



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

Concesión del IIRSA Centro - Tramo 2: Pte. Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco

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 2019: Concesión del IIRSA Centro - Tramo 2: Pte. Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco

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 de este organismo regulador.

Primera versión: julio de 2020

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO.....	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
	II.1. Composición de la empresa	7
	II.2. Principales Características del Contrato de Concesión	7
	II.3. Área de Influencia	10
	II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión	11
	II.5. Hechos de Importancia	12
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	13
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	14
	IV.1. Tráfico vehicular	14
	IV.2. Servicios complementarios.....	17
V.	ESQUEMA TARIFARIO	19
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	20
	VI.1. Inversiones	20
	VI.2. Aporte por Regulación.....	21
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO.....	22
	VII.1. Niveles de Servicio	22
	VII.2. Indicadores de Tráfico	22
	VII.3. Accidentes	23
	VII.4. Reclamos.....	26
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	26
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO.....	27
	IX.1. Estado Financieros	27
	IX.2. Indicadores Financieros.....	31
X.	CONCLUSIONES	34
	ANEXO N° 1 Ficha de Contrato de Concesión	36
	ANEXO N° 2 Resumen estadístico	38



CUADROS

Cuadro N° 1: Datos generales de la concesión	7
Cuadro N° 2: Modificaciones contractuales	10
Cuadro N° 3: Descripción de la infraestructura vial	11
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2018 – 2019.....	15
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2019.....	16
Cuadro N° 6: Motivo de llamada de emergencia, 2019	18
Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas, 2019	20
Cuadro N° 8: Obligaciones asociadas a las OPa	20
Cuadro N° 9: Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2019.....	25
Cuadro N° 10: Materia de reclamo, 2015 - 2019	26
Cuadro N° 11: Estado de Resultados Integrales. 2019 - 2018.....	28
Cuadro N° 12: EBITDA. 2019 - 2018	29
Cuadro N° 13: Estado de Situación Financiera, 2019 - 2018	30
Cuadro N° 14: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2019 – 2018...31	
Cuadro N° 15: Ratios de Liquidez, 2019 - 2018	32
Cuadro N° 16: Ratios de Endeudamiento, 2019 - 2018	32
Cuadro N° 17 Ratios de Rentabilidad, 2019 - 2018.....	33

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Mapa de la concesión	11
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico, 2011 – 2019	14
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2018 - 2019	15
Gráfico N° 4: Evolución del tráfico, 2019	16
Gráfico N° 5: Evolución del número de llamadas de emergencia	17
Gráfico N° 6: Motivo de llamadas de emergencia, 2018 – 2019	17
Gráfico N° 7: Asistencias médicas	18
Gráfico N° 8: Asistencias mecánicas	19
Gráfico N° 9: Aporte por regulación, 2018 – 2019.....	21
Gráfico N° 10: Intensidad Media Diaria (IMD), 2018 – 2019	22
Gráfico N° 11: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014-2019.....	23
Gráfico N° 12: Tipo de accidente de tránsito por consecuencias, 2019.....	24
Gráfico N° 13: Accidentes según tipo y causa probable, 2019.....	25
Gráfico N° 14: Indicadores de accidentes, 2014-2019	26
Gráfico N° 15: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013 – 2019.....	27



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño a diciembre de 2019 de la Concesión del Tramo N° 2 del Corredor Vial Interoceánico Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco (en adelante, IIRSA Centro – Tramo 2). En particular, se analiza la evolución de los principales indicadores de la Concesión, tales como: tráfico vehicular, tarifas de peaje, inversiones, desempeño operativo, indicadores comerciales, entre otros.

El 27 de setiembre de 2010, se entregó en concesión la vía IIRSA Centro - Tramo 2 al Consorcio Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. (en adelante, el Concesionario o Deviandes) por un periodo de 25 años, bajo el esquema BOT (Build, Operate and Transfer). La Concesión comprende 3 subtramos (i) Pte. Ricardo Palma - La Oroya, (ii) La Oroya – Dv. Cerro de Pasco y (iii) La Oroya – Huancayo, que alcanzan de manera conjunta una longitud aproximada de 377 km.

Los compromisos asumidos por el concesionario comprenden la construcción de obras y el mantenimiento de las mismas, el cobro de peaje, el servicio de pesaje y la provisión de los servicios de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real, servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúas.

En el 2019, el número de vehículos que transitaron por la vía de la Concesión ascendió a 5,74 millones, cifra superior a los 5,56 millones de vehículos registrados en el 2018. Sin embargo, es preciso mencionar que marzo de 2019 se registró un menor flujo vehicular respecto al año anterior, ya que estuvo afectado por las intensas lluvias estacionales.

En términos de ejes cobrables, durante 2019, el tráfico de vehículos pesados se incrementó 2,8% respecto a lo registrado el año anterior, siendo los vehículos de 6 ejes los de mayor flujo por la infraestructura concesionada, los cuales representaron el 55,1% del total de ejes cobrables de los vehículos pesados.

Durante 2019, se registraron 7 633 llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes, cifra que representó un incremento de 24,8% en relación a las llamadas recibidas el año anterior. Del total de dichas llamadas, el 75,9% (5 793) fueron efectuadas para solicitar auxilio mecánico; mientras que, apenas el 1,4% fueron reportadas mediante los postes SOS. Además, del total de incidentes reportados en el 2019, el 51,6% (3 942) generaron interrupción de la vía.

Con respecto a las asistencias médicas proporcionadas por el Concesionario, en el 2019 se prestaron 686 auxilios médicos, cifra 3,6% mayor a las asistencias médicas brindadas el año anterior. Por otra parte, el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario ascendió a 7 276, lo cual representó un incremento del 25,6% respecto de lo registrado en el 2018.

La tarifa vigente en el 2019 se redujo a S/ 6,20 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje de vehículo pesado. Dicha cifra fue el resultado de la aplicación del factor de actualización anual previsto en el Contrato de Concesión.

Durante 2019, el Ositrán no reconoció inversiones del Concesionario. Sin embargo, la inversión acumulada alcanzó los USD 120,3 millones, logrando así un 78,3% de avance de los compromisos de inversión asumidos por el concesionario.

En lo que respecta al pago por concepto de Aporte por Regulación, durante 2019 el concesionario efectuó un pago total de S/ 714,7 miles, monto 4,0% superior respecto del monto transferido a favor de Ositrán en 2018.

En cuanto al desempeño operativo de la Concesión, en el 2019 se produjeron 1 332 accidentes, lo que significó un incremento de 5,0% en relación con el número de accidentes registrados en 2018 (1 269). Adicionalmente, el número de heridos y fallecidos en el 2019 fue de 406 y 58, respectivamente.



Durante 2019, los usuarios de la infraestructura vial formularon 10 reclamos sobre los servicios prestados por el Concesionario, los cuales estuvieron relacionados a cobro de tarifa, mala atención, entre otros.

Durante 2019, la recaudación por el cobro de peaje incrementó en 7,1% respecto de lo registrado el año anterior, pasando de S/ 79,0 millones recaudados en el 2018 a S/ 84,6 millones en el 2019.

El ejercicio 2019, la empresa obtuvo una utilidad neta de S/ 8,4 millones, lo cual representa un incremento de S/ 7,2 millones respecto al ejercicio 2018, incremento no explicado en una mejora en sus resultados operativos (la utilidad operativa disminuyó en S/ 2,8 millones, explicado principalmente por la incorporación de una cuenta de deterioro de cuenta por cobrar del peaje de Ticlio). En ese sentido, el incremento de la utilidad neta se explica principalmente por el registro de una diferencia de cambio favorable para la empresa por S/ 4,0 millones.

De otro lado, el activo total en el ejercicio 2019 ascendió a S/ 422,9 millones, lo cual supone una disminución de S/ 6,1 millones explicada principalmente por una reducción del activo intangible, una reducción de otras cuentas por cobrar y un aumento de las cuentas por cobrar comerciales. Respecto al ejercicio 2018, el nivel de solvencia aumentó, debido tanto a una reducción del pasivo total de S/ 14,5 millones (reducción de obligaciones financieras), como al aumento de S/ 8,4 millones del patrimonio neto, explicado por la generación de utilidades en el ejercicio 2019.



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

CONCESIÓN DEL TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO CENTRO

II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. El 27 de julio de 2010 se otorgó la Buena Pro de la carretera Centro - Tramo 2 de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (en adelante, IIRSA) a la empresa Deviandes, constituida en el Perú el 08 de setiembre de 2010 con el único propósito de dedicarse a actividades vinculadas al contrato de concesión del Tramo 2 del IIRSA Centro.
2. Al 31 de diciembre de 2019, la empresa Deviandes cuenta con cuatro (4) accionistas: Concay S.A. con una participación de 40,96%, Nexus Infraestructura I FCP con una participación de 20,48%, Incoequipos S.A. con una participación de 4,43%, todas estas entidades domiciliadas en Colombia y Viviendas del Perú S.A.C. con una participación de 34,13% domiciliada en Perú¹.

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

3. El Contrato de Concesión se suscribió el 27 de setiembre de 2010, por un periodo de vigencia de 25 años. Desde la firma del Contrato se inició la etapa de explotación que comprende los servicios de operación de la vía, así como el cobro de las tarifas en las unidades de peaje en operación.

Cuadro N° 1: Datos generales de la concesión

Concesionario	Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S.A.C.
Accionistas de la Concesión	Concay S.A. (Colombia): 40,96% Incoequipos S.A. (Colombia): 4,43% Viviendas del Perú S.A.C. (Colombia): 34,13% Nexus (Infraestructuras) IFCP (Colombia): 20,48%
Modalidad de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Obras obligatorias a ejecutar
Inversión comprometida	USD 153,7 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2018	USD 120,3 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	27 de setiembre de 2010
Vigencia de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga o caducidad conforme a los términos y condiciones previstos.
Número de Adendas	2

Fuente: Ficha de contrato de concesión.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

2. La modalidad de la Concesión es autosostenible, lo que implica que el Estado no tendrá que invertir recursos públicos en esta obra, ya que el privado asume el compromiso de financiar las actividades para brindar el servicio público en las condiciones óptimas. Así, los costos de mantenimiento y construcción de obras son recuperados con el cobro de las tarifas de peaje.

¹ Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. Estados Financieros Auditados 2019



3. No obstante, el Concedente se compromete a asegurar un nivel de ingresos mínimos anuales garantizados (IMAG) por concepto de peaje durante el periodo que resulte menor entre (i) 15 años o (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda obtenida para el Cierre Financiero, contados en ambos casos desde la fecha de aceptación de la totalidad de las obras obligatorias. El IMAG tiene como destino cubrir las actividades de construcción y asegurar la recuperación de la inversión.
4. El Contrato de Concesión responde a un esquema BOT², por ello, la transferencia de actividades antes referidas no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de los Sub Tramos de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública.
5. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto constituyen el objeto de los derechos y obligaciones que asumen las partes en virtud del Contrato de Concesión, son: (i) la entrega, transferencia, uso y devolución de los bienes reversibles que se regula en el capítulo V del Contrato de Concesión, (ii) la ejecución de obras en la infraestructura vial de los subtramos de la Concesión, según se detalla en el capítulo VI del Contrato de Concesión, y (iii) la explotación de la Concesión, conforme a los condiciones de los capítulos VII y VIII del mismo contrato.

Compromisos de inversión

8. De acuerdo a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a ejecutar Obras de No Puesta a Punto (en adelante, ONPP) y Obras de Puesta a Punto (en adelante, OPP). Al respecto, las ONPP deberán empezar a ejecutarse a más tardar a los trescientos (300) días calendario de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión y demorarse como máximo un plazo de veinticuatro (24) meses luego de haberlas iniciado.
9. Las ONPP comprenden la construcción de las siguientes obras:
 - Dos (2) óvalos en el sub-tramo La Oroya – Desvío Cerro de Pasco
 - Diez (10) puentes peatonales ubicados a lo largo de la Concesión
 - Veintinueve (29) ensanche de plataforma
 - Siete (7) variantes
10. Las OPP consisten en obras que debe ejecutar el Concesionario en los sub tramos (i) Puente Ricardo Palma – La Oroya, (ii) La Oroya – Huancayo y (iii) La Oroya – Desviación Cerro de Pasco, a fin de que éstos alcancen los índices de Servicialidad exigidos en el Contrato de Concesión. Dichas obras comprenden la construcción de drenajes, puentes y bermas a nivel de la rasante de la calzada en 377,37 kilómetros.
11. Finalmente, el monto referencial de la inversión para las obras señaladas anteriormente (OPP y ONPP) ha sido estimado en USD 153,7 millones.

Esquema de regulación tarifaria

12. Respecto al régimen tarifario, el Contrato de Concesión establece que entre la fecha de inicio de la explotación de la Concesión y hasta antes de enero de 2012, el Concesionario debía cobrar la tarifa de peaje vigente a la fecha en que se inició la explotación. Posteriormente, a partir de enero de 2012, la tarifa a cobrar por el Concesionario en las estaciones de peaje existentes aumentó a USD 1,50.

² Build, operate and transfer.



13. De otro lado, todos los montos establecidos como peajes serán reajustados de forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al incremento del peaje a US\$ 1,5 en cada uno de los sub tramos, el cual, se realizará cada 12 meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste³.

$$Peaje = \left[(US\$1.50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(US\$1.50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

Donde:

Sea *i* el mes anterior inmediato al 10 de enero del año calendario del cual se dispone información de los índices de precios al consumidor en ambas monedas. Este mes será considerado el mes de referencia del ajuste.

