro

De acuerdo con las bases, el procedimiento para asignar puntaje a los montos de la oferta económica establecía que la buena pro se otorgaba al postor que alcanzara el puntaje final más alto, según la siguiente fórmula matemática:

$$Pf_x = Pe_x * (1 + 0,20 * CN)$$

Donde:

Pfx: Puntaje final del postor x

Pe_x: Puntaje de oferta económica del postor X

CN: Porcentaje de componente nacional con relación al total de las inversiones, propuesto por el postor en su propuesta económica, expresado en decimales².

El puntaje de oferta económica del postor x (Pe_x), según lo establecido en las bases, se calculaba de la siguiente manera:

$$Pe_x = (MOE_{max} - MOE_x) / 1\ 000\ 000$$

Donde:

MOE max: monto máximo aceptable por PROINVERSIÓN, de acuerdo al PAO y PAMO máximos, comunicados.

MOE x: monto de oferta económica del postor x

A su vez, el MOE de cada postor, de acuerdo con las bases, se determinaría de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$MOE = \sum_{m=1}^y \frac{PAO_{final}}{(1+i)^m} + \sum_{n=1}^{25} \frac{PAMO}{(1+i)^n}$$

² Cabe mencionar que dicha fórmula fue introducida para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley N.º 28242.

Donde:

- El PAO final se determinaba por la sumatoria algebraica del PAO inicial (del proyecto referencial) solicitado por el postor, más la incidencia real total, correspondiente a las obras alternativas aprobadas.
- El PAMO era el fijado por PROINVERSIÓN.
- y: correspondía al periodo establecido para cada tramo en el contrato. Siendo y=15 para los tramos 1, 2, 3 y 4, e y=20 para el tramo 5.

i: tasa de descuento, definida en 10 %.

m: periodo de pago del PAO.

n: periodo de pago del PAMO.

Determinación del PAO y PAMO: como se mencionó en el presente informe, la determinación del PAO y del PAMO fue una de las tareas encargadas a Corfivalle, que propuso los montos máximos para los tramos 2, 3 y 4. En el caso de los tramos 1 y 5, dicha labor fue realizada por Corficolombia.

Tabla 10: Montos máximos correspondientes al PAO y PAMO por tramo

Tramos concesionados	PAO (USD sin IGV)	PAMO (USD sin IGV)
Tramo N. 1	13 150 715,73	10 237 287,19
Tramo N. 2	31 858 000,00	4 763 000,00
Tramo N. 3	40 682 000,00	5 959 000,00
Tramo N. 4	25 463 000,00	4 683 000,00
Tramo N. 5	20 676 463,19	13 698 531,94

Nota. Tomado de los libros blancos del proyecto.





Hasta este punto, el plan de promoción, las bases del concurso, la convocatoria, la promoción y publicidad, la calificación y los criterios para la adjudicación de la buena pro fueron comunes a ambas concesiones. A continuación, se presenta la etapa en la que comienzan a diferenciarse: las versiones finales del contrato y el proceso de apertura de sobres y adjudicación de la buena pro.

d. Lista de interesados que adquirieron el derecho a participar

Las Bases del proceso fueron de aplicación común para los cinco (5)

tramos del proyecto. En ese marco, la Tabla 11 presenta la relación de empresas que adquirieron el derecho a participar en el proceso de promoción correspondiente a dichos tramos.

Tabla 11: Interesados que adquirieron el derecho de participación

N.	Nombre	País	Fecha de pago
1	Construtora Andrade Gutierrez	Brasil 	19.01.05
2	Construtora Norberto Odebrecht	Brasil 	24.01.05
3	Construcoes e Comercio Camargo Correa S. A.	Brasil 	26.01.05
4	CCI S. A. y Asociados	Paraguay 	01.02.05
5	Construtora Queiroz Galvao S. A. Sucursal Perú	Perú 	02.02.05
6	Yura S. A.	Perú 	08.02.05
7	Graña y Montero S.A.A.	Perú 	14.02.05
8	Translei S. A.	Perú 	25.02.05
9	Consorcio Planova Schahin	Brasil 	15.03.05
10	Ingenieros Civiles Asociados S. A. de CV	México 	30.03.05
11	Consorcio Skansa BOT AB - Ocacsá	Brasil 	30.03.05
12	Construcción y Administración S. A. C. (CASA)	Perú 	02.06.05

Nota. Adaptado de los libros blancos del proyecto.

La amplia participación de empresas en esta etapa inicial evidenció el interés del sector privado en la adjudicación de los tramos propuestos en concesión. Para continuar con el proceso, las empresas interesadas debían presentar el sobre N.º 1, que contenía la información general del postor y la acreditación de su capacidad técnica, legal y financiera —incluida la capacidad técnico-operativa, los requisitos financieros y el compromiso de constitución de la sociedad concesionaria—, requisito indispensable para ser evaluadas y consideradas como postores precalificados.

e. Etapa de presentación del sobre N.º 1

En su sesión de fecha 18 de marzo del 2005, el Comité de PROINVERSIÓN acordó designar a los integrantes del Comité de Evaluación de sobres N.º 1 del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión al sector privado del Proyecto de Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil. Dentro del plazo establecido en las bases, dicho Comité, en presencia de notario público, recibió los sobres N.º 1 presentados por las empresas interesadas en participar en el concurso, siendo estas las siguientes:

Tabla 12: Empresas interesadas para los tramos 2, 3 y 4 – Presentación de sobre N.º 1

	Postor interesado	Empresas interesadas	Presentación de sobre N.1
1	Consorcio Interoceánica Inambari Concesionario Urcos -	Constructora Norberto Odebrecht S. A., Graña y Montero S. A., J. J. C. Contratistas Generales S. A., Ingenieros Civiles y Contratistas S.A.	Tramo 2
2	Consorcio Interoceánica Inambari - Iñapari Concesionario	Constructora Norberto Odebrecht S. A., Graña y Montero S. A., J. J. C. Contratistas Generales S. A., Ingenieros Civiles y Contratistas S.A.	Tramo 3
3	Consorcio Interoceánica Inambari - Azángaro Concesionario	Constructora Norberto Odebrecht S. A., Graña y Montero S. A., J. J. C. Contratistas Generales S. A., Ingenieros Civiles y Contratistas S.A.	Tramo 4
4	Concesionaria del Sur	-	Tramo 2 Tramo 4
5	Ingenieros Civiles Asociados S. A. de C. V.	-	Tramo 2 Tramo 3 Tramo 4
6	Consorcio Skanska BOT AB - Ocacsá S. A. de C. V.	Skanska BOT AB, Operación y Conservación de Autopistas Concesionadas S. A. de C. V.	Tramo 2 Tramo 3 Tramo 4

Nota. Tomado de los libros blancos del proyecto.

Tabla 13: Empresas interesadas para los tramos 1 y 5 – Presentación de sobre N.º 1

	Consorcio interesado	Empresas interesadas	Presentación de sobre N. 1
1	Consorcio Concesión Vial IIRSA Tramo 1	Conalvías S. A., Grupo Inversiones S. A. y Grupo Odinsa S. A	Tramo 1
2	Consorcio Concesión Vial IIRSA Tramo 5	Conalvías S.A., Grupo Cóndor Inversiones S. A. y Grupo Odinsa S. A.	Tramo 5
3	Consorcio Interoceánica Tramo 1	Graña y Montero S. A. (ahora AENZA S.A.A), J. J. C. Contratistas Generales S.A., Ingenieros Civiles y Contratistas S. A.	Tramo 1
4	Consorcio Interoceánica Tramo 5	(Constructora Norberto Odebrecht S.A., Graña y Montero S. A., J. J. C. Contratistas Generales S. A., Ingenieros Civiles y Contratistas S. A.	Tramo 5
5	Andrade Gutiérrez S. A. (postor que después se integró al Consorcio Intersur)		Tramo 1 Tramo 5
6	Consorcio Intersur	Constructora Andrade Gutiérrez S. A., Constructora Queiroz Galvao S. A. Construcoes e Comercio Camargo Correa S. A.	Tramo 1 Tramo 5
7	Constructora Norberto Odebrecht	-	Tramo 1 Tramo 5
8	MNV S. A.	-	Tramo 1 Tramo 5
9	Concesionaria del Sur	-	Tramo 5

Nota. Tomado de los libros blancos del proyecto.

Los participantes que presentaron su sobre N.º 1 y cumplieron los requisitos establecidos fueron finalmente admitidos por el Comité de Evaluación como postores precalificados.

Con esta etapa concluida, dichos postores avanzaron a la presentación del sobre N.º 2, correspondiente a la entrega de sus propuestas técnicas.

f.Etapa de presentación del sobre N.º 2

El 21 de junio del 2005, en presencia de

un notario público, se realizó el Acto de presentación de sobres N.º 2 y N.º 3. En dicha sesión, los postores precalificados entregaron la documentación correspondiente, procediéndose a la apertura de los sobres N.º 2 en el mismo orden en que fueron recibidos. Finalmente, la documentación presentada fue remitida al Comité de Evaluación de Propuestas Técnicas para su análisis, siendo que el Comité de PROINVERSIÓN, luego de su evaluación, declaró técnicamente aceptable los sobres N.º 2 siguientes:

Tabla 14: Postores precalificados que presentaron sobres N.º 2 de los tramos 2, 3 y 4

	Consorcios interesados	Empresas	Evaluación de propuesta técnica
Tramo 2	Consorcio Concesionario Interoceánica Urcos-Inambari	1. Constructora Norberto Odebrecht S. A. 2. Graña y Montero S. A. 3. J. J. C. Contratistas Generales S. A. 4. Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S. A.	Técnicamente aceptable
Tramo 3	Consorcio Concesionario Interoceánica Inambari -Iñapari	1. Constructora Norberto Odebrecht S. A. 2. Graña y Montero S.A. 3. J. J. C. Contratistas Generales S. A. 4. Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S. A.	Técnicamente aceptable
	Consorcio Inter sur	1. Andrade Gutiérrez S. A. 2. Queiroz Galvao S.A. 3. Construcoes e Comercio Camargo Correa S. A.	Técnicamente aceptable
Tramo 4	Consorcio Concesionario Interoceánica Inambari - Azángaro	1. Constructora Norberto Odebrecht S. A. 2. Graña y Montero S.A. 3. J. J. C. Contratistas Generales S. A. 4. Ingenieros Civiles y Contratistas S. A.	Técnicamente aceptable
	Consorcio Inter sur	1. Andrade Gutiérrez S. A. 2. Queiroz Galvao S.A. 3. Construcoes e Comercio Camargo Correa S. A.	Técnicamente aceptable

Nota. Tomado de los libros blancos del proyecto.

En paralelo, para los tramos 1 y 5 también se recibió la documentación correspondiente al sobre N.º 2 por parte de los postores precalificados. La tabla 15 presenta a los consorcios cuyos sobres N.º 2 fueron declarados técnicamente aceptables.

