



# INFORME DE DESEMPEÑO 2021

## Concesión Autopista del Sol Tramo Vial: Trujillo – Sullana

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos



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



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

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Jefatura de Estudios Económicos**

**Informe de desempeño 2021: Concesión Autopista del Sol Tramo Vial: Trujillo – Sullana**

*Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión y regulación de este organismo regulador.*

Primera versión: junio de 2022

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

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



## CONTENIDO

I.	<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	5
II.	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN</b> .....	7
	II.1. Composición de la Empresa Concesionaria.....	7
	II.2. Principales características del Contrato de Concesión .....	7
	II.3. Área de influencia .....	9
	II.4. Infraestructura y Equipos de la concesión.....	11
	II.5. Hechos relevantes .....	11
III.	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA</b> .....	11
IV.	<b>DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	12
	IV.1 Tráfico vehicular.....	12
	IV.2 Servicios complementarios.....	15
V.	<b>RÉGIMEN TARIFARIO</b> .....	18
VI.	<b>INVERSIONES Y APORTES POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN</b> .....	20
	VI.1. Evolución de las inversiones .....	20
	VI.2. Aporte por regulación y supervisión .....	22
VII.	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO</b> .....	22
	VII.1. Niveles de servicio.....	22
	VII.2. Indicador de tráfico .....	23
	VII.3. Accidentes .....	23
	VII.4. Reclamos .....	27
VIII.	<b>INDICADORES COMERCIALES</b> .....	27
IX.	<b>ANÁLISIS FINANCIERO</b> .....	29
	IX.1. Estados financieros.....	29
	IX.2. Indicadores financieros .....	34
X.	<b>CONCLUSIONES</b> .....	37
XI.	<b>ANEXOS</b> .....	39



## GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana .....	10
Gráfico N° 2 Evolución del tráfico por tipo de vehículo .....	13
Gráfico N° 3 Evolución del tráfico por tipo de vehículo, 2020-2021 .....	13
Gráfico N° 4 Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2021 .....	14
Gráfico N° 5 Llamadas a la central de emergencia .....	16
Gráfico N° 6 Asistencias mecánicas .....	17
Gráfico N° 7 Asistencias médicas .....	17
Gráfico N° 8 Inversiones reconocidas, 2011 – 2021 .....	21
Gráfico N° 9 Aporte por regulación, 2020 – 2021 .....	22
Gráfico N° 10 Intensidad Media Diaria (IMD), 2020 – 2021 .....	23
Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2021 .....	24
Gráfico N° 12 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2021 .....	25
Gráfico N° 13 Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2021 .....	26
Gráfico N° 14 Indicadores de accidentes, 2014 – 2021 .....	26
Gráfico N° 15 Materia de reclamo, 2021 .....	27
Gráfico N° 16 Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2021 .....	28
Gráfico N° 17 Recaudación mensual de peaje, 2020 – 2021 .....	28

## CUADROS

Cuadro N° 1 Aspectos Generales .....	7
Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales .....	9
Cuadro N° 3 Descripción de la infraestructura vial .....	11
Cuadro N° 4 Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2020-2021 .....	14
Cuadro N° 5 Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2021 .....	15
Cuadro N° 6 Motivo de llamada de emergencia, 2021 .....	16
Cuadro N° 7 Tarifas aplicadas por el concesionario, 2021 .....	19
Cuadro N° 8 Tarifas diferenciadas, 2021 .....	20
Cuadro N° 9 Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2021 .....	24
Cuadro N° 10 Número de personas heridas y fallecidas por tipo de accidente, 2021 .....	25
Cuadro N° 11 Estado de reclamos resueltos, 2020-2021 .....	27
Cuadro N° 12 Ingresos por servicios 2020-2021 .....	29
Cuadro N° 13 Costos de prestación de servicios 2020-2021 .....	30
Cuadro N° 14 Gastos de administración 2020-2021 .....	30
Cuadro N° 15 Resultados Integrales 2020-2021 .....	31
Cuadro N° 16 Estado de Situación Financiera 2020-2021 .....	32
Cuadro N° 17 Análisis Vertical y Horizontal – Estado de Situación Financiera 2020-2021 .....	32
Cuadro N° 18 Ratios de Liquidez, 2020 – 2021 .....	34
Cuadro N° 19 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2020 – 2021 .....	35
Cuadro N° 20 Ratios de Rentabilidad, 2020 – 2021 .....	35



# INFORME DE DESEMPEÑO 2021

## CONCESIÓN AUTOPISTA DEL SOL TRAMO VIAL: TRUJILLO – SULLANA



### I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana, identificando los principales factores de operación, económicos y financieros que han influido en el mismo. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, inversiones ejecutadas, pagos al estado, indicadores operativos y financieros, entre otros.

El 25 de agosto de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y Concesionaria Vial del Sol S.A. (en adelante, COVISOL) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación, explotación y transferencia de 474,99 km de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana y une las ciudades de Sullana, Piura, Chiclayo y Trujillo. La concesión ha sido otorgada por un plazo de 25 años, bajo la modalidad de autosostenible e involucra un compromiso de inversión de aproximadamente USD 398 millones.

La construcción de la segunda calzada del tramo vial Piura – Sullana constituye uno de los principales compromisos de inversión previstos en el Contrato de Concesión, debido a la necesidad de incrementar la conectividad entre las provincias de la zona norte del país, así como de mejorar las condiciones de circulación y seguridad de los usuarios de dicho tramo vial.

El principal servicio prestado por el Concesionario es el de brindar acceso y uso a la vía Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana en los niveles de servicio que establece el Contrato de Concesión. De manera complementaria, el Concesionario tiene la obligación de prestar los servicios de central de emergencia, comunicación en tiempo real, estación de la Policía Nacional, servicios higiénicos, auxilio médico y mecánico y el cobro de detracciones al transporte público de pasajeros.

En el 2021, conforme al tráfico registrado en las estaciones de peaje en operación, circularon por la vía concesionada un total de 10,6 millones de vehículos, lo cual representó un crecimiento de 16,3% respecto del año 2020. La gran recuperación de tráfico se explica por la reactivación progresiva de actividades económicas durante el 2021, en comparación del 2020 en donde el gobierno aplicó medidas para evitar la propagación del COVID-19; entre ellas la restricción del transporte urbano, el transporte interprovincial y el uso de vehículos particulares<sup>1</sup>, sumado a la inmovilización social obligatoria.

Del total de vehículos que transitaron por la vía en 2021, el 39,7% fueron vehículos pesados (4,2 millones) y 60,3% vehículos ligeros (6,4 millones). La estación de peaje con mayor nivel de tráfico fue Chicama, con 4,1 millones de vehículos; seguido por la estación de Sullana con una afluencia de 3,1 millones de vehículos en el año.

Por otra parte, se registraron 4145 llamadas de emergencia efectuadas por los usuarios de la vía para reportar incidentes a accidentes ocurridos en la vía, lo que implicó una expansión de 28,1% respecto de las registradas en el 2020.

<sup>1</sup> Debe tenerse en consideración que la demanda de transporte que enfrentan los concesionarios es una demanda derivada de otras actividades económicas. Es decir, el servicio de transporte no es un servicio final, sino más bien un servicio intermedio necesario para el desarrollo de otras actividades económicas.



Por otra parte, en 2021 el Concesionario cumplió con atender 540 solicitudes de asistencias médicas; cifra que representó una reducción de 12,3% en relación con 2020. De manera contraria, la cantidad de asistencias mecánicas proporcionadas por COVISOL en 2021, se elevó 26,6% en relación con el año anterior, al pasar de 2701 a 3421 entre 2020 y 2021.

En el año 2021, la inversión ejecutada por el concesionario, que fue reconocida por el regulador, alcanzó un nivel de USD 208,9 millones, cifra mayor en 405% al monto reconocido por el regulador el año anterior. Así, al cierre de 2021, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión alcanzó los USD 427,6 millones, lo que representa un avance de 86,8% en la inversión comprometida. Ahora bien, no se realizaron avances de obras obligatorias en 2021, debido a las dificultades que ha enfrentado el Concedente en la expropiación de terrenos ubicados en el ámbito de la concesión, aunado a las restricciones en la liberación de interferencia. Es decir, dicha problemática ha imposibilitado al Concesionario cumplir con la ejecución de las obras de la segunda calzada (al cierre del 2021, el grado de avance es de 34,68%) y los otros compromisos de inversión.

En relación con el desempeño operativo, el número de accidentes en la vía concesionada se incrementó ligeramente en 1,5% entre 2020 y 2021, pasando de 136 a 138 accidentes. Como consecuencia de dichos accidentes se registraron 286 personas heridas y 51 personas fallecidas. Además, la mayor proporción de accidentes (38,4%) estuvo asociado al despiste de vehículos.

Durante el 2021, los ingresos por recaudación de peaje alcanzaron los 215 millones, monto que representó un incremento de 47,2% en relación con lo recaudado en 2020, siendo el flujo de vehículos pesados el que aporta la mayor proporción de ingresos por peajes (73,7%) a la Concesión.

En el 2021, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por servicios de operación y mantenimiento e ingresos por construcción aumentaron 137,5% entre 2020 y 2021, al pasar de S/ 287,5 millones a S/ 682,8 millones, mientras que los costos totales se incrementaron en mayor proporción siendo de S/ 631,4 millones en el 2021 frente S/ 244,5 millones en el 2020 lo que determinó un incremento en costos totales de 158,3%.

Al cierre del año 2021 la empresa disminuyó sus valores contables en relación a totales de activo y pasivo-patrimonio frente al observado al cierre de 2020, al registrar S/ 855,6 millones en 2020 y S/ 815,6 millones al finalizar 2021. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es cubrir con activos corrientes casi el doble del total de deuda corriente en caso de exigibilidad conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2021. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos aumentaron del 2020 al 2021.

En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, el margen bruto y los márgenes operativos disminuyeron. En esa línea, el margen neto también disminuyó y determinó una rentabilidad de 7,6% sobre los ingresos. Por su parte, la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido disminuyó ligeramente, mientras que la generación de ganancias respecto al total de activos de la empresa en el ejercicio 2021 mejoró ligeramente.





## II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### II.1. Composición de la Empresa Concesionaria

1. Concesionaria Vial del Sol S.A., en adelante COVISOL, es una sociedad anónima que se constituyó en Lima, Perú, el 26 de junio de 2009. Al cierre de 2021, el Concesionario tiene como accionistas a las empresas Hidalgo e Hidalgo S.A. y Construcción y Administración S.A. La primera, que es una constructora de capitales ecuatorianos constituida en 1969, posee el 65% del accionariado. Por su parte, la segunda es una empresa peruana fundada en 1975 dedicada a la industria de la construcción y posee el 35% del total de accionariado de COVISOL.

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

2. El 25 de agosto de 2009, el Estado Peruano (representado por el MTC) y la sociedad concesionaria "Concesionaria Vial del Sol S.A." suscribieron el Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana, a través del cual el Concesionario se comprometió a la construcción, mantenimiento y explotación de la vía. El plazo de la Concesión es 25 años contados desde la suscripción del Contrato de Concesión, pudiendo ser ampliado conforme a lo establecido en la Cláusula 4.3 de dicho contrato<sup>2</sup>.
3. El Contrato de Concesión corresponde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*), en el que la titularidad de la infraestructura la mantiene el Estado, en este caso el Concedente, otorgándosele a la Concesionaria la potestad de aprovechar económicamente la infraestructura vial, para lo cual debe prestar servicios a los usuarios (que transitan por el Tramo Vial), durante el plazo de vigencia de la concesión.
4. Dicha concesión comprende el tramo vial Trujillo – Sullana, el cual tiene una longitud aproximada de 475 km, y recorre las regiones de La Libertad, Lambayeque y Piura. La concesión tiene un plazo de 25 años, incluyendo el periodo de construcción. El Cuadro N° 1 resume las principales características del contrato de concesión.

Cuadro N° 1 Aspectos Generales	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sol S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A.(Perú): 35%
Modalidad de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada: 38,96 km
Inversión comprometida	USD 492,6 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2021	USD 427,6 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	20 de agosto de 2009
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

5. La modalidad de la concesión es autofinanciada, lo que significa que los recursos provienen de la recaudación de las tarifas de peaje en las cinco estaciones de cobro

<sup>2</sup> El Concesionario puede solicitar la ampliación del plazo, debidamente fundamentada, al Concedente. El Regulador dispondrá de 30 días calendario para emitir opinión y el Concedente tendrá otros 30 días calendarios adicionales para emitir su pronunciamiento.



(Chicama, Pacanguilla, Mórrope, Bayóvar y Sullana) ubicadas a lo largo de la autopista en el tramo Trujillo – Sullana.

6. Al ser una concesión que tiene carácter de onerosa, el Estado recibió del Concesionario un pago por derecho de Concesión, equivalente al 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.
7. El factor de competencia del proceso de adjudicación consideró la cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada. Así, se produjo un empate entre los cinco postores precalificados<sup>3</sup>, al ofrecer la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir (38,96 km por encima del mínimo fijado por el Estado). Tras este primer empate, Concesionaria Panamericana y COVISOL ofrecieron el máximo de obras adicionales (11 en total<sup>4</sup>), por lo que se recurrió a un sorteo para el desempate, resultando como ganadora COVISOL.

#### Compromisos de inversión

8. El Contrato de Concesión comprende la construcción de una segunda calzada en casi todo el tramo de Trujillo – Sullana. Asimismo, se contempla la puesta a punto de la actual Panamericana Norte que une las ciudades de Trujillo y Sullana<sup>5</sup>, la operación de las unidades de peaje y pesaje, y la prestación de servicios obligatorios (como la implementación de postes para llamadas de emergencia). En contrapartida, el Concesionario tiene el derecho de cobrar las tarifas de peaje, cuya recaudación en función del tráfico vehicular se constituye como el mecanismo de compensación de sus costos, al tratarse de una concesión autosostenible.
9. La construcción de la segunda calzada es la obra principal prevista en el Contrato de Concesión. Dicha obra abarca una extensión de aproximadamente 263 km, encontrándose subdividida en 17 subtramos (7 tramos continuos y 8 evitamientos en el tramo Trujillo – Chiclayo y un tramo continuo y un evitamiento en el tramo Piura – Sullana). Cabe señalar que, a lo largo de los 263 kilómetros, se prevé la construcción de 12 puentes, 5 pasos a desnivel, 4 pontones, 2 intercambios viales, 2 estaciones de peaje y 1 óvalo. Conforme al Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI), la obra tiene una inversión estimada en cerca de USD 400 millones (incluido IGV).

#### Esquema de regulación tarifaria

10. En relación con las tarifas, conforme a lo establecido en las cláusulas 9.4 y 9.5 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente (más IGV). Posteriormente, al mes siguiente a la fecha de entrega de la calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje de USD 1,50 (más IGV). Finalmente, una vez que sean aceptadas la totalidad de las obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes

---

<sup>3</sup> Postores precalificados que se presentaron: Vías del Sol, Consorcio Vías del Perú CCION, OHL Concesiones S.L., Graña y Montero, Consorcio Concesionario Panamericana.