Peaje : Es el monto a cobrar en nuevos soles ajustado como resultado de aplicar la expresión anterior, cuyo valor convertido en dólares, en la fecha de su determinación, servirá como base tarifaria para el siguiente reajuste y así sucesivamente. Este no incluye el IGV y cualquier otro tributo aplicable.

CPI : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics)

IPC: Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI

TC : Es el tipo de cambio, definido en la cláusula 1.8.84 del Contrato de Concesión que corresponde al último día disponible del mes de referencia al que se realiza el ajuste tarifario.

14. Para efectuar la recaudación del peaje, el Concesionario utilizará al inicio de la Concesión las unidades de peaje existentes, luego de la culminación de todas las obras por parte del Concesionario y recepcionadas por el Concedente entrará en operación una unidad de peaje nueva en la ruta PE-022 (Estación de peaje Ticlio). Las estaciones de peaje actualmente en operación son Casaraca, Quiulla y Corcona

Pagos al Estado

15. Otras obligaciones del concesionario están referidas a diversos pagos que debe efectuar al Estado por la cesión del derecho de explotación de la vía, los cuales se detallan a continuación:
- **Pago por derecho de la Concesión:** Conforme a la cláusula 10.12 del Contrato, el Concesionario entregará al Concedente el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental.
 - **Aporte por Regulación:** Según la Cláusula 15.12 del Contrato, el Concesionario aportará conforme lo establece el Artículo 14 de la Ley N°26917 y el Artículo 10 de la Ley N°27332 en donde se especifica que los organismos reguladores recaudarán una tasa por aporte por regulación no mayor del 1% del total de los ingresos del Concesionario.
 - **Aporte por Supervisión:** El Concesionario realizará pagos por concepto de supervisión de Estudios y Obras contratadas por el Regulador, a través de los fondos del fideicomiso por recaudación, según se establece en el Anexo XI y cláusula 10.6 del Contrato de Concesión. Dicho aporte equivale al 6% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental.

³ En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea USD 1,50.



Modificaciones contractuales

16. A diciembre de 2019 se han suscrito dos adendas al Contrato de Concesión (ver Cuadro N° 2). La Adenda N° 1 se suscribió el 01 de setiembre de 2014, con el objetivo de permitir al Concedente la aprobación parcial de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) de las obras a cargo del Concesionario, sin la variante de Huayllatupe, y dar inicio a las obras de construcción de las ONPA en los terrenos liberados (53% del total), manteniendo suspendido el 47% restante hasta recibir los terrenos faltantes.
17. Posteriormente, el 12 de enero de 2015, se firmó la segunda adenda al Contrato de Concesión, la cual permite dar inicio de las OPA y la activación de la unidad de peaje de Ticlio (km 128), esta última condicionada al cumplimiento de los siguientes grados de avance: OPA en un 100% y ONPA en un 53% de obras ejecutadas (es decir, 95% de las obras obligatorias). Cabe mencionar que, se encuentra pendiente la liberación del 47% de los terrenos para la ejecución de las ONPA, los cuales equivalen al 5% del total de obras obligatorias.

Cuadro N° 2: Modificaciones contractuales

Adenda 1	
Fecha de suscripción:	01 de setiembre de 2014
Principales temas:	(1) Permitir la aprobación parcial del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) de las Obras a Cargo del Concesionario.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	12 de enero de 2015
Principales temas:	(1) Establecer las condiciones para dar inicio y garantizar la correcta ejecución de las Obras a cargo del Concesionario. (2) Establecer condiciones para la entrada en operación de la nueva unidad de peaje.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

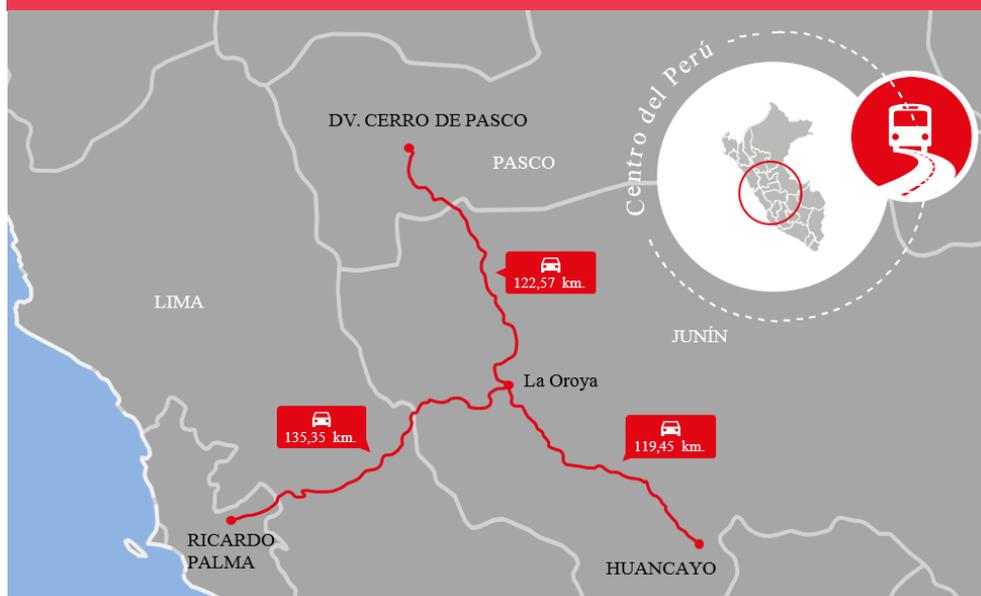
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

II.3. Área de Influencia

14. El ámbito de la concesión comprende el tramo vial que inicia en el puente Ricardo Palma (Provincia de Huarochirí en la Región Lima) y cruza la ciudad de oeste a este, conectándola con las ciudades de La Oroya, Jauja y Huancayo (Región Junín). La vía de Huancayo se conecta con la carretera Longitudinal de la Sierra Tramo N°4 (vía actualmente por concesionar), uniendo las ciudades de Huancayo con Ayacucho y Abancay. Por el norte la vía conecta a la ciudad de Cerro de Pasco con las ciudades de Tingo Maria y Huánuco (Región Huánuco) y la ciudad de Pucallpa (Región Ucayali).
15. Cabe mencionar que esta autopista cuenta con un trazado que va de forma paralela al recorrido del Ferrocarril Central (concesionado a la empresa Ferrovías Central Andino).



Gráfico N° 1: Mapa de la concesión



Fuente: Memoria Institucional de Ositrán 2016

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

6. La concesión tiene una longitud aproximada de 377 km de carretera que atraviesa las regiones de Lima, Pasco y Junín, comprendiendo los siguientes 3 subtramos viales:

Cuadro N° 3: Descripción de la infraestructura vial

Tramo N°	Ruta	Tramo	Longitud (Km)
1	PE-022	Pte. Ricardo Palma - La Oroya	135,35
2	PE-03S	La Oroya - Huancayo	119,45
3	PE-03N	La Oroya - Desviación Cerro de Pasco	122,57
Longitud Total			377,37

Fuente: Contrato de concesión.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

7. A lo largo de la vía se ubican tres estaciones de peaje, las cuales cuentan con instalaciones de servicios higiénicos y con oficinas de la Policía Nacional:
- Unidad de Peaje de Corcona (km 48+500 Subtramo 1)
 - Unidad de Peaje de Quiulla (km 18+900 Subtramo 2)
 - Unidad de Peaje de Casaracra (km 10+500 Subtramo 3)
8. Como parte de su equipamiento, DEVIANDES cuenta con postes SOS, los cuales se encuentran instalados cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes están equipados con un sistema de comunicación satelital y se encuentran controlados directamente por la central de emergencia, las 24 horas del día, a través de los mismos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
9. Para atender situaciones en las que los vehículos de los usuarios sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición una flota de vehículos compuesta por carros talleres, grúas de plataforma y



de arrastre. Las mismas que permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día a los usuarios que así lo requieran.

10. Por otra parte, en caso de presentarse algún siniestro, el Concesionario tiene a su disposición unidades de ambulancia disponibles las 24 horas, las cuales se encuentran dotadas de equipamiento y de personal especializado.
11. Finalmente, el Concesionario cuenta con 2 estaciones de peaje: la estación de pesaje de Cocachacra (km 52+200 Subtramo 1), la cual fue rehabilitada y se encuentra en operación y la estación de pesaje de Cut Off (km 157+500 Subtramo 1) que fue recibida con observaciones y se encuentra en operación desde junio de 2017. Además, la estación de pesaje de Huancayo (km 10+980 Subtramo 2) está pendiente de entrega por parte del MTC.

II.5. Hechos de Importancia

16. En enero 2019, el MTC presentó un recurso de reconsideración al Ositrán contra la Resolución N° 037-2018-CD-OSITRAN, indicando que su obligación como Concedente de asumir los montos dejados de recaudar, no corresponde específicamente al pago de efectivo, sino que puede ser mediante otros mecanismos⁴. Sin embargo, el julio de 2019, mediante Resolución N° 0033-2019-CD-OSITRAN⁵, el Ositrán declaró infundado el recurso interpuesto por el MTC.
17. Considerando ello, en octubre 2019, el Concesionario inició el procedimiento de Trato Directo señalado en el Contrato de Concesión para la solución de controversias con la participación del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y el MTC. Cabe mencionar que, conforme al registro que lleva el Concesionario de los vehículos que transitan por la ubicación del peaje de Ticlio, los montos dejados de recaudar desde agosto de 2018 ascienden a S/ 10,4 millones en 2018 y S/ 29,7 millones en 2019⁶.

⁴ Cabe mencionar que, mediante Resolución N° 037-2018-CD-OSITRAN, el Ositrán interpretó la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, estableciendo que es obligación del Concedente hacer los pagos correspondientes de los montos dejados de recaudar, luego de transcurridos 6 meses desde la suspensión de la obligación de explotación del peaje, de acuerdo con las normas del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

Al respecto, cabe mencionar que, en febrero de 2018, el Concesionaria culminó las obras requeridas para tener el derecho de instalar y activar el cuarto peaje ubicado en el KM 128 (Ticlio, provincia de Huarochirí) del Sub tramo 1 Puente Ricardo Palma - La Oroya e iniciar el cobro de peajes. No obstante, ante el inminente inicio del cobro de peaje, ocurrieron actos de protestas sociales de las comunidades adyacentes, por lo que se declaró la suspensión de dicha obligación como un evento de fuerza mayor.

En efecto, en febrero de 2018, mediante Resolución N° 00008-2018-GSF-OSITRAN, el Ositrán determinó que las protestas sociales realizadas por autoridades, dirigentes de transportes y pobladores con relación al cobro de peajes en la nueva estación de Ticlio, constituyen eventos de fuerza mayor de conformidad con lo establecido en la Capítulo XVII del Contrato de Concesión. En atención a ello, el 15 de febrero de 2018, el MTC informó que el peaje de Ticlio, que iba a ser implementado el próximo 20 de febrero, quedaba temporalmente suspendido debido a posibles paros regionales o protestas sociales.

⁵ <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/07/033CD2019.pdf>

⁶ Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. Estados Financieros Auditados 2019



III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

21. De acuerdo a lo estipulado en el Contrato de Concesión, los servicios públicos que corresponde prestar al Concesionario, son de dos tipos: **Servicios Obligatorios**, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los **Servicios Opcionales**, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión pueden elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.
22. Conforme lo señalado en la Cláusula 8.12 del contrato de Concesión los **Servicios Obligatorios** son los siguientes:
- a) **Servicios gratuitos:**
- Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno.
 - Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico policlínico, según sea el caso.
 - Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultados averiados en la vía, hasta la estación de servicios más próxima, dentro de los 100 km.
 - Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
 - Servicios higiénicos en cada Estación de Peaje.
- b) **Servicios Obligatorios por los que se puede cobrar:**
- Servicio de traslado de vehículos averiados en la vía (distancias que excedan los 100 kilómetros).
23. Los **Servicios Opcionales** que se hayan incorporado durante la vigencia de la Concesión, podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como áreas de servicios opcionales, de acuerdo a las normas y reglamentos aplicables. Los ingresos obtenidos por este concepto serán de libre disponibilidad del Concesionario.



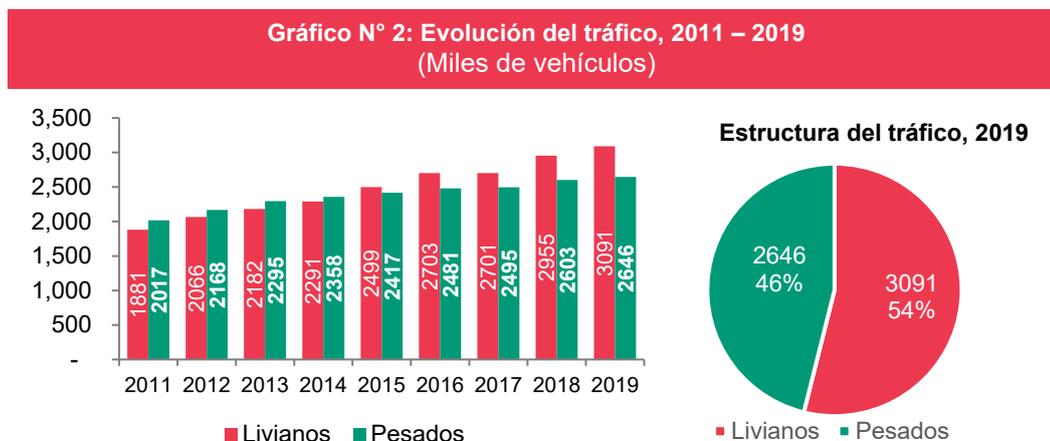
IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Tráfico vehicular

24. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como en número de ejes. Cabe mencionar que, las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en cada estación de peaje en operación en sentido ascendente como descendente, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁷. 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 si hayan transitado vehículos por la vía.

