



# INFORME DE DESEMPEÑO 2025

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

**Gerencia de Regulación  
y Estudios Económicos**



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



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

### **Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

#### **Jefatura de Estudios Económicos**

### **Informe de desempeño 2025: Concesión Autopista del Sol Tramo Vial: Trujillo – Sullana**

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

Primera versión: junio de 2026

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

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



## CONTENIDO

|                                                                     |           |
|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>                                      | <b>5</b>  |
| <b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>                  | <b>7</b>  |
| I.1. Composición de la Empresa Concesionaria .....                  | 7         |
| I.2. Principales características del contrato de concesión .....    | 7         |
| I.3. Área de influencia .....                                       | 10        |
| I.4. Infraestructura y equipos de la Concesión.....                 | 11        |
| I.5. Hechos relevantes.....                                         | 11        |
| <b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....</b> | <b>12</b> |
| <b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS .....</b>                | <b>12</b> |
| III.1 Tráfico vehicular .....                                       | 12        |
| III.2 Servicios obligatorios.....                                   | 16        |
| <b>IV. RÉGIMEN TARIFARIO .....</b>                                  | <b>18</b> |
| <b>V. INVERSIONES Y APORTES POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN .....</b>  | <b>20</b> |
| V.1. Evolución de las inversiones.....                              | 20        |
| V.2. Aporte por regulación y supervisión.....                       | 22        |
| <b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>                                | <b>22</b> |
| VI.1. Niveles de servicio .....                                     | 22        |
| VI.2. Indicador de tráfico .....                                    | 23        |
| VI.3. Accidentes .....                                              | 23        |
| VI.4. Reclamos.....                                                 | 27        |
| <b>VII. INDICADORES COMERCIALES.....</b>                            | <b>27</b> |
| <b>VIII. ANÁLISIS FINANCIERO .....</b>                              | <b>29</b> |
| VIII.1. Estados financieros.....                                    | 29        |
| VIII.2. Indicadores Financieros .....                               | 33        |
| <b>IX. CONCLUSIONES .....</b>                                       | <b>36</b> |
| <b>X. ANEXOS .....</b>                                              | <b>38</b> |

## GRÁFICOS



|                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Gráfico N° 1 Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana .....                             | 10 |
| Gráfico N° 2 Evolución del tráfico por tipo de vehículo, 2011-2025.....                   | 13 |
| Gráfico N° 3 Evolución del tráfico por tipo de vehículo, 2024-2025.....                   | 14 |
| Gráfico N° 4 Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2025 .....                | 15 |
| Gráfico N° 5: Tráfico de vehículos pesados, 2022-2025 .....                               | 15 |
| Gráfico N° 6: Llamadas a la central de emergencia. 2014-2025 .....                        | 16 |
| Gráfico N° 7: Asistencias mecánicas, 2014-2025 .....                                      | 17 |
| Gráfico N° 8: Asistencias médicas, 2014-2025 .....                                        | 18 |
| Gráfico N° 9: Inversiones reconocidas, 2011 – 2025 .....                                  | 21 |
| Gráfico N° 10: Aporte por regulación, 2024-2025 .....                                     | 22 |
| Gráfico N° 11: Intensidad Media Diaria (IMD), 2024-2025 .....                             | 23 |
| Gráfico N° 12: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2025..... | 24 |
| Gráfico N° 13: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025.....                | 25 |
| Gráfico N° 14: Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2025 .....         | 26 |
| Gráfico N° 15: Indicadores de accidentes, 2014 – 2025 .....                               | 26 |
| Gráfico N° 16: Evolución de reclamos registrados, 2015-2025 .....                         | 27 |
| Gráfico N° 17: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2025 .....                      | 28 |
| Gráfico N° 18: Recaudación mensual de peaje, 2024-2025.....                               | 28 |

## CUADROS

|                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Cuadro N° 1 Aspectos Generales .....                                                         | 8  |
| Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales.....                                                | 9  |
| Cuadro N° 3 Descripción de la infraestructura vial .....                                     | 11 |
| Cuadro N° 4 Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2024-2025 .....  | 14 |
| Cuadro N° 5 Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2025 .....                   | 16 |
| Cuadro N° 6 Motivo de llamada de emergencia, 2025 .....                                      | 17 |
| Cuadro N° 7 Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024-2025 .....                          | 19 |
| Cuadro N° 8 Tarifas diferenciadas, 2024-2025 .....                                           | 20 |
| Cuadro N° 9 Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2025.....                             | 24 |
| Cuadro N° 10 Número de personas heridas y fallecidas por tipo de accidente, 2025.....        | 25 |
| Cuadro N° 11 Estado de reclamos resueltos, 2024-2025 .....                                   | 27 |
| Cuadro N° 12 Ingresos por servicios 2024-2025.....                                           | 29 |
| Cuadro N° 13 Costos de prestación de servicios 2024-2025 .....                               | 30 |
| Cuadro N° 14 Gastos de administración 2024-2025 .....                                        | 31 |
| Cuadro N° 15 Resultados Integrales 2024-2025 .....                                           | 31 |
| Cuadro N° 16 Estado de Situación Financiera 2024-2025 .....                                  | 32 |
| Cuadro N° 17 Análisis Vertical y Horizontal – Estado de Situación Financiera 2024-2025 ..... | 32 |
| Cuadro N° 18 Ratios de Liquidez, 2024 – 2025 .....                                           | 34 |
| Cuadro N° 19 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2024 – 2025 .....                       | 34 |
| Cuadro N° 20 Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2025.....                                        | 35 |



## RESUMEN EJECUTIVO

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

El 25 de agosto de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y Concesionaria Vial del Sol S.A. (en adelante, COVISOL) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación, explotación y transferencia de 474,99 km de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana, vía que une las ciudades de Sullana, Piura, Chiclayo y Trujillo. La concesión ha sido otorgada por un plazo de 25 años, bajo la modalidad de autosostenible e involucra un compromiso de inversión de aproximadamente USD 733,99 millones.

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

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

En el 2025, conforme al tráfico registrado en las estaciones de peaje en operación, circularon por la vía concesionada un total de 12,9 millones de vehículos, lo cual representó un incremento de 10,2 % respecto del año 2024. Del total de vehículos que transitaban por la vía, el 41,3 % fueron vehículos pesados (5,3 millones) y 58,7 % vehículos ligeros (7,6 millones). La estación de Chicama fue la de mayor tráfico, con 4,7 millones de vehículos, seguida por Sullana con 3,2 millones.

Por otra parte, se registraron 4704 llamadas de emergencia efectuadas por los usuarios de la vía para reportar incidentes y accidentes ocurridos en la vía, lo que implicó un aumento de 10,2 % respecto de las registradas en el 2024. En respuesta, el Concesionario brindó 556 asistencias médicas y 3945 asistencias mecánicas, lo que representa incrementos de 16,1 % y 9,4 %, respectivamente, en comparación con 2024.

En el año 2025, la inversión ejecutada por el concesionario alcanzó un nivel de USD 30,08 millones, cifra muy superior al monto reconocido por el regulador el año anterior (USD 2,01 millones). Así, al cierre de 2025, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión alcanzó los USD 484,36 millones, lo que representa un avance de 65,99 % en la inversión comprometida.

En relación con el desempeño operativo, el número de accidentes en la vía concesionada disminuyó en 4,8 % entre 2024 y 2025, pasando de 84 a 80 accidentes. Evidenciándose la severidad de dichos accidentes, con 178 personas heridas y 33 fallecidos, lo que representa una disminución de 11,4 % y 35,3 %, respectivamente, en comparación con el año 2024.

Durante el 2025, los ingresos por recaudación de peaje alcanzaron los S/ 282,73 millones, monto que representó un incremento de 13,8 % en relación con lo recaudado en 2024, siendo el flujo de vehículos pesados el que aporta la mayor proporción de ingresos por peajes (73,0 %) a la Concesión.

Los ingresos totales del concesionario, provenientes de los servicios de operación y mantenimiento, así como de los servicios de construcción, ascendieron a S/ 328,6 millones, lo



que representó un incremento de 42,2 % respecto al año previo. Sin embargo, los costos totales aumentaron en una mayor proporción, registrando un crecimiento de 45,4 % y alcanzando los S/ 292,4 millones, situación que generó presión sobre los márgenes de rentabilidad.

A nivel patrimonial, el total de activos, pasivos y patrimonio de la concesión mostró una contracción de 6,3 %, al pasar de S/ 947,06 millones en 2024 a S/ 886,98 millones en 2025. En términos de liquidez, la empresa mantuvo un perfil solvente, con un ratio de liquidez general de 1,78, lo que representa una cobertura adecuada de sus obligaciones corrientes con activos corrientes disponibles. No obstante, se registró una leve mejora tanto en el índice de solvencia como en el nivel de autonomía financiera frente a terceros, en comparación con el año 2024.

Respecto a los márgenes de rentabilidad, se observó una mejora en los márgenes operativos, aunque con presión en el resultado neto. El margen bruto pasó de 13,0 % (2024) a 11,0 % (2025), mientras que los márgenes operativo y EBITDA mejoraron significativamente, alcanzando 14,9 % y 15,7 %, respectivamente, impulsados por el reconocimiento de otros ingresos. El margen neto fue negativo (-4,8 %), afectado principalmente por las diferencias de cambio, neta de S/ -82,4 millones. Por otro lado, la rentabilidad del patrimonio (ROE) disminuyó a -5,2 % y la rentabilidad de los activos (ROA) se redujo a -1,8 %, reflejando el impacto de la pérdida neta del ejercicio, explicada principalmente por el efecto adverso de la diferencia de cambio neta.