<sup>4</sup> Obra de prioridad 1: Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.  
Obra de prioridad 2: Evitamiento Chicama.  
Obra de prioridad 3: Evitamiento Chócope.  
Obra de prioridad 4: Evitamiento Paiján.  
Obra de prioridad 5: Evitamiento Mocupe.  
Obra de prioridad 6: Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.  
Obra de prioridad 7: Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo.  
Obra de prioridad 8: Evitamiento Guadalupe - Chepén - San José Moche - Pacanguilla.  
Obra de prioridad 9: Diez (10) puentes peatonales.  
Obra de prioridad 10: Diez (10) puentes peatonales.  
Obra de prioridad 11: Evitamiento Piura.

<sup>5</sup> Son aquellas obras en la Calzada Actual que debe de ejecutar el Concedente en los tramos viales asfaltados existentes, a fin de que cumplan con los niveles de servicialidad exigidos.





en toda la Concesión (excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura) un peaje de USD 2,00 (más IGV).

11. Asimismo, se establece un método de reajuste ordinario cada 12 meses a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aceptación de las obras, para lo cual se tiene en consideración el Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos (CPI) y el Índice de precios al consumidor (IPC) publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
12. Finalmente, el contrato de concesión establece que puede solicitarse un reajuste extraordinario, si dentro de un año calendario se produce una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario. De esta manera, el reajuste extraordinario se realizará considerando el Tipo de Cambio del día en que se produce dicho ajuste.

#### Modificaciones contractuales

13. Al cierre de 2021, se han suscrito dos adendas al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, con el fin de viabilizar la ejecución de obras ante las demoras en la entrega de terrenos por parte del Concedente (ver Cuadro N° 2).

<b>Cuadro N° 2</b>	
<b>Modificaciones contractuales</b>	
<b>Adenda 1</b>	
Fecha:	08 de enero de 2016
Principales temas:	Incrementar el porcentaje de las Obras Adicionales previsto en el Contrato de Concesión, a efectos de viabilizar la ejecución de la Obra Adicional denominada "Construcción de la Segunda Calzada de la Vía de Evitamiento de Piura - Panamericana Norte, Km 988+000 - km 1002+000 de la Autopista del Sol"
<b>Adenda 2</b>	
Fecha:	23 de diciembre de 2016
Principales temas:	Viabilizar la continuación de las obras, así como modificar el régimen tarifario de la Concesión, mediante la modificación de diversas cláusulas. Modificar el plazo máximo de entrega de terrenos por parte del Concedente al Concesionario para que este último ejecute las Obras que son de su responsabilidad. Permitir que el Concesionario, a solicitud del Concedente, pueda efectuar los pagos a los beneficiarios de los terrenos a liberar con compromiso de posterior pago por parte del Concedente. Posibilitar que tanto el Concesionario como el Concedente puedan solicitar modificaciones a los EDIs. Asimismo, se regula el procedimiento de aprobación de las modificaciones a dichos estudios. Posibilitar que el Concesionario solicite la aceptación de las obras por sub Tramos en ciertos sectores.

*Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones*

*Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

### **II.3. Área de influencia**

14. El proyecto vial se desarrolla en los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Piura. Por el Norte, intercepta al tramo Mocupe – Cayaltí y atraviesa la carretera IIRSA NORTE, llegando hasta la ciudad de Sullana; por el Sur, hasta la ciudad de Trujillo (donde culmina la Red Vial N°4). Por su parte, por el oriente colinda con el inicio de la Longitudinal de la Sierra tramo 2, tanto en Trujillo como en Pacasmayo.
15. El tramo en concesión está dividido en tres subtramos: 1) Trujillo – Chiclayo, 2) Chiclayo – Piura, y 3) Piura – Sullana. Se desarrolla entre el km 557+485 (inicio de la vía evitamiento de Trujillo) y el km 1 032+100 (desvío Las Lomas) y comprende 5 estaciones de peajes y 3 de pesaje (2 fijos y 1 móvil).



Fuente: Memoria Institucional del Ositrán

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

16. La Autopista del Sol (que recorre los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Piura) forma parte del eje estructurante<sup>6</sup> de la Panamericana norte desde Lima hasta Piura, siendo una de las principales vías comerciales del país.

<sup>6</sup> Los ejes estructurantes son esenciales al comercio internacional o regional por volumen de carga o participación en el comercio exterior del país.



#### II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

17. La concesión tiene una longitud aproximada de 475 km de carretera que se encuentran dentro de los 3 tramos viales y en los cuales operan 5 estaciones de peaje:

Cuadro N° 3 Descripción de la infraestructura vial				
Tramo N°	Ruta	Tramo	Longitud (Km)	Estaciones de peaje operativas
1	PE-1N	Trujillo - Chiclayo	242,61	Chicama - Pacanguilla
2	PE-1N	Chiclayo - Piura	204,58	Mórrope - Bayovar
3	PE-1N	Piura - Sullana	27,80	Sullana
<b>Longitud Total</b>			<b>474,99</b>	

Fuente: Contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

18. Además, cuenta con instalaciones de servicios higiénicos, una central de Emergencia que permite dar asistencia las 24 horas del día y oficinas de la Policía Nacional en cada estación de peaje, con finalidad de poder atender cualquier tipo de incidente.
19. Como parte de su equipamiento, COVISOL cuenta con 47 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados a cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes están equipados con tecnología celular GSM y se encuentran controlados directamente por la central de emergencia y tienen por finalidad que los usuarios puedan reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
20. Para atender situaciones en las que los vehículos de los usuarios presenten desperfectos o accidentes en la vía concesionada, el Concesionario tiene a su disposición 5 grúas, 2 para vehículos pesados y 3 para vehículos livianos, además de 2 unidades móviles de apoyo. Las mismas permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día.
21. Por otra parte, ante algún siniestro, el Concesionario tiene a su disposición 5 unidades de ambulancia disponibles las 24 horas dotadas de equipamiento y de personal especializado.
22. Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las estaciones de pesaje, dos de las cuales son fijas y una es móvil.

#### II.5. Hechos relevantes

23. En el 2021 se culminaron los trabajos en el Paso a Desnivel en la prolongación de la Av. Grau (iniciado en el 2020), ejecutando una inversión en el último año de S/ 1 109 059,18 en Obras Adicionales, correspondiente a las Obras del Acta de Acuerdo N° 3.

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

24. El principal servicio ofrecido por el concesionario corresponde al acceso y uso de la vía en los niveles mínimos de servicio establecidos en el Contrato de Concesión para una adecuada transitabilidad. Al respecto, el Contrato de Concesión estipula que el Concesionario administre la vía y reciba como contraprestación monetaria la recaudación por concepto de peajes, los cuales son pagados por los usuarios de dicha vía en cada estación.

- Estación de Chicama (km 602,31)
- Estación de Pacanguilla (km 724,87)
- Estación Morrope (820,24)
- Estación Bayovar (km 983,83)
- Estación Sullana (km 1 018,71)



25. Complementariamente, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario presta los siguientes servicios:
- Servicio de traslado de vehículos averiados, así como atención de emergencia. Ambos servicios se prestan a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito las 24 horas del día, durante los 365 días del año.
  - Servicios higiénicos en cada estación de peaje a los usuarios de la vía: Disponible las 24 horas del día, durante los 365 días del año.
  - Servicio de asistencia telefónica las 24 horas del día, todos los días del año, a los usuarios en situaciones de emergencia durante su viaje por la Autopista del Sol. Así como servicio telefónico de comunicación en tiempo real con terminales ubicadas a lo largo de la vía (Sistema SOS).

#### IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

##### IV.1 Tráfico vehicular

26. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>7</sup>.

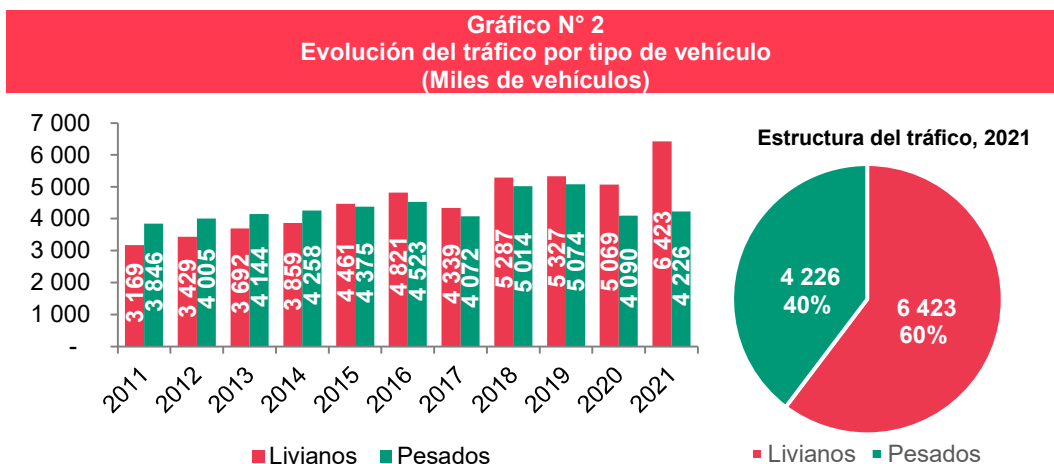
##### Tráfico en unidades vehiculares

27. Durante el 2021, el total de vehículos que transitaron<sup>8</sup> por la infraestructura vial concesionada a COVISOL ascendió a 10,6 millones de vehículos, lo cual representó una recuperación de 16,3% respecto del año 2020. Dicha recuperación responde tanto al incremento del tráfico de vehículos ligeros (+26,3%), como de vehículos pesados (+3,3%). Este incremento se da en un contexto en el cual el gobierno flexibilizó las diversas medidas de inmovilización social adoptadas con el fin de mitigar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional.
28. Del total de vehículos contabilizados en 2021, el 60% corresponde vehículos livianos con 6,4 millones de vehículos y el 40% restante a vehículos pesados con 4,2 millones de vehículos.

---

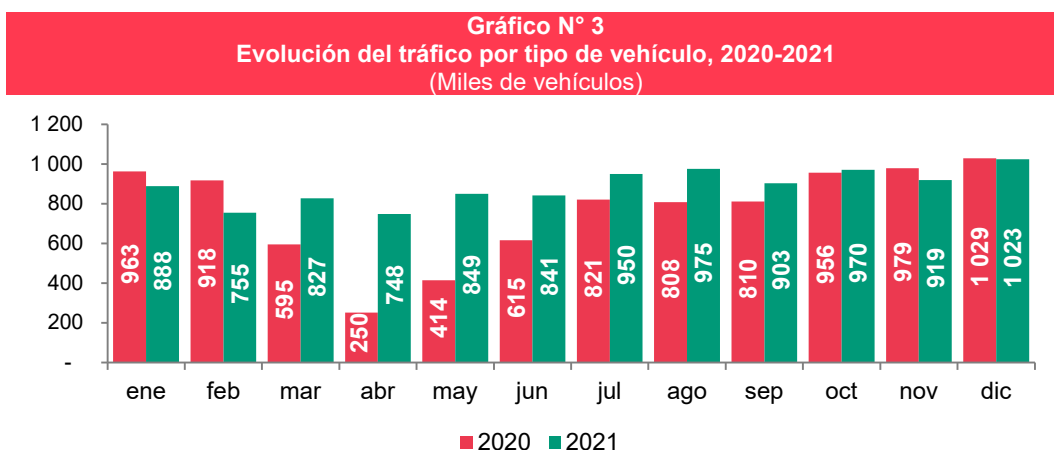
<sup>7</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositran.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositran.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

<sup>8</sup> El número de vehículos que transita por la vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por las unidades de peaje ubicadas en el área de la Concesión en sentido ascendente como descendente. Así, en caso se haya suspendido el cobro de tarifas en alguna de las unidades de peaje, no se registrará el tráfico de vehículos, aun cuando en la práctica si hayan transitado vehículos por la vía.



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.  
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

29. Considerando la distribución mensual del tráfico, se registró mayor tráfico en los meses de marzo (+39%), abril (+198,6%) y mayo (+104,9%), respecto al año anterior. A pesar de una recuperación del flujo vehicular durante el 2021, la cual se explica por la reactivación progresiva de la economía y la reducción de restricciones al transporte<sup>9</sup>, se aprecia un menor nivel del tráfico en los meses de noviembre y diciembre con respecto al mismo periodo del 2020.



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.  
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

30. Por otro lado, en relación a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje en el 2021, se puede observar que la estación de Chicama recibió la mayor cantidad de tráfico con 4,1 millones de vehículos (38,5% del total), seguida por la estación Sullana con 3,09 millones de vehículos (29,0%); la estación de Pacanguilla con 2,28 millones de vehículos (21,4%), la estación de Morrope con 639 miles de vehículos (6,0%), por último la estación de Bayóvar registró el paso de 544 miles de vehículos, los cuales representaron el 5,1% del tráfico total.
31. En relación con la variación del tráfico por unidad de peaje, se puede observar que las estaciones de peaje Chicama, Pacanguilla y Sullana registraron una expansión en el

<sup>9</sup> El 26 de junio de 2021, el gobierno peruano emitió el Decreto Supremo N° 116-2021-PCM, mediante el cual se estableció que el transporte interprovincial terrestre y los vuelos nacionales se reactivarán a partir de julio de 2021. El Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2021, así como algunas medidas restrictivas al transporte de pasajeros.



tráfico superior al 20%, mientras que las estaciones de Bayovar y Morrope redujeron su nivel de tráfico en 2021.

**Cuadro N° 4**  
**Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2020-2021**  
(Miles de vehículos)

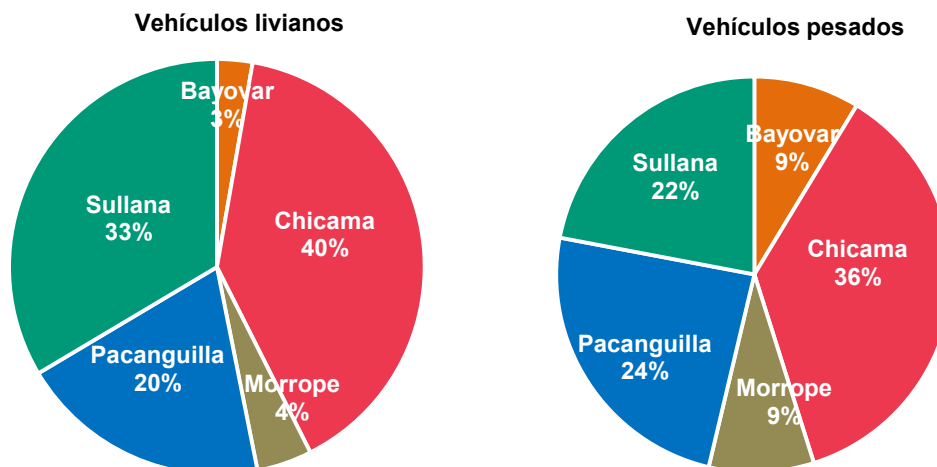
Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2020	2021	Flujo	var. %
Livianos	Bayovar	319	177	-142	-44,4%
	Chicama	1 818	2 556	738	40,6%
	Morrope	462	277	-185	-40,1%
	Pacanguilla	909	1 257	348	38,3%
	Sullana	1 560	2 155	595	38,1%
Pesados	Bayovar	597	367	-230	-38,6%
	Chicama	1 256	1 540	284	22,7%
	Morrope	602	362	-240	-39,8%
	Pacanguilla	873	1 027	153	17,6%
	Sullana	763	930	167	22,0%
Total	Bayovar	916	544	-372	-40,6%
	Chicama	3 074	4 096	1 022	33,3%
	Morrope	1 064	639	-425	-39,9%
	Pacanguilla	1 782	2 284	501	28,1%
	Sullana	2 323	3 085	762	32,8%

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

32. En el 2021, Chicama fue la estación de peaje que concentró la mayor cantidad de vehículos pesados con el 36,4% del total de este tipo de vehículos. De igual manera, dicha estación también concentró la mayor proporción de vehículos livianos con el 39,8% de vehículos de ese tipo que circularon por la Concesión.