Trafico en unidades vehiculares

25. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2019 alcanzó los 5,74 millones, cifra 3,2% mayor a los 5,56 millones de vehículos registrados en el 2018. Del flujo total de vehículos de 2019, el 53,9% fueron vehículos ligeros (3,1 millones de unidades vehiculares) y el 46,1% restante fueron vehículos pesados (2,65 millones de unidades vehiculares).
26. Como puede observarse en el gráfico siguiente, al inicio de la concesión el mayor flujo de vehículos que circulaban por la vía concesionada correspondía a vehículos pesados; sin embargo, a partir de 2015 dicha tendencia se revirtió, registrándose desde dicho año un flujo mayor de vehículos ligeros que de vehículos pesados.



Fuente: DEVIANDES

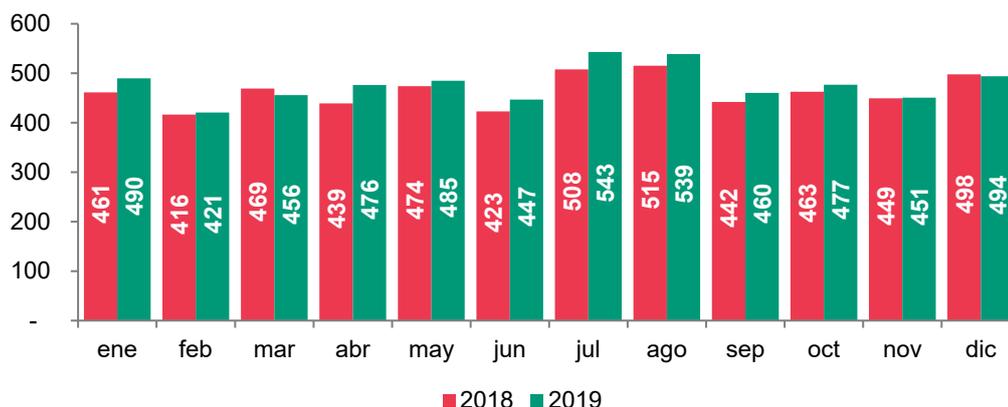
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

27. Considerando la distribución mensual del tráfico, en los meses de julio y agosto de 2019, se registró el mayor número de vehículos usuarios de la vía con 543 mil y 539 mil vehículos respectivamente. La mayor variación del tráfico se dio en los meses de abril y julio, observándose un incremento de 8,4% y 6,9% en relación al número de vehículos registrados en mismo periodo del año anterior, respectivamente.

⁷ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, 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 declaracion.estadistica@ositrان.gov.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2018 - 2019
(Miles de vehículos)



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

28. En cuanto al tráfico vehicular registrado por cada estación de peaje, en el siguiente cuadro se aprecia que entre 2018 y 2019, las estaciones de Casaracra, Corcona y Quiulla han incrementado su volumen de tráfico en 64 mil unidades de vehículos (+4,0%), 63 mil vehículos (+2,4%) y 53 mil vehículos (+3,9%), respectivamente.
29. Al analizar el tráfico según tipo de vehículo, se observa que, en el caso de vehículos pesados, la estación de Corcona incrementó su flujo, al pasar de 1 283 mil a 1 299 mil vehículos entre el 2018 y 2019; mientras que, en ese mismo periodo, se experimentó también un aumento en el flujo de ese tipo de vehículos en las otras dos estaciones de peaje, pasando de 856 miles a 881 miles en la estación de Corcona, y de 464 miles a 466 miles en la estación de Quiulla. De otro lado, el flujo de vehículos livianos de 2019 en comparación con 2018, se incrementó en 137 mil vehículos.

Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2018 – 2019
(Miles de vehículos)

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2018	2019	Flujo	var. %
Livianos	Casaracra	736	774	39	5,3%
	Corcona	1 322	1 370	48	3,6%
	Quiulla	897	947	51	5,6%
Pesados	Casaracra	856	881	25	3,0%
	Corcona	1 283	1 299	16	1,2%
	Quiulla	464	466	2	0,4%
Total	Casaracra	1 591	1 655	64	4,0%
	Corcona	2 605	2 668	63	2,4%
	Quiulla	1 361	1 413	53	3,9%

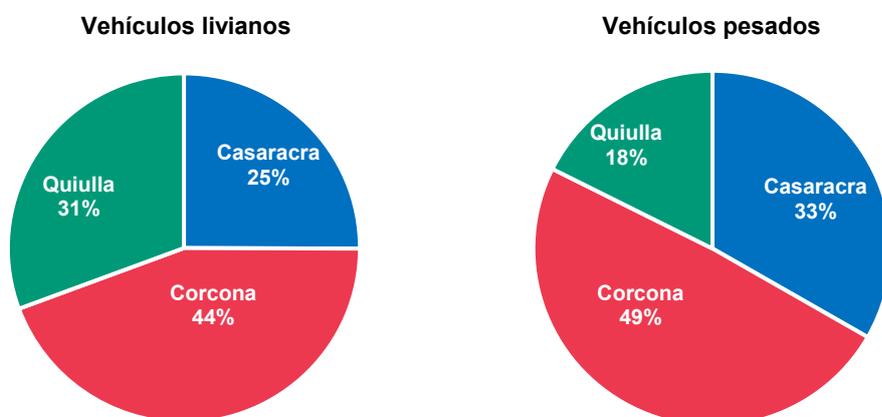
Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

30. De otro lado, al analizar el tipo de vehículo que transita por cada estación de peaje, se aprecia que en el año 2019 la estación Corcona registró el mayor número de vehículos contabilizados con el 46,9% del total, seguido de la estación de Casaracra con el 28,6% y Quiulla con el 24,5%.
31. En relación al tipo de vehículo, durante 2019, la estación de Corcona concentró el 44,3% del tráfico vehicular liviano y el 49,1% del tráfico vehicular pesado respecto del tráfico total de la vía. En segundo lugar, se ubicó la estación de Quiulla, la cual registró el 30,6% y 33,3% del tráfico vehicular de vehículos livianos y pesados, respectivamente.



Gráfico N° 4: Evolución del tráfico, 2019
(Miles de vehículos)



Fuente: DEVIANDES
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

32. Al analizar el flujo de vehículos pesados⁸ medido en ejes cobrables, se observa que entre 2018 y 2019 se produjo un incremento de 2,8% del total de ejes, los cuales pasaron de 13,31 millones a 13,69 millones (372 mil de ejes adicionales). El mayor número de ejes cobrables de vehículos pesados correspondieron a vehículos con 6 ejes, los que explicaron el 55,1% del total de ejes de vehículos pesados que transitaron por la vía en el 2019.
33. Cabe indicar que las estaciones de peaje de Casaracra y Corcona presentaron un incremento en el flujo de ejes cobrables de vehículos pesados en el 2019 de 4,1%, 2,0%, respectivamente, en relación a lo registrado en el 2018; de manera contraria sucedió en la estación Quiulla, la cual presentó una reducción de 0,59%.
34. Tal como se ha señalado anteriormente, de las 3 estaciones de peaje que posee la vía concesionada, la de mayor afluencia de ejes cobrables de vehículos pesados en 2019 fue la estación de Corcona con 5,2 millones de ejes cobrables, que representaron casi la mitad (49,3%) del tráfico total de ejes cobrables de vehículos pesados que transitaron por la concesión.

Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2019
(Unidades vehiculares y ejes cobrables)

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	7 a más	
Unid. vehiculares							
Casaracra	196 944	247 579	61 181	25 195	348 552	1 710	881 161
Corcona	317 814	358 955	94 440	35 473	485 835	6 039	1 298 556
Quiulla	125 532	149 414	35 854	14 595	139 448	988	465 831
Ejes cobrables							
Casaracra	393 888	742 737	244 724	125 975	2 091 312	12 234	3 610 870
Corcona	635 628	1 076 865	377 760	177 365	2 915 010	43 698	5 226 326
Quiulla	251 064	448 242	143 416	72 975	836 688	6 978	1 759 363

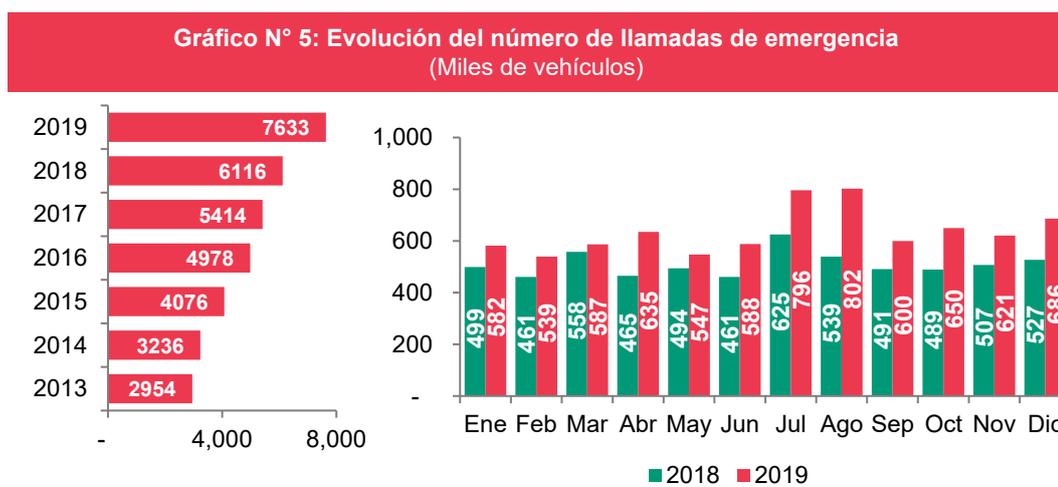
Fuente: DEVIANDES
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

⁸ Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.



IV.2 Servicios complementarios

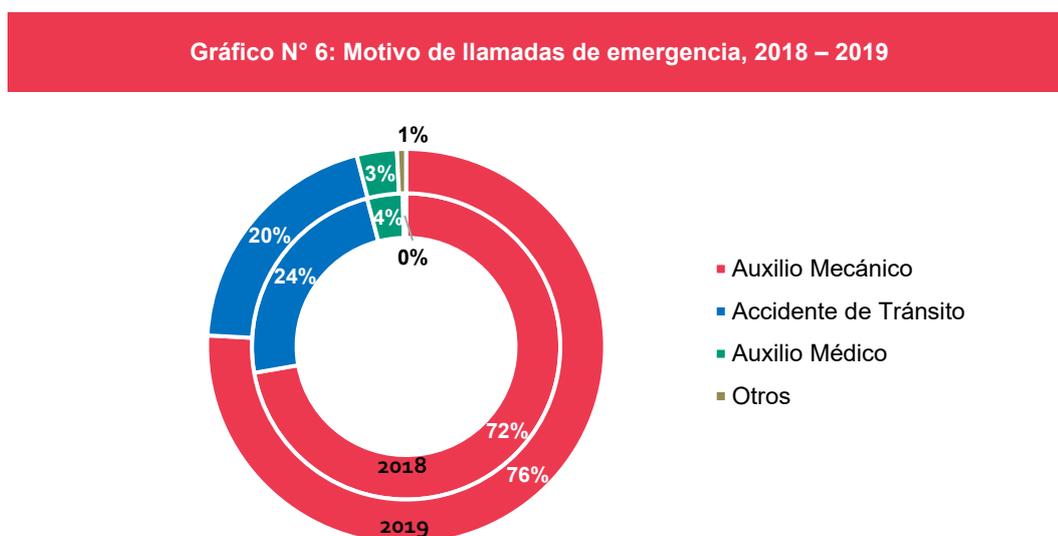
35. Como se ha mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, tales como la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas, entre otros.
36. Así, durante 2019, el número de llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes fue de 7 633, cifra que representó un incremento de 24,8% en relación a las llamadas efectuadas el año anterior. Como se aprecia en el siguiente gráfico, en el 2019 la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de julio, agosto y diciembre, que coinciden con el mayor flujo vehicular por fiestas patrias y navidad.



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

37. En relación al motivo de las llamadas de emergencia realizadas en el 2019, el mayor porcentaje de ellas (75,9%) correspondieron a solicitudes de auxilio mecánico, seguido por reportes de accidentes de tránsito (20,1%) y solicitudes de auxilios médicos (3,3%). En 2019, los pedidos de auxilio mecánico incrementaron su participación en un total de 1375 (+31,1%) llamadas en relación a lo registrado en el 2018.



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán



38. Durante el 2019 se observó que, del total de llamadas para reportar emergencias, el 51,6% (3 942) generaron interrupción del tránsito vehicular, siendo los desperfectos en la vía, los incidentes (solicitudes de auxilio mecánico) el tipo de incidente que generó mayores interrupciones en la vía.