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

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

1. Concesionaria Vial del Sol S.A., en adelante COVISOL, es una sociedad anónima que se constituyó en Lima, Perú, el 26 de junio de 2009. Al cierre de 2025, el Concesionario tiene como accionistas a las empresas Hidalgo e Hidalgo S.A. y Construcción y Administración S.A. La primera, que es una constructora de capitales ecuatorianos constituida en 1969, posee el 65 % del accionariado. Por su parte, la segunda es una empresa peruana fundada en 1975 dedicada a la industria de la construcción y posee el 35 % del total de accionariado de COVISOL.
2. Construcción y Administración S.A. (CASA) es una de las principales empresas constructoras del Perú, perteneciente al grupo empresarial Hidalgo & Hidalgo, el cual cuenta con presencia en Ecuador, Perú, Colombia, Honduras, Bolivia y El Salvador. En tanto, el grupo empresarial Hidalgo & Hidalgo es una empresa ecuatoriana dedicada a la construcción y gerencia de infraestructura, especialmente en áreas de vialidad, puentes, túneles, saneamiento y electrificación.

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

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

<sup>1</sup> El Concesionario puede solicitar la ampliación del plazo, debidamente fundamentada, al Concedente. El Regulador dispondrá de 30 días calendario para emitir opinión y el Concedente tendrá otros 30 días calendarios adicionales para emitir su pronunciamiento.



| Cuadro N° 1<br>Aspectos Generales |                                                                                          |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Concesionario                     | Concesionaria Vial del Sol S.A.                                                          |
| Accionistas de la Concesión       | Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65 %<br>Construcción y Administración S.A.(Perú): 35 % |
| Modalidad de Concesión            | Autosostenible                                                                           |
| Factor de competencia             | Cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada: 38,96 km          |
| Inversión comprometida            | USD 733,99 millones (inc. IGV)                                                           |
| Inversión realizada al 2025       | USD 484,36 millones (inc. IGV)                                                           |
| Inicio de la Concesión            | 25 de agosto de 2009                                                                     |
| Vigencia de la Concesión          | 25 años                                                                                  |
| Número de Adendas                 | 3                                                                                        |

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

#### Compromisos de inversión

9. El Contrato de Concesión comprende la construcción de una segunda calzada en casi todo el tramo de Trujillo – Sullana. Asimismo, se contempla la puesta a punto de la actual Panamericana Norte que une las ciudades de Trujillo y Sullana<sup>4</sup>, la operación de las unidades de peaje y pesaje, y la prestación de servicios obligatorios (como la implementación de postes para llamadas de emergencia). En contrapartida, el Concesionario tiene el derecho de cobrar las tarifas de peaje, cuya recaudación en función del tráfico vehicular se constituye como el mecanismo de compensación de sus costos, al tratarse de una concesión autosostenible.
10. La construcción de la segunda calzada es la obra principal prevista en el Contrato de Concesión. Dicha obra abarca una extensión de aproximadamente 263 km, encontrándose

<sup>2</sup> Postores precalificados que se presentaron: Vías del Sol, Consorcio Vías del Perú CCION, OHL Concesiones S.L., Graña y Montero y Consorcio Concesionario Panamericana.

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

<sup>4</sup> Son aquellas obras en la Calzada Actual que debe de ejecutar el Concedente en los tramos viales asfaltados existentes, a fin de que cumplan con los niveles de servicialidad exigidos.



subdividida en 17 subtramos (7 tramos continuos y 8 evitamientos en el tramo Trujillo–Chiclayo, así como 1 tramo continuo y 1 evitamiento en el tramo Piura–Sullana). Cabe señalar que, a lo largo de los 263 kilómetros, se ha previsto la construcción de 12 puentes, 5 pasos a desnivel, 4 pontones, 2 intercambios viales, 2 estaciones de peaje y 1 óvalo. Conforme al Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI), la obra tiene una inversión estimada de cerca de USD 400 millones (incluido IGV).

#### Esquema de regulación tarifaria

11. En relación con las tarifas, conforme a lo establecido en las cláusulas 9.4 y 9.5 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente (más IGV). Posteriormente, al mes siguiente a la fecha de entrega de la calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje de USD 1,50 (más IGV). Finalmente, una vez que sean aceptadas la totalidad de las obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión (excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura) un peaje de USD 2,00 (más IGV).
12. Asimismo, se establece un método de reajuste ordinario cada 12 meses a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aceptación de las obras, para lo cual se tiene en consideración el Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos (CPI) y el Índice de precios al consumidor (IPC) publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
13. Finalmente, el contrato de concesión establece que puede solicitarse un reajuste extraordinario, si dentro de un año calendario se produce una variación de más del 10 % desde el último reajuste ordinario. De esta manera, el reajuste extraordinario se realizará considerando el tipo de cambio del día en que se produce dicho ajuste.

#### Modificaciones contractuales

14. Al cierre de 2025, se han suscrito tres adendas al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, con el fin de viabilizar la ejecución de obras ante las demoras en la entrega de terrenos por parte del Concedente (ver Cuadro N° 2).

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



### Adenda 3

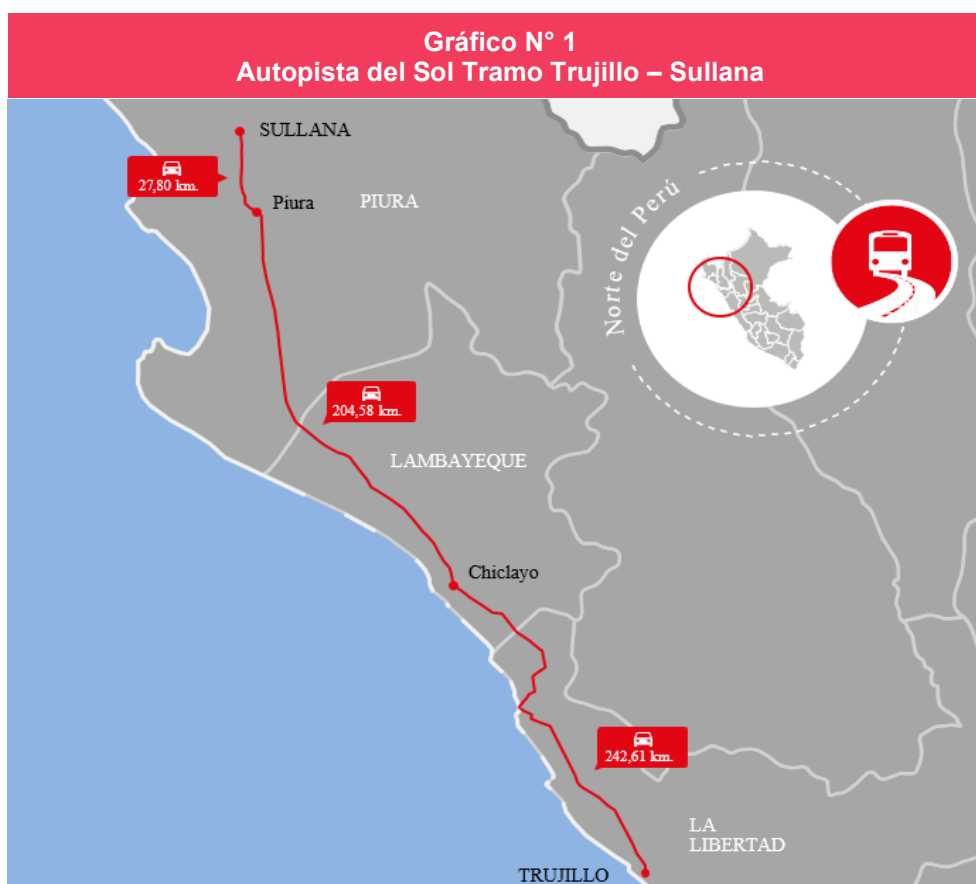
|                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fecha:             | 22 de diciembre de 2025                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Principales temas: | <p>Sustitución de la tasa de referencia LIBOR por la Tasa Term SOFR a seis meses en todo el Contrato de Concesión, incorporando un margen de 0,42826 %.</p> <p>Actualización de penalidades, compensaciones y pagos pendientes: en caso de retrasos, se aplicará la Tasa Term SOFR más 1 %.</p> <p>Modificación de las fórmulas de las garantías contractuales (fiel cumplimiento y construcción), estableciendo que devengarán la Tasa Term SOFR más 2,42826 % en caso de demora.</p> <p>Establecimiento de obligaciones operativas: el Concesionario deberá presentar nuevas cartas fianza en un plazo de 45 días, mientras que el MTC devolverá las anteriores en un plazo de 30 días.</p> <p>Precisión de que la adenda constituye un ajuste técnico-financiero, sin alterar la asignación de riesgos ni el equilibrio económico-financiero del contrato.</p> |

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### I.3. Área de influencia

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



Fuente: Memoria Institucional del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



17. La Autopista del Sol forma parte del eje estructurante<sup>5</sup> de la Panamericana norte desde Lima hasta Piura, siendo una de las principales vías comerciales del país.