**Gráfico N° 4**  
**Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2021**  
(Porcentaje)



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

#### Tráfico en ejes cobrables

33. En relación con el tráfico de vehículos pesados<sup>10</sup>, se contabilizó un total de 17 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje de la concesión en el 2021, lo que representó

<sup>10</sup> Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.





un incremento de 1,74% con relación a lo registrado en el 2020 (16,7 millones de ejes cobrables).

34. Con respecto al tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables se registró una mayor afluencia de aquellos con 6 y 3 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes<sup>11</sup> los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 9,2 millones de ejes. Al ser la estación de Chicama la que registró el mayor flujo de vehículos pesados 2021, también registró el mayor flujo medido en ejes cobrables (6,24 millones), concentrando a su vez el mayor tráfico de vehículos de 6 ejes.

<b>Cuadro N° 5</b>							
<b>Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2021</b>							
<b>(Unidades vehiculares y ejes cobrables)</b>							
<b>Unidad de peaje</b>	<b>Número de ejes cobrables</b>						<b>Total</b>
	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	
<b>Unid. vehiculares</b>							
Bayovar	43 525	84 395	25 616	24 854	186 383	1 825	<b>366 598</b>
Chicama	433 250	333 298	89 099	94 465	584 628	5 336	<b>1 540 076</b>
Morrope	70 216	106 538	25 438	25 126	133 331	1 554	<b>362 203</b>
Pacanguilla	217 267	260 877	75 068	76 057	392 498	4 994	<b>1 026 761</b>
Sullana	354 843	246 721	60 129	29 054	235 578	3 807	<b>930 132</b>
<b>Ejes cobrables</b>							
Bayovar	87 050	253 185	102 464	124 270	1 118 298	12 775	<b>1 698 042</b>
Chicama	866 500	999 894	356 396	472 325	3 507 768	37 352	<b>6 240 235</b>
Morrope	140 432	319 614	101 752	125 630	799 986	10 878	<b>1 498 292</b>
Pacanguilla	434 534	782 631	300 272	380 285	2 354 988	34 958	<b>4 287 668</b>
Sullana	709 686	740 163	240 516	145 270	1 413 468	26 649	<b>3 275 752</b>

*Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.*

*Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

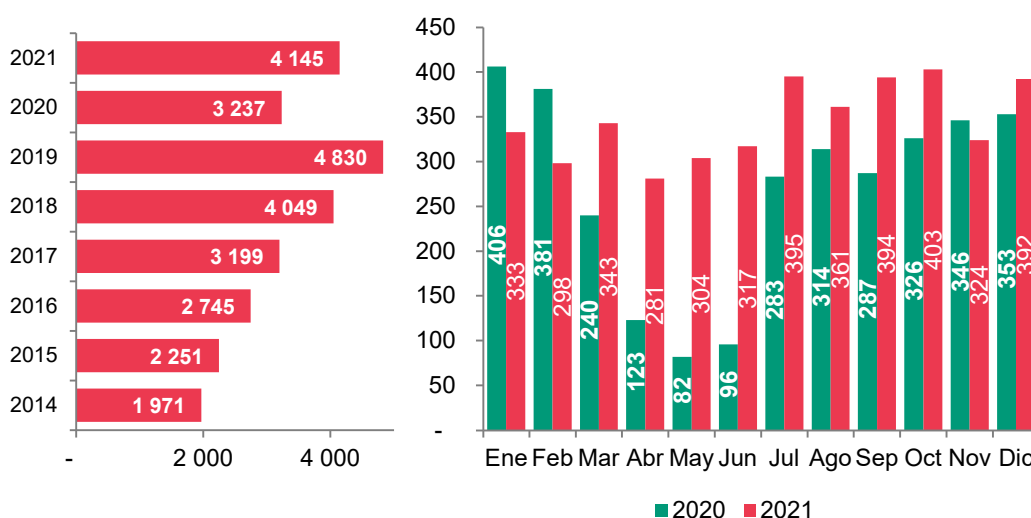
## **IV.2 Servicios complementarios**

35. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son atención en la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
36. Así, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales relacionadas con la atención a los usuarios de la vía concesionada, el Concesionario proporcionó el Servicio de Atención de Emergencias, el cual brinda asistencia telefónica a los usuarios que atraviesen situaciones de emergencia durante su viaje por la carretera. De este modo, durante el 2021 se registraron en total 4 145 llamadas efectuadas con la finalidad de reportar situaciones de emergencia, lo cual significó un aumento de 28,1% en relación con el año anterior.

<sup>11</sup> Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



**Gráfico N° 5**  
**Llamadas a la central de emergencia**



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

37. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio mecánico (71,1%); mientras que, las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 16,3%. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayor proporción de los usuarios se comunicó con la Central de Emergencias directamente desde sus teléfonos (82,7%), mientras que sólo el 1,5% lo hizo a través de los postes SOS.

**Cuadro N° 6**  
**Motivo de llamada de emergencia, 2021**  
(Número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación				Total
	Sí	No	Postes SOS	UPP	Celular	Otros	
Auxilio Mecánico	58	2 909	3	302	2 662	0	2 967
Accidente de Tránsito	108	696	0	40	763	1	804
Auxilio médico	0	275	0	167	108	0	275
Otros	4	95	0	11	88	0	99
<b>Total</b>	<b>170</b>	<b>3 975</b>	<b>3</b>	<b>520</b>	<b>3 621</b>	<b>1</b>	<b>4 145</b>

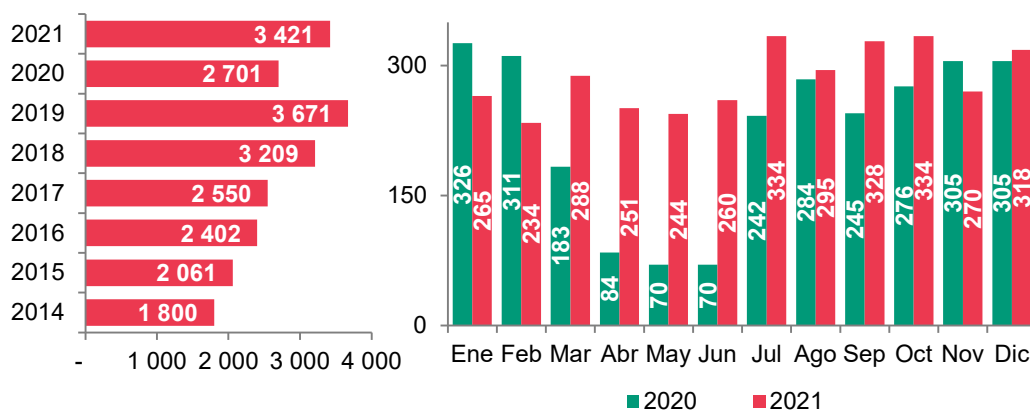
Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

38. Como consecuencia de las situaciones de emergencia reportadas durante el 2021, el Concesionario proporcionó un total de 3 421 servicios de atención de emergencia mecánica a lo largo del año, lo cual representó una expansión de 26,7% en relación con el año anterior. Cabe traer a colación que para proporcionar dichos servicios el Concesionario cuenta con grúas pesadas y livianas, que le permiten el traslado de los vehículos que así lo requieran, además del servicio de patrullaje móvil para el auxilio del usuario a lo largo de toda la vía.



Gráfico N° 6  
Asistencias mecánicas

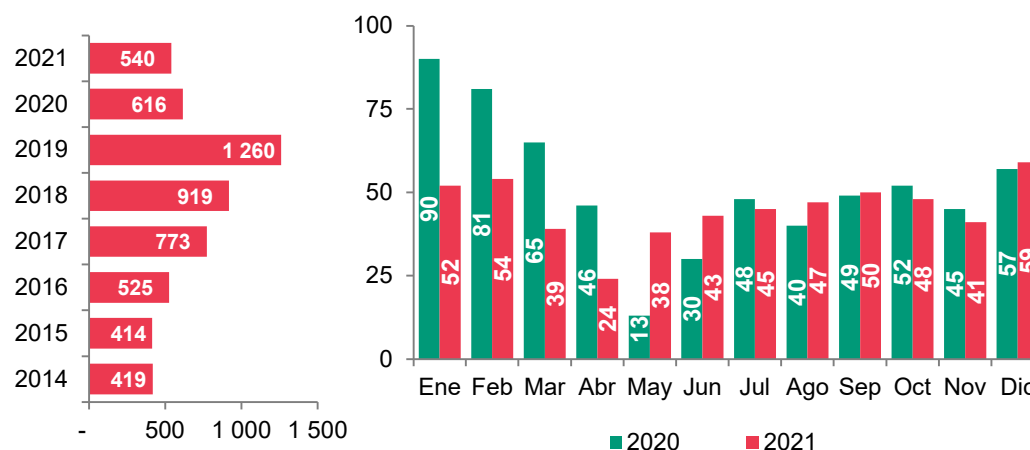


Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

39. Adicionalmente, COVISOL atendió un total de 540 emergencias relacionadas con atenciones médicas en el 2021, significando una reducción de 12,3% respecto al total registrado en 2020.

Gráfico N° 7  
Asistencias médicas



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán



## V. RÉGIMEN TARIFARIO

40. El inicio de la explotación se produjo en setiembre de 2009, a través de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes contemplado en la cláusula 8.10 del Contrato de Concesión, que facultó a la Concesionaria al inicio del cobro de tarifas de peajes en las 5 estaciones de peajes. El cobro de las tarifas es por derecho de paso y por eje cobrable<sup>12</sup>, y se expresan en soles al tipo de cambio de la fecha de entrega de áreas de terrenos de la infraestructura existente o aceptación de obras de la segunda calzada según corresponda.
41. La Cláusula 9.4 del Contrato de Concesión norma el cobro de tarifas de peaje de la Concesionaria a los usuarios de la infraestructura vial. En un primer momento, desde el inicio de la explotación, la Concesionaria comenzó con el cobro de las tarifas de peajes vigentes, como se contempla en el Contrato de Concesión. Luego, una vez que el Concedente entregue tramos de carreteras por distancias no menores a 80 Km, o en tramos o sub tramos, en el que se ubique una determinada estación de peaje de la carretera existente, la Concesionaria debía cobrar un peaje de USD 1,50 en la estación de peaje correspondiente. No obstante, dada la demora en la entrega de áreas de terrenos, el Concesionario recién pudo iniciar el cobro de los peajes de USD 1,50 a partir de enero de 2012 en las 5 estaciones de peajes.
42. Posteriormente, la Concesionaria debía cobrar un peaje de USD 2,00 en las estaciones de peajes que se ubiquen en un tramo de doble calzada, siempre que la Concesionaria logre la aceptación de obras de segunda calzada en longitudes o alcances establecidos en el Contrato de Concesión en los respectivos tramos. Así, a partir de abril de 2013, se inició el cobro del peaje equivalente a USD 2,00 en la estación de peaje de Sullana. Asimismo, conforme a lo establecido en la Adenda N° 2 en noviembre de 2017 y setiembre de 2018 se inició el cobro de la tarifa de USD 2,00 en las estaciones de Chicama y Pacanguilla, respectivamente.
43. Como se mencionó en la sección I de este documento, las tarifas de peaje fijadas inicialmente en el contrato de concesión son ajustadas anualmente, conforme a lo establecido en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión. Así, el 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aceptación de las obras, las tarifas son reajustadas de acuerdo con la siguiente fórmula<sup>13</sup>:

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

Donde:

- Peaje: Es el monto a cobrar en Soles, sin incluir el IGV.  
Periodo i: Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.  
Periodo 0: Es el mes de entrega de las Obras (usualmente).  
CPI: Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América.  
TC: Promedio del Tipo de Cambio promedio ponderado de Compra y de Venta, publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS).  
IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el INEI.

44. En el siguiente cuadro se muestran las tarifas vigentes a partir del 10 enero de 2021 hasta el 10 enero de 2022, las cuales fueron determinadas conforme la ecuación anterior. Así, durante 2021, las estaciones de peajes de Chicama, Pacanguilla y Sullana (tramos de doble calzada) han cobrado tarifas de peaje entre S/ 8,50 y S/ 8,60 por eje y por sentido

<sup>12</sup> Esto es, los vehículos ligeros deben pagar una tarifa de peaje equivalente a un eje y los vehículos pesados una tarifa de peaje por cada eje.

<sup>13</sup> Dicha fórmula aplica en caso las tarifas se encuentren en USD 1,50. En caso las tarifas se encuentren en USD 2,00, se aplica la misma fórmula pero en lugar de consignar USD 1,50 se debe consignar USD 2,00.



de tránsito. En tanto, en Mórrope y Bayóvar (tramos de una calzada) los peajes fueron de S/ 13,70 y S/ 13,00 por eje y por sentido de tránsito, respectivamente.

**Cuadro N° 7**  
**Tarifas aplicadas por el concesionario, 2021**  
(En Soles)

Estación de peaje	Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)	Var.(%)*
Chicama <sup>2/</sup>	Vehículos Ligeros	Por Unidad	7,29	8,60	6,2%
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	14,49	17,10	5,6%
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	21,69	25,60	5,3%
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	28,98	34,20	5,6%
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	36,19	42,70	5,4%
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	43,39	51,20	5,3%
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	50,68	59,80	5,5%
Pacanguilla <sup>2/</sup>	Vehículos Ligeros	Por Unidad	7,20	8,50	4,9%
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	14,32	16,90	5,0%
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	21,53	25,40	5,4%
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	28,64	33,80	5,3%
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	35,85	42,30	5,5%
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	42,97	50,70	5,4%
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	50,08	59,10	5,2%
Morrope <sup>1/</sup>	Vehículos Ligeros	Por Unidad	11,61	13,70	5,4%
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	23,14	27,30	5,0%
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	34,75	41,00	5,4%
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	46,27	54,60	5,2%
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	57,88	68,30	5,2%
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	69,41	81,90	5,3%
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	81,02	95,60	5,3%
Bayovar <sup>1/</sup>	Vehículos Ligeros	Por Unidad	11,02	13,00	5,7%
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	22,03	26,00	5,7%
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	32,97	38,90	5,4%
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	43,98	51,90	5,5%
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	55,00	64,90	5,5%
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	65,93	77,80	5,4%
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	76,95	90,80	5,5%
Sullana <sup>2/</sup>	Vehículos Ligeros	Por Unidad	7,20	8,50	4,9%
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	14,41	17,00	5,6%
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	21,61	25,50	5,4%
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	28,81	34,00	5,6%
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	36,02	42,50	5,7%
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	43,22	51,00	5,6%
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	50,42	59,50	5,7%

\* Variación respecto de las tarifas del 2020

1/ Se cobra en un solo sentido

2/ Se cobra en ambos sentidos

Fuente: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

45. En lo que concierne a Tarifas diferenciadas, estas son otorgadas únicamente por el MTC, para lo cual se debe de cumplir con las condiciones detalladas en la Directiva N° 012-2004/MTC-20 del MTC, las cuales se detallan a continuación:

- Las empresas que presten servicio de transporte público local de pasajeros en rutas cortas y/o aquellas de mercancías en el ámbito local, con un máximo de recorrido de 80 km considerados desde el inicio del recorrido hasta el destino final del mismo.
- Vehículos de propiedad de Gobiernos Locales y Regionales destinados a brindar servicios públicos, tales como transporte público de pasajeros, transporte de carga, recojo de residuos sólidos y aquellos destinados a brindar seguridad ciudadana (serenazgo).
- Vehículos que transiten en zonas de frontera y en aquellos tramos finales de las carreteras que no tienen continuidad de 100 kilómetros, en donde se encuentre un peaje cercano.