Cuadro N° 6: Motivo de llamada de emergencia, 2019
(Número de llamadas)

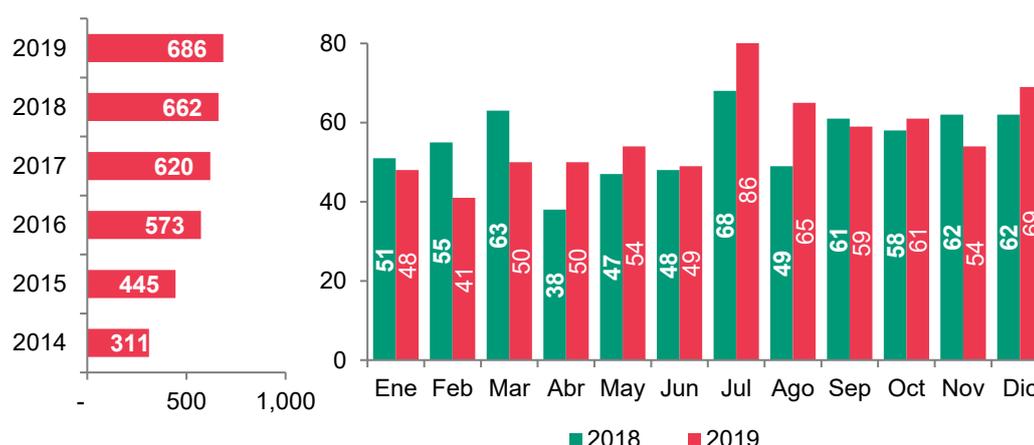
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación		Total
	Sí	No	Teléfono	Postes SOS	
Auxilio Mecánico	2 772	3 021	5 707	86	5 793
Accidente de Tránsito	1 082	453	1 513	22	1 535
Auxilio Médico	33	216	247	2	249
Otros	55	1	56	0	56
Total	3 942	3 691	7 523	110	7 633

Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

39. En cuanto al medio de comunicación que se utilizó en 2019 para reportar el accidente o incidente en la vía, el 98,6% de sucesos reportados al concesionario (7 523) se realizó por llamadas de teléfonos particulares a la central de emergencia y el 1,4% restante (110) se realizó por medio de la utilización de los postes SOS instalados a lo largo de la concesión.
40. Con respecto a la utilización de los postes SOS por motivo de llamada de emergencia, en 2019, el 78,2% correspondió a solicitudes de auxilios mecánicos (86), el 20,0% fue utilizado para reportar accidentes de tránsito (22) y el 1,8% restante fue para pedir auxilio médico (2).
41. En lo que respecta a asistencias médicas durante el 2019, el concesionario proporcionó 686 auxilios médicos, cifra que representó un incremento de 3,6% en relación a las asistencias médicas brindadas el año anterior. El mayor número auxilios médicos se proporcionó en los meses de mayo, julio, agosto y diciembre.

Gráfico N° 7: Asistencias médicas



Fuente: DEVIANDES

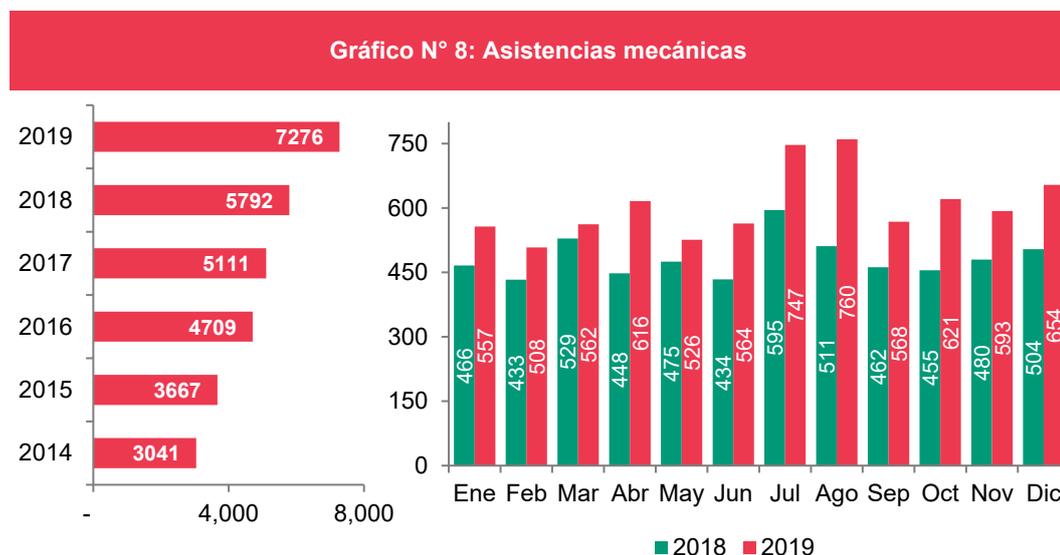
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

42. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de las asistencias mecánicas brindadas a lo largo del tramo de la concesión, apreciándose que, en 2019, el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario ascendió a 7 276, lo cual representó un



incremento del 25,6% respecto de lo registrado en el 2018. A nivel mensual se observa que, en los meses de julio, agosto y diciembre de 2019 se presentan el mayor número de estos eventos, a saber, 747, 760 y 654, respectivamente, ello debido al mayor número de vehículos que transitan en dichos meses.

43. Finalmente, con respecto a la evolución mensual de las asistencias mecánicas brindadas en el 2019 se observa que en todos los meses se ha registrado un incremento en comparación con el año anterior.



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

V. ESQUEMA TARIFARIO

37. De acuerdo a la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión a partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión, el Concesionario cobrará el peaje vigente a dicha fecha para los vehículos ligeros y pesados en las unidades de peajes existentes, es decir, en las unidades de peaje de Corcona, Quiulla y Casaracra.
38. A partir de enero de 2012, el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peajes existentes un peaje de USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. Asimismo, a partir del mes calendario siguiente a la recepción de la totalidad de las obras a cargo del Concesionario, se deberá cobrar en la nueva unidad de peaje el mismo monto (USD 1,50) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. En ambos casos la regla a aplicar sería la siguiente:
- Los Vehículos Ligeros pagarán una Tarifa equivalente a un eje.
 - Los Vehículos Pesados pagarán una Tarifa por cada eje.
39. Conforme a lo establecido en la Cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, a partir del 10 de enero de cada año, todos los peajes son reajustados anualmente en forma ordinaria por el Concesionario conforme a las variaciones del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y el índice de Precios y el índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana.
40. De este modo, a partir del 10 de enero de 2019, y conforme a lo señalado en el contrato de Concesión, se efectuó el reajuste de las tarifas cobradas en las estaciones de peaje de Corcona, Casaracra y Quiulla, (ver siguiente cuadro).



Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas, 2019
(Soles)

Concepto	Unidad de Cobro	A partir de 10/01/2020		A partir 10/01/2019	
		Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)	Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)
Livianos	Vehículo	5,42	6,40	5,25	6,20
Pesados - 2 ejes	Vehículo	10,85	12,80	10,59	12,50
Pesados - 3 ejes	Vehículo	16,19	19,10	15,85	18,70
Pesados - 4 ejes	Vehículo	21,61	25,50	21,19	25,00
Pesados - 5 ejes	Vehículo	27,03	31,90	26,44	31,20
Pesados - 6 ejes	Vehículo	32,46	38,30	31,69	37,40
Pesados - 7 ejes	Vehículo	37,80	44,60	37,03	43,70

Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Inversiones

40. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión las obligaciones del concesionario consistían en la ejecución de dos tipos de obras: (i) Obras de Puesta a punto (en adelante, **OPA**); y, (ii) Obras de no puesta a punto (en adelante, **ONPA**).
41. Las OPA comprenden el cambio total de la carpeta asfáltica en todos los tramos de la concesión, así como la construcción de puentes, obras de drenaje y bermas, por un monto estimado de S/ 274,4 millones (alrededor de USD 97 millones, incluido IGV).

Cuadro N° 8: Obligaciones asociadas a las OPA

Obras de Puesta a punto (OPA)	Longitud
Subtramo Puente Ricardo Palma – La Oroya	113,35 km
Subtramo La Oroya - Huancayo	119,45 km
Subtramo La Oroya – desvío Cerro de Pasco	122,57 km
Obras de drenaje, puentes y bermas a nivel de la rasante de la calzada	

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

42. Por otra parte, las obligaciones asociadas a las ONPA consisten en la construcción de 2 óvalos, 10 puentes peatonales, 29 ensanches de plataforma y 7 obras de mejoramientos construcción de variantes⁹. De acuerdo a lo establecido en el EDI, aprobado mediante Resolución Directoral N° 590-2012-MTC/20 del 22 de agosto de 2012, el monto total presupuestado para las ONPA inicialmente ascendía a S/. 86,6 millones (alrededor de USD 30,5 millones, incluido IGV).
43. Si bien las OPA debían culminarse en julio de 2014, de acuerdo con lo previsto originalmente en el Contrato de Concesión, dichas obras recién se iniciaron en febrero de 2015, debido a retrasos por parte del concedente en la entrega de los terrenos necesarios con los niveles de servicio establecidos en el contrato¹⁰.

⁹ Para mayor detalle ver anexo.

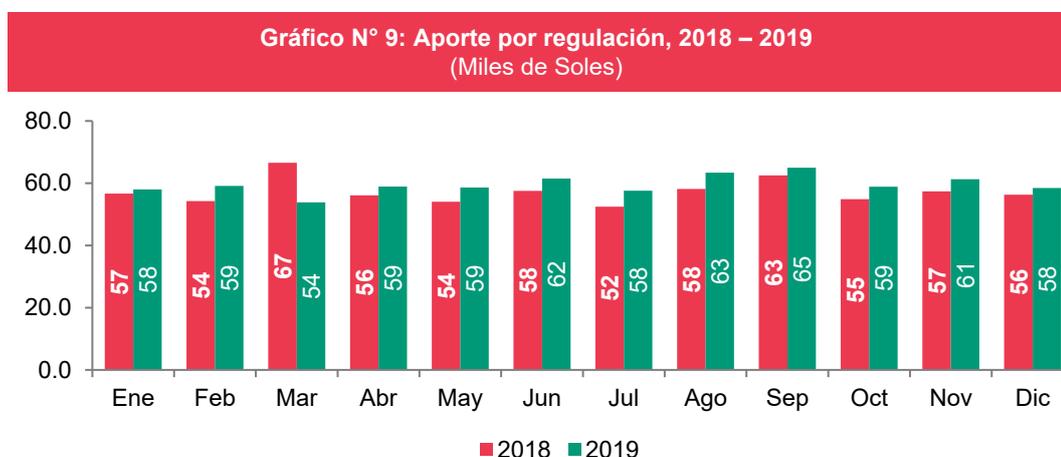
¹⁰ Recién el 15 de agosto de 2013, el Concedente dispuso la entrega de los subtramos al Concesionario, luego de más de 4 meses de retraso en relación a lo previsto en el Contrato de Concesión (31 de marzo de 2013). No obstante, los subtramos entregados no alcanzaban los niveles de servicio indicados en las cláusulas 7.10 y 7.11 del Contrato de Concesión, conforme se dejó constancia en el "Acta de entrega de los subtramos: Puente Ricardo Palma - La Oroya, La Oroya – Huancayo y La Oroya – Desvío Cerro de Pasco". Como consecuencia de ello, el 17 de diciembre



44. Al cierre de 2019, el compromiso total de inversión asciende a USD 153,7 millones, de los cuales se han reconocido un total de USD 120,3 millones, es decir, se tiene un avance del 78,3%, quedando pendiente por ejecutar alrededor de UD 33,4 millones en ONPA. Sin embargo, al cierre del 2018 no se ejecutó el 50% de la ONPA debido a las demoras por parte del Concedente en la entrega de terrenos saneados y libres de interferencias.
45. El concesionario ha ejecutado el 100% de las Obras de Puesta a Punto (OPA) y el 86,8% de las Obras de No Puesta a Punto (ONPA) en el 53% de los terrenos entregados por el Concedente. Las actividades de OPA y ONPA que se vienen ejecutando en el tramo concesionado, corresponden a la fase de Inversiones, en ese sentido no hay fase de operación hasta cuando se concluyan las obras.
46. No obstante, hasta no contar con la liberación de los predios por parte del MTC, no se tiene programado realizar inversiones en la vía. Las obras restantes consisten en nueve (9) puentes peatonales, nueve (9) ensanches (con un total de 3 620 metros de longitud) y cuatro (4) variantes, las cuales serán ejecutadas en un plazo máximo de dos (2) años una vez que se cuente con los terrenos.

VI.2. Aporte por Regulación

44. De acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión, el pago por aporte por regulación corresponde al 1% de ingresos de la Concesión que incluye, ingresos por construcción, ingresos por operación y mantenimiento, ingresos por peaje.
45. Durante el 2019, el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 714,7 miles, lo que representó un incremento de 4,0% en relación a los aportes realizados en 2018 (S/ 686,9 mil).



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

46. Como se aprecia en el gráfico anterior, el Aporte por Regulación mensual en el 2019 ha seguido una tendencia creciente al comparar cada mes con el respectivo del año anterior, con excepción en el mes de marzo en el cual se presentó una reducción de S/ 12,7 miles (-19,1%), en relación a lo aportado en el mismo mes del año anterior.

de 2013, el Concesionario y el MTC suscribieron un Acta de Suspensión de las Obligaciones Contractuales, con lo cual la obligación de iniciar la ejecución de las OPA, entre otras, quedaron suspendidas hasta el 11 de febrero de 2014, plazo que fue ampliado hasta agosto de 2014, con la firma de la primera adenda al acta de Suspensión de obligaciones Contractuales, en virtud de la no entrega de la vía en las condiciones contractuales de parte del MTC.