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

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

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

Fuente: Contrato de concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

#### I.5. Hechos relevantes

24. En mayo de 2025 se inició la construcción del Tramo Norte del Evitamiento Chiclayo (EV.08), comprendido entre los km 783+800 y 795+644<sup>6</sup>, conforme al Acta de Trato Directo del 22 de abril de 2025. La obra permitirá completar la conexión entre el óvalo Mocce y la avenida Grau, e incluye la construcción de un paso a desnivel en la prolongación Bolognesi para mejorar la fluidez del tránsito en la ruta Chiclayo–Pimentel. Se estima que el proyecto beneficiará a más de un millón de habitantes de la región Lambayeque y que su ejecución culminará durante el tercer trimestre de 2026, contribuyendo a mejorar la conectividad, dinamizar el comercio regional y fortalecer la movilidad de personas y mercancías.
25. La Concesionaria Vial del Sol S.A. informó que, a partir del 17 de octubre de 2025, se iniciaron las obras de construcción del Paso a Desnivel Chuin<sup>7</sup>, ubicado en el km 625+280

<sup>5</sup> Los ejes estructurantes son esenciales al comercio internacional o regional por volumen de carga o participación en el comercio exterior del país.

<sup>6</sup> Plan de negocios 2026- COVISOL. Disponible en: [https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/PN-2026\\_Covisol\\_Autopista-del-Sol-1.pdf](https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/PN-2026_Covisol_Autopista-del-Sol-1.pdf)

<sup>7</sup> Comunicado de COVISOL, octubre de 2025. Disponible en: <https://www.covisol.com.pe/noticias.html>



de la carretera Panamericana Norte, dentro del tramo Trujillo–Sullana de la Autopista del Sol. La ejecución de esta obra contempla un plazo referencial máximo de 12 meses y constituye un hito relevante para la culminación del Evitamiento Paiján (EV.04), cuya puesta en operación se prevé una vez finalizados los trabajos.

26. Mediante comunicado del 8 de noviembre de 2025, la Concesionaria Vial del Sol S.A. (COVISOL) informó<sup>8</sup> que los trabajos correspondientes al Evitamiento Guadalupe (EV.08) y al Tramo Continuo Guadalupe–Mocupe (TC.06) de la Autopista del Sol se encontraban paralizados desde agosto de 2025. De acuerdo con la concesionaria, las obras habían sido ejecutadas entre el km 723+670 y el km 729+980 hasta dicha fecha, siendo suspendidas debido a la falta de liberación de áreas y a la problemática social asociada a la necesidad de conexión de los poblados cercanos. Asimismo, la empresa precisó que los tramos construidos no se encontraban en operación, por lo que la circulación de vehículos estaba prohibida, exhortando a los usuarios a utilizar la actual carretera Panamericana Norte por razones de seguridad.

## II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

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

- Estación de Chicama (km 602,31)
- Estación de Pacanguilla (km 728,47)
- Estación Mórrope (km 826,65)<sup>9</sup>
- Estación Bayóvar (km 945,52)<sup>10</sup>
- Estación Sullana (km 1 018,71)

28. Adicionalmente, como parte de sus Servicios Obligatorios, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario presta los siguientes servicios:

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

## III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

### III.1 Tráfico vehicular

29. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como el número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación (es decir, en aquellos donde se cobra la tarifa de peaje), las cuales han sido obtenidas de los formatos estadísticos

<sup>8</sup> Comunicado de COVISOL de fecha 8 de noviembre de 2025. Disponible en: <https://www.covisol.com.pe/noticias.html#comunicado2025-142>

<sup>9</sup> Hasta marzo 2024, dicha estación se ubicaba en km 820,24.

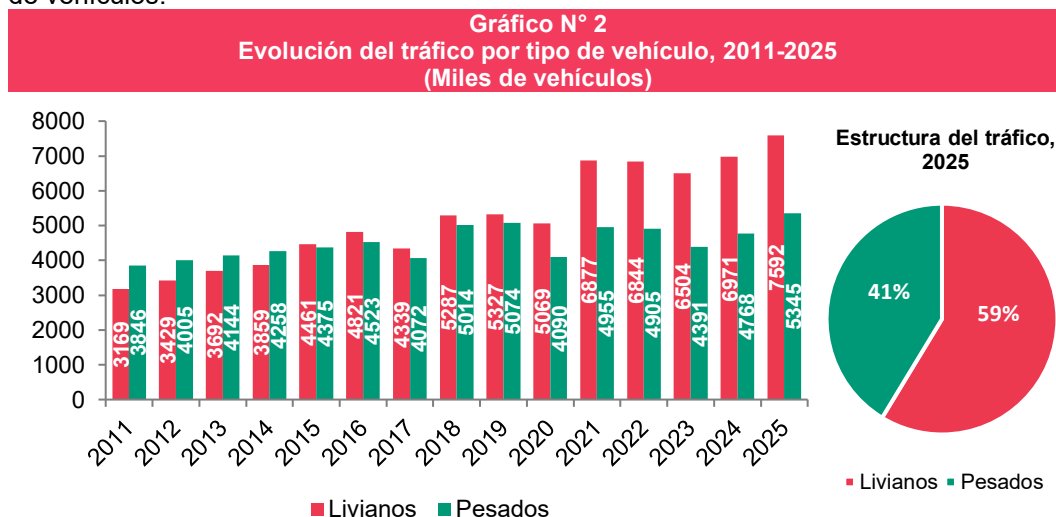
<sup>10</sup> Hasta marzo 2024, dicha estación se ubicaba en km 983,83.



mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE)<sup>11</sup>.

#### Tráfico en unidades vehiculares

30. Durante el 2025, el total de vehículos que transitaron<sup>12</sup> por la infraestructura vial concesionada a COVISOL ascendió a 12,9 millones de vehículos, lo cual representó un incremento de 10,2 % respecto del año 2024. Dicho aumento responde tanto al incremento del tráfico de vehículos ligeros (8,9 %), como de vehículos pesados (12,1 %).
31. Del total de vehículos contabilizados en 2025, el 58,7 % corresponde a vehículos ligeros con 7,6 millones de vehículos y el 41,3 % restante a vehículos pesados con 5,3 millones de vehículos.



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

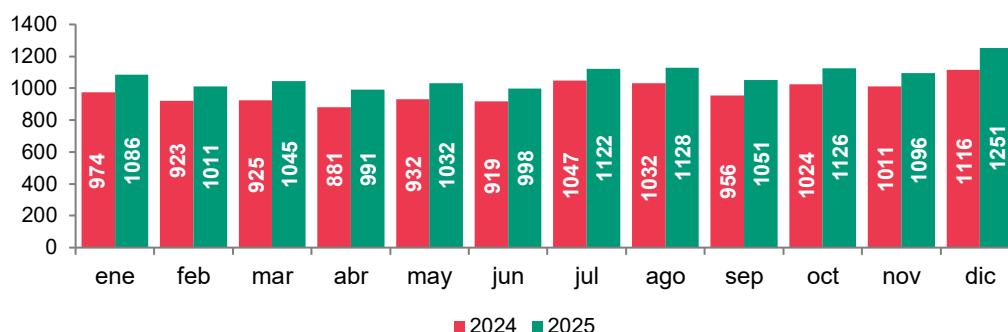
32. Considerando la distribución mensual del tráfico, se registró un mayor volumen de tráfico en todos los meses del 2025, respecto al año anterior, siendo marzo, abril y diciembre los meses que tuvieron una mayor variación, con incrementos de 12,9 %, 12,5 % y 12,1 %, respectivamente.

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

<sup>12</sup> El número de vehículos que transita por la vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por las unidades de peaje ubicadas en el área de la Concesión en sentido ascendente como descendente. Así, en caso se haya suspendido el cobro de tarifas en alguna de las unidades de peaje, no se registrará el tráfico de vehículos, aun cuando en la práctica sí hayan transitado vehículos por la vía.



**Gráfico N° 3**  
**Evolución del tráfico por tipo de vehículo, 2024-2025**  
(Miles de vehículos)



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

33. Por otro lado, en relación con la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje en el 2025, se puede observar que la estación de Chicama recibió la mayor cantidad de tráfico con 4,7 millones de vehículos (36,0 % del total), seguida por la estación Sullana con 3,2 millones de vehículos (25,1 %); la estación de Pacanguilla con 2,3 millones de vehículos (18,0 %), la estación de Mórrope con 1,4 millones de vehículos (10,5 %), y por último, la estación de Bayóvar registró el paso de 1,3 millones de vehículos, los cuales representaron el 10,4 % del tráfico total.
34. En relación con la variación del tráfico por unidad de peaje, se puede observar que las estaciones de peaje Bayóvar, Mórrope, Chicama y Pacanguilla registraron una expansión importante en el tráfico, mientras que la estación de Sullana registró una expansión menor de tráfico en 2025.