- Excepcionalmente pueden acceder a la tarifa diferenciada de peaje, los vehículos de una población de donde se encuentre una garita de peaje en una ubicación no mayor a 10 kilómetros y que para realizar sus actividades cotidianas la población afectada usa la Red Vial Nacional en un promedio de 30 km.
46. La tarifa diferenciada de Peaje la aplicará únicamente la garita de peaje intermedia entre el inicio del recorrido y el destino final del mismo, con un máximo de 80 km no siendo extensible a dos o más Unidades de Peaje ubicadas en la Red Vial Nacional, aunque el recorrido sea inferior o igual al kilometraje señalado.
47. El siguiente cuadro se muestra las tarifas diferenciadas aplicadas durante el 2021, de acuerdo con el tipo de vehículo.

<b>Cuadro N° 8</b> <b>Tarifas diferenciadas, 2021</b> (En Soles)				
<b>Estación de peaje</b>	<b>Concepto</b>	<b>Unidad de Cobro</b>	<b>Tarifa</b>	<b>Var.(%)*</b>
Chicama <sup>a/</sup>	Vehículos Ligeros Diferenciados 1	Por Unidad	3,70	8,8%
	Vehículos Ligeros Diferenciados 2	Por Unidad	4,70	6,8%
	Vehículos Pesados Diferenciados 1	Por Unidad	8,00	6,7%
	Vehículos Pesados Diferenciados 2	Por Unidad	10,80	6,9%
Pacanguilla <sup>a/</sup>	Vehículos Ligeros Diferenciados 2	Por Unidad	4,80	6,7%
Sullana <sup>b/</sup>	Vehículos Ligeros Diferenciados	Por Unidad	3,60	5,9%
	Vehículos Pesado Diferenciados	Por Unidad	8,00	5,3%

\* Variación respecto de las tarifas del 2020

a/ Se cobra en un solo sentido

b/ Se cobra en ambos sentidos

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

48. Cabe precisar que, durante el 2021, las tarifas diferenciadas en la estación de peaje han tenido variaciones respecto al año anterior de forma superior a las tarifas normales.

## **VI. INVERSIONES Y APORTES POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN**

### **VI.1. Evolución de las inversiones**

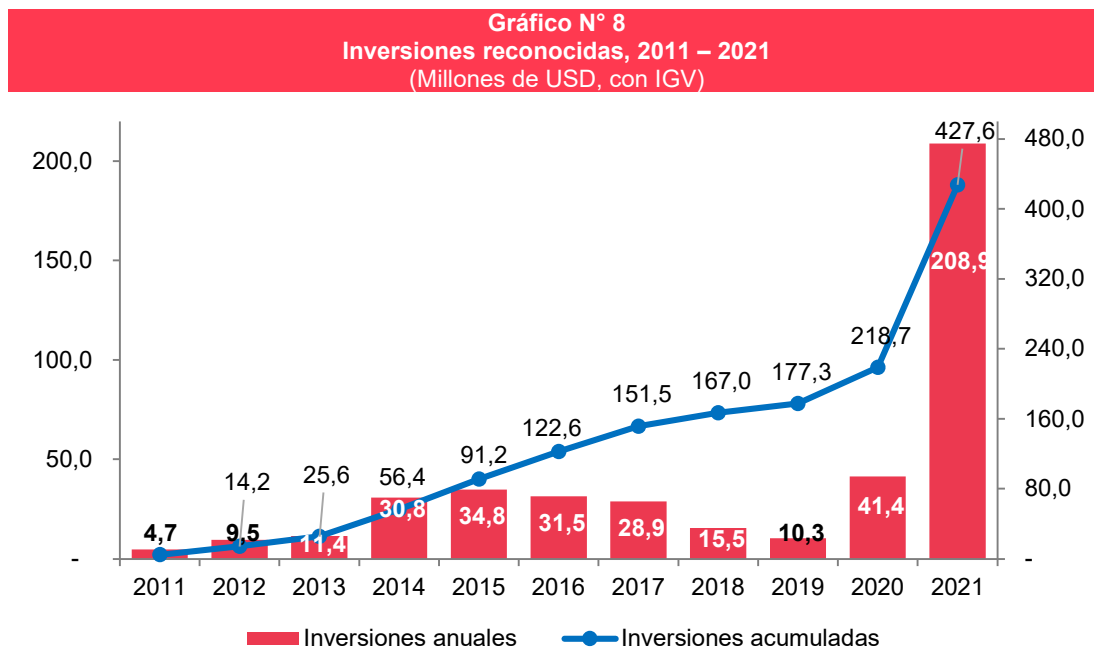
49. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el inicio de las obras de construcción estaba previsto a los 30 días calendario de acreditarse el cierre financiero (que se produjo el 31 de enero de 2011), es decir, el 02 de marzo de 2011. El plazo establecido para la ejecución de las obras (construcción de la segunda calzada y obras complementarias) fue de 48 meses. Así, considerando que las obras empezarían el 02 de marzo de 2011, se tenía prevista la culminación de estas el 02 de marzo de 2015<sup>14</sup>. No obstante, debido a que el Concedente no ha cumplido con la entrega de la totalidad de terrenos saneados y libres de interferencias en los tramos previstos para la construcción de la Autopista del Sol, se han producido retrasos en la ejecución de las obras.
50. Teniendo en cuenta el incumplimiento del Concedente en la entrega de áreas de terrenos, mediante la Adenda N° 2, a través de la incorporación de la cláusula 6.1.A al Contrato de Concesión, se estableció que el inicio de la ejecución de las obras de construcción ya no se sujetara a distancias mínimas, tramos o sub tramos, sino se puedan ejecutar por sectores, de ser necesario de manera independiente, ello en función de la entrega de áreas de terrenos que efectúe el Concedente conforme a la cláusula 5.11.A también incorporada con dicha adenda.

<sup>14</sup> Conforme a lo establecido en la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión "el CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las Obras referidas en el Anexo N° 9 de las Bases, ofertadas durante el Concurso, en un plazo máximo de cuarenta y ocho (48) meses (...)"





51. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de la inversión ejecutada por el Concesionario entre 2011 y 2021, que ha sido reconocida por el Ositrán. A diciembre de 2021, la inversión acumulada ejecutada por COVISOL ascendió a USD 427,6 millones, lo cual representó un avance de 86,8% en relación con la inversión total comprometida (USD 492,6 millones, incluido IGV). Durante el 2021, se realizaron inversiones por USD 208,8 millones, cifra que representó un aumento de 405% con relación al monto invertido el año anterior (USD 41,4 millones).



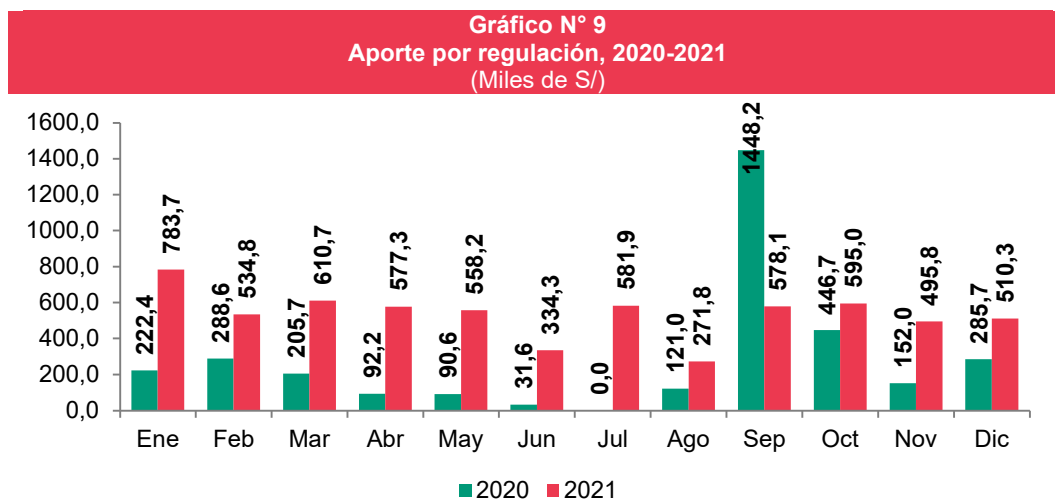
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

52. Por otro lado, durante el 2021, no hubo inversión respecto a las obras obligatorias de la segunda calzada, debido a la falta de liberación de predios e interferencias por parte de MTC, manteniéndose un grado de avance de 34,68%. En particular, al cierre del año, el Concedente no ha cumplido con entregar la totalidad de la infraestructura existente, encontrándose pendientes, entre los principales bienes, las 3 estaciones de pesajes, puentes existentes antes de la suscripción del Contrato de Concesión, los cuales se mantienen bajo administración de Provías Nacional.
53. Respecto de las obras adicionales, se culminaron los trabajos en el Paso a desnivel en la prolongación de la Av. Grau. Cabe indicar que esta obra se encuentra en proceso de aceptación.
54. Con relación a las Obras de rehabilitación por Ocurrencia del Fenómeno el Niño, durante 2021, mediante Actas de Acuerdo de ejecución de obras, en el año 2021 se ha invertido aproximadamente en S/ 457,47 millones. Así, al cierre del 2021, se registraron los siguientes avances en el resto de obras:
- Rehabilitación sector Puente Moche (Culminada).
  - Rehabilitación sector Puente Reque (Culminada con Aceptación).
  - Rehabilitación sector Puente Grau (Culminada).
  - Sector 1 Río La Leche y Mórrope Km. 797+380 al Km. 838+960 (con Aceptación Parcial).
  - Sector 2 Río Olmos y La Niña (con Aceptación Parcial).
  - Sector 3 Río Cascajal y Río Piura con (Aceptación Parcial).
  - Tramos "TC-01 al TC-05" Puente Cartavio (En ejecución).



## VI.2. Aporte por regulación y supervisión

55. De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, que recoge lo dispuesto en la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332, el aporte por regulación exigible al concesionario equivale al 1% de los ingresos totales facturados.
56. Como se aprecia en el siguiente gráfico, durante el 2021 el aporte por regulación pagado por el concesionario ascendió a S/ 6,43 millones, cifra que representó un incremento de 90,0% en relación con el importe percibido el año anterior.



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

57. Por otra parte, el Concesionario debe realizar pagos para la supervisión de obras contratada por el Regulador, a través de los fondos del fideicomiso de recaudación, según se establece en el Anexo XI del fideicomiso de recaudación y la Cláusula 10.6 del Contrato de Concesión. Dicho aporte equivale al 4% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería. En caso existan Obras Adicionales ejecutadas por el Concesionario, también es aplicable dicho porcentaje sobre el valor de las inversiones.

## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VII.1. Niveles de servicio

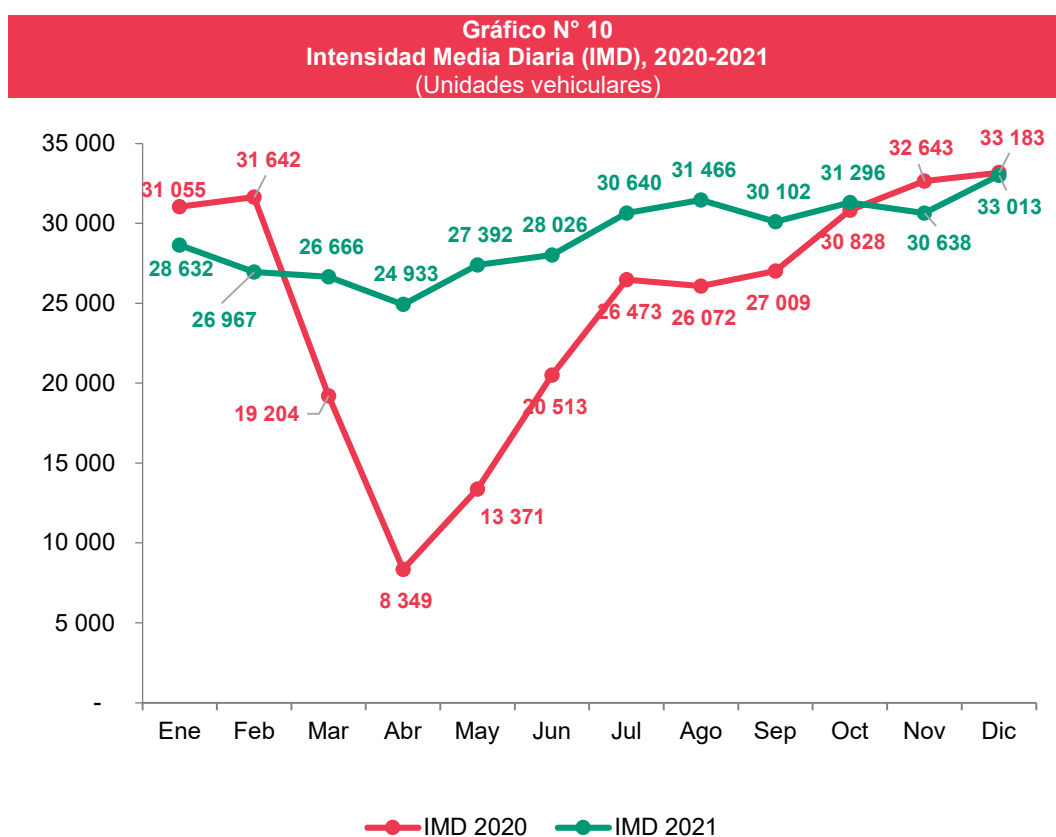
58. De acuerdo a lo establecido en el numeral 4.13 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, el Regulador realizará evaluaciones semestrales con el objetivo de determinar el nivel de servicio global prestado por el Concesionario durante el semestre en curso para los diferentes tramos de la Concesión. Dicho indicador global de cumplimiento se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
59. En la última evaluación realizada por Ositrán en 2021 sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión, COVISOL alcanzó un nivel de cumplimiento de 100%.
60. Por su parte, conforme a lo establecido en el numeral 4.20 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, coincidentemente con la evaluación semestral correspondiente al décimo primer mes de cada año de la Concesión, o cada vez que se considere que ha habido cambios sustanciales en la rugosidad, el Regulador efectuará una evaluación de la



misma. El valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 IRI (índice de Rugosidad Internacional). En la última medición del IRI de 2021, la rugosidad de la vía registró un nivel de 1,61, muy por debajo del nivel máximo establecido en el contrato de concesión.