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

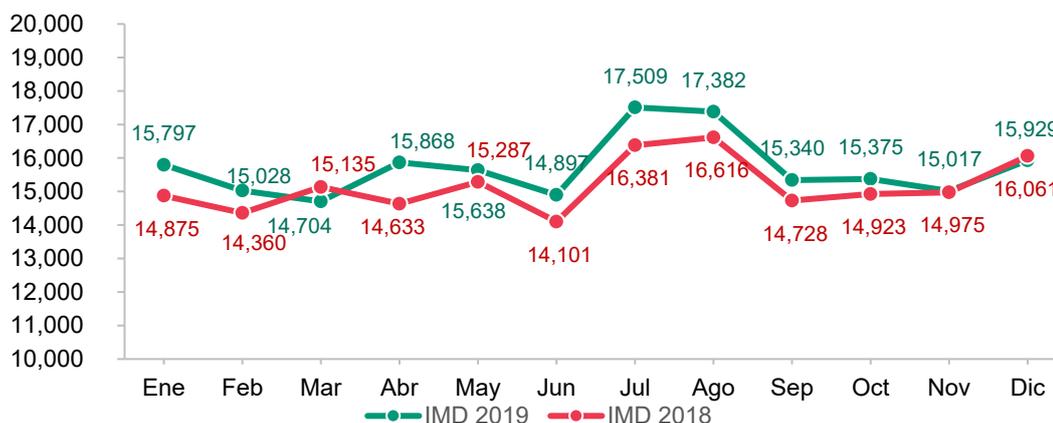
VII.1. Niveles de Servicio

47. De acuerdo al Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
48. Cabe mencionar que, durante los períodos en que los tramos se encuentren en obra (habiendo sido el cronograma de obra aprobado por el Regulador) no se evaluarán los niveles de servicio afectados por la obra, ni se considerarán dichos tramos para el cálculo del nivel de servicio global del Contrato.
49. En 2019, Ositrán efectuó la medición del Nivel de Servicio global, cuyo resultado fue de 97%, el cual es superior al 95,0% establecido como el umbral mínimo. Así también, una medida alternativa del nivel de servicio de la infraestructura vial es el Índice de Rugosidad Internacional (IRI). La última medición del IRI arrojó un resultado de 1,54 encontrándose debajo del umbral permisible 3.5.

VII.2. Indicadores de Tráfico

50. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD), se define como el número total de vehículos que atraviesan una determinada sección durante un período determinado, dividido entre la cantidad de días que comprende dicho período¹¹. Al respecto, el promedio del IMD en el 2019 ascendió aproximadamente a 15 717 vehículos diarios, flujo mayor al contabilizado en el 2018.

**Gráfico N° 10: Intensidad Media Diaria (IMD), 2018 – 2019
(Unidades vehiculares)**



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

51. Al comparar el IMD mensual, de 2018 y 2019, los meses de julio y agosto fueron los que presentaron la mayor intensidad en el uso de la vía concesionada. Así, en el mes de julio se contabilizaron 17 509 vehículos diarios, mientras que en el mes de agosto se

¹¹ Calculado en base a la información provista por el concesionario. Es preciso acotar que el tráfico vehicular se contabiliza en base a las unidades que pasan por las unidades de peaje. El IMD mensual se calcula de la siguiente manera:

$$IMD_i = \frac{\text{Tráfico total de vehículos en el mes } i}{\text{Número de días del mes } i}$$



registraron 17 382 vehículos diarios para el año 2019. El mes de marzo tuvo 14 704 vehículos diarios, inferior en un 2,8% respecto al 2018, esto es debido a la temporada de lluvia a la cual está sometida la vía.

VII.3. Accidentes

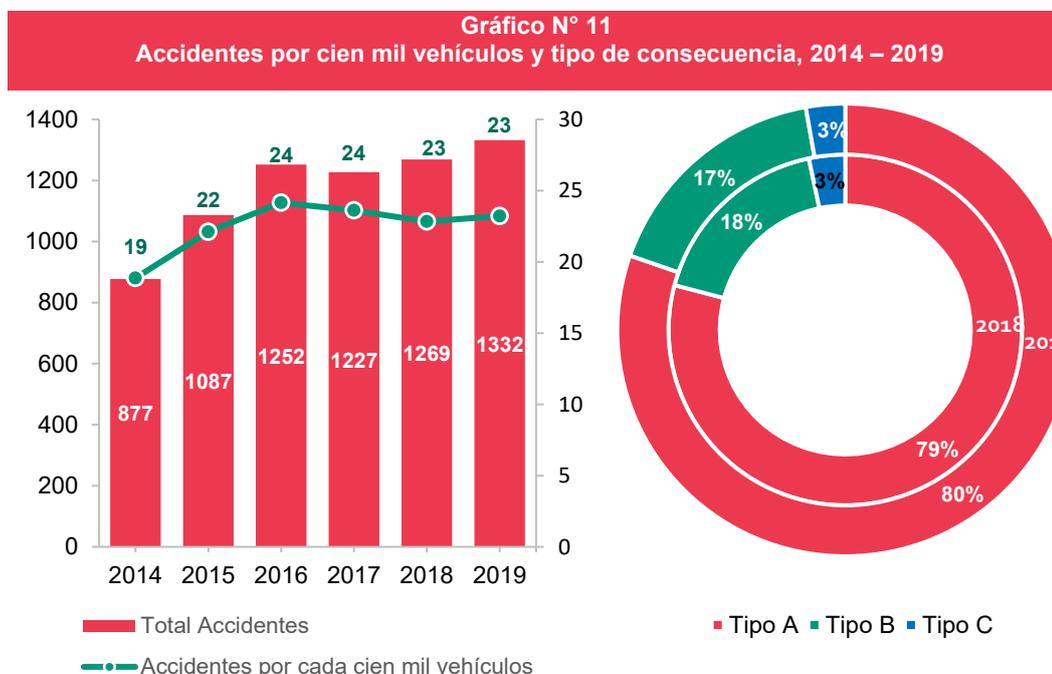
52. En cuanto al desempeño operativo del Concesionario, en 2019 se produjeron 1 332 accidentes, cifra 5,0% mayor a los 1 269 accidentes registrados en el 2018. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos y víctimas mortales se redujo en un 7,9% (de 438 a 406 heridos) y 29,3% (de 75 a 58 fallecidos) en relación a lo registrado en 2018.

Cuadro N° 9 Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2019 (Número de Accidentes)						
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	734	131	12	855	254	21
2015	875	184	28	1061	333	50
2016	1006	218	28	1235	394	34
2017	971	221	35	1165	409	49
2018	1004	223	42	1237	438	75
2019	1070	225	37	1320	406	58

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

53. En el gráfico siguiente se muestra que la cantidad de accidentes ocurridos por cada cien mil vehículos transitados se elevó de 22,84 accidentes en el 2018, a 23,22 accidentes en el 2019, lo que evidencia un incremento efectivo de la cantidad de accidentes, posiblemente al mayor volumen del tráfico.



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

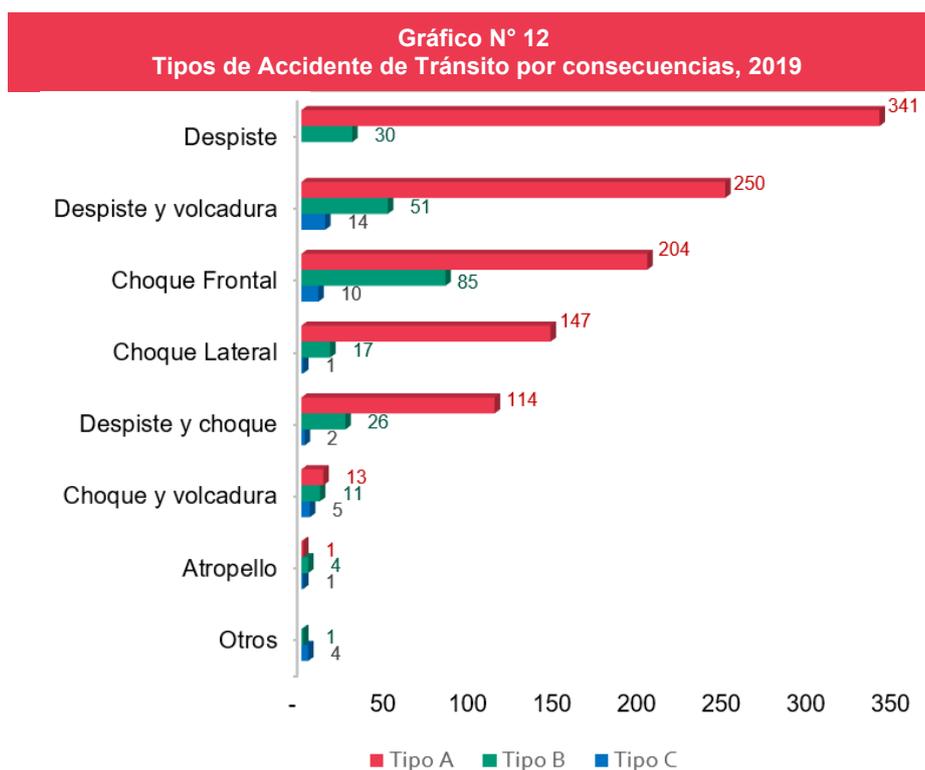
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.



54. Además, se aprecia que el 80% de los accidentes ocurridos en 2019 han generado daño material, es decir consecuencias sobre los bienes; mientras que, un porcentaje mucho menor correspondió a accidentes que generaron personas heridas (17%) y, por último, el 3% de los accidentes reportó consecuencias fatales sobre la vida de las personas (fallecidos).
55. El gráfico a continuación, muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente ocurrido. Como se puede observar despiste de vehículos es el principal tipo de accidente ocurrido en la vía en el 2019 con 371 eventos reportados que representan el 27,9% del total de accidentes, seguido por despiste y volcadura con 315 eventos que representan 23,6% y los choques frontales con 299 accidentes que representan el 22,4%.



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

56. El siguiente cuadro muestra el número de personas heridas o fallecidas según el tipo de accidente. En 2019, 403 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito, de las cuales el 42,2% (170) sufrieron daños a causa de accidentes por choque frontal de vehículos, el 22,3% (90) a causa de despiste y volcadura; mientras que, el 23,4% (94) resultaron heridas por el despiste y choque de vehículos.
57. Con respecto al número de personas fallecidas por accidentes de tránsito en el 2019 se registró un total de 75 fallecidos, 23 de los cuales falleció por accidentes por despiste y volcadura, 19 de ellos por choques frontales, mientras que, los 16 restantes fallecieron por accidentes asociados a otras causas.



Cuadro N° 9: Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2019
(Número de personas y porcentaje)

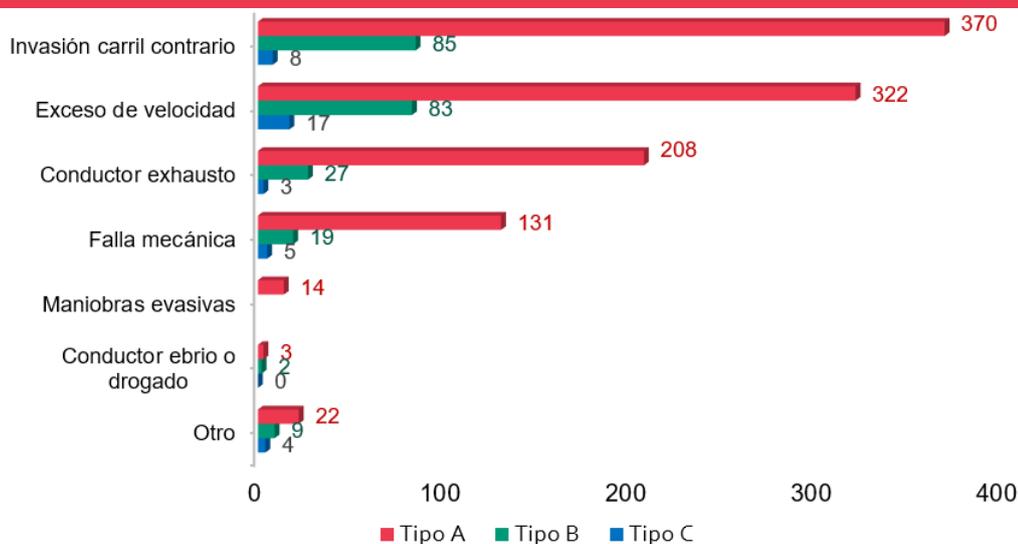
Tipo de accidente	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Choque Frontal	170	42,2%	19	32,8%
Despiste y volcadura	90	22,3%	23	39,7%
Despiste	47	11,7%	0	0,0%
Despiste y choque	47	11,7%	3	5,2%
Choque Lateral	28	6,9%	1	1,7%
Choque y Volcadura	16	4,0%	7	12,1%
Atropello	4	1,0%	1	1,7%
Otros	1	0,2%	4	6,9%
Total	403	100%	58	100%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

58. El gráfico siguiente muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo del mismo, es decir A (con daños materiales), B (Con Heridos) y C (Con pérdidas Humanas). Así, según se aprecia, en 2019 la principal causa de los accidentes fue la invasión del carril contrario, que ocasionó el 34,8% (463) del total de accidentes, seguido por el exceso de velocidad con 422 accidentes (31,7%) y el cansancio del conductor con 238 accidentes (17,9%).