**Cuadro N° 4**  
**Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2024-2025**  
(Miles de vehículos)

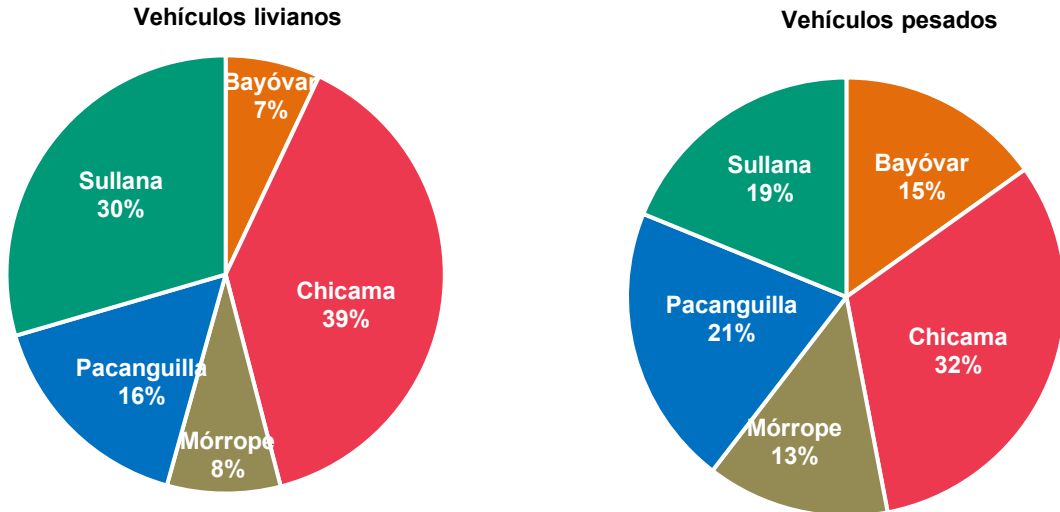
| Tipo de vehículo | Unidad de peaje | 2024 | 2025 | Flujo | var. % |
|------------------|-----------------|------|------|-------|--------|
| Livianos         | Bayóvar         | 451  | 533  | 82    | 18,1%  |
|                  | Chicama         | 2663 | 2956 | 293   | 11,0%  |
|                  | Mórrope         | 586  | 636  | 49    | 8,4%   |
|                  | Pacanguilla     | 1133 | 1227 | 94    | 8,3%   |
|                  | Sullana         | 2138 | 2241 | 103   | 4,8%   |
| Pesados          | Bayóvar         | 695  | 809  | 114   | 16,4%  |
|                  | Chicama         | 1549 | 1703 | 154   | 9,9%   |
|                  | Mórrope         | 624  | 720  | 96    | 15,4%  |
|                  | Pacanguilla     | 968  | 1108 | 140   | 14,4%  |
|                  | Sullana         | 932  | 1006 | 74    | 7,9%   |
| Total            | Bayóvar         | 1146 | 1342 | 195   | 17,0%  |
|                  | Chicama         | 4212 | 4659 | 447   | 10,6%  |
|                  | Mórrope         | 1210 | 1355 | 146   | 12,0%  |
|                  | Pacanguilla     | 2101 | 2335 | 234   | 11,1%  |
|                  | Sullana         | 3070 | 3247 | 177   | 5,8%   |

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

35. En el 2025, Chicama fue la estación de peaje que concentró la mayor cantidad de vehículos ligeros con el 38,9 % del total de este tipo de vehículos. De igual manera, dicha estación también concentró la mayor proporción de vehículos pesados con el 31,9 % de vehículos de ese tipo que circularon por la Concesión.



**Gráfico N° 4**  
**Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2025**  
(Porcentaje)

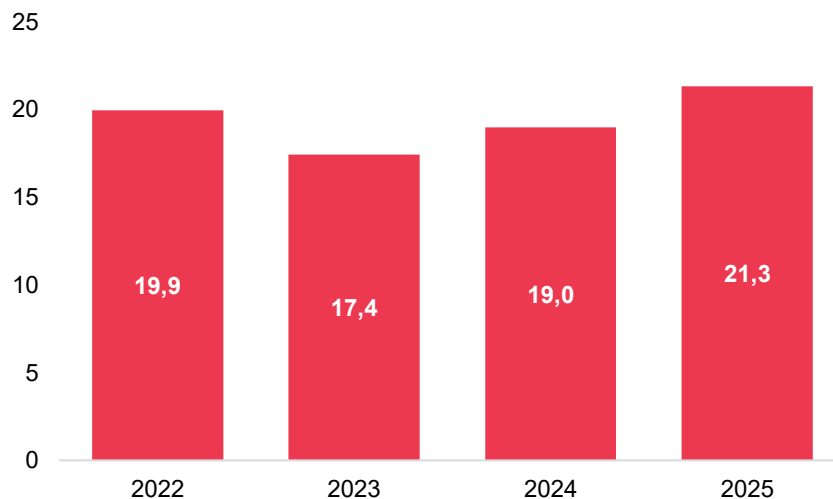


Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

#### Tráfico en ejes cobrables

36. En relación con el tráfico de vehículos pesados<sup>13</sup>, se contabilizó un total de 21,3 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje de la concesión en el 2025, lo que representó un incremento de 12,3 % con relación a lo registrado en el 2024 (19,0 millones de ejes cobrables).

**Gráfico N° 5:**  
**Tráfico de vehículos pesados, 2022-2025**  
(En millones de ejes cobrables)



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

37. De manera desagregada, según número de ejes, se registró una mayor afluencia de aquellos con 6 y 3 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes<sup>14</sup> los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 10,8 millones de ejes. Al ser la estación de

<sup>13</sup> Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.  
<sup>14</sup> Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



Chicama la que registró el mayor flujo de vehículos pesados en 2025, también registró el mayor flujo medido en ejes cobrables (6,7 millones), concentrando a su vez el mayor tráfico de vehículos de 6 ejes (3,4 millones).

**Cuadro N° 5**  
**Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2025**  
(Unidades vehiculares y ejes cobrables)

| Unidad de peaje   | Número de ejes cobrables |           |         |         |           |        | Total     |
|-------------------|--------------------------|-----------|---------|---------|-----------|--------|-----------|
|                   | 2                        | 3         | 4       | 5       | 6         | 7      |           |
| Unid. vehiculares |                          |           |         |         |           |        |           |
| Bayóvar           | 109 490                  | 202 440   | 64 066  | 68 726  | 360 170   | 4018   | 808 910   |
| Chicama           | 488 336                  | 420 591   | 109 244 | 110 130 | 563 116   | 11 147 | 1 702 564 |
| Mórrope           | 130 548                  | 230 196   | 54 990  | 60 734  | 238 812   | 4564   | 719 844   |
| Pacanguilla       | 219 471                  | 329 106   | 83 050  | 84 787  | 379 423   | 11 961 | 1 107 798 |
| Sullana           | 418 685                  | 224 168   | 76 316  | 27 592  | 252 384   | 6979   | 1 006 124 |
| Ejes cobrables    |                          |           |         |         |           |        |           |
| Bayóvar           | 218 980                  | 607 320   | 256 264 | 343 630 | 2 161 020 | 28 126 | 3 615 340 |
| Chicama           | 976 672                  | 1 261 773 | 436 976 | 550 650 | 3 378 696 | 78 029 | 6 682 796 |
| Mórrope           | 261 096                  | 690 588   | 219 960 | 303 670 | 1 432 872 | 31 948 | 2 940 134 |
| Pacanguilla       | 438 942                  | 987 318   | 332 200 | 423 935 | 2 276 538 | 83 727 | 4 542 660 |
| Sullana           | 837 370                  | 672 504   | 305 264 | 137 960 | 1 514 304 | 48 853 | 3 516 255 |

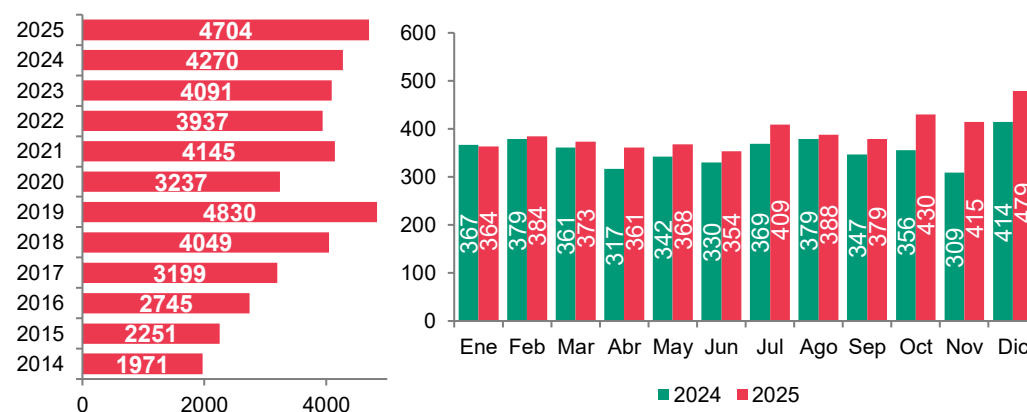
Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.2 Servicios obligatorios

38. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda una serie de servicios obligatorios gratuitos a los usuarios, como son atención en la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
39. Así, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales relacionadas con la atención a los usuarios de la vía concesionada, el Concesionario proporcionó el Servicio de Atención de Emergencias, el cual brinda asistencia telefónica a los usuarios que atraviesen situaciones de emergencia durante su viaje por la carretera. De este modo, durante el 2025 se registraron en total 4704 llamadas efectuadas con la finalidad de reportar situaciones de emergencia, lo cual significó un aumento de 10,2 % en relación con el año anterior.

**Gráfico N° 6:**  
**Llamadas a la central de emergencia. 2014-2025**



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio mecánico (76,8 %); mientras que, las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 17,2 %. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayor proporción de los usuarios se comunicó con la Central



de Emergencias directamente desde sus celulares (82,7 %), mientras que únicamente un 0,1 % lo hizo a través de los postes SOS.