## VII.2. Indicador de tráfico

61. Dentro de los indicadores de tráfico que el Concesionario reporta, se tiene el indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)<sup>15</sup>, el cual está referido al tránsito diario promedio por las vías.
62. El IMD promedio anual alcanzó los 29 174 vehículos por día, cifra que representa una expansión en el nivel de tráfico de 16,6% en relación con los 25 024 vehículos diarios registrados por día en el 2020. Asimismo, durante el 2021, los meses desde marzo a octubre la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos que los respectivos meses del año anterior.



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

## VII.3. Accidentes

63. Como se observa en el Cuadro N° 9, durante el 2021, el número de accidentes en la vía concesionada tuvo un ligero incremento de 1,5% con respecto al año anterior, pasando de 136 accidentes a 138 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número

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

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



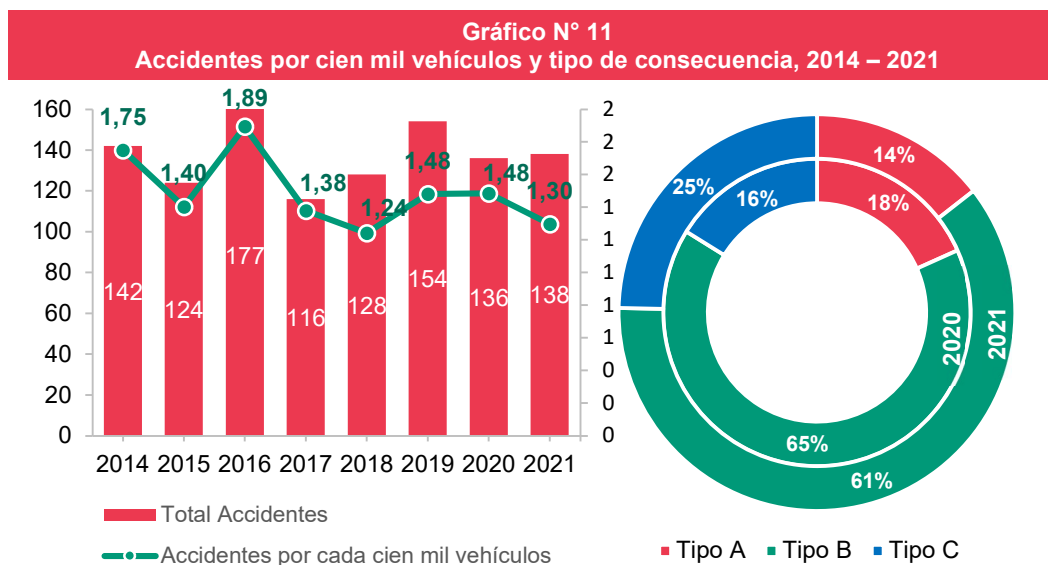
de heridos y víctimas mortales se elevó en un 33,0% (de 215 a 286 heridos) y 82,1% (de 28 a 51 fallecidos) en relación con lo registrado en 2020.

Cuadro N° 9 Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2021 (Número de Accidentes)						
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	23	92	27	155	393	43
2015	31	72	21	79	234	27
2016	25	144	8	106	257	8
2017	18	63	35	345	256	70
2018	14	90	24	311	256	33
2019	26	101	27	484	284	34
2020	25	89	22	209	215	28
2021	20	84	34	442	286	51

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2021 ha sido 1,30, cifra inferior en 12,6% al año anterior. Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 34 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 25%), mientras que 84 reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 61%).



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

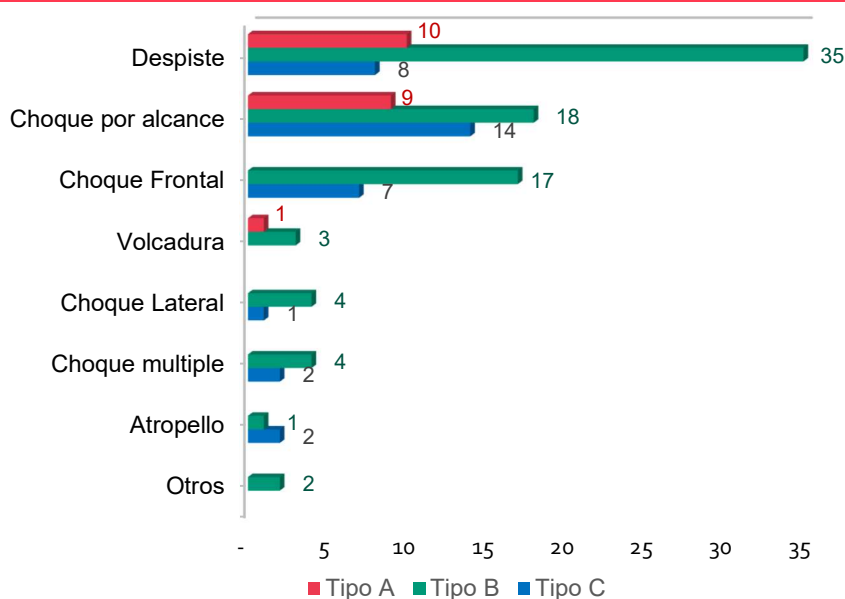
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

65. El Gráfico siguiente muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente ocurrido. Como puede apreciarse el principal tipo de accidente ocurrido en la vía corresponde a despiste de vehículos con 53 eventos que representan el 38,4% del total de accidentes, seguido por choques por alcance con 41 eventos que representan 29,7%.



**Gráfico N° 12**  
**Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2021**



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

66. En el siguiente cuadro se muestra las consecuencias de los accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente, conforme se aprecia 286 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito en el 2021, de los cuales el 52,8% (151) fueron a causa de despiste del vehículo y 18,2% (52) por choque por alcance. Asimismo, se registraron 51 fallecidos, el 49,0% (25) fueron a causa de choques por alcance, mientras que el 21,6% (11) fueron a causa de despiste del vehículo. En resumen, la evidencia muestra que, en el 2021, el despiste de vehículos ha sido el tipo de accidente que causó la mayor cantidad de personas heridas; mientras que los choques por alcance, la mayor cantidad de personas fallecidas.

**Cuadro N° 10**  
**Número de personas heridas y fallecidas por tipo de accidente, 2021**  
(Número de personas y porcentaje)

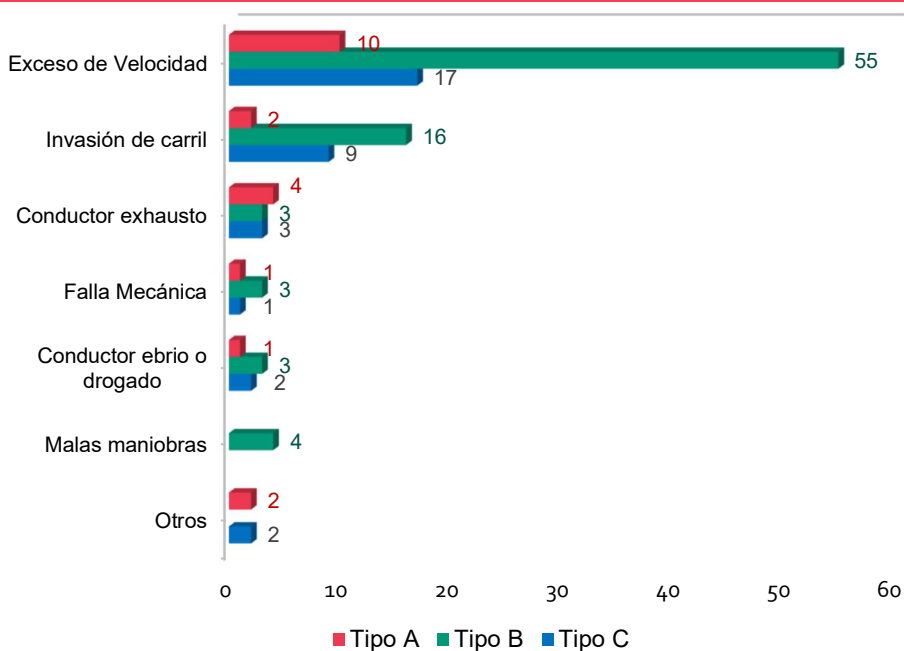
Tipo de accidente	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Despiste	151	52,8%	11	21,6%
Choque por alcance	52	18,2%	25	49,0%
Choque Frontal	39	13,6%	9	17,6%
Volcadura	7	2,4%	0	0,0%
Choque Lateral	10	3,5%	1	2,0%
Choque multiple	21	7,3%	3	5,9%
Atropello	3	1,0%	2	3,9%
Otros	3	1,0%	0	0,0%
<b>Total</b>	<b>286</b>	<b>100,0%</b>	<b>51</b>	<b>100,0%</b>

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

67. La principal causa de los accidentes corresponde al exceso de velocidad con 82 eventos concentrando el 59,4% del total de accidentes, seguido de invasión al carril contrario con 27 accidentes (19,6%), y conductor exhausto con 10 accidentes (7,2%). Además, se observa que el exceso de velocidad es la causa de la mayor cantidad de accidentes mortales.



**Gráfico N° 13**  
**Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2021**



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

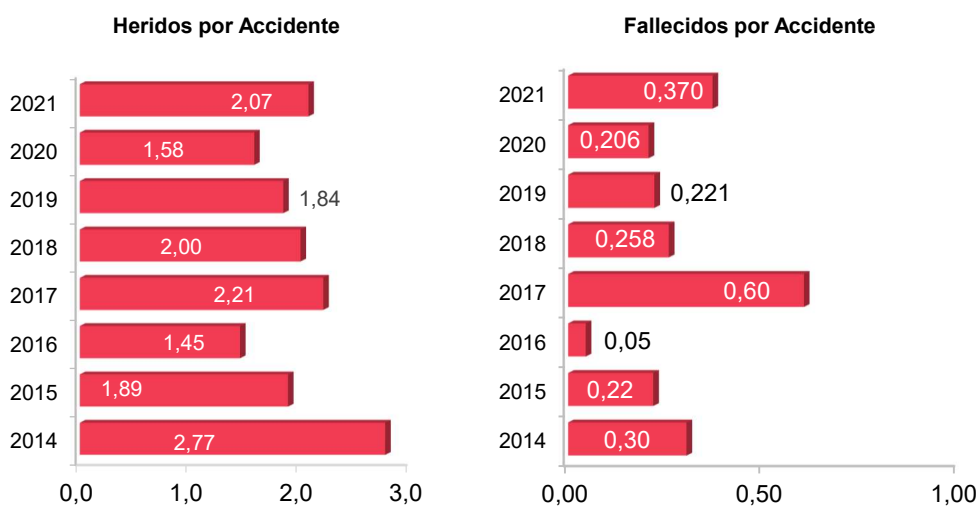
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

68. En cuanto a los indicadores de accidentes en el siguiente gráfico se puede observar que, en promedio, la cantidad de heridos por cada accidente ha crecido, pasó de 1,58 heridos por cada accidente en el 2020 a 2,07 heridos por cada accidente en el 2021. Del mismo modo, la cantidad promedio de fallecidos por cada accidente se incrementó, al pasar de 0,21 fallecidos por accidente en el 2020 a 0,37 fallecidos por accidente en el 2021.

**Gráfico N° 14**  
**Indicadores de accidentes, 2014 – 2021**



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

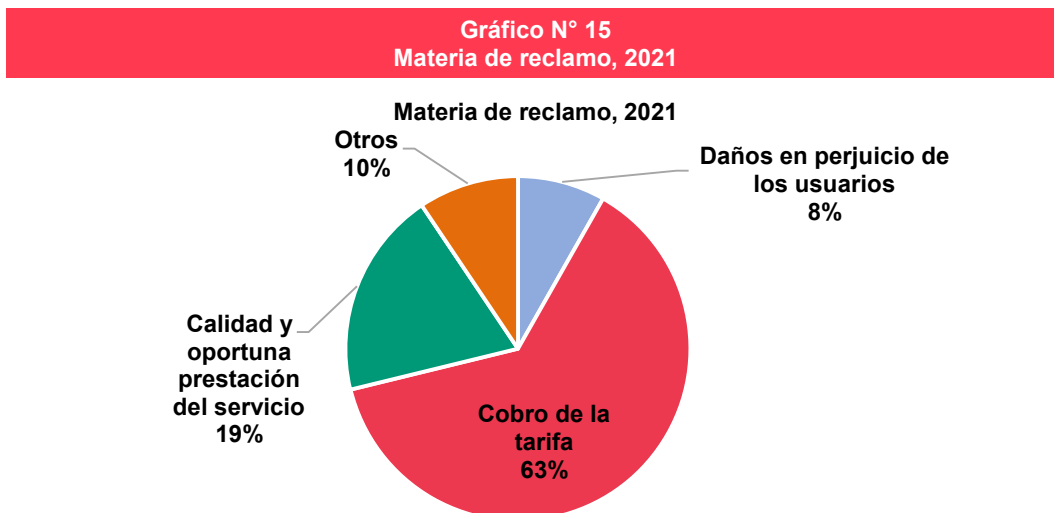
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán





#### VII.4. Reclamos

69. Durante el 2021, se presentaron un total de 170 reclamos de parte de los usuarios. Como se aprecia en el siguiente gráfico la mayor cantidad de reclamos presentados al Concesionario estuvieron asociados al cobro de peajes (63%).



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

70. Del total de reclamos presentados, en el 2021 se resolvieron 170, de los cuales la mayoría resultaron ser infundados (52,9%), el 39,4% fueron inadmisibles, 4,7% fueron considerados improcedentes y el 2,9% fueron declarados como fundados.

**Cuadro N° 11**  
**Estado de reclamos resueltos, 2020-2021**  
(Número de reclamos)

Estado	2020	2021
Inadmisibles	30	67
Improcedentes	5	8
Infundados	50	90
Fundados	0	5
<b>Total</b>	<b>85</b>	<b>170</b>

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

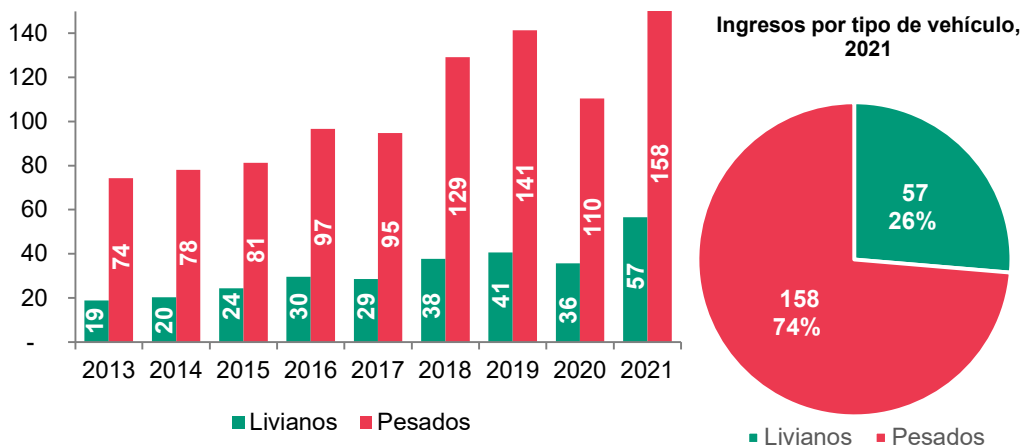
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

#### VIII. INDICADORES COMERCIALES

71. En el 2021, la recaudación por cobro de peajes ascendió a S/ 215 millones, cifra que representó una recuperación de 47,23% en relación con la recaudación registrada en 2020.
72. Por su parte, como se aprecia en el siguiente gráfico, los ingresos por recaudación de peaje aumentaron en mayor medida por el cobro de peajes a vehículos pesados, que representó el 74% del total recaudado; mientras que la recaudación de peaje a vehículos livianos representó el 26% restante. Al comparar con el 2020, se aprecia que en el caso de vehículos pesados creció en 43,5%; así también la recaudación proveniente de vehículos ligeros se acrecentó en 58,9%.