Tabla 15: Postores precalificados que presentaron sobres N.º 2 para los tramos 1 y 5

	Consortios interesados	Empresas	Evaluación de propuesta técnica
Tramo 1	Consortio Interoceánica Tramo 1	1. Graña y Montero S.A. 2. J. J. C. Contratistas Generales S. A. 3. Ingenieros Civiles y Contratistas S. A.	Técnicamente aceptable
Tramo 5	Consortio Concesionaria del Sur	1) Hidalgo e Hidalgo 2) Construcción y Administración S. A. C.- 3) Conorte S. A.	Técnicamente aceptable

Nota. Tomado de los libros Blancos del proyecto.

Concluida la evaluación técnica y habiéndose declarado aceptables los sobres N.º 2 para cada uno de los tramos, el proceso avanzó a la etapa de revisión de las propuestas económicas contenidas en el sobre N.º 3.

g. Etapa de presentación del sobre N.º 3

La presentación del sobre N.º 3 corresponde a la evaluación de las propuestas económicas de los postores calificados. En esta fase, el Comité Especial

realiza la apertura pública de los sobres y verifica el cumplimiento de los criterios establecidos en las bases para determinar la oferta más favorable para el Estado.

En el caso del Tramo 1, la presentación de una única propuesta válida permitió avanzar directamente a su evaluación económica, a diferencia de los demás tramos, donde la competencia entre consorcios fue más intensa. Como resultado de esta etapa, el Tramo 1 fue adjudicado al Consortio Carretera Andina del Sur S. A. C. (Survial).

Tabla 16: Propuesta económica del postor calificados para el Tramo 1

Postor calificado	PAO final USD	PAMO USD	Resultado
Consortio Interoceánica Tramo 1	12 930 094	11 679 164 ,5	Ganador

Nota. Tomado de los libros blancos del proyecto.

A continuación, se presentan las ofertas económicas recibidas para los tramos 2, 3 y 4, que requerían mayores inversiones debido a sus condiciones iniciales y que concentraron el interés de los principales operadores viales del proceso.

Tabla 17: Propuesta económica del postor calificado para el Tramo 2

Postor calificado	PAO final USD	PAMO fijo USD	Resultado
Consortio Concesionario Interoceánica Urcos - Inambari	31 858 000	4 763 000	Ganador

Nota. Tomado de los libros blancos del proyecto.

En el caso del Tramo 2, se dejó constancia de que la oferta económica presentada por el postor Consortio Concesionario Interoceánica Urcos-Inambari coincidía con el monto máximo de PAO establecido

por PROINVERSIÓN en la Circular N.º 37, por lo que fue declarada propuesta válida. En consecuencia, se procedió a adjudicar la Buena Pro del Tramo 2 al citado consorcio.

Tabla 18: Propuestas económicas de los postores calificados para el Tramo 3

Postor precalificado	PAO final USD	PAMO fijo USD	Resultado
Consortio Concesionario Interoceánica Inambari - Iñapari	40 682 000	5 959 000	Ganador
Consortio Inter sur	44 850 000	5 959 000	-

Nota. Tomado de los libros blancos del proyecto.

Luego de la verificación de los montos de PAO contenidos en los sobres N.º 3 de la oferta presentada por Intersur, fue declarada no válida por superar el monto máximo establecido por PROINVERSIÓN mediante la Circular

N.º 37. En consecuencia, se adjudicó la Buena Pro del tramo 3 al Consortio Concesionario Interoceánica Inambari-Iñapari, al ser la única propuesta válida presentada para dicho tramo.

Tabla 19: Propuestas económicas de los postores calificados para el Tramo 4

Postor precalificado	PAO final USD	PAMO fijo USD	Resultado
Consortio Concesionario Interoceánica Inambari - Azángaro	28 405 000	4 683 000	-
Consortio Inter sur	25 449 000	4 683 000	Ganador

Nota. Tomado de los libros blancos del proyecto.

Luego de la constatación de los montos del PAO contenidos en los sobres N.º 3, se declaró una propuesta no válida, la oferta presentada por el Consortio Interoceánica Inambari-Azángaro, por ser superior al monto máximo comunicado

por PROINVERSIÓN mediante circular N.º 37. Por lo anterior, se procedió a adjudicar de la Buena Pro del Tramo 4 al postor precalificado Intersur Concesiones S. A., toda vez que se trataba de una propuesta válida.

Tabla 20: Propuesta económica del postor calificado para el Tramo 5

Postor	PAO final USD	PAMO USD	Resultado
Consorcio del Sur	20 676 463	13 691 681	Ganador

Nota. Tomado de los libros blancos del proyecto.

Por último, en el Tramo 5 se adjudicó la Buena Pro al Consorcio Concesionario del Sur, cuya propuesta económica cumplió con los montos máximos establecidos en la Circular N.º 37. Con la presentación

y validación de la propuesta económica para el Tramo 5, se completó la revisión del conjunto de ofertas presentadas para los 5 tramos de la IIRSA Sur.



3.3. Desarrollo de la ejecución contractual de la infraestructura

El Corredor Vial Interoceánico Sur constituye un eje estratégico de integración vial en el sur del Perú, que articula la infraestructura logística con Brasil y Bolivia. La ejecución de sus tramos concesionados se desarrolla bajo un esquema de tipo Build, *Operate and Transfer* (BOT), mediante el cual el concesionario financia, construye, opera y mantiene la infraestructura por un periodo determinado, al término del cual esta es transferida al Estado.

3.3.1 Composición accionaria de los contratos de concesión

Con el fin de analizar la evolución corporativa de las concesiones, en la siguiente tabla se presenta la composición accionaria de cada tramo de la IIRSA Sur en dos momentos: (i) al momento de la adjudicación de la buena pro y (ii) a la fecha de corte de diciembre del 2024, permitiendo identificar cambios en la estructura de control de las concesionarias, así como el ingreso, salida o reorganización de socios durante la fase de ejecución contractual.

Tabla 21: Composición accionaria de las concesionarias de la IIRSA Sur

Tramo de concesión	Composición accionaria al momento de la adjudicación	Composición accionaria al cierre del 2024
Tramo 1: San Juan de Marcona - Urcos	Consorcio Interoceánica Tramo 1 : <ul style="list-style-type: none">• Graña y Montero S. A. A. (73 %)• J. J. C. Contratistas Generales S.A. (27 %)	Carretera Andina del Sur S.A.C.: <ul style="list-style-type: none">• Aenza S. A. A. (99,96 %)• UNNA Transporte S.A.C. (0,04 %)
Tramo 2: Urcos - Inambari	Consorcio Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S. A. (IIRSA Sur): <ul style="list-style-type: none">• Constructora Norberto Odebrecht S.A (70 %)• Graña y Montero S. A. A. (18 %)• J. J. C. Contratistas Generales S.A. (7 %)• Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S. A. (5 %)	Consorcio Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A. (IIRSA Sur): <ul style="list-style-type: none">• Technik Invest S. A. C. (89 %);• J. J. C. Contratistas Generales S. A. (7 %)• Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. (4 %)
Tramo 3: Inambari - Iñapari	Consorcio Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S. A. (IIRSA Sur): <ul style="list-style-type: none">• Constructora Norberto Odebrecht S.A. (70 %)• Graña y Montero S. A. A. (18 %)• J. J. C. Contratistas Generales S.A. (7 %)• Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S. A. (5 %)	Consorcio Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A. (IIRSA Sur): <ul style="list-style-type: none">• Technik Invest S.A.C. (89%)• J. J. C. Contratistas Generales S. A. (7 %)• Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. – ICCGSA Concesiones (4%)
Tramo 4: Inambari - Azángaro	Consorcio Intersur : <ul style="list-style-type: none">• Constructora Andrade Gutiérrez S.A. (33,33 %)• Construcoes, Comercio Camargo Correa S. A. (33,33 %)• Constructora Queiroz Galvao S.A. (33,33 %)	Intersur Concesiones S. A. : <ul style="list-style-type: none">• Constructora Andrade Gutiérrez S. A. (33,33 %)• Construcoes, Comercio Camargo Correa S. A. (33,33%)• Constructora Queiroz Galvao S. A. (33,33 %)
Tramo 5: Matarani - Azángaro -Ilo	Consorcio Concesionaria del Sur : <ul style="list-style-type: none">• Hidalgo e Hidalgo (65 !%),• Construcción y Administración - CASA (25!%)• Concesionaria Norte Co norte (10 !%)	Concesionaria Vial del Sur S. A. (Covisur) : <ul style="list-style-type: none">• Hidalgo e Hidalgo (65 !%),• Construcción y Administración - CASA (25 %)• Concesionaria Norte Co norte (10 %)

Nota. Elaboración propia a partir de los informes de desempeño de Ositrán.

3.3.2 Ejecución física de la infraestructura vial

La ejecución física del proyecto comprende las actividades de construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial durante los 25 años de concesión. Este proceso involucra todas las intervenciones necesarias para la implementación y puesta en servicio de los 5 tramos concesionados, garantizando el adecuado funcionamiento del sistema de peaje, pesaje y los dispositivos de gestión y prevención de accidentes viales.

La red vial asociada al proyecto presentaba una extensión total de aproximadamente 2600 kilómetros. Al inicio de la concesión, el 58 % de la vía (1514,36 km) se encontraba asfaltada, mientras que el 42 % restante (1071,30 km) permanecía sin asfaltar, situación que se concentraba principalmente en los tramos 2, 3 y 4. Estos 5 tramos articulan a las regiones de Arequipa, Puno, Moquegua, Ica, Ayacucho, Apurímac, Cusco y Madre de Dios, conformando un corredor estratégico para la integración territorial y el flujo logístico hacia Brasil. A continuación, en la tabla 22 se observa las principales características de los tramos concesionados de la IIRSA Sur.

Tabla 22: IIRSA SUR Infraestructura vial por tramo

Concesionario al 2024	Tramos	Región	Longitud (km)	% de Longitud Total
Carretera Andina del Sur S. A. C.	Tramo 1: San Juan de Marcona - Urcos	Ica, Ayacucho, Apurímac, Cusco	757,64	29,5 %
Consorcio Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S. !A.	Tramo 2: Urcos - Inambari	Cusco	246,4	9,6 %
Consorcio Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S. A.	Tramo 3: Inambari - Iñapari	Madre de Dios	404	15,7 %
Intersur Concesiones S.A	Tramo 4: Inambari - Azángaro	Puno	305,9	11,9 %
Concesionaria Vial del Sur S.A.	Tramo 5: Matarani - Azángaro -Ilo	Arequipa, Puno, Moquegua	854,68	33,3 %

Nota. Elaboración propia a partir de los informes de desempeño de Ositrán.

Asimismo, en relación con el sistema de peajes, conforme a la tabla 23, durante la ejecución del proyecto las concesionarias de la red vial implementaron un total de 19 Unidades Integradas de Peaje (UIP).

De este total, 18 unidades se encuentran actualmente en operación, mientras que la Unidad Integrada de Peaje de Quincemil permanece inoperativa.