**Cuadro N° 6**  
**Motivo de llamada de emergencia, 2025**  
(Número de llamadas)

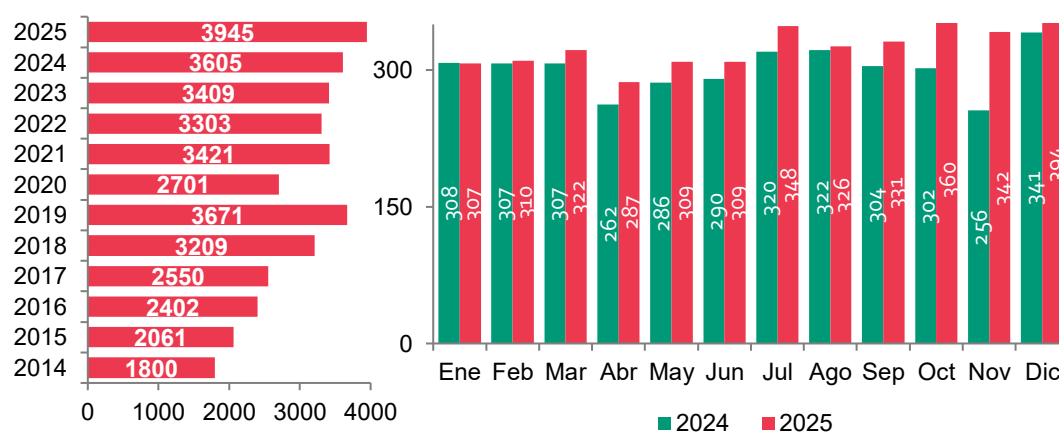
| Motivo                | ¿Interrumpió la vía? |      | Medio de comunicación |         |       | Total |
|-----------------------|----------------------|------|-----------------------|---------|-------|-------|
|                       | Sí                   | No   | Postes SOS            | Celular | Otros |       |
| Auxilio Mecánico      | 80                   | 3532 | 2                     | 3038    | 572   | 3612  |
| Accidente de Tránsito | 135                  | 673  | 1                     | 747     | 60    | 808   |
| Auxilio médico        | 1                    | 274  | 0                     | 102     | 173   | 275   |
| Otros                 | 0                    | 9    | 1                     | 5       | 3     | 9     |

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Como consecuencia de las situaciones de emergencia reportadas durante el 2025, el Concesionario proporcionó un total de 3945 servicios de atención de emergencia mecánica a lo largo del año, lo cual representó un incremento en 9,4 % en relación con el año anterior. Cabe señalar que para proporcionar dichos servicios el Concesionario cuenta con grúas pesadas y livianas, que le permiten el traslado de los vehículos que así lo requieran, además del servicio de patrullaje móvil para el auxilio del usuario a lo largo de toda la vía.

**Gráfico N° 7:**  
**Asistencias mecánicas, 2014-2025**



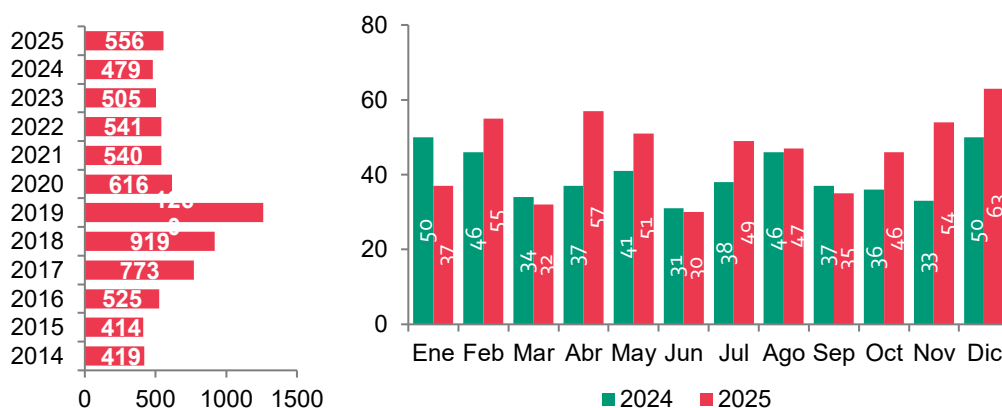
Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. Adicionalmente, COVISOL atendió un total de 556 emergencias relacionadas con atenciones médicas en el 2025, significando un incremento de 16,1 % respecto al total registrado en 2024.



Gráfico N° 8:  
Asistencias médicas, 2014-2025



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### IV. RÉGIMEN TARIFARIO

43. El inicio de la explotación se produjo en setiembre de 2009, a través de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes contemplado en la cláusula 8.10 del Contrato de Concesión, que facultó a la Concesionaria al inicio del cobro de tarifas de peajes en las 5 estaciones de peajes. El cobro de las tarifas es por derecho de paso y por eje cobrable<sup>15</sup>, y se expresan en soles al tipo de cambio de la fecha de entrega de áreas de terrenos de la infraestructura existente o aceptación de obras de la segunda calzada según corresponda.
44. La Cláusula 9.4 del Contrato de Concesión norma el cobro de tarifas de peaje de la Concesionaria a los usuarios de la infraestructura vial. En un primer momento, desde el inicio de la explotación, la Concesionaria comenzó con el cobro de las tarifas de peajes vigentes, como se contempla en el Contrato de Concesión. Luego, una vez que el Concedente entregue tramos de carreteras por distancias no menores a 80 Km, o en tramos o sub tramos, en el que se ubique una determinada estación de peaje de la carretera existente, la Concesionaria debía cobrar un peaje de USD 1,50 en la estación de peaje correspondiente. No obstante, dada la demora en la entrega de áreas de terrenos, el Concesionario recién pudo iniciar el cobro de los peajes de USD 1,50 a partir de enero de 2012 en las 5 estaciones de peajes.
45. Posteriormente, la Concesionaria debía cobrar un peaje de USD 2,00 en las estaciones de peajes que se ubiquen en un tramo de doble calzada, siempre que la Concesionaria logre la aceptación de obras de segunda calzada en longitudes o alcances establecidos en el Contrato de Concesión en los respectivos tramos. Así, a partir de abril de 2013, se inició el cobro del peaje equivalente a USD 2,00 en la estación de peaje de Sullana. Asimismo, conforme a lo establecido en la Adenda N° 2 en noviembre de 2017 y setiembre de 2018 se inició el cobro de la tarifa de USD 2,00 en las estaciones de Chicama y Pacanguilla, respectivamente.
46. Como se mencionó en la sección I de este documento, las tarifas de peaje fijadas inicialmente en el contrato de concesión son ajustadas anualmente, conforme a lo establecido en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión. Así, el 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aceptación de las obras, las tarifas son reajustadas de acuerdo con la siguiente fórmula<sup>16</sup>:

<sup>15</sup> Esto es, los vehículos ligeros deben pagar una tarifa de peaje equivalente a un eje y los vehículos pesados una tarifa de peaje por cada eje.

<sup>16</sup> Dicha fórmula aplica en caso las tarifas se encuentren en USD 1,50. En caso las tarifas se encuentren en USD 2,00, se aplica la misma fórmula, pero en lugar de consignar USD 1,50 se debe consignar USD 2,00.



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

Donde:

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

47. En el siguiente cuadro se muestran las tarifas vigentes desde el 10 de enero de 2025 hasta el 10 de enero de 2026, determinadas conforme a la ecuación previamente señalada. Durante 2025, las estaciones de Chicama, Pacanguilla y Sullana (tramos de doble calzada) aplicaron tarifas por unidad diferenciadas: S/ 10,60 en Chicama, S/ 10,50 en Pacanguilla y S/ 10,60 en Sullana. Por su parte, en las estaciones de Mórrope y Bayóvar (tramos de una calzada), las tarifas por unidad fueron de S/ 16,90 y S/ 16,10, respectivamente.