Gráfico N° 13: Accidentes según tipo y causa probable, 2019



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

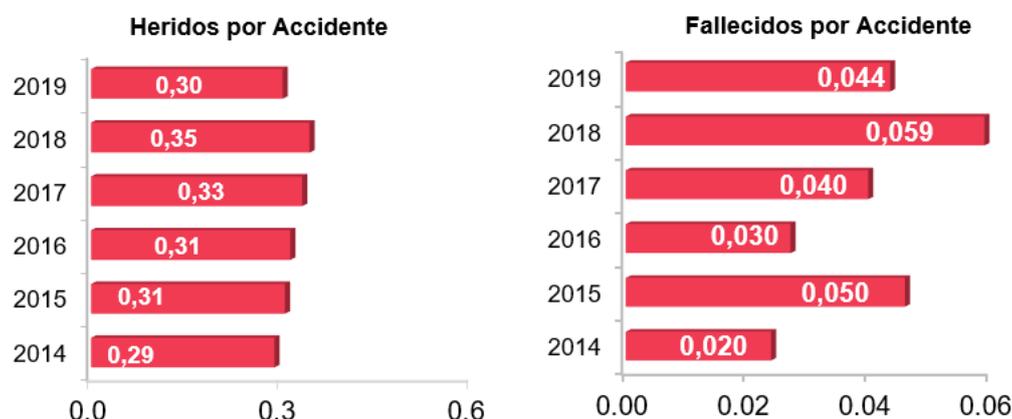
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

59. Por otra parte, durante 2019, la invasión del carril contrario es el motivo de accidente que generó la mayor cantidad de accidentes con daños materiales, personas heridas y personas fallecidas los cuales ascendieron en 370, 85 y 8 accidentes, respectivamente.
60. Por otra parte, en 2019, el índice personas heridas por accidente decreció en relación con el año anterior, alcanzando el valor de 0,30; de la misma forma el índice de personas fallecidas por cada accidente ocurrido en la vía; alcanzó 0,04 personas fallecidas



Gráfico N° 14: Indicadores de accidentes, 2014-2019



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

VII.4. Reclamos

61. Durante el año 2019, el número de reclamos presentados por los usuarios de la vía descendió a 10, lo cual representó una importante reducción de 61,5% respecto al número de reclamos presentados en 2018 (26). Los reclamos presentados por los usuarios de la vía concesionada estuvieron relacionados con la atención inadecuada de la vía y cobro de la tarifa.

Cuadro N° 10: Materia de reclamo, 2015 - 2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Mantenimiento de la vía	61	17	29	5	0
Cobro de la tarifa	1	0	4	5	3
Servicio de auxilio mecánico	12	3	3	2	0
Falta de señalización	0	0	2	1	0
Servicio de llamadas de emergencia	2	0	2	13	0
Atención inadecuada	9	7	1	0	0
Servicio de asistencia médica	2	0	0	0	0
Tiempo de espera en cola	0	0	0	0	0
Otros	0	11	26	0	5
Total	87	38	67	26	10

Fuente: DEVIANDES
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

62. Cabe precisar que, del total de reclamos presentados en el año 2019, el 20% fueron declarados fundados, el 70% se declararon improcedentes y, finalmente, el 10% fueron declarados como procedentes.

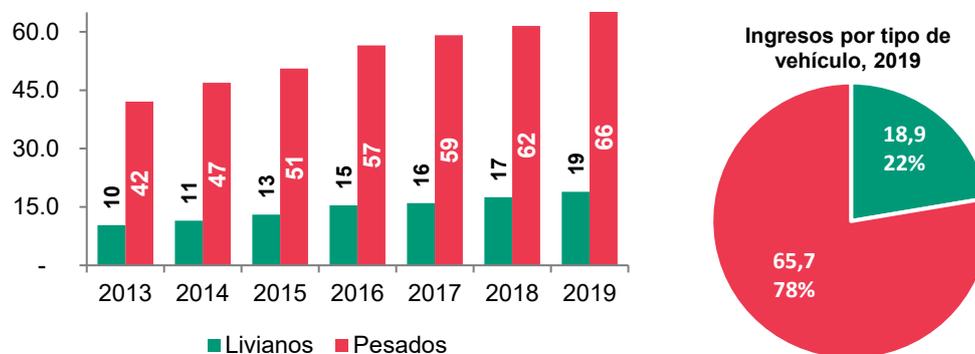
VIII. INDICADORES COMERCIALES

63. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 84,6 millones durante 2018, lo que representó un incremento de 7,1% con respecto a los S/ 79,0 millones recaudados en el 2018. Los vehículos pesados representaron el 77,7% de la recaudación total de 2019; mientras que los vehículos livianos aportaron el 22,3%.
64. Analizando la recaudación por tipo de vehículo, se aprecia que los pagos efectuados por los vehículos ligeros en 2019 (S/. 18,9 millones) fueron 8,1% superiores a los recaudados



el año anterior (S/ 17,5 millones). De manera similar, la recaudación de peajes por vehículos pesados se incrementó 6,8%.

Gráfico N° 15: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013 – 2019



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados Financieros

• Estado de Resultados integrales

65. Dada la naturaleza autofinanciada de la concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario provienen del cobro de peajes, así, en el ejercicio 2019, la empresa obtuvo ingresos por servicios por S/ 103,4 millones, lo cual representó una disminución de S/ 25,2 millones (19,6%) con relación a los ingresos registrados el año anterior, cuya cifra ascendió a S/ 128,6 millones.
66. En el ejercicio 2019, los costos por servicios ascendieron a S/ 48,2 millones, lo cual representa el 46,6% de los ingresos por servicios y significa una disminución de S/ 31,4 millones (72,8%) respecto al ejercicio 2018. Considerando los ingresos y costos indicados, la utilidad bruta en el ejercicio 2019 ascendió a S/ 55,2 millones, lo cual representa el 53,4% de los ingresos totales y significa un incremento de S/ 6,3 millones (12,8%) respecto al ejercicio 2018.
67. Respecto a los gastos administrativos, en el ejercicio 2019, ascendieron a S/ 5,5 millones, lo cual representó el 5,3% de los ingresos por servicios y significó un incremento de S/ 1,1 millones (24,7%) respecto al ejercicio 2018. Es necesario indicar que en el ejercicio 2019 se incorporó una nueva partida de gastos denominada deterioro de cuenta por cobrar Ticlio, la cual asciende a S/ 10,4 millones y representó el 10,0% de los ingresos por servicio, dicha partida registra las cuentas por cobrar impagas por dicha unidad de peaje que cuentan con más de un año de antigüedad¹².

¹² Cabe indicar que, según lo expuesto en los Estados Financieros del Concesionario, en enero de 2018 esta entregó las obras requeridas que le otorgan el derecho de instalar y activar el cuarto peaje de Ticlio del Sub tramo 1 Puente Ricardo Palma - La Oroya, e iniciar el cobro de peajes en febrero de 2018, situación que no ocurrió por consecuencia de actos de protestas de las comunidades adyacentes, declarándose la suspensión del cobro de peaje a los usuarios como un evento de fuerza mayor.

En agosto de 2018, la Concesionaria informó al Concedente de la situación, pidiéndole asumir los ingresos dejados de recaudar. Al respecto, en diciembre de 2018, OSITRAN emitió un pronunciamiento indicando la obligación del Concedente de realizar los pagos correspondientes, mientras que, en enero 2019, el Concedente presentó un recurso de reconsideración al OSITRAN indicando que su obligación no corresponde específicamente al pago de



68. En el ejercicio 2019 los gastos financieros ascendieron a S/ 26,8 millones, lo cual representa el 25,9% de los ingresos por servicios y significa un incremento de S/ 129 mil (0,5%) respecto al ejercicio 2018, los gastos financieros se componen principalmente de gastos generados por obligaciones financieras y gastos generados por obligaciones con empresas relacionadas. Es necesario indicar que las obligaciones financieras fueron contraídas a tasa de interés variable (Libor + spread) y las obligaciones con relacionadas a tasa de interés fija (16% anual).
69. En cuanto a la diferencia de cambio, en el ejercicio 2019 esta ascendió a S/ 4,0 millones a favor de la empresa, lo cual representa el 3,9% de los ingresos por servicios y significa un incremento de S/ 15,3 millones respecto al ejercicio 2018, asimismo, en el ejercicio 2018 se generó una diferencia de cambio en contra (pérdida) de la concesionaria por S/ 11,2 millones. La empresa no emplea mecanismos de cobertura para proteger sus flujos de caja de las fluctuaciones del tipo de cambio y/o tasas de interés.
70. Como resultado de lo indicado, la utilidad neta del ejercicio 2019 ascendió a S/ 8,4 millones, lo cual representa el 8% de los ingresos por servicio y supone un incremento de S/ 7,2 millones respecto al ejercicio 2018.

Cuadro N° 11: Estado de Resultados Integrales. 2019 - 2018
(En miles de soles)

	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2019	2018	2019 / 2018	
Ingresos por servicios	103,422	128,586	100.0%	100.0%	-19.6%	(25,164)
Costo de servicios	(48,217)	(79,634)	-46.6%	-61.9%	-39.5%	31,417
Utilidad bruta	55,205	48,952	53.4%	38.1%	12.8%	6,253
Gastos de administración	(5,520)	(4,428)	-5.3%	-3.4%	24.7%	(1,092)
Deterioro de cuenta por cobrar Ticlio	(10,389)	-	-10.0%	0.0%	-	(10,389)
Otros ingresos / gastos neto	323	(2,137)	0.3%	-1.7%	-115.1%	2,460
Utilidad operativa	39,619	42,387	38.3%	33.0%	-6.5%	(2,768)
Gastos financieros	(26,811)	(26,940)	-25.9%	-21.0%	-0.5%	129
Diferencia en cambio, neta	4,045	(11,242)	3.9%	-8.7%	-136.0%	15,287
Utilidad antes de impuesto a la renta	16,853	4,205	16.3%	4.1%	300.8%	12,648
Impuesto a la renta	(8,414)	(2,935)	-8%	-3%	186.7%	(5,479)
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	8,439	1,270	8%	1%	564.5%	7,169

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

71. En lo que respecta al EBITDA¹³, este ascendió a S/ 39,6 millones en el ejercicio 2019, representando una disminución de S/ 2,9 millones (5,2%) respecto al ejercicio 2018, esta disminución se explica principalmente por una disminución de S/ 2,8 millones (6,5%) en la utilidad operativa, la cual representa en el 2019 el 73,3% del EBITDA, evidenciándose una disminución respecto al ejercicio 2018.

efectivo, es decir, que esta pudiera ser cumplida mediante otros mecanismos, siendo el mismo declarado infundado en julio de 2019 por el OSITRAN. Finalmente, en octubre 2019, la Concesionaria inició el procedimiento de Trato Directo para la solución de esta controversia, esperando iniciar el arbitraje internacional en abril de 2020.

En opinión de la Concesionaria, el Concedente no presenta los fundamentos para desestimar el mecanismo de pago en efectivo en el cumplimiento de la obligación descrita, por lo que considera válido el registro de un ingreso y la respectiva cuenta por cobrar por los ingresos no recaudados desde agosto de 2018 hasta fines de 2019, específicamente, por S/ 29 736 miles en el al 2019 (28,8% de los ingresos por servicios) y S/ 10 422 miles al 2018 (10% de los ingresos por servicios).

¹³ EBITDA, es la utilidad operativa antes de deducir los intereses, depreciación y amortización, mide la capacidad de la empresa de generar recursos con sus operaciones, es un estimador del flujo de caja operativo de la empresa.



Cuadro N° 12: EBITDA. 2019 - 2018
(En miles de soles)

	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2019	2018	2019 / 2018	
Utilidad Operativa	39 619	42 387	73,3%	74,4%	-6,5%	(2 768)
Depreciación y amortización	14 428	14 602	26,7%	25,6%	-1,2%	(174)
EBITDA	54 047	56 989	100,0%	100,0%	-5,2%	(2 942)

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

72. En conclusión, en el ejercicio 2019, la empresa obtuvo una utilidad neta de S/ 8,4 millones, lo cual representa un incremento de S/ 7,2 millones respecto al ejercicio 2018, este incremento no se sustenta en mejores resultados operativos de la empresa, pues la utilidad operativa disminuyó en S/ 2,8 millones debido, principalmente, a la incorporación de una cuenta de deterioro de cuenta por cobrar del peaje de Ticlio. En tal sentido, el incremento de la utilidad neta se explica principalmente por el registro de una diferencia de cambio favorable para la empresa por S/ 4,0 millones. Al respecto, es necesario indicar que la empresa no ha contratado en el ejercicio 2019 mecanismos de cobertura para protegerse por las variaciones del tipo de cambio y/o tasas de interés.