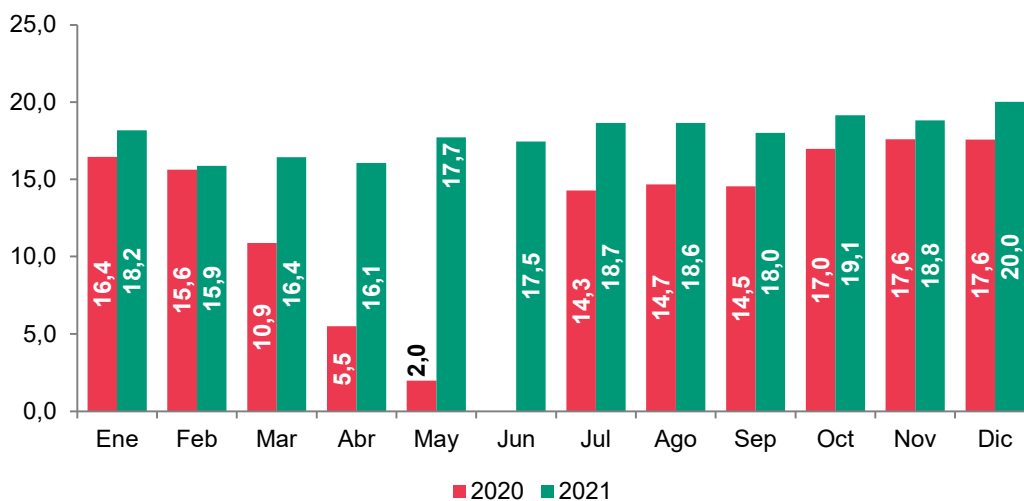
**Gráfico N° 16**  
**Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2021**  
 (Millones de S/)



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

73. Según se aprecia del siguiente gráfico, durante el 2021, el mes que registró mayor recaudación de peaje fue diciembre. Por otro lado, la mayor variación respecto al 2020 ocurrió en el mes de mayo (+797,6%), lo cual se explica esencialmente por la suspensión temporal del cobro de peaje<sup>16</sup> entre mayo y junio del 2020. En general entre enero y diciembre de 2021, se experimentaron niveles superiores en todos los meses con respecto al mismo periodo de 2020.

**Gráfico N° 17**  
**Recaudación mensual de peaje, 2020-2021**  
 (Millones de S/)



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

<sup>16</sup> Ley N° 31018, por medio de la cual se suspende, con carácter excepcional y provisional, el cobro de peajes en todas las unidades de peaje de la red vial nacional, departamental y local concesionada. No obstante, mediante Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, se dispuso la exclusión de la Red Vial Nacional del Estado de Emergencia Nacional y, por lo tanto, se ha reanudó el cobro de la tarifa de peaje a partir del 01 de julio de 2020.



## IX. ANÁLISIS FINANCIERO

### IX.1. Estados financieros

- **Estado de Resultados integrales**

74. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser autofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de recaudación de peajes e inversiones autorizadas por el Concedente (MTC), siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.
75. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral.

**Cuadro N° 12**  
**Ingresos por servicios 2020-2021**  
(En miles de soles)

Ingresos por operación y construcción			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021	2020	2021/2020
<b>Ingresos de construcción</b>	<b>581,590</b>	<b>169,687</b>	<b>85.2%</b>	<b>59.0%</b>	<b>242.7%</b>
Servicio de construcción de:					
obras obligatorias	4,933	1,770	0.7%	0.6%	178.7%
obras adicionales	2,825	7,546	0.4%	2.6%	-62.6%
emergencia FEN	573,832	160,371	84.0%	55.8%	257.8%
<b>Ingresos por servicio de operación y mantenimiento</b>	<b>101,190</b>	<b>117,833</b>	<b>14.8%</b>	<b>41.0%</b>	<b>-14.1%</b>
<b>Total</b>	<b>682,780</b>	<b>287,520</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>137.5%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

76. En el 2021, los ingresos totales constituido por ingresos por servicio de operación y mantenimiento e ingresos por servicios de construcción alcanzaron los S/ 682,8 millones, un 137,5% mayor que los S/ 287,5 millones registrados en el 2020. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se redujeron en un 14,1% frente a lo registrado en el 2020, esto es en S/ 16,6 millones; mientras que los ingresos por servicios de construcción se incrementaron 242,7% esto es en S/. 411,9 millones. Al interior de estos últimos es oportuno indicar que los ingresos por *emergencia FEN*<sup>17</sup> son los que se incrementaron significativamente al pasar de S/ 160,4 millones en el 2020 a S/ 573,8 millones.
77. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2021 estos alcanzaron los S/ 631,4 millones, monto con un incremento de 158,3% en relación con el del ejercicio 2020 (S/ 244,5 millones). Al interior de estos costos, el costo de construcción es el de mayor magnitud S/ 563,8 millones y representa el 89,3% del total de costos, cifra que seha incrementado en 240,1% frente al monto que alcanzó en el año 2020 (S/ 165,8 millones); mientras que el costo de operación y mantenimiento se redujo alcanzando los S/ 67,5 millones en el 2020, monto menor en S/ 11,1 millones al registrado en el ejercicio 2020, y representando en el presente ejercicio 2021 el 10,7% de los costos totales.

17

En 2021 y 2020, los servicios de construcción de obras de rehabilitación por ocurrencia del fenómeno del Niño fueron realizados íntegramente por partes relacionadas (Constructora y Administración S.A.). Al 31 de diciembre de 2021, la Concesionaria ha acordado la ejecución de un total de 13 obras de rehabilitación por ocurrencia del Fenómeno El Niño, con un presupuesto acumulado de S/ 764,4 millones (sin incluir IGV).



**Cuadro N° 13**  
**Costos de prestación de servicios 2020-2021**  
(En miles de soles)

Costos de operación y construcción			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021	2020	2021/2020
<b>Costos de operación y mantenimiento</b>	<b>67,531</b>	<b>78,650</b>	<b>10.7%</b>	<b>32.2%</b>	<b>-14.1%</b>
Servicio de operación y mantenimiento	13,393	7,956	2.1%	3.3%	68.3%
Provisión por mantenimiento periódico	39,521	53,755	6.3%	22.0%	-26.5%
Mantenimiento rutinario	13,790	10,694	2.2%	4.4%	29.0%
Otros	-	4,845	0.0%	2.0%	-100.0%
Depreciación	222	788	0.0%	0.3%	-71.8%
Amortización del intangible	605	612	0.1%	0.3%	-1.1%
<b>Costo de construcción</b>	<b>563,871</b>	<b>165,802</b>	<b>89.3%</b>	<b>67.8%</b>	<b>240.1%</b>
Serv. Construcc. obras obligatorias	4,762	1,709	0.8%	0.7%	178.6%
Serv. Construcc. obras adicionales	2,825	7,543	0.4%	3.1%	-62.5%
Serv. Construcc. obras de emergencia FEN	556,284	156,550	88.1%	64.0%	255.3%
<b>Total</b>	<b>631,402</b>	<b>244,452</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>158.3%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

78. En cuanto a los gastos de administración, estos se incrementaron en 24,8% con respecto al 2020, pasando de S/ 15,7 millones a S/ 19,6 millones en el 2021, principalmente influenciado por el incremento de la partida *Aporte de tasa por regulación*<sup>18</sup> en un 58,1% (De S/ 3,9 millones en el 2020 pasó a S/ 6,2 millones en el 2021), y el incremento de la partida *Cargas de personal* en un 14,6% pasando de S/ 6,5 millones en el 2020 a S/ 7,4 millones en el 2021.

**Cuadro N° 14**  
**Gastos de administración 2020-2021**  
(En miles de soles)

Gastos de administración			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021	2020	2021/2020
Cargas de personal	7,430	6,484	37.8%	41.2%	14.6%
Seguros	73	33	0.4%	0.2%	121.2%
Aporte de tasa por regulación	6,240	3,946	31.8%	25.1%	58.1%
Servicios prestados por terceros	4,881	4,089	24.8%	26.0%	19.4%
Depreciación	88	120	0.4%	0.8%	-26.7%
Amortización	44	147	0.2%	0.9%	-70.1%
Otros	893	920	4.5%	5.8%	-2.9%
<b>Total</b>	<b>19,649</b>	<b>15,739</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>24.8%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

79. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2021, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 51,4 millones, lo que significó un aumento de 19,3% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 43,1 millones). De otro lado, en relación con la utilidad de operación esta aumentó en 16,1% ascendiendo en el 2021 a S/ 31,8 millones (en el 2020 fue de S/ 27,4 millones). Respecto a la utilidad y resultado integral del año, en el 2021 resultó en S/ 52,0 millones, un incremento de S/ 2,8 millones, frente a la utilidad integral registrada de S/ 49,2 millones en el 2020, significando un incremento de 5,8%, ello como resultado

<sup>18</sup> El aporte por tasa de regulación es una obligación de naturaleza tributaria, cuya base de cálculo son los montos facturados mensualmente, deducidos del impuesto general a las ventas (IGV).



conjunto principalmente de un incremento en los gastos administrativos de S/ 3,9 millones y un resultado positivo en la gestión del cambio de moneda de soles y dólares de S/ 6,2 millones (en el 2020 fue de S/ 36,2 millones y en el 2021 registró S/ 42,5 millones).

**Cuadro N° 15**  
**Resultados Integrales 2020-2021**  
(En miles de soles)

	2021	2020	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021/2020
<b>Ingresos Totales</b>	<b>682,780</b>	<b>287,520</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>137.5%</b>
Ingresos por servicio de operación y m	101,190	117,833	14.8%	41.0%	-14.1%
Ingresos por construcción	581,590	169,687	85.2%	59.0%	242.7%
<b>Costos Totales</b>	<b>-631,402</b>	<b>-244,452</b>	<b>-92.5%</b>	<b>-85.0%</b>	<b>158.3%</b>
Costos de operación y mantenimiento	-67,531	-78,650	-9.9%	-27.4%	-14.1%
Costos de construcción	-563,871	-165,802	-82.6%	-57.7%	240.1%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>51,378</b>	<b>43,068</b>	<b>7.5%</b>	<b>15.0%</b>	<b>19.3%</b>
Gastos administrativos	-19,649	-15,739	-2.9%	-5.5%	24.8%
Otros ingresos, neto	29	24	0.0%	0.0%	20.8%
<b>Utilidad de operación</b>	<b>31,758</b>	<b>27,353</b>	<b>4.7%</b>	<b>9.5%</b>	<b>16.1%</b>
Ingresos financieros	421	3,308	0.1%	1.2%	-87.3%
Diferencias de cambio, neta	42,459	36,261	6.2%	12.6%	-17.1%
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>74,638</b>	<b>66,922</b>	<b>10.9%</b>	<b>23.3%</b>	<b>11.5%</b>
Impuesto a las ganancias	-22,603	-17,730	-3.3%	-6.2%	27.5%
<b>Utilidad y resultado integral del año</b>	<b>52,035</b>	<b>49,192</b>	<b>7.6%</b>	<b>17.1%</b>	<b>5.8%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



80. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2020 y 2021.

**Cuadro N° 16**  
**Estado de Situación Financiera 2020-2021**  
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>803,563</b>	<b>814,388</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>348,113</b>	<b>437,932</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	552,231	477,072	Cuentas por pagar comerciales	24	28
Fondo restringido	149,502	120,819	Cuentas por pagar a entidades relacionada	52,327	79971
Cuentas por cobrar comerciales	74,250	78,254	Otras cuentas por pagar	11,837	23,321
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	15,490	129,085	Anticipo del concedente	212,786	273,177
Anticipos y créditos tributarios	10,914	7,503	Provisiones	71,139	61,435
Suministros diversos	13	223			
Gastos pagados por anticipado	1,163	1,432	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>167,441</b>	<b>169,762</b>
			Anticipo del concedente	0	26,775
			Provisiones	138,720	118,670
			Impuesto a la renta diferido	28,721	24,317
			<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>515,554</b>	<b>607,694</b>
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>12,078</b>	<b>41,221</b>	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>300,087</b>	<b>247,915</b>
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	2,630	28,509	Capital social emitido	113,310	113,310
Anticipos y créditos tributarios	0	3,768	Reserva legal	22,662	18,358
Instalaciones, mobiliario y equipo	2,032	923	Resultados acumulados	164,115	116,247
Costos pre-contrato y activos intangible	7,416	8,021			
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>815,641</b>	<b>855,609</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>815,641</b>	<b>855,609</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

**Cuadro N° 17**  
**Análisis Vertical y Horizontal – Estado de Situación Financiera 2020-2021**  
(En porcentajes)

ACTIVOS	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021/2020		2021	2020	2021/2020
	<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>98.5%</b>	<b>95.2%</b>		<b>-1%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>42.7%</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	67.7%	55.8%	16%	Cuentas por pagar comerciales	0.0%	0.0%	-14%
Fondo restringido	18.3%	14.1%	24%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6.4%	9.3%	-35%
Cuentas por cobrar comerciales	9.1%	9.1%	-5%	Otras cuentas por pagar	1.5%	2.7%	-49%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1.9%	15.1%	-88%	Anticipo del concedente	26.1%	31.9%	-22%
Anticipos y créditos tributarios	1.3%	0.9%	45%	Provisiones	8.7%	7.2%	16%
Suministros diversos	0.0%	0.0%	-94%				
Gastos pagados por anticipado	0.1%	0.2%	-19%	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>20.5%</b>	<b>19.8%</b>	<b>-1%</b>
				Anticipo del concedente	0.0%	3.1%	-100%
				Provisiones	17.0%	13.9%	17%
				Impuesto a la renta diferido	3.5%	2.8%	18%
				<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>63.2%</b>	<b>71.0%</b>	<b>-15%</b>
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>1.5%</b>	<b>4.8%</b>	<b>-71%</b>	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>36.8%</b>	<b>29.0%</b>	<b>21%</b>
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0.3%	3.3%	-91%	Capital social emitido	13.9%	13.2%	0%
Anticipos y créditos tributarios	0.0%	0.4%	-100%	Reserva legal	2.8%	2.1%	23%
Instalaciones, muebles y equipo	0.2%	0.1%	120%	Resultados acumulados	20.1%	13.6%	41%
Costos pre-contrato y activos intangible	0.9%	0.9%	-8%				
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>-5%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>-5%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

81. Al cierre del año 2021, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujo 5%, al pasar de S/ 855,6 millones en 2020 a S/ 815,6 millones en 2021.