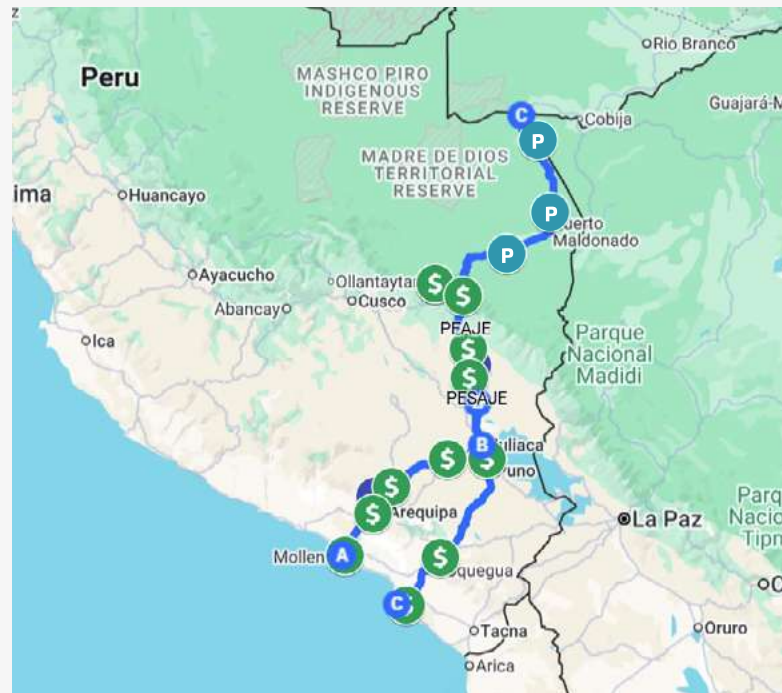
Tabla 23: Estado situacional de peaje de la IIRSA Sur

Tramo concesionado	Estación de módulo de peaje	Ubicación departamental del peaje	Estado de operatividad	Cantidad de peajes
Tramo 1	San Juan de Marcona	Ica	Operativa	5 módulos de peaje
Tramo 1	Pampa Galeras	Ayacucho	Operativa	
Tramo 1	Pampamarca	Apurímac	Operativa	
Tramo 1	Pichirhua	Apurímac	Operativa	
Tramo 1	Ccasacancha	Cusco	Operativa	
Tramo 2	Quincemil	Cusco	Inoperativa	1 módulo de peaje
Tramo 3	Unión Progreso	Madre de Dios	Operativa	3 módulos de peaje
Tramo 3	Planchón	Madre de Dios	Operativa	
Tramo 3	San Lorenzo	Madre de Dios	Operativa	
Tramo 4	San Antón	Puno	Operativa	3 módulos de peaje
Tramo 4	Macusani	Puno	Operativa	
Tramo 4	San Gabán	Puno	Operativa	
Tramo 5	Matarani	Arequipa	Operativa	7 módulos de peaje
Tramo 5	Uchumayo	Arequipa	Operativa	
Tramo 5	Patahuasi	Arequipa	Operativa	
Tramo 5	Santa Lucía	Puno	Operativa	
Tramo 5	Caracoto	Puno	Operativa	
Tramo 5	Pampa Cuellar	Moquegua	Operativa	
Tramo 5	Ilo	Moquegua	Operativa	

Nota. Elaboración propia a partir de los informes de desempeño de Ositrán.



Figura 12: Peajes instalados por los tramos del Proyecto Vial IIRSA Sur



Nota. Elaboración en base a la información disponible de los informes de desempeño de los tramos concesionados.

Componentes de infraestructura

A lo largo del Proyecto Vial IIRSA Sur, las concesionarias han implementado un conjunto de componentes de infraestructura y equipamiento orientados a garantizar la operación, seguridad y continuidad del servicio vial. En conjunto,

el proyecto dispone de **260 postes S. O. S.** distribuidos a lo largo de los 5 tramos concesionados, así como de **22 grúas remolcadoras** destinadas a la atención de vehículos livianos y pesados, fortaleciendo la capacidad de respuesta ante incidentes y emergencias en la vía.

Tabla 24: Componentes de los tramos de la IIRSA Sur

Componentes	Tramo 1	Tramo 2	Tramo 3	Tramo 4	Tramo 5	Total
Puentes (Und)	84	32	45	73		234
N. de Unidades de Pesaje Operativas	1	1	3	1	2	8
N. de Unidades de Pesaje Inoperativas	2	0	0	0	0	2
N. de postes S. O. S	75	25	41	31	88	260
Carretera asfaltada (km)	757,64	246	411	305,9	854,7	2575,24
Grúas remolcadoras	3	2	3	10	4	22

Nota. Elaboración propia a partir de los informes de desempeño de Ositrán.

Asimismo, como se detalla en la tabla 24, la infraestructura ejecutada comprende un total de 234 puentes, 8 unidades de pesaje operativas y 2 unidades de pesaje inoperativas, además de 2575,24 kilómetros de carretera asfaltada, consolidando la funcionalidad del corredor vial en sus distintos segmentos.

Como resultado de la implementación del Proyecto Vial IIRSA Sur, se ha contribuido de manera significativa a la reducción de la brecha de infraestructura vial, particularmente en lo referido a la proporción de la red vial nacional que se encontraba en condiciones inadecuadas.

3.3.3 Ejecución financiera de la inversión en infraestructura vial

La ejecución financiera del Corredor Vial Interoceánico Sur (IIRSA Sur) se enmarca en los compromisos establecidos en los contratos de concesión suscritos entre el Estado y las sociedades concesionarias de cada tramo. Dichos contratos definen las obligaciones de inversión, los mecanismos de financiamiento y los esquemas de generación de ingresos propios de un modelo de APP cofinanciada.

En este contexto, la **inversión comprometida** corresponde a los montos establecidos contractualmente para la ejecución de las obras principales, mientras que **la inversión ejecutada** refleja los desembolsos efectivamente realizados por las concesionarias

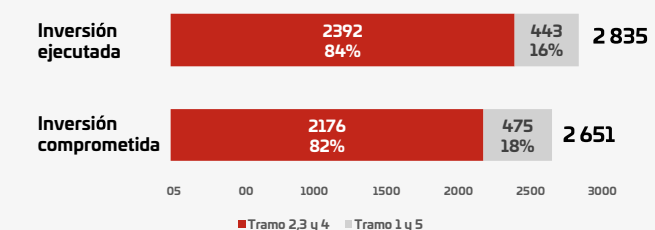
durante la vigencia de los contratos. El contraste entre ambas magnitudes permite evaluar el avance de la ejecución financiera del proyecto, así como el grado de cumplimiento de los compromisos asumidos por las partes en el marco del esquema de concesión vial.

i. Nivel de cumplimiento de la inversión comprometida

Al año 2024, la inversión ejecutada acumulada de los 5 tramos concesionados de la Carretera Interoceánica Sur (IIRSA Sur) alcanzó los USD 2835 millones, superando en USD 184 millones la inversión comprometida, que ascendió a USD 2651 millones. Esta diferencia refleja un esfuerzo adicional de los concesionarios, asociado principalmente a la ejecución de obras complementarias, mejoras de infraestructura y actividades de mantenimiento mayor desarrolladas durante la etapa de operación.

Como se observa en la figura 13, los tramos 2, 3 y 4 concentran aproximadamente el 84 % de la inversión ejecutada (USD 2392 millones), mientras que los tramos 1 y 5 representan el 16 % restante (USD 443 millones). Este patrón confirma la relevancia estratégica del eje central del corredor vial, que articula las regiones de Ica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Madre de Dios y Puno, constituyéndose en el principal segmento de integración logística y comercial con el Brasil.

Figura 13: Inversión comprometida y ejecutada de los tramos concesionados de la IIRSA Sur (2005-2024, en millones de USD, con IGV)



Nota. Elaboración propia con base en el Reporte interactivo de inversiones valorizadas en los contratos de concesión, por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, visualizado en Power BI, por Ositrán, septiembre 2025a.

El análisis de la inversión ejecutada por tramo de la IIRSA Sur permite comprender la distribución del gasto y la dinámica financiera del proyecto durante el periodo de concesión. A nivel agregado, se observa una marcada concentración de recursos en los tramos centrales del corredor (tramos 2, 3, y 4), donde se desarrollaron las principales obras de conectividad interregional y transfronteriza.

En términos individuales.

- **Tramo 1 (Marcona-Urcos):** registra una inversión ejecutada acumulada de USD 152 millones, ligeramente superior a la inversión comprometida de USD 145 millones, lo que representa un grado de avance del 105 %.
- **Tramo 2 (Urcos-Inambari):** presenta una inversión ejecutada de USD 675 millones, frente a una inversión comprometida de USD 746 millones, alcanzando un grado de avance cercano al 91 %.
- **Tramo 3 (Inambari-Iñapari):** presenta la mayor inversión ejecutada acumulada de los tramos, con USD 847 millones, respecto de su inversión comprometida de USD 765 millones, consolidándose como el principal segmento de conexión logística entre el Perú y Brasil, con un grado de avance del 111 %.
- **Tramo 4 (Azángaro-Inambari):** evidencia una inversión ejecutada de USD 882,3 millones, superior a la inversión comprometida de USD 663,7 millones, resultado de ampliaciones y mejoras posteriores a la fase inicial de construcción, alcanzando un grado de avance del 133 %.

- **Tramo 5 (Inambari-Azángaro):** registra una inversión ejecutada de USD 291,2 millones, menor a la inversión comprometida de USD 329,9 millones, con un avance del 88 %, asociado principalmente a la menor extensión y complejidad técnica del tramo.

En conjunto, los tramos **2, 3 y 4** representan el núcleo de mayor inversión, concentrando más del 80 % del total ejecutado, lo que reafirma la importancia estratégica del eje de la IIRSA Sur en la integración vial y económica del sur del país.

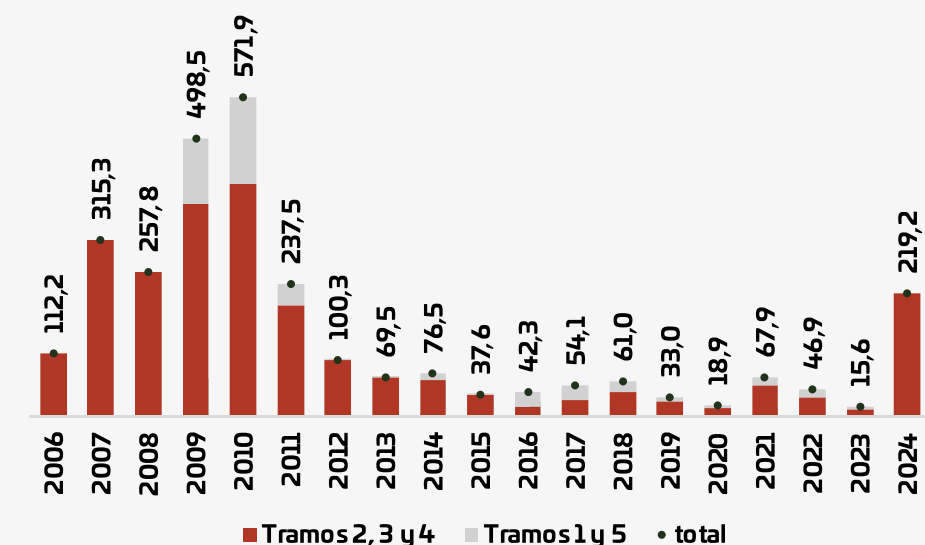


ii. Inversión ejecutada

Como se muestra en la figura 14, la inversión ejecutada muestra que el periodo 2007-2010 concentró los mayores desembolsos, con un pico de USD 572 millones en el 2010, correspondiente a la ejecución de las principales obras del

corredor vial. Desde el 2011, la inversión disminuyó con el inicio de la etapa de operación y mantenimiento; sin embargo, en el 2024 se registró un nuevo repunte de USD 219 millones, asociado a obras complementarias y de mejora en el Tramo 3 (Inambari-Iñapari).