**Cuadro N° 7**  
**Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024-2025**  
 (En Soles)

| Estación de peaje         | Concepto                 | Unidad de Cobro | Tarifa 2024 (con IGV) | Tarifa 2025 (con IGV) | Var 2024-2025 |
|---------------------------|--------------------------|-----------------|-----------------------|-----------------------|---------------|
| Chicama <sup>1/</sup>     | Vehículos Ligeros        | Por Unidad      | 10,40                 | 10,60                 | 1,9 %         |
|                           | Vehículos Pesados 2 ejes | Por eje         | 20,70                 | 21,20                 | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 3 ejes | Por eje         | 31,00                 | 31,70                 | 2,3 %         |
|                           | Vehículos Pesados 4 ejes | Por eje         | 41,30                 | 42,30                 | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 5 ejes | Por eje         | 51,60                 | 52,80                 | 2,3 %         |
|                           | Vehículos Pesados 6 ejes | Por eje         | 61,90                 | 63,40                 | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 7 ejes | Por eje         | 72,20                 | 73,90                 | 2,4 %         |
| Pacanguilla <sup>1/</sup> | Vehículos Ligeros        | Por Unidad      | 10,20                 | 10,50                 | 2,9 %         |
|                           | Vehículos Pesados 2 ejes | Por eje         | 20,40                 | 20,90                 | 2,5 %         |
|                           | Vehículos Pesados 3 ejes | Por eje         | 30,60                 | 31,40                 | 2,6 %         |
|                           | Vehículos Pesados 4 ejes | Por eje         | 40,80                 | 41,80                 | 2,5 %         |
|                           | Vehículos Pesados 5 ejes | Por eje         | 51,00                 | 52,30                 | 2,5 %         |
|                           | Vehículos Pesados 6 ejes | Por eje         | 61,20                 | 62,70                 | 2,5 %         |
|                           | Vehículos Pesados 7 ejes | Por eje         | 71,40                 | 73,10                 | 2,4 %         |
| Mórrope <sup>2/</sup>     | Vehículos Ligeros        | Por Unidad      | 16,50                 | 16,90                 | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 2 ejes | Por eje         | 33,00                 | 33,80                 | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 3 ejes | Por eje         | 49,50                 | 50,70                 | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 4 ejes | Por eje         | 66,00                 | 67,50                 | 2,3 %         |
|                           | Vehículos Pesados 5 ejes | Por eje         | 82,40                 | 84,40                 | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 6 ejes | Por eje         | 98,90                 | 101,30                | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 7 ejes | Por eje         | 115,40                | 118,20                | 2,4 %         |
| Bayóvar <sup>2/</sup>     | Vehículos Ligeros        | Por Unidad      | 15,70                 | 16,10                 | 2,5 %         |
|                           | Vehículos Pesados 2 ejes | Por eje         | 31,40                 | 32,10                 | 2,2 %         |
|                           | Vehículos Pesados 3 ejes | Por eje         | 47,00                 | 48,20                 | 2,6 %         |
|                           | Vehículos Pesados 4 ejes | Por eje         | 62,70                 | 64,20                 | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 5 ejes | Por eje         | 78,40                 | 80,30                 | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 6 ejes | Por eje         | 94,00                 | 96,30                 | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 7 ejes | Por eje         | 109,70                | 112,30                | 2,4 %         |
| Sullana <sup>1/</sup>     | Vehículos Ligeros        | Por Unidad      | 10,30                 | 10,60                 | 2,9 %         |
|                           | Vehículos Pesados 2 ejes | Por eje         | 20,60                 | 21,10                 | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 3 ejes | Por eje         | 30,80                 | 31,60                 | 2,6 %         |
|                           | Vehículos Pesados 4 ejes | Por eje         | 41,10                 | 42,10                 | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 5 ejes | Por eje         | 51,40                 | 52,60                 | 2,3 %         |
|                           | Vehículos Pesados 6 ejes | Por eje         | 61,60                 | 63,10                 | 2,4 %         |
|                           | Vehículos Pesados 7 ejes | Por eje         | 71,90                 | 73,60                 | 2,4 %         |

1/ Se cobra en ambos sentidos

2/ Se cobra en un solo sentido

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



48. En lo que concierne a Tarifas diferenciadas, estas son otorgadas únicamente por el MTC, para lo cual se deben cumplir las condiciones detalladas en la Directiva N° 012-2004/MTC-20 del MTC, las cuales se detallan a continuación:
- Las empresas que presten servicio de transporte público local de pasajeros en rutas cortas y/o aquellas de mercancías en el ámbito local, con un máximo de recorrido de 80 km considerados desde el inicio del recorrido hasta el destino final del mismo.
  - Vehículos de propiedad de Gobiernos Locales y Regionales destinados a brindar servicios públicos, tales como transporte público de pasajeros, transporte de carga, recojo de residuos sólidos y aquellos destinados a brindar seguridad ciudadana (serenazgo).
  - Vehículos que transiten en zonas de frontera y en aquellos tramos finales de las carreteras que no tienen continuidad de 100 kilómetros, en donde se encuentre un peaje cercano.
  - Excepcionalmente pueden acceder a la tarifa diferenciada de peaje, los vehículos de una población de donde se encuentre una garita de peaje en una ubicación no mayor a 10 kilómetros y que para realizar sus actividades cotidianas la población afectada usa la Red Vial Nacional en un promedio de 30 km.
49. La tarifa diferenciada de peaje la aplicará únicamente la garita de peaje intermedia entre el inicio del recorrido y el destino final del mismo, con un máximo de 80 km no siendo extensible a dos o más Unidades de Peaje ubicadas en la Red Vial Nacional, aunque el recorrido sea inferior o igual al kilometraje señalado.
50. El siguiente cuadro se muestra las tarifas diferenciadas aplicadas durante el 2025, de acuerdo con el tipo de vehículo.

| Cuadro N° 8<br>Tarifas diferenciadas, 2024-2025<br>(En Soles) |                          |                 |                       |                       |               |
|---------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------|-----------------------|-----------------------|---------------|
| Estación de peaje                                             | Concepto                 | Unidad de Cobro | Tarifa 2024 (con IGV) | Tarifa 2025 (con IGV) | Var 2024-2025 |
| Chicama                                                       | Vehículos Ligeros Dif. 1 | Por Unidad      | 4,60                  | 4,70                  | 2,2 %         |
|                                                               | Vehículos Ligeros Dif 2  | Por Unidad      | 5,90                  | 6,10                  | 3,4 %         |
|                                                               | Vehículos Pesados Dif. 1 | Por Unidad      | 9,80                  | 10,00                 | 2,0 %         |
|                                                               | Vehículos Pesados Dif. 2 | Por Unidad      | 13,20                 | 13,50                 | 2,3 %         |
| Pacanguilla                                                   | Vehículos Ligeros Dif. 2 | Por Unidad      | 5,90                  | 6,10                  | 3,4 %         |
| Sullana                                                       | Vehículos Ligero Dif.    | Por Unidad      | 4,50                  | 4,70                  | 4,4 %         |
|                                                               | Vehículos Pesado Dif.    | Por Unidad      | 9,80                  | 10,10                 | 3,1 %         |

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Cabe precisar que, durante el 2025, las tarifas diferenciadas en las estaciones de peaje Chicama, Pacanguilla y Sullana se han incrementado respecto al año anterior. En la estación Chicama, las variaciones oscilan entre 2,0 % y 3,4 % según el tipo de vehículo; en Pacanguilla, el incremento es de 3,4 % para vehículos ligeros diferenciados; y en Sullana, las variaciones se sitúan entre 3,1 % y 4,4 %, dependiendo de la unidad de cobro.

## V. INVERSIONES Y APORTES POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN

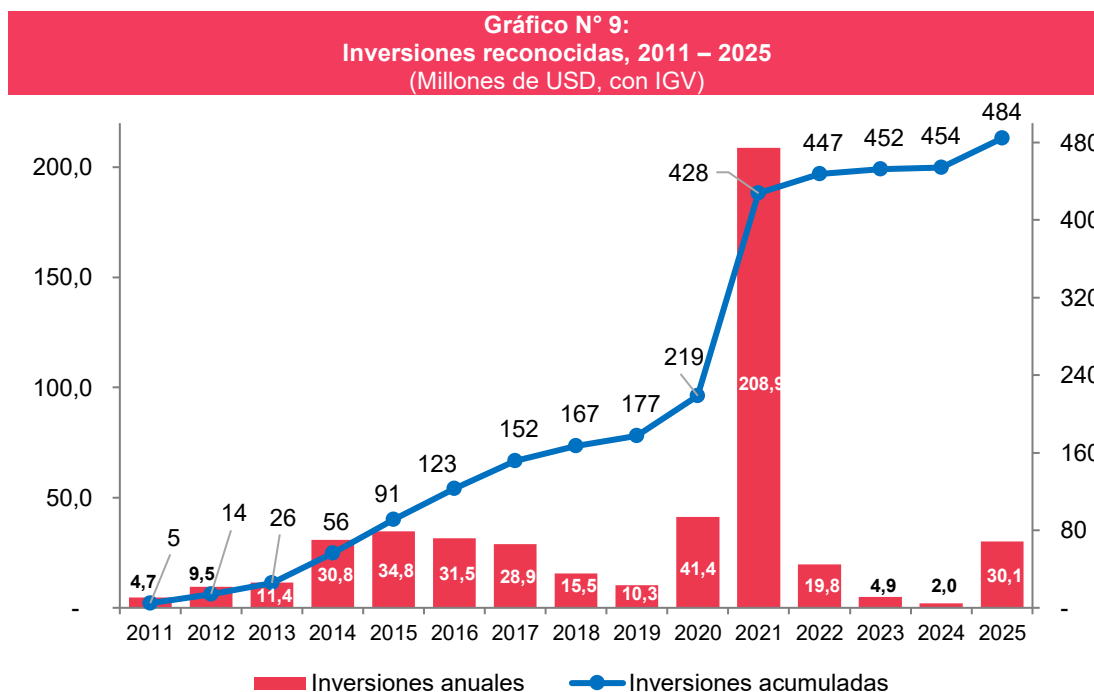
### V.1. Evolución de las inversiones

52. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el inicio de las obras de construcción estaba previsto a los 30 días calendario de acreditarse el cierre financiero (que se produjo el 31 de enero de 2011), es decir, el 02 de marzo de 2011. El plazo establecido para la ejecución de las obras (construcción de la segunda calzada y obras



complementarias) fue de 48 meses. Así, considerando que las obras empezarían el 02 de marzo de 2011, se tenía prevista la culminación de estas el 02 de marzo de 2015<sup>17</sup>. No obstante, debido a que el Concedente no ha cumplido con la entrega de la totalidad de terrenos saneados y libres de interferencias en los tramos previstos para la construcción de la Autopista del Sol, se han producido retrasos en la ejecución de las obras.