- **Estado de Situación Financiera**

73. El Activo Total asciende a S/ 422,9 millones en 2019, y supone una disminución de S/ 6,1 millones (1%) respecto al ejercicio 2018, lo que se explica por una disminución de S/ 5,7 (1%) millones del activo no corriente y por una disminución de S/ 819 mil (2%) del activo corriente.
74. Específicamente, en el ejercicio 2019 el activo corriente ascendió a S/ 42,0 millones significando una disminución de S/ 819 mil (2%) respecto al ejercicio 2018. Esta disminución se explica principalmente tanto por la disminución en la cuenta activos intangibles, la cual en el ejercicio 2019 ascendió a S/ 221,6 millones (52% del activo total) y supone una disminución de S/ 14,0 millones (6%) respecto al ejercicio 2018, como por la caída de los gastos pagados por anticipado, los cuales en el ejercicio 2019 ascendieron a S/ 28 mil, y suponen una disminución de S/ 601 mil (96%) respecto al ejercicio 2018.
75. En el ejercicio 2019, el activo no corriente ascendió a S/ 380,9 millones, significando una disminución neta de S/ 5,3 millones (1%) respecto al ejercicio 2018. Esta disminución se explica principalmente por una disminución en el saldo de efectivo y equivalentes de efectivo de S/ 622 mil (5%) respecto al ejercicio 2018, ascendiendo a S/ 12,9 millones (3% del activo total) en el ejercicio 2019; una disminución de S/ 10,3 millones (34%) respecto al ejercicio 2018 en otras cuentas por cobrar, las cuales en el ejercicio 2019 ascendieron a S/ 20,2 millones (5% del activo total), y un incremento de las cuentas por cobrar comerciales, las que en el ejercicio 2019 ascendieron a S/ 29,7 millones (7% del activo total) e implicaron un incremento de S/ 19,3 millones (185%) respecto al ejercicio 2018.
76. El pasivo total asciende a S/ 322,0 millones y representa el 76% del activo total en el ejercicio 2019, lo cual significa una disminución de S/ 14,5 millones (4%) respecto al ejercicio 2018, esta disminución neta es explicada por una disminución de S/ 17,0 millones (6%) del pasivo no corriente y un incremento de S/ 2,4 millones (5%) del pasivo corriente.
77. En el ejercicio 2019, el pasivo no corriente asciende a S/ 275,2 millones, representa el 65% del activo total, lo cual significa una disminución de S/ 17,0 millones (6%) respecto



al pasivo no corriente del ejercicio 2018, esta disminución neta se explica principalmente por una disminución de las obligaciones financieras de S/ 30,0 millones (13%) respecto al ejercicio 2018, ascendiendo en el ejercicio 2019 a S/ 201,5 millones (48% del activo total); un aumento de las cuentas por pagar a partes relacionadas, las cuales en el ejercicio 2019 ascendieron a S/ 30,9 millones (7% del activo total), y suponen un incremento de S/ 5,9 millones (24%) respecto al ejercicio 2018; y un aumento del impuesto a la renta diferido, el cual en el ejercicio 2019 ascendió a S/ 11,6 millones (3% del activo total) y supone un incremento de S/ 4,7 millones (69%) respecto al año 2018.

78. En el ejercicio 2019, el pasivo corriente asciende a S/ 46,7 millones, representa el 11% del activo total, lo cual significa un incremento de S/ 2,4 millones (5%) respecto al pasivo corriente del ejercicio 2018. Este incremento neto se explica principalmente tanto por el aumento de las obligaciones financieras (parte corriente) de S/ 4,1 millones (17%) respecto al ejercicio 2018, las cuales en el ejercicio 2019 ascienden a S/ 28,0 millones (7% del activo total), como a una disminución de las cuentas por pagar a partes relacionadas (parte corriente) de S/ 2,8 millones (86%) respecto al ejercicio 2018, las cuales en el ejercicio 2019 ascienden a S/ 466 mil.
79. La cuenta de Patrimonio Neto, en el ejercicio 2019, asciende a S/ 100,9 millones, y representa el 17% del Activo Total, siendo su principal cuenta la de Capital Social, la cual representa el 24% del Activo Total. La cuenta de Patrimonio Neto se incrementó en el ejercicio 2019 en S/ 8,4 millones (9%) respecto al ejercicio 2018, encontrándose que el componente que explica dicho incremento es la cuenta de pérdidas acumuladas, la cual disminuyó en S/ 8,4 millones, considerando que en el ejercicio 2019 se generó una utilidad neta por dicho importe y que no se pagaron dividendos.

Cuadro N° 13: Estado de Situación Financiera, 2019 - 2018

(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVO CORRIENTE	42 011	42 830	PASIVO CORRIENTE	46 743	44 334
Efectivo y equivalentes de efectivo	12 903	13 525	Obligaciones financieras	28 036	23 936
Otras cuentas por cobrar	28 220	28 107	Cuentas por pagar comerciales	3 307	3 790
Fondos en retención	860	569	Cuentas por pagar a partes relacionadas	466	3 280
Gastos pagados por anticipado	28	629	Otras cuentas por pagar	3 433	768
			Provisiones	11 501	10 595
			Anticipo por recaudación de peaje	-	1 965
ACTIVO NO CORRIENTE	380 861	386 133	PASIVO NO CORRIENTE	275 220	292 159
Cuentas por cobrar comerciales	29 736	10 422	Obligaciones financieras	201 507	231 552
Otras cuentas por cobrar	20 193	30 504	Cuentas por pagar a partes relacionadas	30 915	25 015
Provisión por cobrar	108 230	108 230	Provisiones	31 209	28 751
Activos intangibles	221 568	235 594	Impuesto a la renta diferido	11 589	6 841
Mobiliario y equipo	1 134	1 383			
			TOTAL PASIVO	321 963	336 493
			PATRIMONIO NETO	100 909	92 470
			Capital social	110 555	110 555
			Capital adicional	284	284
			Reserva legal	493	493
			Pérdidas acumuladas	(10 423)	(18 862)
TOTAL ACTIVO	422 872	428 963	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	422 872	428 963

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



Cuadro N° 14: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2019 - 2018
(En porcentaje)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2019	2018	2019 / 2018		2019	2018	2019 / 2018
ACTIVO CORRIENTE	10%	10%	-2%	PASIVO CORRIENTE	11%	10%	5%
Efectivo y equivalentes de efectivo	3%	3%	-5%	Obligaciones financieras	7%	6%	17%
Otras cuentas por cobrar	7%	7%	0%	Cuentas por pagar comerciales	1%	1%	-13%
Fondos en retención	0%	0%	51%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0%	1%	-86%
Gastos pagados por anticipado	0%	0%	-96%	Otras cuentas por pagar	1%	0%	347%
				Provisiones	3%	2%	9%
				Anticipo por recaudación de peaje	0%	0%	-100%
ACTIVO NO CORRIENTE	90%	90%	-1%	PASIVO NO CORRIENTE	65%	68%	-6%
Cuentas por cobrar comerciales	7%	2%	185%	Obligaciones financieras	48%	54%	-13%
Otras cuentas por cobrar	5%	7%	-34%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	7%	6%	24%
Provisión por cobrar	26%	25%	0%	Provisiones	7%	7%	9%
Activos intangibles	52%	55%	-6%	Impuesto a la renta diferido	3%	2%	69%
Mobiliario y equipo	0%	0%	-18%				
				TOTAL PASIVO	76%	78%	-4%
				PATRIMONIO NETO	24%	22%	9%
				Capital social	26%	26%	0%
				Capital adicional	0%	0%	0%
				Reserva legal	0%	0%	0%
				Pérdidas acumuladas	-2%	-4%	-45%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	-1%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	-1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

80. En conclusión, el activo total en el ejercicio 2019 ascendió a S/ 422,9 millones, lo cual supone una disminución de S/ 6,1 millones, lo cual es explicado principalmente por una reducción del activo intangible, una reducción de otras cuentas por cobrar y un aumento de las cuentas por cobrar comerciales. El activo corriente y no corriente representan el 10% y el 90% del activo total respectivamente, dicho porcentaje se mantuvo estable en el periodo 2018-2019. Respecto al ejercicio 2018, el nivel de solvencia aumentó, debido a una reducción del pasivo total de S/ 14,5 millones (reducción de obligaciones financieras) y un aumento de S/ 8,4 millones del patrimonio neto, explicado por la generación de utilidades en el ejercicio 2019.

IX.2. Indicadores Financieros

• Ratios de Liquidez

81. En los ejercicios 2019 y 2018, la empresa presenta ratios de liquidez menores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica¹⁴, prueba ácida¹⁵ y liquidez absoluta¹⁶, lo cual refleja que la empresa no dispone de suficientes recursos para respaldar el pago de su pasivo de corto plazo (pasivo corriente).

82. El ratio de liquidez clásica disminuyó a 0,90 en el ejercicio 2019 (0,97 en el ejercicio 2018), lo cual significa que por cada sol de pasivo corriente, existe S/ 0,90 de activo corriente para respaldar su pago. El ratio de prueba ácida en el ejercicio 2019 asciende a 0,90 (0,95 en el ejercicio 2018), lo cual significa que por cada sol de pasivo corriente, existe S/ 0,90 de activo corriente, descontado los gastos pagados por anticipado, para garantizar su pago.

¹⁴ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁵ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado).

¹⁶ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.



83. Finalmente, en el caso del ratio de liquidez absoluta, se aprecia que disminuyó a 0,28 en el ejercicio 2019 (0,31 en el ejercicio 2018), lo cual significa que por cada sol de pasivo corriente, existe S/ 0,28 de efectivo y equivalentes de efectivo para respaldar su pago.

Cuadro N° 15: Ratios de Liquidez, 2019 - 2018		
Ratios	2019	2018
Liquidez clásica	0,90	0,97
Prueba ácida	0,90	0,95
Liquidez absoluta	0,28	0,31

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

• Ratios de Endeudamiento Financiero

84. En los ejercicios 2019 y 2018, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio¹⁷, Endeudamiento del Activo¹⁸, e Índice de Solvencia¹⁹, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido, asimismo del análisis del estado de situación financiera se aprecia que la reducción del nivel de apalancamiento ha disminuido debido a una reducción del pasivo total, específicamente por una reducción del pasivo no corriente en S/ 16,9 millones (reducción de obligaciones financieras) y a un aumento del patrimonio neto de S/ 8,4 millones.
85. Respecto al ratio de calidad de la Deuda²⁰, se aprecia que ha aumentado de 13,2% a 14,5%, con lo cual la proporción del pasivo corriente ha aumentado respecto al pasivo total, aumentando, en términos relativos, la participación de la deuda de corto plazo. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2019 que, por cada sol de patrimonio corresponde S/ 3,2 de deuda, apreciándose una significativa disminución respecto al 2018 (con un ratio de 3,6). El ratio endeudamiento del Activo también disminuye en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018, denotando una disminución del financiamiento del activo total con recursos de terceros. Así, el activo total en el ejercicio 2019 es financiado en un 76,1% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2018 el valor de este ratio fue de 78,4%. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2019 muestra que por cada sol de pasivo total corresponde S/ 1,31 de activo total. Para el ejercicio 2018 este indicador es de 1,27, con lo cual se concluye que en el ejercicio 2019 la empresa registra un aumento del nivel de solvencia.

Cuadro N° 16: Ratios de Endeudamiento, 2019 - 2018		
Ratios	2019	2018
Deuda - Patrimonio	3,2	3,6
Endeudamiento del Activo	76,1%	78,4%
Calidad de la Deuda	14,5%	13,2%
Índice de Solvencia	1,31	1,27

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹⁷ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

¹⁸ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

¹⁹ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

²⁰ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.



- **Ratios de Rentabilidad**

86. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto²¹ ha aumentado, puesto que en el ejercicio 2019 asciende a 53,4% y en el ejercicio 2018 es de 38,1%. Respecto al margen operativo²² este es de 33,0% en el 2018, y aumenta a 38,3% en el 2019. Estos resultados se explican debido a que el incremento de ingresos operativos ha sido de manera más que proporcional al incremento de los costos y gastos operativos, aun considerando la incorporación de la partida deterioro de cuenta por cobrar Ticlio, como una provisión.
87. De igual forma, el margen neto²³ presenta un aumento desde 1,2% en 2018 a 8,2% en el 2019. Este indicador muestra que, en 2019, por cada S/ 100 de ingresos por servicios se obtiene S/ 8,2 de utilidad neta, explicándose la mejora respecto al ejercicio 2018, principalmente por un aumento sustancial de la diferencia de cambio.
88. El margen EBITDA²⁴ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2019, el margen de EBITDA es de 52,3%, y en el ejercicio 2018 es de 44,3%, registrándose una mejoría en términos relativos del flujo de caja operativo, debiendo interpretarse que, por cada S/ 100 de ingresos por servicios, el EBITDA es de S/ 52,3 en el ejercicio 2019, mientras que en el ejercicio 2018 fue de S/ 44,3.
89. El ROE²⁵ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2019 mejora sustancialmente respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 8,4 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2018, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvieron S/ 1,4 de utilidad neta, explicándose tales resultados en la mejoría sustancial en la utilidad neta.
90. De la misma forma el ROA²⁶ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, presentando este indicador también un aumento significativo, de 0,3% en 2018 a 2,0% en el 2019. El aumento de este indicador se debe al aumento de las utilidades netas y a la mejora de los resultados operativos.