Figura 14: Inversión ejecutada del proyecto IIRSA Sur (2006-2024, en millones de USD, con IGV)



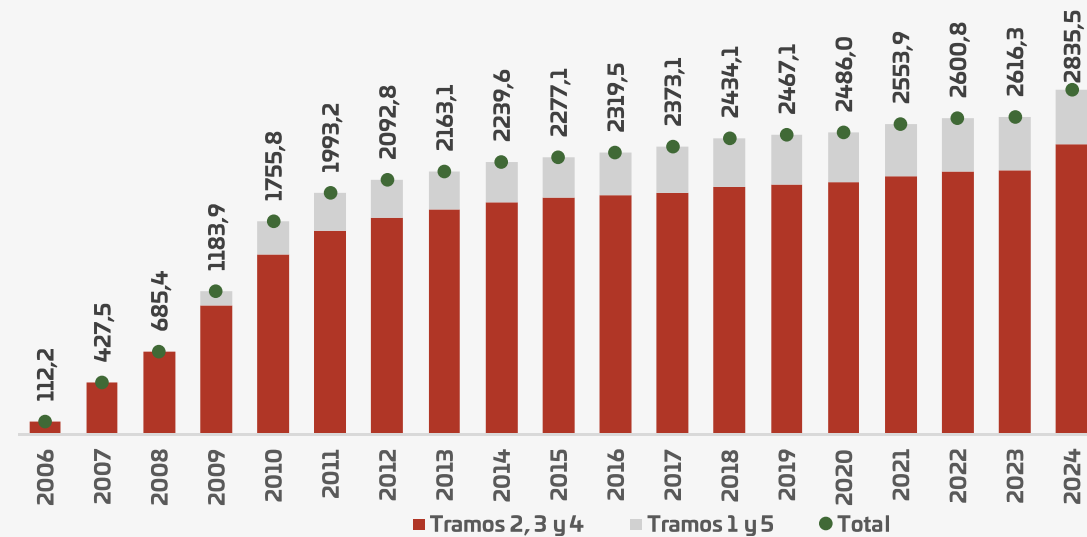
Nota. Elaboración propia con base en el Reporte interactivo de inversiones valorizadas en los contratos de concesión, por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, visualizado en Power BI, por Ositrán, septiembre 2025a.

iii. Inversión ejecutada acumulada

Durante el 2006 y 2007 se efectuaron las primeras inversiones en los tramos 2, 3 y 4, marcando el inicio del proyecto y las obras que aseguraron la conectividad entre la sierra y la selva sur del país. En el 2009 se incorporaron los tramos 1 y 5, completando la ejecución integral del corredor y consolidando su rol como eje de integración con Brasil.

Según la figura 15, la inversión acumulada mostró un crecimiento sostenido entre el 2006 y 2024, alcanzando USD 2835 millones, con mayores incrementos entre el 2008 y 2011, periodo de ejecución de las principales obras, y una estabilización posterior asociada a actividades de mantenimiento y mejoras complementarias.

Figura 15: Inversión ejecutada acumulada del proyecto IIRSA Sur (2006-2024, en millones de USD)



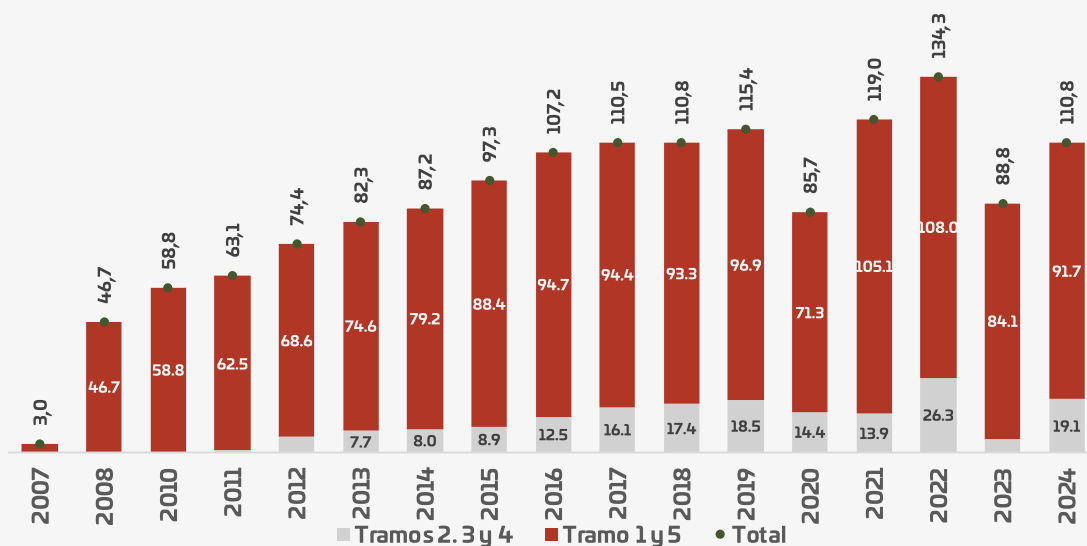
Nota. Elaboración propia con base en el Reporte interactivo de inversiones valorizadas en los contratos de concesión, por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, visualizado en Power BI, por Ositrán, septiembre 2025a.

iv. Ingresos por concepto de peaje

En el año 2024 la recaudación de las concesiones por el cobro de peaje fue de S/ 111 millones. Esta recaudación fue liderada por Covisur concesionaria del tramo 5, con S/ 78 millones, debido a que presenta la mayor cantidad de Unidades

de Peaje, administrando la operación de 7 unidades de peaje; en segundo lugar, se encuentra Survial concesionaria del Tramo 1 con S/ 14 millones. En efecto, se observa que en la figura 16 los tramos 1 y 5, recaudaron en total S/ 92 millones.

Figura 16: Recaudación de las concesiones por el cobro de peaje (en millones de S/)



Nota. Elaboración propia en base al Boletín Estadístico Septiembre 2025 de los proyectos de carreteras, por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, por Ositrán, 2025b.

Desde la operación del primer peaje, los concesionarios de la red vial han acumulado una recaudación total de S/ 1548 millones, la cual se distribuye de la siguiente manera: los tramos 1 y 5 concentran la mayor parte con S/1373 millones, mientras que los tramos 2, 3 y 4 han recaudado S/ 174 millones.

Según la figura 16 durante, el año 2024 la recaudación de las concesionarias por el cobro de peaje fue de S/ 111 millones. La recaudación por peajes durante el año 2024 se distribuyó de la siguiente manera entre los distintos tramos concesionados:

- Survial, concesionaria del Tramo 1 recaudó S/ 14 millones.
- Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S. A. no registra recaudación, ya que aún no ha iniciado su etapa de explotación.
- Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S. A. reportó

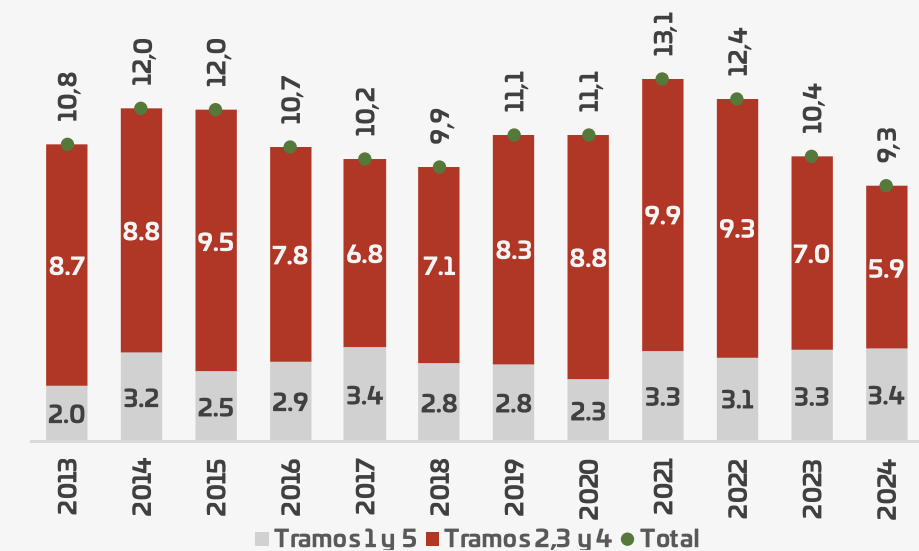
ingresos por S/ 12 millones.

- Intersur concesionaria del Tramo 4 recaudó S/ 7 millones.
- Covisur concesionaria del Tramo 5 lidera la recaudación por el cobro de peajes con S/ 87 millones, debido a que presenta mayores unidades de peaje.

v. Aporte por regulación

De acuerdo con lo establecido en los contratos de concesión, las empresas concesionarias del Corredor Vial Interoceánico Sur deben realizar un aporte por regulación equivalente al 1 % de su facturación total³, conforme a la Ley N.º 26917 (1998). Como se observa en la figura 17, durante el 2024 el importe efectuado por este concepto ascendió a S/ 9,3 millones, lo que representa una ligera disminución respecto al 2023, cuando se recaudaron S/ 10,4 millones.

Figura 17: Aportes por regulación 2013-2024 de la IIRSA Sur (en millones de S/)



Nota. Elaboración propia con base en los informes de desempeño 2013–2024 de los tramos 1, 2, 3, 4 y 5 de la IIRSA Sur, publicados por Ositrán.

3 Se hace referencia a los ingresos por peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios.

En la última década, los aportes acumulados de las concesionarias de la IIRSA Sur superaron los S/ 110 millones. Según la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos este aporte por regulación tiene la finalidad de financiar, entre otras, las siguientes funciones del Ositrán: supervisión, regulación tarifaria, normativa, fiscalizadora y sancionadora, solución de controversias, y atención de reclamos de conformidad.