53. Teniendo en cuenta el incumplimiento del Concedente en la entrega de áreas de terrenos, mediante la Adenda N° 2, a través de la incorporación de la cláusula 6.1.A al Contrato de Concesión, se estableció que el inicio de la ejecución de las obras de construcción ya no se sujetará a distancias mínimas, tramos o sub tramos, sino se puedan ejecutar por sectores, de ser necesario de manera independiente, ello en función de la entrega de áreas de terrenos que efectúe el Concedente conforme a la cláusula 5.11.A también incorporada con dicha adenda.
54. En el marco de la actualización del proyecto, se ha incorporado una nueva inversión comprometida asociada a las Obras de Reconstrucción FEN en los sectores Río Chicama y Puente Arenita (calzada existente), así como en otros tramos priorizados. Como resultado, el compromiso de inversión se incrementó de USD 725,46 millones a USD 733,99 millones, reflejando la ampliación del alcance de las intervenciones previstas.
55. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de la inversión ejecutada por el Concesionario entre 2011 y 2025, que ha sido reconocida por el Ositrán. A diciembre de 2025, la inversión acumulada ejecutada por COVISOL ascendió a USD 484,36 millones, lo cual representó un avance de 65,99 % en relación con la inversión total comprometida (USD 733,99 millones, incluido IGV). Durante el 2025, se realizaron inversiones por USD 30,08 millones, cifra que representó un incremento importante con relación al monto invertido y reconocido el año anterior (USD 2,01 millones).



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. Al 2025, se tienen construidos 169,510 km de los 262,780 km del total comprometido para construcción, representando esto un 64,5 % de avance por parte de la concesión, siendo

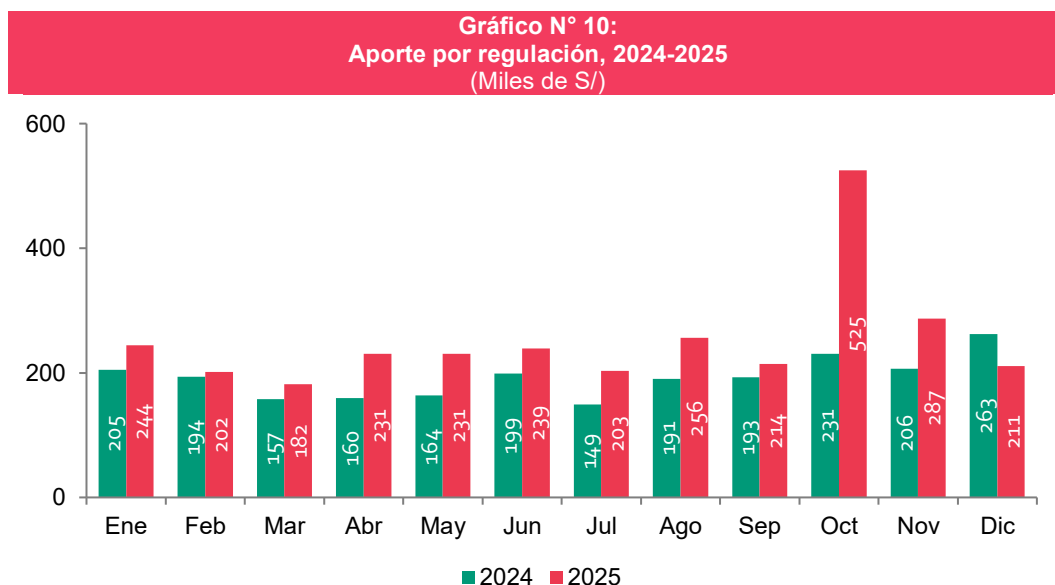
<sup>17</sup> Conforme a lo establecido en la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión "el CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las Obras referidas en el Anexo N° 9 de las Bases, ofertadas durante el Concurso, en un plazo máximo de cuarenta y ocho (48) meses (...)"



estos kilómetros construidos correspondientes a las obras del Sub tramo (2) Piura-Sullana.

## V.2. Aporte por regulación y supervisión

57. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, que recoge lo dispuesto en la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332, el aporte por regulación exigible al concesionario equivale al 1 % de los ingresos totales facturados.
58. Como se aprecia en el siguiente gráfico, durante el 2025 el aporte por regulación pagado por el concesionario ascendió a S/ 3,02 millones, cifra que representó un incremento de 30,9 % en relación con el importe percibido el año anterior.



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VI.1. Niveles de servicio

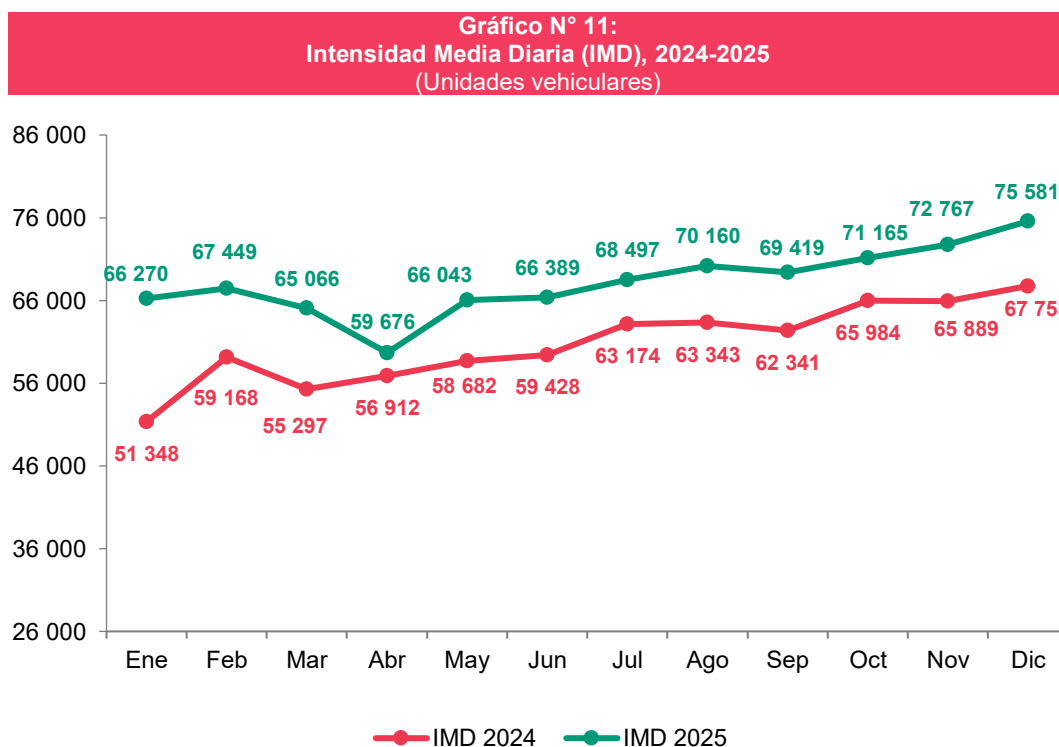
60. De acuerdo con lo establecido en el numeral 4.13 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, el Regulador realizará evaluaciones semestrales con el objetivo de determinar el nivel de servicio global prestado por el Concesionario durante el semestre en curso para los diferentes tramos de la Concesión. Dicho indicador global de cumplimiento se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
61. Para el 2025 no se cuenta con el valor de la última evaluación del nivel de servicio global debido a que la fórmula de cálculo se encuentra en proceso de modificación por el mecanismo de Trato Directo.



62. Por su parte, conforme a lo establecido en el numeral 4.20 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, coincidentemente con la evaluación semestral correspondiente al décimo primer mes de cada año de la Concesión, o cada vez que se considere que ha habido cambios sustanciales en la rugosidad, el Regulador efectuará una evaluación de la misma. El valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 IRI (índice de Rugosidad Internacional). En la última medición del IRI de 2025, la rugosidad de la vía registró un nivel de 1,43, muy por debajo del nivel máximo establecido en el contrato de concesión (3,5).

## VI.2. Indicador de tráfico

63. Dentro de los indicadores de tráfico que el Concesionario reporta, se tiene el indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)<sup>18</sup>, el cual está referido al tránsito diario promedio por las vías.
64. En 2025, el IMD promedio anual alcanzó los 68 207 vehículos por día, cifra que representa un incremento en el nivel de tráfico de 12,2 % en relación con los 60 776 vehículos diarios registrados por día en el 2024. Asimismo, durante el 2025, la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos en todos los meses, respecto al año anterior.