Cuadro N° 17
Ratios de Rentabilidad, 2019 - 2018

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	53,4%	38,1%
Margen Operativo	38,3%	33,0%
Margen Neto	8,2%	1,2%
Margen EBITDA	52,3%	44,3%
ROE	8,4%	1,4%
ROA	2,0%	0,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

²¹ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

²² Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

²³ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

²⁴ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

²⁵ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

²⁶ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



X. CONCLUSIONES

91. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo 2 del Corredor vial interoceánico Centro durante el año 2019, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En el 2019, el número de vehículos que transitaron por las vías de la Concesión alcanzó la cifra de 5,7 millones de vehículos, lo que representó un ligero aumento de 3,2% en relación con el año anterior. Dicho flujo vehicular se distribuyó entre vehículos ligeros (53,9%) y vehículos pesados (46,1 %).
 - (ii) De las tres estaciones de peaje ubicadas en la Concesión, la estación de Corcona (Región Lima) recibió el 46,5% del total de vehículos del 2019, seguida por Casaracra (La Oroya- Cerro de Pasco) y Quiulla (La Oroya – Huancayo), que concentraron el 28,9% y 24,6%, respectivamente.
 - (iii) En términos de ejes cobrables, el tráfico de vehículos pesados se incrementó 2,3% en el 2019, siendo los vehículos de 6 ejes los de mayor flujo por la infraestructura concesionada, representando el 55,1% del total de ejes cobrables correspondientes a los vehículos pesados que circularon por la Concesión.
 - (iv) Durante el 2019, las llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes fue de 7 633, cifra que representó un incremento de 24,8% en relación a las llamadas efectuadas el año anterior, de las cuales el 75,9% (5 793) fueron por necesidad de auxilio mecánico. Del total de sucesos ocurridos en el 2019, el 51,6% (3 942) generaron interrupción de la vía.
 - (v) En relación a las asistencias, durante 2019 se presentaron 686 auxilios médicos, cifra que representó un incremento de 3,6% en relación a lo presentado en el año anterior. Por su parte, el número de auxilios mecánicos ascendió a 7 276, lo cual representó un incremento del 25,6% respecto del 2018.
 - (vi) Las tarifas vigentes en 2019 ascendieron a S/ 6,20 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje de vehículo pesado, como consecuencia de la aplicación del factor de actualización anual previsto en el Contrato de Concesión.
 - (vii) Durante 2019, Ositrán no reconoció inversiones del Concesionario. Sin embargo, la inversión acumulada fue de USD 120,3 millones lo que representa un avance de 78,3% respecto de la inversión comprometida por el concesionario.
 - (viii) En lo que respecta al pago por concepto de Aporte por Regulación, éste fue de S/ 714,7 miles durante el 2019, monto 4% superior respecto del monto transferido a favor de Ositrán en 2018, que ascendió a S/ 686,9 miles.
 - (ix) En relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2019, se ha verificado lo siguiente:
 - Durante 2019, se produjeron 1 332 accidentes, lo que significó un incremento de 5% en relación con el número de accidentes registrados en 2018 (1 269). El número de personas heridas y fallecidas en el 2019 como resultado de los accidentes fue de 406 y 58, respectivamente.
 - Se recibieron 10 reclamos contra los servicios prestados por el Concesionario, los cuales estuvieron relacionados con la atención inadecuada de la vía, cobro de la tarifa, entre otros. De los reclamos presentados en el año 2019, el 20%



fueron declarados fundados, el 70% improcedentes y el 10% declarados como procedentes.

- (x) Los ingresos por el cobro de peajes ascendieron a S/ 84,6 millones durante 2019, lo que representó un incremento de 7,1% con respecto a lo registrado en el 2018 (S/ 79,0 millones).
- (xi) El ejercicio 2019, la empresa obtuvo una utilidad neta de S/ 8,4 millones, lo cual representa un incremento de S/ 7,2 millones respecto al ejercicio 2018, este incremento no se sustenta en mejores resultados operativos de la empresa, pues la utilidad operativa disminuyó en S/ 2,8 millones (debido a la incorporación de una cuenta de deterioro de cuenta por cobrar del peaje de Ticlio). En tal sentido, el incremento de la utilidad neta se explica principalmente por el registro de una diferencia de cambio favorable para la empresa por S/ 4,0 millones.
- (xii) De otro lado, el activo total en el ejercicio 2019 ascendió a S/ 422,9 millones, lo cual supone una disminución de S/ 6,1 millones, lo cual es explicado principalmente por una reducción del activo intangible, una reducción de otras cuentas por cobrar y un aumento de las cuentas por cobrar comerciales. Respecto al ejercicio 2018, el nivel de solvencia aumentó, debido tanto a una reducción del pasivo total de S/ 14,5 millones (reducción de obligaciones financieras), como al aumento de S/ 8,4 millones del patrimonio neto, explicado por la generación de utilidades en el ejercicio 2019.



ANEXO N° 1
Ficha del Contrato de Concesión

Tema	Contenido	Ref.
Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 377,37 km., los cuales se encuentran subdivididos en: Pte. Ricardo Palma – La Oroya (135,35 km.) La Oroya – Huancayo (119,45 km.) La Oroya – Empalme ruta 003SB (77,50 km.) Empalme ruta 003SB – Cruce ruta PE24 (39,00 km.) Cruce ruta PE24 – Empalme ruta 003S (2,9 km.) La Oroya – Dv Cerro de Pasco (122,57 km.)	Cláusula 1.8.80. (p. 19-20) Anexo 1, apéndice 1 (p. 125)
Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga o caducidad conforme a los términos y condiciones previstos.	Cláusula 4.1. (p. 30)
Adendas	Adenda 1: 01 de setiembre de 2014. Adenda 2: 12 de enero de 2015.	Adenda 1 Adenda 2
Fecha de suscripción	27 de setiembre de 2010.	Cláusula 20.2. (p. 103)
Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.5. (p. 21)
Factor de competencia	Obras obligatorias a ejecutar.	Cláusula 9.3. (p. 56)
Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 1 000 000,00 En un plazo de 30 días de aprobado el Estudio Definitivo de Ingeniería se deberá incrementar el capital social en 15% del presupuesto aprobado.	Cláusula 3.5. (p. 26)
Garantías a favor del Concedente	<u>Garantía de Fiel Cumplimiento de la Ejecución de Obras:</u> asciende al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) emitida a favor del Concedente. <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> asciende a USD 6 810 000,00 desde la suscripción del contrato hasta doce (12) meses posteriores a la culminación de la vigencia de la concesión. Alternativamente, se podrá aceptar una carta de Crédito <i>stand-by</i> .	Cláusula 11.1. (p. 64-65) Cláusula 11.3. (p. 65-66)
Compromiso de inversión	Información técnica sobre la ejecución de obras. Términos de referencia para el Estudio Definitivo de Ingeniería (excepto obras de puesta a punto). Términos de referencia para el Estudio de Impacto Ambiental (excepto obras de puesta a punto). Términos de referencia para el Estudio Definitivo de Ingeniería para las obras de puesta a punto. Términos de referencia para el Estudio de Impacto Ambiental para las obras de puesta a punto. Relación general de obras.	Anexo XII, Términos de Referencia de las bases (p. 187-314).
Solución de Controversias	Trato Directo Arbitraje: Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas Reglas Procedimentales Comunes	Cláusula 18.11. (p. 97) Cláusula 18.12. (p. 98-100) Cláusula 18.13. (p. 100-101)
Penalidades	Se refieren a: Eventos a la fecha de suscripción del contrato. Régimen de bienes. Ejecución de obras. De la Conservación de las Obras. Explotación de la Concesión. Régimen de Seguros y responsabilidad del concesionario. Obligaciones de información y obras. Fideicomiso de recaudación.	Anexo IX (p. 181-184)



Tema	Contenido	Ref.
Causales de Caducidad	<p><u>Terminación del Contrato:</u> Vencimiento del plazo de la concesión. Mutuo acuerdo. Incumplimiento del concesionario. Incumplimiento del concedente. Decisión unilateral del concedente. Fuerza mayor o caso fortuito.</p>	Cláusulas 16.1. – 16.12. (p. 86-90)
Equilibrio Económico	<p>A la fecha de suscripción del Contrato, éste se encuentra en equilibrio económico y financiero en derechos, responsabilidad y riesgos. El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, vinculados a los ingresos y costos de inversión, explotación y conservación vial de los sub tramos. Dicho desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o de costos. Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el contrato. Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Si alguna de las partes invoca la ruptura, y esta procede, se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado por los días de retraso.</p>	Cláusula 10.7.-10.10. (p. 62-64)
Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario: De responsabilidad civil Sobre los bienes en construcción Sobre los bienes en operación De riesgos laborales Otras pólizas</p>	Cláusula 12.1. (p. 72-73)
Inicio de operaciones	<p>La fecha de inicio de la explotación de la concesión deberá producirse al día siguiente de la primera acta de entrega parcial de bienes.</p>	Cláusula 8.10. (p. 53)
Índices de serviciabilidad	<p>Son indicadores que califican y cuantifican el estado de la vía, y que se utilizan como límites admisibles hasta los cuales puede evolucionar su condición superficial, funcional, estructural y de seguridad. De la conservación de la vía. De la conservación de las obras complementarias. De la explotación. Otras provisiones. Situaciones excepcionales o especiales.</p>	Cláusula 1.8.51. (p. 16) Anexo I (p. 104-171)
Tarifas	<p>Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje. Desde el inicio de la explotación hasta el mes de enero de 2012 se deberá cobrar los peajes vigentes más el IGV y otro tributo aplicable. A partir del mes de enero de 2012 se deberá cobrar USD 1,50 dólares americanos más el IGV y otro tributo aplicable. A partir del mes calendario siguiente de la totalidad de las obras a cargo del concesionario se deberá cobrar en la nueva unidad de peaje USD 1,50 más el IGV y otro tributo aplicable.</p>	Cláusula 9.4. (p. 56-57).
IMAG	<p>Es la garantía que otorga el concedente para asegurar al concesionario un nivel mínimo de ingresos. Los montos del IMAG correspondiente a cada año se encuentran establecidos en el contrato de concesión.</p>	Cláusula 1.8.53. (p. 16) Cláusula 10.2. (p. 59-60)



ANEXO N° 2
Resumen estadístico

INDICADORES ANUALES: IIRSA Centro tramo 2

Concesionario	Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. - Devianes
Modalidad	Autosostenible
Periodo:	2010-2019

a. Tráfico

UNIDAD		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Número de Vehículos											
Livianos	Vehículo	321 626	1 880 722	2 065 634	2 181 796	2 290 990	2 499 190	2 702 690	2 700 578	2 954 520	3 091 288
Pesados	Vehículo	347 494	2 016 974	2 168 004	2 295 328	2 357 583	2 416 759	2 480 629	2 494 677	2 602 651	2 602 651
Número de Ejes Cobrables											
Livianos	Eje	321 626	1 880 722	2 065 634	2 181 796	2 290 990	2 499 190	2 702 690	2 700 578	2 954 520	3 091 288
Pesados	Eje	1 305 028	7 574 472	8 304 041	8 863 617	9 273 939	9 581 667	9 740 598	9 866 603	10 361 553	10 596 559
Número de Vehículos por unidad de peaje:											
Casaracra		192 170	1 104 072	1 193 666	1 254 765	1 310 548	1 395 986	1 488 365	1 503 768	1 591 411	1 630 041
Ligero	Vehículo	85 502	488 128	526 985	534 374	567 268	632 128	676 663	680 625	735 644	774 274
Pesado	Vehículo	106 668	615 944	666 681	720 391	743 280	763 858	811 702	823 143	855 767	855 767
Corcona		315 550	1 860 448	2 004 334	2 096 487	2 193 244	2 319 372	2 428 705	2 411 242	2 605 093	2 652 649
Ligero	Vehículo	145 560	862 206	925 768	973 044	1 025 585	1 120 055	1 203 565	1 180 611	1 322 044	1 369 600
Pesado	Vehículo	169 990	998 242	1 078 566	1 123 443	1 167 659	1 199 317	1 225 140	1 230 631	1 283 049	1 283 049
Quiulla		161 400	933 176	1 035 638	1 125 872	1 144 781	1 200 591	1 266 249	1 280 245	1 360 667	1 411 249
Ligero	Vehículo	90 564	530 388	612 881	674 378	698 137	747 007	822 462	839 342	896 832	947 414
Pesado	Vehículo	70 836	402 788	422 757	451 494	446 644	453 584	443 787	440 903	463 835	463 835
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:											
Casaracra		484 806	2 804 500	3 099 322	3 329 563	3 516 629	3 702 269	3 887 599	3 960 265	4 204 848	4 385 144
Ligero	Ejes	85 502	488 128	526 985	534 374	567 268	632 128	676 663	680 625	735 644	774 274
Pesado	Ejes	399 304	2 316 372	2 572 337	2 795 189	2 949 361	3 070 141	3 210 936	3 279 640	3 469 204	3 610 870
Corcona		777 734	4 575 564	5 024 974	5 283 474	5 622 017	5 870 098	6 037 382	6 077 376	6 444 532	6 595 926
Ligero	Ejes	145 560	862 206	925 768	973 044	1 025 585	1 120 055	1 203 565	1 180 611	1 322 044	1 369 600
Pesado	Ejes	632 174	3 713 358	4 099 206	4 310 430	4 596 432	4 750 043	4 833 817	4 896 765	5 122 488	5 226 326
Quiulla		364 114	2 075 130	2 245 379	2 432 376	2 426 283	2 508 490	2 518 307	2 529 540	2 666 693	2 706 777
Ligero	Ejes	90 564	530 388	612 881	674 378	698 137	747 007	822 462	839 342	896 832	947 414
Pesado	Ejes	273 550	1 544 742	1 632 498	1 757 998	1 728 146	1 761 483	1 695 845	1 690 198	1 769 861	1 759 363

b. Recaudación por cobro de peaje

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total		6 425 133	37 173 866	47 148 337	52 412 031	58 401 391	63 629 719	71 944 142	75 104 154	79 015 364	84 630 674
Livianos	Soles	1 399 726	8 198 095	9 622 122	10 339 145	11 488 612	13 048 682	15 412 630	15 969 818	17 485 635	18 860 994
Pesados	Soles	5 025 407	28 975 771	37 526 215	42 065 040	46 906 267	50 575 843	56 522 894	59 127 894	61 525 618	65 677 947
Prepago	Soles										83 926
Otros	Soles				7 847	6 512	5 195	8 619	6 442	4 111	7 808



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 500 9330
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
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

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Practicante