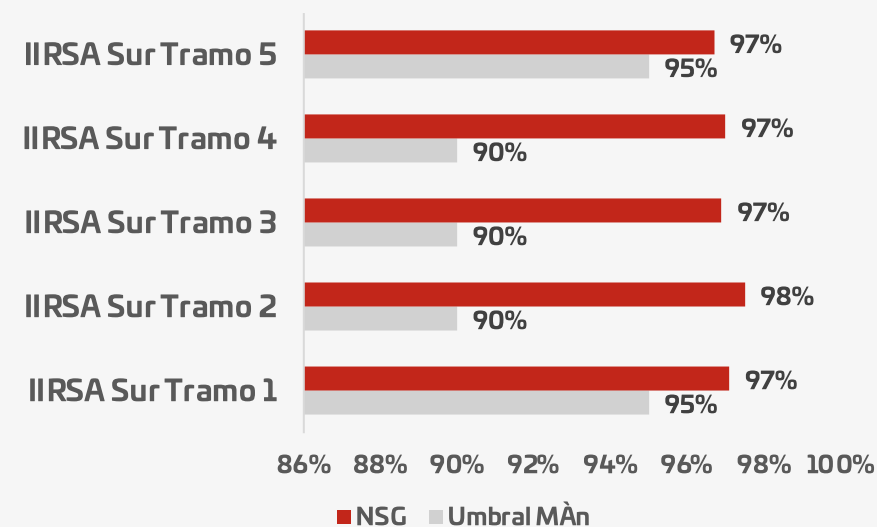
vi. Supervisión y cumplimiento contractual

En cumplimiento con los contratos 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. Así como lo señala el Informe de desempeño de la carretera IIRSA Sur los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el anexo I del contrato de concesión de cada tramo.

En la figura 18 se presentan los resultados del cumplimiento del Nivel de Servicio Global (NSG) establecido en el contrato de concesión. Se observa que, durante el año 2024, los concesionarios de los tramos 2, 3 y 4 cumplieron con los niveles de servicio exigidos (90 %), mientras que los concesionarios de los tramos 1 y 5 superaron el nivel de servicio requerido (95 %).

Figura 18: Nivel de Servicio Global (NSG) por tramos

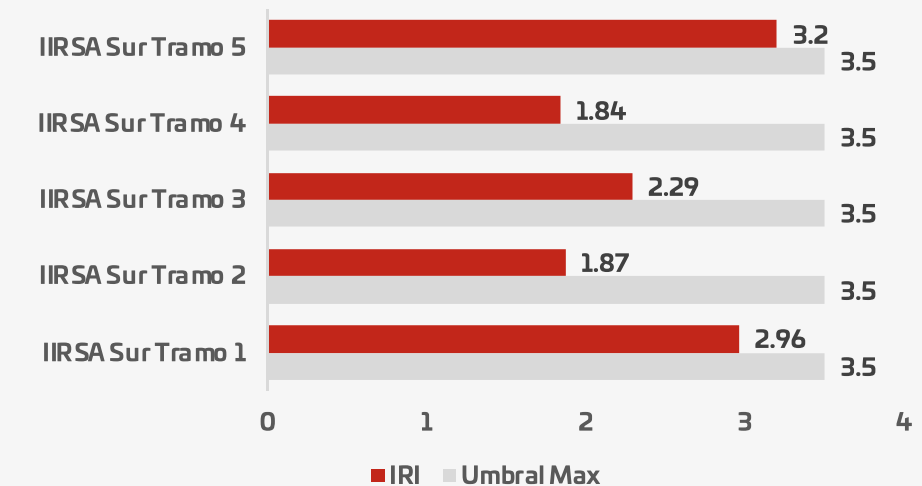


Nota. Elaboración propia con base en los informes de desempeño 2024 de los tramos 1, 2, 3, 4 y 5 de la IIRSA Sur, publicados por Ositrán.

A continuación, en la figura 19 se presentan los resultados del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) y de acuerdo con el contrato de concesión el valor máximo de la rugosidad media deslizante

no debe superar el valor de 3,5 metros. Durante el 2024, la rugosidad de la vía en todos los tramos concesionados registró un nivel menor al valor admisible de 3,5.

Figura 19: Índice de Rugosidad Internacional (IRI) durante el año 2024



Nota. Elaboración propia con base en los informes de desempeño 2024 de los tramos 1, 2, 3, 4 y 5 de la IIRSA Sur, publicados por Ositrán.



IV. BENEFICIOS ECONÓMICOS Y SOCIALES DEL PROYECTO

La IIRSA Sur es un corredor vial de 2600 kilómetros dividido en 5 tramos, que integra la costa, sierra y selva del Perú y conecta al país con Brasil a través del Eje de Integración y Desarrollo Perú-Brasil-Bolivia. Más que una carretera, se ha consolidado como un sistema de integración territorial y económica, cuyo impacto se manifiesta en diversos niveles: productivo, social, logístico, comunitario y financiero. Sus beneficios, por tanto, no se limitan a la reducción de tiempos de viaje o al incremento del tráfico, sino que abarcan una transformación estructural del sur del país.

4.1. Beneficios económicos

Desde el punto de vista económico, uno de los efectos más relevantes de la IIRSA Sur ha sido su impacto directo sobre el crecimiento del Valor Agregado Bruto (VAB), tanto a nivel nacional como regional.

De acuerdo con Maximixe Consult (2024), los tramos 2 y 3 han aportado, entre el 2006 y 2022, un promedio anual de S/ 2900 millones al VAB nacional, equivalente a un 0,73 % anual. A nivel de la Macrorregión Sur, el dinamismo ha sido aún más significativo: su contribución anual alcanza los S/ 1710 millones, lo que representa un crecimiento del 1,2 % por año, llegando incluso al 2,1 % en la etapa operativa.

En el 2019, el impacto total de la obra permitió que la actividad económica macrorregional creciera un 4,8 % adicional respecto a un escenario sin proyecto. Asimismo, sectores clave como Transporte,

Comercio, Manufactura, Agricultura y Servicios han mostrado incrementos de VAB atribuibles a la infraestructura vial, con crecimientos que oscilan entre el 2,3 % y el 5,6 % (Maximixe Consult, 2022).

Otro beneficio económico fundamental es la mejora en la eficiencia logística y la reducción de costos de transporte. Antes del proyecto, los tramos de la interoceánica presentaban altos niveles de trocha, interrupciones constantes y tiempos de viaje controlados.

Con la puesta en operación de los tramos 2 y 3, el tiempo de viaje se redujo en más del 40 %. PROINVERSIÓN (2023) señala que el tramo Urcos-Inambari pasó de más de 11 horas a aproximadamente 6 horas, mientras que el tramo Inambari-Iñapari disminuyó de 12 horas y media a 7 horas, cifras también respaldadas por Maximixe Consult (2022).

Estas mejoras han sido percibidas claramente por los usuarios: el 31 % de las empresas comerciales, industriales y agropecuarias reportó una disminución en sus tiempos de transporte y el 19 % una reducción directa de sus costos (Maximixe Consult, 2024).

La mejora en la confiabilidad del viaje también permitió a las firmas optimizar sus rutas, ampliar sus zonas de abastecimiento y reducir las pérdidas por deterioro de productos perecibles. Como resultado, actividades como el comercio interno regional, la agricultura, la extracción maderera y el turismo mostraron mayor dinamismo y capacidad de expansión.

En términos de dinamismo productivo, la carretera ha permitido una integración mucho más fluida entre regiones antes fragmentadas. La mayor facilidad de transporte impulsó el comercio entre provincias de Cusco, Puno y Madre de Dios, así como el intercambio fronterizo con Bolivia.

De igual modo, la producción agrícola mostró incrementos en productos como la piña, la papaya y el cacao, mientras que el turismo interior registró un crecimiento considerable: el número de visitantes en la Macrorregión Sur, de acuerdo con Maximixe Consult (2022), pasó de 4,09 millones en el 2006 a 11,66 millones en el 2019.

Aunque los tramos 2 y 3 concentran los principales estudios de impacto económico, los tramos 1, 4 y 5 también muestran beneficios económicos relevantes, principalmente a través de su desempeño financiero, la ejecución de sus inversiones, los incrementos en el tráfico vehicular y su contribución al dinamismo económico local.

En términos financieros, los 3 tramos exhiben resultados positivos que reflejan estabilidad operativa y una adecuada estructura de ingresos. En el caso del tramo 1, el avance financiero se refleja en la ejecución acumulada de USD 152,1 millones reconocidos en el 2024, un monto equivalente al 104,6 % de la inversión total comprometida, evidenciando el cumplimiento y superación de las metas establecidas (Carretera Andina del Sur S. A., 2024).

De manera similar, en el tramo 4, los ingresos derivados de los servicios de operación, mantenimiento y construcción aumentaron en 22,7 % al pasar de S/ 125,9 millones en el 2023 a S/ 154,4 millones en el 2024, acompañados de mejoras en todos sus indicadores de rentabilidad (Ositrán, 2025c).

En el Tramo 5 se mostró un desempeño notable: los ingresos totales alcanzaron S/ 124,4 millones en el 2024, lo que representa un incremento del 36,8 % respecto al año anterior, mientras que la utilidad neta creció 490 %, impulsada por mayores ingresos por peaje y mantenimiento periódico (Concesionaria Vial del Sur S. A., 2024).

La inversión física ejecutada en estos tramos también constituye un aporte relevante al dinamismo económico regional. En el 2024, el Tramo 4 registró una inversión acumulada de USD 870,8 millones, equivalente al 100 % de la obra principal, mientras que el Tramo 5 alcanzó USD 288,6 millones, cumpliendo el 87,5 % de la inversión comprometida (Ositrán, 2025c; Concesionaria Vial del Sur S. A., 2024).

Estas cifras muestran no solo el avance sostenido de la infraestructura, sino también un efecto multiplicador sobre la actividad económica local, impulsado por la demanda de servicios de ingeniería, insumos, transporte y mano de obra especializada.



El tráfico vehicular es otro indicador que evidencia la relevancia económica de los tramos 1, 4 y 5 dentro del Corredor Interoceánico. En el 2024, el Tramo 5 registró 7,73 millones de unidades vehiculares, un incremento del 5,2 % respecto al año anterior, reflejando su rol estratégico como acceso a los puertos de Ilo y Matarani (Ositrán, 2025d).

Por su parte, el Tramo 1 alcanzó 1,6 millones de vehículos, lo que representa un crecimiento del 26,6 % respecto al 2023, con 41,7 % del total correspondiente a transporte pesado, indicador clave del movimiento de carga regional (Carretera Andina del Sur S. A., 2024).

En el Tramo 4, la circulación de 365 000 vehículos en el 2024 confirma su importancia como corredor logístico que articula provincias de Puno y Cusco con el eje central de la interoceánica (Ositrán, 2025c). En conjunto, estos flujos reflejan un uso creciente de la infraestructura y una

mayor intensidad del comercio interregional.

Los beneficios económicos también se manifiestan en la articulación productiva y en la dinamización de las economías locales a lo largo de los 3 tramos. El Tramo 1, por ejemplo, emplea a un 90 % de personal local e involucra a 93 proveedores de las regiones de Ica, Ayacucho, Apurímac y Cusco, generando ingresos directos y fortaleciendo capacidades empresariales regionales (Carretera Andina del Sur S. A., 2024).

En el Tramo 4, el 83 % del personal proviene de la zona de influencia, complementado con programas orientados a la formalización y al fortalecimiento económico de comunidades locales (Intersur Concesiones S. A., 2023). En los tramos 4 y 5, la creciente demanda por servicios de operación y mantenimiento ha impulsado una cadena de abastecimiento local activa, especialmente en rubros como transporte, alimentos, hospedaje, materiales e insumos operativos.