82. Por el lado del activo, el activo corriente registró una reducción del 1% entre el 2020 y 2021 pasando de S/ 814,4 millones a S/ 803,6 millones; mientras que los activos no corrientes disminuyeron 71% pasando de S/ 41,2 millones a S/ 12,1 millones. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 95,2% de los activos totales en el año 2020 al 98,5% en el año 2021; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 4,8% de los activos totales en el año 2020 al 1,5% en el año 2021. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituido por el *efectivo y equivalente de efectivo* que representa el 67,7% del activo total, habiendo aumentado en 16% con relación al valor consignado en el 2020; mientras que por el lado del activo no corriente la partida de *cuentas por cobrar a partes relacionadas*<sup>19</sup> es la de mayor variación en magnitud habiéndose reducido en S/ 25,9 millones frente al monto consignado en el 2020 y representando al 31 de diciembre de 2021 el 0,3% del total de activos; en concordancia con lo indicado, la partida de mayor magnitud en los activos no corrientes está constituido por *Costos-precontrato y activos intangibles*<sup>20</sup> que asciende a S/ 7,4 millones (en el 2020 ascendió a S/ 8,0 millones) y representa el 0,9% de los activos totales al 31 de diciembre de 2021.
83. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se redujeron en 15% mientras que el patrimonio neto se incrementó en 21%, ascendiendo en el ejercicio 2021 a S/ 515,6 millones y S/ 300,1 millones, respectivamente, y representando el 63,2% y 36,8% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que en relación con el pasivo corriente, este registró un valor de S/ 348,1 millones en el 2021, un 21% menor al valor registrado en el 2020 (S/ 437,9 millones); mientras que el pasivo no corriente registró un valor de S/ 167,4 millones en el 2021, un 1% menor al valor registrado en el 2020 (S/ 169,8 millones).
84. En relación al pasivo corriente las partidas que más se redujeron están constituidos por *anticipo del concedente*<sup>21</sup> que pasó de S/ 273,2 millones en el 2020 a S/ 212,8 millones en el 2021, y *cuentas por pagar a entidades relacionadas* que pasó de S/ 80,0 millones en el 2020 a S/ 52,3 millones en el 2021, es decir reducciones de S/ 60,4 millones y S/ 27,6 millones, respectivamente; mientras que en el pasivo no corriente, la reducción acontecida en el 2021 corresponde principalmente al efecto conjunto de la cancelación del *anticipo del concedente* del orden de S/ 26,8 millones, el incremento de la partida *provisiones*<sup>22</sup> en S/ 20,0 millones y el incremento en la *cuenta del impuesto a la renta diferido*<sup>23</sup> de S/ 4,4 millones en el 2021 frente al 2020.
85. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, en línea con lo señalado anteriormente, este se incrementó en 21% como resultado de la utilidad integral del ejercicio 2021 efectuándose el incremento de la reserva legal hasta el tope del 20% del capital social y el incremento de los resultados acumulados en S/ 47,9 millones, esto es un incremento de 41%.

<sup>19</sup> Al 31 de diciembre de 2021 y de 2020, estas partidas corresponden a los anticipos que la concesionaria otorgó a Construcción y Administración S.A. para la ejecución de las obras adicionales y obras de emergencia Fenómeno El Niño.

<sup>20</sup> Constituido principalmente por los costos de pre-contrato neto que corresponden a los pagos a PROINVERSIÓN por el derecho de concesión de la Autopista del Sol de los tramos Trujillo a Sullana.

<sup>21</sup> Al 31 de diciembre de 2021 y de 2020, estos anticipos comprenden el excedente de recursos provenientes de cobro de peajes recaudados en los tramos viales de Chicama, Pacanguilla, Mórrope, Bayóvar y Sullana. Estos recursos sirven para financiar la construcción de la segunda calzada correspondiente a la Concesión de la Autopista del Sol y los gastos de operación y mantenimiento. Este anticipo se va liquidando a medida que la Concesionaria realiza sus actividades de construcción, operación y mantenimiento.

<sup>22</sup> Corresponde íntegramente a la provisión por mantenimiento periódico.

<sup>23</sup> El impuesto a la renta diferido correspondiente al mantenimiento periódico será revertido cuando se ejecute; es decir en el momento en que se materialicen los efectos tributarios del ingreso y costo.





## IX.2. Indicadores Financieros

### • **Ratios de Liquidez**

86. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene una política de disponer de la totalidad de recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por encima de 1.
87. En particular la reducción del activo corriente en 1% y la reducción del pasivo corriente en 21% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica<sup>24</sup> aumente de 1,86 a 2,31; de igual manera el ratio de la prueba ácida<sup>25</sup> también se incrementa pasando de 1,86 a 2,30.

**Cuadro N° 18**  
**Ratios de Liquidez, 2020 – 2021**

<b>Ratios</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Liquidez general	2.31	1.86
Prueba Acida	2.30	1.86
Liquidez absoluta	1.59	1.09

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

88. Con relación al ratio de liquidez absoluta<sup>26</sup> o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador se incrementa de 1,09 a 1,59 lo que determina que la cuenta de efectivo constituye 1,6 veces el total del pasivo corriente como resultado del incremento del orden del 16% en la cuenta *efectivo y equivalente de efectivo* y la reducción del pasivo corriente del orden del 21%, frente a lo registrado por cada uno al final del ejercicio 2020.

### • **Ratios de Endeudamiento Financiero**

89. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
90. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2021 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

<sup>24</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

<sup>25</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

<sup>26</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente



**Cuadro N° 19**  
**Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2020 – 2021**

<b>Ratios</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Deuda/Patrimonio	171.8%	245.1%
Endeudamiento del Activo	63.2%	71.0%
Calidad de la Deuda	67.5%	72.1%
Indice de Solvencia	1.58	1.41

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

91. El ratio Deuda/Patrimonio<sup>27</sup>, muestra para el ejercicio 2021 que por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 171,8 de patrimonio, lo cual denota cierto nivel de apalancamiento de la empresa; y denota también una disminución respecto al apalancamiento correspondiente al año 2020 (245,1%), motivado por la reducción del total de pasivo (15%) y el aumento del patrimonio neto en 21%.
92. El ratio endeudamiento del activo<sup>28</sup> en el ejercicio 2021 indica que de todo el total de activos, un 63,2% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 71,0% que tuvo en el 2020, lo cual denota un aumento del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un aumento del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
93. El ratio de calidad de la deuda<sup>29</sup> asciende a 67,5% en el ejercicio 2021 lo que indica que un poco más de las dos terceras partes de deuda que tiene la empresa es de corto plazo.
94. Finalmente, el índice de solvencia<sup>30</sup> para el ejercicio 2021 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,58 de activo total. En el 2020 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,41 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa, lo que implica que del 2020 al 2021, aumentó el nivel de solvencia de la empresa.
- **Ratios de rentabilidad**
95. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios.

**Cuadro N° 20**  
**Ratios de Rentabilidad, 2020 – 2021**

<b>Ratios</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Margen Bruto	7.5%	15.0%
Margen Operativo	4.7%	9.5%
Margen EBITDA	4.8%	10.1%
Margen Neto	7.6%	17.1%
ROE	17.3%	19.8%
ROA	6.4%	5.7%

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>27</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

<sup>28</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

<sup>29</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

<sup>30</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



96. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto<sup>31</sup> se redujo al pasar de 15,0% a 7,5% entre los años 2020 y 2021. Respecto al margen operativo<sup>32</sup> y el margen EBITDA<sup>33</sup> estos se redujeron pasando de 9,5% y 10,1% en el 2020 a 4,7% y 4,8% respectivamente, en el 2021. También el margen neto<sup>34</sup> disminuyó al pasar de 17,1% en el 2020 a 7,6% en el 2021. Este último ratio indica que en el ejercicio 2021 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo ganancias de S/ 7,6 como resultado final del ejercicio (en S/ 2021, por cada S/ 100 de ingreso se obtuvo S/ 17,1).
97. El ROE<sup>35</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2021 disminuyó respecto al ejercicio 2020, puesto que en el ejercicio 2021, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo ganancias netas de S/ 17,3 mientras que en el ejercicio 2020 se obtuvo ganancias netas de S/ 19,8. Dicha reducción se debe al efecto conjunto producido por un aumento en las ganancias netas (5,8%) y el incremento del patrimonio neto (21%).
98. Finalmente, se observa un incremento en la rentabilidad sobre los activos o ROA<sup>36</sup> el cual ascendió a 6,4% (5,7% en el 2020), así la empresa mejoró su eficacia en el resultado final del ejercicio 2021 obteniendo una ganancia de S/ 6,4 por cada S/ 100 de activo total.

---

<sup>31</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

<sup>32</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

<sup>33</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

<sup>34</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

<sup>35</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

<sup>36</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



## X. CONCLUSIONES

99. De la evaluación del desempeño de la Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana durante el año 2021, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico medido en unidades vehiculares alcanzó un nivel de 10,6 millones de vehículos, cifra que representó un incremento del 16,3% respecto del año 2020, explicado tanto por la mayor cantidad de vehículos ligeros (+26,3%), como pesados (+3,3%).
  - (ii) Del total de vehículos contabilizados en el 2021, el 39,7% correspondió a vehículos pesados (4,2 millones de vehículos) y el 60,3% restante a vehículos livianos (6,4 millones de vehículos).
  - (iii) En relación con la variación del tráfico por unidad de peaje de la concesión, la estación de Chicama fue la que tuvo la mayor variación porcentual, incrementándose 33,3% respecto a lo registrado en el 2020. Las otras estaciones de peaje de la concesión también experimentaron variaciones, así el número de vehículos que transitó por Sullana y Pacanguilla se incrementaron en 32,8% y 28,1%, respectivamente; por otra parte, las estaciones de Bayovar y Morrope presentaron una disminución de 40,6% y 39,9% en el tráfico de vehículos, respectivamente.
  - (iv) La estación de Chicama fue la que concentró el mayor flujo de vehículos livianos de la Concesión en 2021. Asimismo, también registró el mayor flujo de vehículos pesados en comparación con el número de vehículos que transitó por las unidades de peaje. Así, concentró el 39,8% de vehículos livianos y el 36,4% de vehículos pesados.
  - (v) El tráfico medido en relación con el número de ejes cobrables de vehículos pesados alcanzó un nivel de 17 millones de ejes durante 2021, lo cual representó un incremento de 1,74% en relación con lo registrado en el 2020 (16,7 millones de ejes cobrables), principalmente explicado por la mayor cantidad de vehículos pesados de 6 ejes (9,2 millones de ejes cobrables).
  - (vi) Respecto de la cantidad de llamadas de emergencia, durante el 2021, se registraron en total 4145 llamadas efectuadas con la finalidad de reportar situaciones de emergencia, lo cual significó una expansión de 28,1% respecto del año anterior.
  - (vii) Por otra parte, COVISOL atendió un total de 540 emergencias relacionadas con atenciones médicas, lo cual representó una reducción de 12,3% en relación con el 2020, además el Concesionario proporcionó un total de 3421 servicios de atención de emergencia mecánica a lo largo del año, cifra mayor en 26,6% respecto del año anterior.
  - (viii) Al cierre de 2021, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión por el concesionario ascendió a USD 427,6 millones, lo cual representa un avance de 86,8% en relación con la inversión total comprometida. Durante 2021, no hubo inversión respecto a las obras obligatorias de la segunda calzada. Ello está relacionado a las dificultades que ha enfrentado el Concedente en la expropiación de terrenos ubicados en el ámbito de la concesión, lo que le ha impedido cumplir con el cronograma de entrega de terrenos y de puesta a punto de las vías existentes previsto en el Contrato de Concesión.
  - (ix) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 6,43 millones durante el 2021, lo que representó un incremento de 90,0% con respecto al aporte efectuado el 2020.
  - (x) En relación con los niveles de servicio, el concesionario alcanzó un nivel de cumplimiento de 100% del Nivel de Servicio Global durante 2021. Asimismo, el nivel



de rugosidad de la vía fue de 1,61, ubicándose muy por debajo del nivel máximo establecido en el contrato de concesión.

- (xi) En relación con el desempeño operativo, se observa un aumento de 1,5% en el número de accidentes producidos en la vía concesionada durante el 2021, los cuales tuvieron como consecuencia 286 heridos y 51 fallecidos.
- (xii) En dicho año se presentaron un total de 170 reclamos de parte de los usuarios. Cabe destacar que la mayor cantidad de reclamos presentados al Concesionario estuvieron asociados al cobro de peajes (63%). Se resolvieron 170, de los cuales la mayoría resultaron ser infundados (52,9%) y solo el 2,9% de ellos se declararon fundados.
- (xiii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por servicios de operación y mantenimiento e ingresos por construcción aumentaron 137,5% entre 2020 y 2021, al pasar de S/ 287,5 millones a S/ 682,8 millones, mientras que los costos totales se incrementaron en mayor proporción siendo de S/ 631,4 millones en el 2021 frente S/ 244,5 millones en el 2020 lo que determinó un incremento en costos totales de 158,3%.
- (xiv) Al cierre del año 2021 la empresa disminuyó sus valores contables en relación con totales de activo y pasivo-patrimonio frente al observado al cierre de 2020, al registrar S/ 855,6 millones en 2020 y S/ 815,6 millones al finalizar 2021. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es cubrir con activos corrientes casi el doble del total de deuda corriente en caso de exigibilidad conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2021.
- (xv) En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos aumentaron del 2020 al 2021. Por su parte, los indicadores de rentabilidad de la empresa, el margen bruto y los márgenes operativos disminuyeron, así como el margen neto también disminuyó y determinó una rentabilidad de 7,6% sobre los ingresos. En relación con la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido disminuyó ligeramente; mientras que la generación de ganancias respecto al total de activos de la empresa en el ejercicio 2021 mejoró ligeramente.