4.2. Beneficios sociales

Los beneficios sociales son igualmente relevantes y abarcan mejoras en el empleo, los ingresos, el acceso a servicios y la calidad de vida. Según Maximixe Consult (2022), en los tramos 2 y 3 se generaron en promedio 132 000 empleos anuales a nivel nacional, mientras que la Macrorregión Sur recibió un promedio de 89 000 empleos por año, llegando a superar los 105 000 durante la etapa de operación.

Este impulso laboral también se manifestó en los ingresos. Los estudios de Maximixe Consult (2024) estimaron que el salario promedio mensual por trabajador en el área de influencia creció en S/ 75 anuales, lo que representó un incremento de 7,2 % entre el 2006 y 2022. En materia de bienestar, el proyecto contribuyó a reducir la pobreza extrema en 2,3 % en las zonas directamente vinculadas al corredor.



Las condiciones de vida también mejoraron de forma significativa. El acceso a la electricidad en el área de influencia creció de 76,9 % de hogares en el 2004 a 95,6 % en el 2022, evidenciando una expansión sustancial de la infraestructura de servicios básicos de acuerdo con estimaciones de Maximixe Consult (2024).

El desarrollo urbanístico y la formalización empresarial mostraron un crecimiento notable, evidenciado en las 51 900 licencias de funcionamiento emitidas en el 2019 en la Macrorregión Sur (Maximixe Consult, 2024), indicador que refleja un mayor dinamismo económico y una participación más activa de las empresas en el mercado formal.

En los tramos 1, 4 y 5, los beneficios sociales se expresan principalmente en la integración regional, la generación de oportunidades locales y la proyección comunitaria. Estos tramos cumplen un rol fundamental en conectar diversas regiones del sur del país —incluyendo Cusco, Puno, Ica, Ayacucho, Apurímac, Moquegua y Arequipa—, lo que potencia la movilidad, el acceso a servicios y la interacción económica y social entre comunidades.

Según reportes de las concesionarias (Intersur Concesiones S. A., 2024; Concesionaria Vial del Sur S. A., 2024), esta mayor articulación territorial fortalece la cohesión social y amplía las posibilidades de desarrollo humano en las zonas de influencia.

Las acciones de proyección comunitaria también representan un componente esencial del impacto social. Las concesionarias han

implementado programas de asistencia, capacitación y apoyo social orientados a fortalecer capacidades locales y atender necesidades específicas de la población.

En el Tramo 1, por ejemplo, se desarrollan charlas de emprendimiento y empoderamiento dirigidas a mujeres de comunidades como Lucanas, con el objetivo de promover nuevas fuentes de ingreso y fortalecer capacidades empresariales (Carretera Andina del Sur S. A., 2024). En el Tramo 5 se ha realizado asistencia social directa, incluyendo campañas navideñas y donaciones en comunidades vulnerables de Arequipa y Puno (Concesionaria Vial del Sur S. A., 2024). Asimismo, durante emergencias o eventos catastróficos, el Tramo 1 brinda apoyo adicional a transportistas mediante la entrega de agua y alimentos, reforzando su rol social en situaciones de riesgo (Carretera Andina del Sur S. A., 2024).

La seguridad vial constituye otro beneficio social de gran relevancia. Aunque la función principal de las concesionarias es mantener la infraestructura en condiciones adecuadas, estas complementan su labor con programas orientados a mejorar la seguridad de los usuarios y reducir la siniestralidad.

En el Tramo 1 se organizan charlas de seguridad vial enfocadas en el control de los límites de velocidad, en coordinación con entidades como Sutran, con el propósito de promover una cultura vial responsable y prevenir accidentes (Carretera Andina del Sur S. A., 2024). Estas intervenciones, sumadas al mantenimiento constante de la vía, contribuyen a un entorno más seguro para los transportistas y las comunidades que utilizan la carretera de manera cotidiana.

V. MATRIZ DE EVALUACIÓN

5.1 Metodología IESE Business School

Según Salvador et al. (2016), en el marco de los estudios realizados por el Centro Especializado en APP para Ciudades Inteligentes y Sostenibles (PPP for Cities) de la IESE Business School, una manera eficaz de evaluar las fortalezas y las áreas con potencial de mejora en los proyectos de APP es mediante el análisis de distintos criterios clave.

El primero es el “Método de contratación y proceso de licitación”, que revisa el tipo de procedimiento empleado y la transparencia en la selección del socio privado. El segundo, los “Aspectos contractuales e incentivos”, examina los términos del contrato y los mecanismos que aseguran una adecuada alineación de intereses. El tercer criterio es el de “Riesgos,

financiamiento y pagos”, centrado en la asignación eficiente de riesgos, las fuentes de financiamiento disponibles y los sistemas de pago sostenibles, como los esquemas por disponibilidad.

El cuarto es la “Gobernanza”, que aborda la arquitectura institucional, los mecanismos de control y la supervisión de la ejecución. El quinto corresponde al “Proceso de construcción”, en el que se valoran la planificación, la gestión del riesgo constructivo y el control de calidad. Finalmente, se consideran los “Beneficios potenciales”, entendidos como los impactos esperados para la comunidad en términos de eficiencia en la provisión de servicios, desarrollo económico y mejoras en la calidad de vida.

Tabla 25: Matriz IESE del proyecto IIRSA Sur

Criterio	Cumple	Componentes	Existente	Detalle
1. Método de contratación y proceso de selección	Sí	1.1. Análisis de valor por dinero o CBA.	No	DECRETO SUPREMO N. 059 -96-PCM
		1.2. Competencia real por el contrato.	Sí	4 postores (tramos 2, 3 y 4). 6 postores (tramos 1 y 5).
		1.3. Comité de evaluación de la licitación.	Sí	Comité PROINVERSIÓN

Continúa

Criterio	Cumple	Componentes	Existente	Detalle
2. Aspectos contractuales e incentivos	Sí	2.1. Combinación de modalidad.	Sí	BOT
		2.2. Calidad verificable.	Sí	Niveles de servicio y productividad regulados por Ositrán .
		2.3. Factores externos.	Sí	Los contratos incluyen arbitraje, seguros, fideicomisos de pagos, mecanismos de equilibrio económico - financiero .
		2.4. Duración establecida.		Plazo de concesión de 25 años .
3. Riesgos, financiamiento y pagos	Sí	3.1. Riesgo de construcción y explotación.	Sí	A cargo del concesionario .
		3.2. Riesgo de demanda.	Sí	Demanda sujeta al movimiento productivo e integración regional .
		3.3. Riesgo macroeconómico y de política.	Sí	Prevé seguros, mecanismos de reajuste
		3.4. Mecanismo de pago.	Sí	PAO y PAMO (con topes aprobados), administrados vía fideicomiso .

Continúa

Criterio	Cumple	Componentes	Existente	Detalle
		3.5. Entidad con propósito especial - SPV.	Sí	<p>Tramo 1: Carretera Andina del Sur S. A., Survial (Aenza S. A. A. y UNNA Transporte S. A. C.).</p> <p>Tramo 2: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S. A. (Technik Invest S. A. C., J. J. C. Contratistas Generales S. A. e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S. A.).</p> <p>Tramo 3: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S. A. (Technik Invest S. A. C., J. J. C. Contratistas Generales S. A. e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S. A.).</p> <p>Tramo 4: Intersur Concesiones S. A. (Andrade Gutiérrez Engenharia S. A., Construccoes e Comercio Camargo y Correa S. A. y Alya Constructora S. A.).</p> <p>Tramo 5: Concesionaria Vial del Sur S. A. (Hidalgo e Hidalgo S. A., Construcción y Administración S. A. y Concesionaria Norte Conorte S. A.)</p> <p>(Andrade Gutiérrez Engenharia S. A., Construccoes e Comercio Camargo y Correa S. A. y Alya Constructora S. A.).</p> <p>Tramo 5: Concesionaria Vial del Sur S. A. (Hidalgo e Hidalgo S. A., Construcción y Administración S. A. y Concesionaria Norte Conorte S. A.).</p>

Continúa

Criterio	Cumple	Componentes	Existente	Detalle
4. Gobernanza	Sí	4.1. Transparencia	Sí	PROINVERSIÓN publicó cada paso del proceso en el portal institucional.
		4.2. Proceso participativo de toma de decisiones.	Sí	Involucramiento del MTC; PROINVERSIÓN , Ositrøn , entre otros.
		4.3. Supervisión internacional/externa.	Sí	Ositrøn
		4.4. Marco legal.	Sí	Primera Cumbre de Presidentes de América del Sur: Comunicado de Brasilia (2000) .
		4.5. Distribución de tareas.	Sí	MTC (concedente), PROINVERSIÓN (promoción), Ositrán (regulador) , concesionario .
5. Proceso de construcción	No	5.1. Sobrecoste	Sí	La inversión ejecutada acumulada fue mayor a la inversión comprometida al momento de su adjudicación .
		5.2. Retraso de los plazos.	Sí	Hubo demoras en las etapas constructivas por problemas de terrenos, financiamiento y ajustes contractuales; se otorgaron prórrogas y se aplicaron penalidades según el caso.

Continúa

Criterio	Cumple	Componentes	Existente	Detalle
6. Beneficios potenciales	Sí	6.1. Seguridad de los precios.	Sí	En los tramos 1 y 5 las tarifas se mantuvieron estables; en los tramos 3 y 4 se incrementaron

Nota. Elaboración propia con base en los contratos de concesión de la IIRSA Sur, por PROINVERSIÓN.

Al evaluar la metodología utilizada en los proyectos de la IIRSA Sur, se evidencia que el proyecto cumplió con los principales criterios de método de contratación y proceso de selección, gobernanza y proceso de construcción, destacando la transparencia del proceso, la participación de múltiples postores y la creación de sociedades de propósito específico que reforzaron la institucionalidad. Asimismo, el uso de instrumentos financieros como PAO, PAMO y fideicomisos aportó sostenibilidad en la gestión de riesgos. Si bien se registraron incrementos de inversión y ajustes de plazos, estos se gestionaron mediante adendas y controles institucionales que garantizaron la continuidad del proyecto.

5.2. Objetivos de Desarrollo Sostenible

Como parte del sistema nacional de concesiones viales, la IIRSA Sur también se integra en los esfuerzos del Estado peruano por fomentar una cultura de sostenibilidad en la infraestructura de transporte. En este marco, se han implementado acciones de seguridad vial, gestión ambiental y programas sociales que refuerzan la vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Estas iniciativas, supervisadas por el MTC y Ositrán, no solo aseguran el cumplimiento contractual, sino que también contribuyen a generar impactos positivos en las comunidades locales y en la sostenibilidad del corredor biooceánico. La IIRSA Sur, al integrar costa, sierra y selva y conectar el Perú con Brasil, contribuye a diversos ODS. Entre los más relevantes destacan los siguientes:

- **ODS 5: Igualdad de género.** El proyecto abrió oportunidades para la inclusión laboral de mujeres en actividades de soporte y servicios asociados a la obra. Por ejemplo, el Tramo 2 de la IIRSA Sur implementó políticas inclusivas que fomentan la participación laboral de mujeres en la operación vial. En el 2024, este tramo obtuvo el tercer lugar en el Concurso de Buenas Prácticas en Igualdad de Género del Ositrán, con el proyecto Talento Inclusivo: Atracción y Equidad, que busca fortalecer la equidad en un sector tradicionalmente masculinizado (Concesionaria Interoceánica Sur, 2024).
- **ODS 8: Trabajo decente y crecimiento económico.** De acuerdo con la Concesionaria Interoceánica Sur (2025a), durante la fase de construcción y operación de los tramos

2 y 3, el proyecto generó en promedio 136 000 empleos anuales, de los cuales más de 90 000 se concentraron en la macrorregión sur (Cusco, Puno y Madre de Dios), impulsando el comercio, la agroindustria (café, cacao, castaña) y el turismo. Estos sectores dinamizaron la economía regional y contribuyeron al crecimiento sostenible y la mejora de los ingresos locales.

- **ODS 9: Industria, innovación e infraestructura.** Con más de 2600 km de carreteras construidas y rehabilitadas bajo estándares internacionales, la IIRSA Sur fortaleció la infraestructura vial del país, redujo los tiempos de viaje en más del 40 % en tramos críticos y generó condiciones para el desarrollo de cadenas logísticas modernas (PROINVERSIÓN, 2023).
- **ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles.** En esta línea, Intersur Concesiones S. A. (2024) concluyó con éxito el primer programa de prácticas profesionales dirigido específicamente a jóvenes de los distritos de San Gabán y Olaechea. Esta intervención permitió brindar oportunidades de formación y experiencia laboral

a personas que tradicionalmente enfrentan barreras para acceder a programas de desarrollo profesional, contribuyendo así a la construcción de comunidades más inclusivas y resilientes. Asimismo, estas acciones se integran en un enfoque de valor compartido que promueve la participación de la comunidad, refuerza el sentido de pertenencia y facilita el desarrollo sostenible de los territorios.

- **ODS 13: Acción por el clima.** El proyecto incluyó medidas de mitigación frente a riesgos naturales como inundaciones y deslizamientos, así como programas de compensación ambiental en áreas afectadas por la obra.
- **ODS 15: Vida de ecosistemas terrestres.** Los concesionarios implementaron planes de manejo forestal y programas de conservación de biodiversidad. En el Tramo 3 se implementaron programas de conservación de biodiversidad que incluyen monitoreo de fauna y reubicación de especies, contribuyendo a la protección de los ecosistemas amazónicos y andinos (Concesionaria Interoceánica Sur, 2025b).

Figura 20: ODS impulsados por los tramos de la Carretera Interoceánica Sur – IIRSA Sur



Nota. Adaptado de Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible por Naciones Unidas, 2015.

Como se observa en la figura 20, los ODS priorizados en la IIRSA Sur reflejan un enfoque integral que abarca aspectos sociales, ambientales y económicos, permitiendo entender al proyecto no solo

como un corredor vial de gran escala, sino también como un instrumento para promover el desarrollo sostenible en territorios históricamente postergados.

VI. CONCLUSIONES

El proyecto se inserta en el Eje de Integración del Sur, uno de los 10 corredores priorizados por la Iniciativa IIRSA. Este eje articula territorios estratégicos —Ica, Ayacucho, Apurímac, Arequipa, Moquegua, Puno, Cusco y Madre de Dios— con regiones occidentales de Brasil y Bolivia, configurando un espacio geoeconómico con alto potencial agrícola, energético, turístico y logístico.

A partir de esta configuración territorial, la IIRSA Sur ha cumplido un rol estratégico en la integración física del sur peruano y en la dinamización de su actividad económica propia de sus regiones que la integran.

El proyecto respondió a la necesidad histórica de superar el aislamiento geográfico y la precariedad vial que afectaban a regiones como Cusco, Puno y Madre de Dios. La experiencia muestra que, cuando una intervención de gran escala se acompaña de mecanismos adecuados de financiamiento, supervisión y coordinación público-privada, puede convertirse en un catalizador de integración territorial, dinamismo productivo y reducción de brechas estructurales.

En el proceso de promoción, la convocatoria despertó un interés significativo del mercado: 12 empresas adquirieron el derecho de participación. Para los tramos 2, 3 y 4 se presentaron 7 propuestas iniciales, mientras que para los tramos 1 y 5 —orientados principalmente a actividades de mantenimiento y mejoramiento— se recibieron 8 propuestas. Este nivel de

competencia reflejó las expectativas del mercado respecto al potencial logístico del corredor y permitió adjudicar las concesiones a empresas con solvencia técnica y financiera para asumir los compromisos de inversión y operación.

Durante la etapa de ejecución contractual, la inversión total de los 5 tramos concesionados superó a la inversión comprometida. Al 2024, la inversión ejecutada acumulada (USD 2835 millones) fue aproximadamente 7 % superior a la inversión comprometida (USD 2651 millones), lo que refleja un esfuerzo adicional de las concesionarias, principalmente en obras complementarias y actividades de mantenimiento mayor.

Esta inversión se concentró en los tramos 2, 3 y 4 (84 % del total), donde se ubican los segmentos de mayor complejidad y extensión de la infraestructura, lo que confirma su relevancia logística y comercial para la integración con Brasil, al conectar de manera directa las regiones de Ica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Madre de Dios y Puno.

Entre el 2013 y 2024, los ingresos por peaje acumularon un total de S/ 1548 millones, de los cuales S/ 111 millones se recaudaron en el 2024. En el mismo periodo, los aportes por regulación de los 5 tramos concesionados sumaron S/ 133 millones, registrando en el 2024 un aporte anual de S/ 9,3 millones. Estos recursos contribuyen al financiamiento de las funciones de supervisión y

regulación que ejerce Ositrán sobre las concesiones viales de la IIRSA Sur. Desde la perspectiva económica, la IIRSA Sur ha mostrado un impacto relevante en el crecimiento del Valor Agregado Bruto (VAB) regional y nacional, en la reducción de costos logísticos y en la expansión de la actividad productiva. De acuerdo con Maximixe Consult (2022), el corredor aportó aproximadamente S/ 2900 millones al VAB nacional, equivalente a cerca de 0,73 % del VAB total, lo que evidencia su contribución al desempeño de la economía peruana.

La mejora en la transitabilidad permitió reducciones significativas en los tiempos de viaje: en el Tramo 2, el tiempo se redujo en alrededor de 45 %, mientras que en los tramos 3 y 4 las reducciones fueron cercanas al 40 % y 46 %, respectivamente.

En el ámbito social, el proyecto ha contribuido a mejorar el acceso a servicios, los ingresos laborales y la generación de empleo en las zonas de influencia.

Durante la etapa de construcción se generaron entre 12 000 y 14 000 empleos directos, y más de 40 000 empleos indirectos vinculados a servicios, logística, comercio y actividades complementarias, beneficiando principalmente a la población local de Cusco, Puno y Madre de Dios. Asimismo, las concesionarias han desempeñado un rol relevante en acciones de asistencia comunitaria, programas de capacitación, seguridad vial y apoyo frente a emergencias, reforzando la dimensión social de la infraestructura más allá de su función de transporte.

En conjunto, la evidencia disponible permite concluir que la IIRSA Sur constituye un componente transformador para el sur del Perú. Su contribución trasciende la provisión de infraestructura física, al consolidar un corredor que favorece la integración económica, fortalece la cohesión social y crea una plataforma de oportunidades cuya acumulación de efectos positivos se proyecta en el mediano y largo plazo.



VII. REFERENCIAS

- Alberti, J. y Pereyra, A. (2018). *Carretera Interoceánica IIRSA Sur de Perú: un megaproyecto con preinversión express* (Monografía del BID; 623, IDB-MG-623). Banco Interamericano de Desarrollo. <http://dx.doi.org/10.18235/0001181>
- Barrientos, P. (2012). Efecto de la carretera Interoceánica en el comercio internacional de Perú y Brasil. *Finanzas y Política Económica*, 4(2), 25-50. <https://www.redalyc.org/pdf/3235/323527336003.pdf>
- Bonifaz, J. (2016, 8-11 de noviembre). *Tres casos de financiamiento de las asociaciones público-privadas en Perú: lecciones y perspectivas*. XXI Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Santiago de Chile. <https://www.up.edu.pe/egp/Documentos/Jose-Luis-Bonifaz.pdf>
- Bonifaz, J. y Urrunaga, R. (2008). *Beneficios económicos de la carretera Interoceánica*. Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico. <http://hdl.handle.net/11354/987>
- Bravo, S. (2013). *Carretera Interoceánica Sur del Perú: Retos e innovación*. CAF – Corporación Andina de Fomento. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/491>
- Carretera Andina del Sur S. A. C. (2024). *Plan de Negocios 2025*. <https://www.Ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/pdn-2025-survial.pdf>
- Cisneros, D. (2024). *Evolución y desarrollo de las asociaciones público-privadas de carreteras en Perú: una perspectiva histórica y prospectiva* [Tesis doctoral], Universidad Politécnica de Madrid. <https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.81447>
- Collazos, D. y Montoya, R. (2017). *Análisis multicriterio de factores de éxito y fracaso de proyectos de APP de iniciativa estatal en el sector Transporte* [Tesis de maestría], Universidad del Pacífico. <http://hdl.handle.net/11354/2225>
- Concesionaria Interoceánica Sur. (2024, 19 de noviembre). *IIRSA Sur recibe reconocimiento por su compromiso con la equidad de género*. <https://www.iirsasur.com.pe/iirsa-sur-recibe-reconocimiento-por-su-compromiso-con-la-equidad-de-genero/>
- Concesionaria Interoceánica Sur. (2025a, 3 de octubre). *IIRSA Sur: 20 años uniendo al sur del Perú y llevando progreso a Madre de Dios*. <https://www.iirsasur.com.pe/iirsa-sur-20-anos-uniendo-al-sur-del-peru-y-llevando-progreso-a-madre-de-dios/#:~:text=M%C3%A1s%20empleos%20y%20mejores%20ingresos,y%20mejores%20condiciones%20de%20vida.>
- Concesionaria Interoceánica Sur. (2025b, 9 de julio). *La concesionaria IIRSA Sur promueve la reforestación en Mazuko y Puerto Maldonado con participación escolar y comunitaria*. <https://www.iirsasur.com.pe/concesionaria-iirsa-sur-promueve-reforestacion-mazuko-puerto-maldonado-participacion-escolar-comunitaria/>
- Concesionaria Vial del Sur S. A. (2024). *Plan de Negocios 2025*. <https://www.Ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/pdn-2025-covisur.pdf>