## XI. ANEXOS

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

<b>FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN</b> <b>Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.</b> <b>Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana</b>			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es aproximadamente 474,99 km., los cuales se encuentran subdivididos en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trujillo - Chiclayo (242,61 km.)</li> <li>▪ Chiclayo - Piura (204,58 km.)</li> <li>▪ Piura - Sullana (27,80 km.)</li> </ul>	Cláusula 1.9.87. (p. 21)
2	Fecha de suscripción	25 de agosto de 2009.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato.	Cláusula 4.1. (p. 31)
4	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.5 (p. 22)
5	Postores	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Consorcio Vial del Sol.</li> <li>▪ Consorcio Vías del Perú.</li> <li>▪ Consorcio OHL Concesiones.</li> <li>▪ Consorcio Concesionaria Panamericana.</li> <li>▪ Graña y Montero S.A.A.</li> </ul>	Proinversión
6	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: Ejecución de Estudios de Ingeniería (USD 398 millones).	Inversión proyectada referencial
7	Descripción de Obras	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Obras de Puesta a Punto de la calzada actual</b> de los tramos Trujillo – Chiclayo – Piura - Sullana, incluidas las calzadas existentes del Evitamiento Trujillo serán ejecutadas por el CONCEDENTE.</li> <li>▪ <b>Obras Obligatorias:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Segunda calzada del tramo Piura-Sullana con un puente; un pontón y el óvalo Dv Las Lomas - Ayabaca.</li> <li>- Completar del Evitamiento Trujillo a dos calzadas con un Ovalo al fin del Evitamiento, un ovalo intermedio, ampliación del Ovalo de la Dv de Huanchaco y dos pasos de desnivel y puente Moche.</li> <li>- Evitamiento Chiclayo-Lambayeque, con óvalo Puerto Eten, óvalo Dv Monsefú, óvalo Dv. Puente Pimentel, óvalo Dv San José, puente Reque, puente S/N, puente Lambayeque, dos pontones, un óvalo al inicio del evitamiento y un intercambio vial al final del mismo.</li> <li>- Longitud Mínima de Construcción de la segunda calzada señalada por el Estado con todas las obras correspondientes, de acuerdo al apéndice 3 del anexo 9.</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Construcción de las Obras en caso de desempate de acuerdo a su oferta durante el concurso:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.</li> <li>- Evitamiento Chicama, Chocope, Paján, Mocupe.</li> <li>- Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.</li> <li>- Evitamiento San Pedro de Lloc-Pacasmayo, Guadalupe-Chepén-San José Moroc-Pachanguilla.</li> <li>- Diez (10) puentes peatonales.</li> <li>- Diez (10) puentes peatonales.</li> <li>- Evitamiento Piura.</li> </ul> </li> </ul>	Anexo 6a y 6b (p. 174)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.**  
**Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
8	Factor de competencia	Cantidad de km. continuos de la Longitud de Segunda Calzada (38,96 km.) expresada en números enteros, salvo en caso que la propuesta económica alcance la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado.	Anexo 6a (p. 174)
9	Capital mínimo	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 2 000 000,00.</li><li>▪ Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar como mínimo un incremento del capital social equivalente al 15% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.</li></ul>	Cláusula 3.5.b. (p. 18)
10	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras:</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente. Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras.</li></ul></li><li>▪ <b>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: USD 2 700 000,00.</li><li>- Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los 12 meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión: USD 5 260 000,00.</li></ul></li></ul>	Cláusula 11.2. (p. 66) Cláusula 11.3. (p. 67)
11	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<p>El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos sobre los siguientes bienes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885).</li><li>b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad.</li><li>c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad al numeral (i) literal (f) de la Cláusula 3.5.</li></ul>	Cláusula 11.6. (p. 68-69)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Trato Directo.</li><li>▪ Arbitraje.<ul style="list-style-type: none"><li>- Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas.</li><li>- Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas.</li></ul></li><li>▪ Reglas Procedimentales Comunes.</li></ul>	Cláusula 18.11. (p. 101) Cláusula 18.12. (p. 101-104) Cláusula 18.12. a) (p. 101- 104) Cláusula 18.12. b) (p. 102-104) Cláusula 18.13. (p. 104-105)
13	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato.</li><li>▪ Régimen de bienes.</li><li>▪ Ejecución de obras</li><li>▪ De la Conservación de las Obras.</li><li>▪ Explotación de la Concesión.</li><li>▪ Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario.</li><li>▪ Consideraciones Socio Ambientales.</li><li>▪ Fideicomiso de la Recaudación.</li></ul>	Anexo IX (p. 181-184)





**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.**  
**Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana**

N°	Tema	Contenido	Ref.
14	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Vencimiento del Plazo de la Concesión</li><li>▪ Mutuo Acuerdo</li><li>▪ Incumplimiento del Concesionario</li><li>▪ Incumplimiento del Concedente</li><li>▪ Decisión unilateral del Concedente</li><li>▪ Fuerza mayor o caso fortuito</li></ul>	Cláusulas 16.1. – 16.9. (p. 88-92)
15	Equilibrio Económico	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico – financiero de éste, para lo cual se señala que el presente Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico - financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes.</li><li>▪ El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y Mantenimiento de los Tramos Viales.</li><li>▪ Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el Contrato.</li><li>▪ Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada.</li><li>▪ Se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado.</li></ul>	Cláusula 10.7. -10.10. (p. 64 - 65)
16	Póliza de seguros	A cargo del Concesionario: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ De responsabilidad civil.</li><li>▪ Sobre los bienes en Construcción.</li><li>▪ Sobre los bienes en Operación.</li><li>▪ De riesgos laborales.</li><li>▪ Otras pólizas.</li></ul>	Cláusula 12.1. (p. 72-75) Cláusula 12.2.a (p. 73) Cláusula 12.2.b (p. 73-74) Cláusula 12.2.c (p. 74) Cláusula 12.2.d (p. 75) Cláusula 12.2.e (p. 75)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse al día siguiente de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes.	Cláusula 8.10. (p. 55)
18	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I (p. 107)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.**  
**Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana**

N°	Tema	Contenido	Ref.
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</li><li>▪ A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable.</li><li>▪ A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega de la calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje USD 1,50 más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</li><li>▪ A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de las Obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo un peaje de USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</li><li>▪ A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura, un monto de USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</li><li>▪ Todos los peajes serán ajustados por el Regulador conforme a la fórmula establecida por el Contrato.</li></ul>	<p>Cláusula 9.4.a (p. 58-59)</p> <p>Cláusula 9.5. (p. 59-60)</p>
20	IMAG	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.</li><li>▪ El Concedente se compromete a asegurar al Concesionario, durante el período que resulte menor entre:<ul style="list-style-type: none"><li>(i) Quince (15) años desde la fecha de aceptación de la totalidad de las Obras o,</li><li>(ii) El plazo correspondiente al repago de la deuda del Concesionario, un nivel de ingresos mínimos anuales por Peaje, conforme lo establecido en el Contrato.</li></ul></li></ul>	<p>Cláusula 1.9.54. (p. 17)</p> <p>Cláusula 10.2. (p. 61-62)</p>



**ANEXO N° 2:  
RESUMEN ESTADÍSTICO**

<b>Concesionario</b>	<b>COVISOL S.A.</b>
<b>Modalidad</b>	<b>Autosotenable</b>
<b>Periodo:</b>	<b>2009 - 2021</b>

<b>a. Tráfico</b>														
<b>UNIDAD</b>		<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>Número de Vehículos</b>														
- Livianos	Vehículo	711 182	2 744 858	3 169 242	3 429 464	3 691 887	3 859 268	4 460 799	4 820 548	4 339 201	5 287 294	5 326 816	5 068 673	6 422 526
- Pesados	Vehículo	933 388	3 509 952	3 846 424	4 004 524	4 143 956	4 258 202	4 375 451	4 523 245	4 072 366	5 014 487	5 073 563	4 090 108	4 225 770
<b>Número de Ejes cobrables</b>														
- Livianos	Eje	711 182	2 744 858	3 169 242	3 429 464	3 691 887	3 859 268	4 460 799	4 820 548	4 339 201	5 287 294	5 326 816	5 068 673	6 422 526
- Pesados	Eje	3 412 356	12 922 694	14 303 618	15 026 276	15 475 200	16 170 088	16 699 139	17 340 028	15 449 091	19 083 069	19 586 965	16 708 911	16 999 989
<b>Número de Vehículos por unidad de peaje:</b>														
<b>Bayovar</b>		<b>143 244</b>	<b>552 874</b>	<b>605 062</b>	<b>616 798</b>	<b>672 542</b>	<b>725 056</b>	<b>775 314</b>	<b>880 046</b>	<b>742 622</b>	<b>990 848</b>	<b>1 026 962</b>	<b>915 938</b>	<b>544 074</b>
Ligero	Vehículo	41 836	156 674	172 932	178 488	203 280	228 158	255 368	272 050	247 822	295 286	277 432	319 340	177 476
Pesado	Vehículo	101 408	396 200	432 130	438 310	469 262	496 898	519 946	607 996	494 800	695 562	749 530	596 598	366 598
<b>Chicama</b>		<b>562 620</b>	<b>2 138 374</b>	<b>2 374 466</b>	<b>2 556 372</b>	<b>2 619 086</b>	<b>2 753 000</b>	<b>2 964 126</b>	<b>3 221 860</b>	<b>2 841 930</b>	<b>3 423 876</b>	<b>3 513 828</b>	<b>3 073 561</b>	<b>4 096 026</b>
Ligero	Vehículo	239 126	938 884	1 058 260	1 146 044	1 193 722	1 281 192	1 490 152	1 683 572	1 465 656	1 802 247	1 899 275	1 817 897	2 555 950
Pesado	Vehículo	323 494	1 199 490	1 316 206	1 410 328	1 425 364	1 471 808	1 473 974	1 538 288	1 376 274	1 621 629	1 614 553	1 255 664	1 540 076
<b>Morrope</b>		<b>151 486</b>	<b>589 016</b>	<b>658 466</b>	<b>680 798</b>	<b>732 820</b>	<b>818 750</b>	<b>914 544</b>	<b>1 001 706</b>	<b>928 662</b>	<b>1 155 638</b>	<b>1 182 640</b>	<b>1 064 128</b>	<b>639 129</b>
Ligero	Vehículo	43 562	175 344	207 038	220 234	252 448	304 170	374 072	416 480	388 134	489 230	487 202	462 306	276 926
Pesado	Vehículo	107 924	413 672	451 428	460 564	480 372	514 580	540 472	585 226	540 528	666 408	695 438	601 822	362 203
<b>Pacanguilla</b>		<b>311 566</b>	<b>1 172 338</b>	<b>1 334 758</b>	<b>1 417 716</b>	<b>1 473 116</b>	<b>1 545 466</b>	<b>1 672 472</b>	<b>1 685 066</b>	<b>1 620 132</b>	<b>2 009 943</b>	<b>2 010 360</b>	<b>1 782 443</b>	<b>2 283 897</b>
Ligero	Vehículo	113 404	439 306	508 414	558 172	595 284	626 204	735 914	751 542	768 860	980 716	971 797	909 058	1 257 136
Pesado	Vehículo	198 162	733 032	826 344	859 544	877 832	919 262	936 558	933 524	851 272	1 029 227	1 038 563	873 385	1 026 761
<b>Sullana</b>		<b>475 654</b>	<b>1 802 208</b>	<b>2 042 914</b>	<b>2 162 304</b>	<b>2 338 279</b>	<b>2 275 198</b>	<b>2 509 794</b>	<b>2 555 115</b>	<b>2 278 221</b>	<b>2 721 476</b>	<b>2 666 589</b>	<b>2 322 711</b>	<b>3 085 170</b>
Ligero	Vehículo	273 254	1 034 650	1 222 598	1 326 526	1 447 153	1 419 544	1 605 293	1 696 904	1 468 729	1 719 815	1 691 110	1 560 072	2 155 038
Pesado	Vehículo	202 400	767 558	820 316	835 778	891 126	855 654	904 501	858 211	809 492	1 001 661	975 479	762 639	930 132



UNIDAD		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:</b>														
<b>Bayovar</b>		<b>458 700</b>	<b>1 802 118</b>	<b>1 987 558</b>	<b>2 018 864</b>	<b>2 182 728</b>	<b>2 361 254</b>	<b>2 520 698</b>	<b>2 997 604</b>	<b>2 347 752</b>	<b>3 355 570</b>	<b>3 642 406</b>	<b>3 029 572</b>	<b>1 875 518</b>
Ligero	Ejes	41 836	156 674	172 932	178 488	203 280	228 158	255 368	272 050	247 822	295 286	277 432	319 340	177 476
Pesado	Ejes	416 864	1 645 444	1 814 626	1 840 376	1 979 448	2 133 096	2 265 330	2 725 554	2 099 930	3 060 284	3 364 974	2 710 232	1 698 042
<b>Chicama</b>		<b>1 381 306</b>	<b>5 192 846</b>	<b>5 781 864</b>	<b>6 315 014</b>	<b>6 336 460</b>	<b>6 655 920</b>	<b>6 820 840</b>	<b>7 259 386</b>	<b>6 472 670</b>	<b>7 695 394</b>	<b>7 838 886</b>	<b>6 909 818</b>	<b>8 796 185</b>
Ligero	Ejes	239 126	938 884	1 058 260	1 146 044	1 193 722	1 281 192	1 490 152	1 683 572	1 465 656	1 802 247	1 899 275	1 817 897	2 555 950
Pesado	Ejes	1 142 180	4 253 962	4 723 604	5 168 970	5 142 738	5 374 728	5 330 688	5 575 814	5 007 014	5 893 147	5 939 611	5 091 921	6 240 235
<b>Morrope</b>		<b>490 134</b>	<b>1 887 714</b>	<b>2 084 108</b>	<b>2 135 812</b>	<b>2 245 824</b>	<b>2 460 004</b>	<b>2 631 384</b>	<b>2 878 050</b>	<b>2 652 714</b>	<b>3 262 372</b>	<b>3 395 442</b>	<b>3 013 426</b>	<b>1 775 218</b>
Ligero	Ejes	43 562	175 344	207 038	220 234	252 448	304 170	374 072	416 480	388 134	489 230	487 202	462 306	276 926
Pesado	Ejes	446 572	1 712 370	1 877 070	1 915 578	1 993 376	2 155 834	2 257 312	2 461 570	2 264 580	2 773 142	2 908 240	2 551 120	1 498 292
<b>Pacanguilla</b>		<b>912 592</b>	<b>3 405 126</b>	<b>3 872 494</b>	<b>4 082 000</b>	<b>4 198 022</b>	<b>4 405 434</b>	<b>4 594 720</b>	<b>4 508 258</b>	<b>4 177 962</b>	<b>5 057 701</b>	<b>5 144 873</b>	<b>4 549 566</b>	<b>5 544 804</b>
Ligero	Ejes	113 404	439 306	508 414	558 172	595 284	626 204	735 914	751 542	768 860	980 716	971 797	909 058	1 257 136
Pesado	Ejes	799 188	2 965 820	3 364 080	3 523 828	3 602 738	3 779 230	3 858 806	3 756 716	3 409 102	4 076 985	4 173 076	3 640 508	4 287 668
<b>Sullana</b>		<b>880 806</b>	<b>3 379 748</b>	<b>3 746 836</b>	<b>3 904 050</b>	<b>4 204 053</b>	<b>4 146 744</b>	<b>4 592 296</b>	<b>4 517 278</b>	<b>4 137 194</b>	<b>4 999 326</b>	<b>4 892 174</b>	<b>4 275 202</b>	<b>5 430 790</b>
Ligero	Ejes	273 254	1 034 650	1 222 598	1 326 526	1 447 153	1 419 544	1 605 293	1 696 904	1 468 729	1 719 815	1 691 110	1 560 072	2 155 038
Pesado	Ejes	607 552	2 345 098	2 524 238	2 577 524	2 756 900	2 727 200	2 987 003	2 820 374	2 668 465	3 279 511	3 201 064	2 715 130	3 275 752

<b>b. Recaudación por cobro de peaje</b>														
<b>Total</b>		<b>15 941</b>	<b>57 417</b>	<b>67 559</b>	<b>85 348</b>	<b>93 502</b>	<b>99 974</b>	<b>109 015</b>	<b>130 529</b>	<b>125 990</b>	<b>166 899</b>	<b>181 846</b>	<b>146 008</b>	<b>214 951</b>
Livianos	Miles Soles	3 122	11 443	13 944	16 230	18 863	20 359	24 337	29 659	28 606	37 295	40 019	35 016	55 535
Pesados	Miles Soles	12 819	45 975	53 615	69 117	74 285	78 012	81 284	96 630	94 779	117 288	120 341	90 461	123 936
Prepago						354	1 604	3 393	4 241	2 605	12 316	21 486	20 532	35 481
Otros														

<b>c. Daños personales</b>														
Accidentes	Persona						142	124	177	116	128	154	136	136
Heridos	Persona						393	234	257	256	256	284	215	215
Fallecidos	Persona						43	27	8	70	33	34	28	28



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

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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sotta  
Jefe de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera  
Jefe de Regulación

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

---

Jorge Paz Panizo – Especialista  
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista  
María Méndez Vega – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente  
Juan Martín Balberena Cabrera – Practicante  
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante  
Sadith Renojo Gálvez – Practicante