- Connectas. (s. f.). Carretera Interoceánica [Fotografía]. Connectas. <https://www.connectas.org/especiales/amazonas/es/galeria/gal2.html>
- Connectas. (s. f.). Trabajos en la Carretera Interoceánica [Fotografía]. Connectas. <https://www.connectas.org/especiales/amazonas/es/galeria/gal31.html>
- Connectas. (s. f.). Vista Carretera Interoceánica con serpiente [Fotografía]. Connectas. <https://www.connectas.org/especiales/amazonas/es/galeria/gal27.html>
- Cosiplan-Unasur. (2000, 1 de septiembre). *Comunicado de Brasilia. Primera Cumbre de Presidentes de América del Sur*. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planamiento. <https://iirsa.org/Page/Detail?menuItem=41>
- Decreto Legislativo N.º 1224, Decreto Legislativo del marco de promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos. (2015, 25 de septiembre). <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/226837-1224>
- Decreto Legislativo N.º 1362, Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos. (2018, 23 de julio). <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/226844-1362>
- Decreto Supremo N.º 059-96-PCM, Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos. (1996, 26 de diciembre). https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_docman&language=es-ES&Itemid=101610&view=document&slug=decreto-supremo-n-059-96-pcm&path=&lang=es-ES
- Dourojeanni, M. (2006). *Estudio de caso sobre la carretera Interoceánica en la Amazonía sur del Perú*. https://www.dar.org.pe/wp-content/uploads/2020/09/caso_interoceanica_nuevo.pdf
- Flores, A., Chang, V., Vega, A., & Mendoza, W. (2024). *Estudios de impacto de las APP en el sector Transporte de Perú: balance y agenda pendiente*. Unidad de Análisis de Datos, Investigación e Inteligencia Estratégica, PROINVERSIÓN. <https://www.investinperu.pe/publicaciones/estudio-de-impacto-de-las-app-en-el-sector-transporte-de-peru-balance-y-agenda-pendiente/>
- Ibáñez y Bojóns, A. (1800). Virreinato del Perú en el mapa de la América del Sur [Mapa]. Biblioteca Nacional de España. https://catalogo.bne.es/discovery/fulldisplay?docid=alma991005668229708606&context=L&vid=34BNE_INST:CATALOGO&lang=es&search_scope=MyInstitution&adaptor=Local%20Search%20Engine&tab=LibraryCatalog&query=any,contains,M R%2F33-41%2F3681&offset=0
- Intersur Concesiones S. A. (2024). *Reporte de Sostenibilidad 2022-2023*. https://www.intersur.com.pe/wp-content/uploads/2024/06/Reporte%20de%20Sostenibilidad%202022_2023.pdf

- Ley N.º 26917, Ley de creación del Ositrán. (1998, 23 de enero). <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8757385/7243486-ley-26917-actualizado-agosto-2025-spij.pdf?v=1759341833>
- Ley N.º 28214, Ley que declara de necesidad pública y de preferente interés nacional la ejecución del Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brasil – IIRSA Sur. (2004, 30 de abril). <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H864795>
- Maximixe Consult. (2022). *Estudio de Evaluación de Impacto Económico y Social del Proyecto IIRSA Sur - 2021*. Concesionaria Interoceánica Sur. <https://www.iirsasur.com.pe/wp-content/uploads/2023/05/estudio-evaluacion-sur.pdf>
- Maximixe Consult. (2024). *Estudio de Evaluación de Impacto Económico y Social del Proyecto IIRSA Sur - 2023*. Concesionaria Interoceánica Sur. <https://www.iirsasur.com.pe/boletines/maximize-2023.pdf>
- Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). (2019). *Plan Nacional de Infraestructura para la Conectividad*. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/475052/PNIC_2019.pdf.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). (2023). *Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032*. Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5793946/4081616-plan-nacional-de-servicios-e-infraestructura-logistica-de-transporte-al-2032.pdf?v=1706817952>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2018). *Ejes IIRSA Sudamérica 2018* [Mapa]. https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/files/mapas/transportes/infraestructura/00_infraestructura/ejes_iirsa_sudamerica_2018.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2019). *Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte*. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/288885/060-2019_MTC01.pdf?v=1549384693
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2019). *Plan de Desarrollo Logístico en Vías Subnacionales*. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. https://portal.mtc.gob.pe/documentos/R.M._N_061_2019_MTC_01.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2021). *200 años de historia, 52 años conectando vidas* (1.ª ed., ed. digital). Ministerio de Transportes y Comunicaciones. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/2042029-200-anos-de-historia-52-anos-conectando-vidas>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2023). *Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032*. Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal – Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística. https://spij.minjus.gob.pe/Graficos/Peru/2023/Marzo/30/RM_362-2023_MTC_01.pdf

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2025). *Diagnóstico de brechas de infraestructura o de acceso a servicios – Sector de Transportes y Comunicaciones*. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/3930630-programacion-multianual-de-inversiones-del-ministerio-de-transportes-y-comunicaciones>

Naciones Unidas. (2015). *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. <https://www.cepal.org/es/temas/agenda-2030-desarrollo-sostenible/objetivos-desarrollo-sostenible-ods>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán). (2009-2025). *Informes de desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N.º 1: San Juan de Marcona-Urcos*. [Serie de Informes]. <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/carreteras/iirsa-sur-t1/>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán). (2015-2025). *Informes de desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N.º 2: Urcos-Inambari*. [Serie de Informes]. <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/carreteras/iirsa-sur-t2/>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán). (2014-2025). *Informes de desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N.º 3: Inambari-Inapari*. [Serie de Informes]. <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/carreteras/iirsa-sur-t3/>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán). (2013-2025). *Informes de desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N.º 4: Inambari-Azángaro*. [Serie de Informes]. <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/carreteras/iirsa-sur-t4/>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán). (2009-2025). *Informes de desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N.º 5: Matarani-Azángaro-Ilo*. [Serie de Informes]. <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/carreteras/iirsa-sur-t5/>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán). (2025a). *Reporte de inversiones valorizadas en los contratos de concesión: Septiembre 2025* [Visualización Power BI]. Gerencia de Supervisión y Fiscalización. <https://www.Ositrán.gob.pe/anterior/nosotros/Ositrán-en-cifras/>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán). (2025b). *Boletín Estadístico Septiembre 2025*. Gerencia de Regulación y Estudios Económicos. <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/publicaciones/boletin-estadistico-septiembre-2025/>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán). (2025c). *Informe de desempeño 2024: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N.º 4: Inambari-Azángaro*. <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/07/id-2024-iirsa-sur-tramo-4-intersur.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán). (2025d). *Informe de desempeño 2024: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N.º 5: Matarani-Azángaro-Ilo*. <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/07/id-2024-iirsasur-tramo-5-covisur.pdf>

Pérez, M. (2025). Historia de las carreteras en el Perú, 1896-2024. *Tiempo y Economía*, 12(1), 1-21. <https://doi.org/10.21789/24222704.2147>

Prado, C. (2019). *El «elefante blanco» de IIRSA Sur y Odebrecht en el Perú* (pp. 209-228). En E. Toche (Comp.), *Perú hoy: Corrupción, más allá de la ley*. Desco. https://www.desco.org.pe/recursos/site/files/CONTENIDO/1325/12_Prado_Filho_Per%C3%BA_Hoy_dic_2019.pdf

PROINVERSIÓN. (2005). *Libro blanco de la concesión del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil* (Tramos 2, 3 y 4). [Documento interno no publicado. Disponible previa solicitud de acceso a la información pública].

PROINVERSIÓN. (2005, enero). *Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la concesión de las obras y el mantenimiento de los tramos viales del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil*. https://vertex.proinversion.gob.pe/RepositorioAPS0/0/0/JER/INTEROCEANIC-ATRAMOS1Y5_DOC_BASES/Bases_interoceanicaSur.pdf

PROINVERSIÓN. (2007). *Libro blanco de la concesión del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil* (Tramos 1 y 5). [Documento interno no publicado. Disponible previa solicitud de acceso a la información pública].

PROINVERSIÓN. (2007, 3 de diciembre). *Contrato de concesión para la construcción, conservación y explotación N.º 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil*. <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/CONTRATO-IIRSAT51.pdf>

PROINVERSIÓN. (2009, septiembre). *Plan de Promoción de Inversión Privada: Eje Multimodal del Amazonas, Centro del “Plan de Acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana-IIRSA”*. https://www.investinperu.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/IIRSA_CENTRO2_DOC-S_PLAN/Plan%20de%20Promocion.pdf

PROINVERSIÓN. (2013, 13 de noviembre). *Concesión del Tramo Vial Inambari-Inapari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil: Tramo 3*. https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/Contrato_IIRSA20SUR20T31.pdf

PROINVERSIÓN. (2013, 13 de noviembre). *Concesión del Tramo Vial Urcos-Inambari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil: Tramo 2*. https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/Contrato_IIRSA20SUR20T21.pdf

PROINVERSIÓN. (2013, 22 de marzo). *Contrato de concesión para la construcción, conservación y explotación N.º 1 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil*. https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/Contrato_IIRSA20SUR20T11.pdf

PROINVERSIÓN. (2014, 3 de junio). *Concesión del Tramo Vial Inambari-Azángaro del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil: Tramo 4*. https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/Contrato_IIRSA_Sur-T3_act03JUN2014.pdf

PROINVERSIÓN. (2023, 19 de julio). IIRSA Sur: ha reducido en más del 40 % el tiempo de viaje entre las regiones del sur del Perú. [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=8tvG4-DdnO0>

Quiñones, L. (2014). *Construir y modernizar: el ministro de Fomento (1896-1930)*. Universidad Nacional de Ingeniería. <https://press.uni.edu.pe/index.php/historiauni/catalog/download/59/52/153?inline=1>

Rendón, S. (2022). Evolución de la planificación territorial en Perú 1920-2021: una aproximación histórica. *Perspectiva Geográfica*, 27(1), 32-50. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0123-37692022000100032c

Salvador, J., Trillas F., Ricart J. y Rodríguez, M. (2016). *PPP for cities case studies: New Cairo Wastewater Treatment Plant (Egypt)*. IESE Business School, Specialist Centre on PPP in Smart and Sustainable Cities. <https://www.iese.edu/media/research/pdfs/ST-0425-E.pdf>

Vásquez, A. y Bendejú, L. (2008). *Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú*. Consorcio de Investigación Económica y Social; Banco Central de Reserva del Perú. <https://cies.org.pe/wp-content/uploads/2016/07/dyp-39.pdf>

Vergara, K., Figallo, M., y Glave, M. (2014). Infraestructura en la Amazonía peruana: una propuesta para proyectar cambios en la cobertura boscosa en la carretera Pucallpa-Cruzeiro do Sul. En R. Barrantes y M. Glave (Eds.), *Amazonía peruana y desarrollo económico* (pp. 162-199). Lima: Grade; Instituto de Estudios Peruanos. https://www.grade.org.pe/wp-content/uploads/LIBROGRADE_amazoniaBarrantesGlave.pdf

WWF Perú. (s. f.). Fotografía de reconocimiento de “Sustainable productive alternatives” mostrando paisaje amazónico con árbol y comunidades [Fotografía]. © Brent Stirton/Getty Images/WWF. WWF Perú. https://www.wwf.org.pe/en/our_work/in_peru/amazon/sustainable_product_alternatives/



PRO INVERSIÓN

Av. Enrique Canaval y Moreyra 150
Piso 9, San Isidro
Lima 27 / PERÚ
T: +51 1 200 1200



www.investinperu.pe