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

## VI.3. Accidentes

65. Como se observa en el Cuadro N° 9, durante el 2025, el número de accidentes en la vía concesionada tuvo una reducción de 4,8 % con respecto al año anterior, pasando de 84 accidentes a 80 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de

<sup>18</sup> Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, es decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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

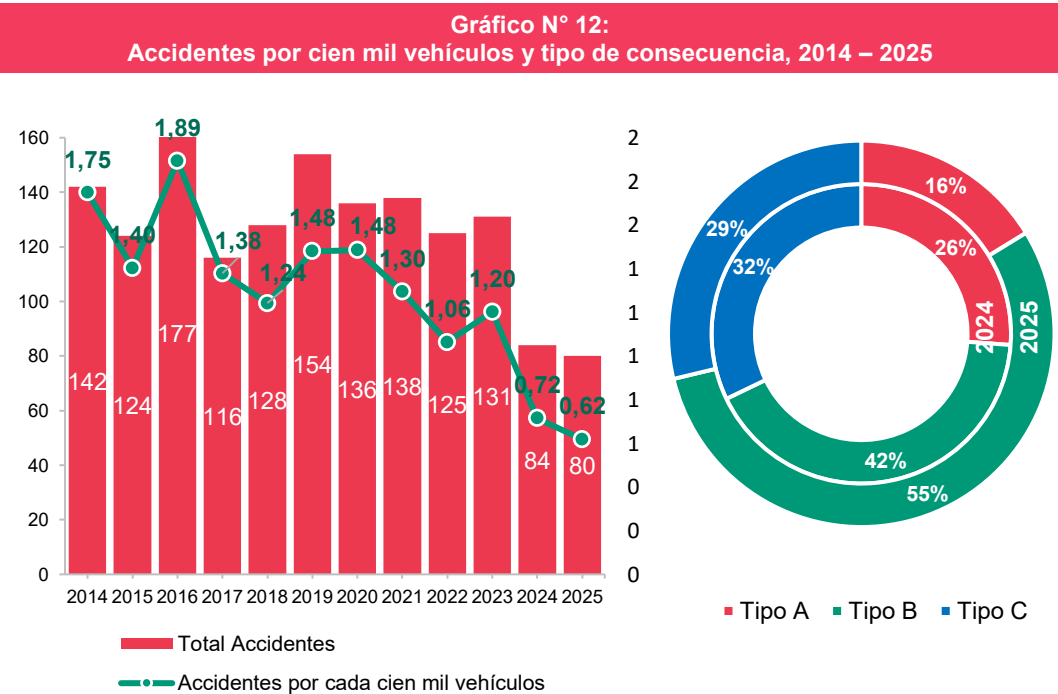


heridos y víctimas mortales se redujo en un 11,4 % (de 201 a 178 heridos) y en 35,3 % (de 51 a 33 fallecidos), respectivamente, en relación con lo registrado en 2024.

| Cuadro N° 9<br>Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2025<br>(Número de Accidentes) |                   |        |        |                             |         |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------|--------|-----------------------------|---------|------------|
| Año                                                                                      | Tipo de accidente |        |        | Consecuencias del Accidente |         |            |
|                                                                                          | Tipo A            | Tipo B | Tipo C | llesos                      | Heridos | Fallecidos |
| 2014                                                                                     | 23                | 92     | 27     | 155                         | 393     | 43         |
| 2015                                                                                     | 31                | 72     | 21     | 79                          | 234     | 27         |
| 2016                                                                                     | 25                | 144    | 8      | 106                         | 257     | 8          |
| 2017                                                                                     | 18                | 63     | 35     | 345                         | 256     | 70         |
| 2018                                                                                     | 14                | 90     | 24     | 311                         | 256     | 33         |
| 2019                                                                                     | 26                | 101    | 27     | 484                         | 284     | 34         |
| 2020                                                                                     | 25                | 89     | 22     | 209                         | 215     | 28         |
| 2021                                                                                     | 20                | 84     | 34     | 442                         | 286     | 51         |
| 2022                                                                                     | 25                | 70     | 30     | 317                         | 287     | 56         |
| 2023                                                                                     | 33                | 79     | 19     | 170                         | 183     | 25         |
| 2024                                                                                     | 22                | 35     | 27     | 94                          | 201     | 51         |
| 2025                                                                                     | 13                | 44     | 23     | 96                          | 178     | 33         |

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

66. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2025 fue de 0,62, cifra inferior en 13,6 % al año anterior. Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 23 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C; 28,8 %), mientras que 44 reportaron heridos (Accidentes Tipo B; 55,0 %).



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.  
Tipo B: Accidentes con personas heridas.  
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

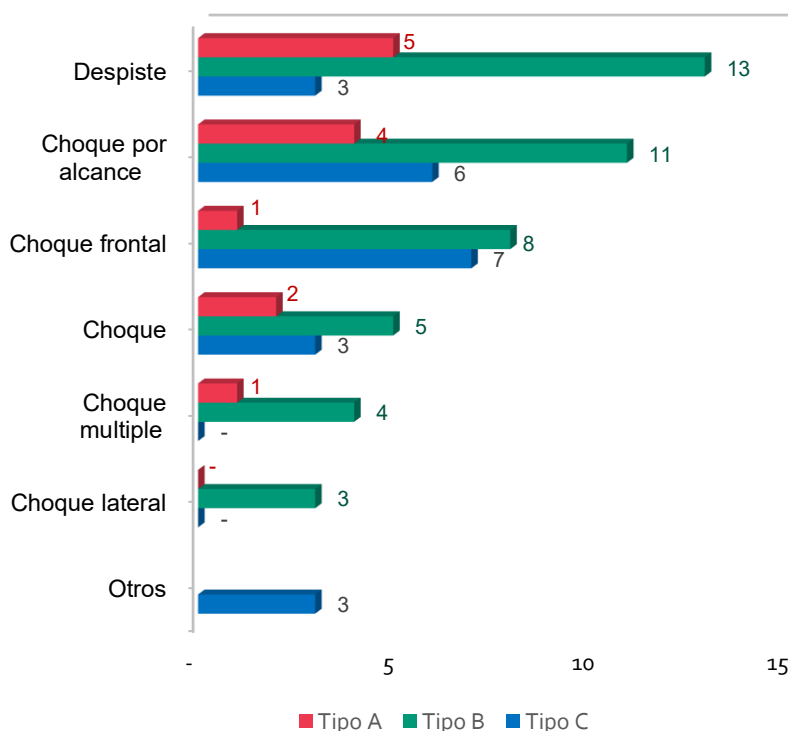
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. El gráfico siguiente muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente ocurrido. Como puede apreciarse el principal tipo de accidente ocurrido en la



vía corresponde a despiste de vehículos y a choques por alcance, con 21 accidentes por cada uno de estos eventos, los cuales en conjunto representan el 52,5 % del total de accidentes, seguido de choques frontales con 16 eventos que representan 20,0 %.

**Gráfico N° 13:**  
**Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025**



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

68. En el siguiente cuadro se muestra las consecuencias de los accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente, conforme se aprecia 178 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito en el 2025, de los cuales el 27,0 % (48) fueron a causa de choques por alcance y 22,5% (40) por choques frontales. Asimismo, de los 33 fallecidos, el 42,4 % (14) fueron a causa de choque frontal o choque por alcance, mientras que el 18,2 % (6) fueron a causa de despiste de vehículos.

**Cuadro N° 10**  
**Número de personas heridas y fallecidas por tipo de accidente, 2025**  
(Número de personas y porcentaje)

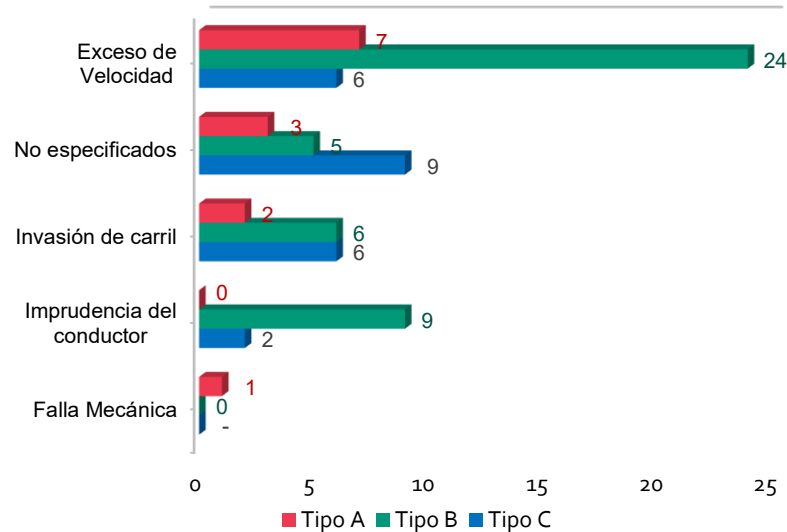
| Tipo de accidente  | Personas Heridas |               | Personas Fallecidas |               |
|--------------------|------------------|---------------|---------------------|---------------|
|                    | Número           | (%)           | Número              | (%)           |
| Despiste           | 17               | 9,6%          | 6                   | 18,2%         |
| Choque             | 29               | 16,3%         | 5                   | 15,2%         |
| Choque múltiple    | 29               | 16,3%         | 3                   | 9,1%          |
| Choque frontal     | 40               | 22,5%         | 7                   | 21,2%         |
| Choque por alcance | 48               | 27,0%         | 7                   | 21,2%         |
| Choque lateral     | 12               | 6,7%          | 0                   | 0,0%          |
| Choque posterior   | 1                | 0,6%          | 1                   | 3,0%          |
| Volcadura          | 2                | 1,1%          | 2                   | 6,1%          |
| Atropello          | 0                | 0,0%          | 2                   | 6,1%          |
| <b>Total</b>       | <b>178</b>       | <b>100,0%</b> | <b>33</b>           | <b>100,0%</b> |

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



69. La principal causa de los accidentes en 2025 fue el exceso de velocidad, con 37 eventos que representan el 46,3 % del total. Le siguen la invasión del carril contrario, con 14 accidentes (17,5 %), y la imprudencia de los conductores, responsable de 11 accidentes (13,8 %). Otros factores registraron en conjunto 18 accidentes.

**Gráfico N° 14:**  
**Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2025**



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

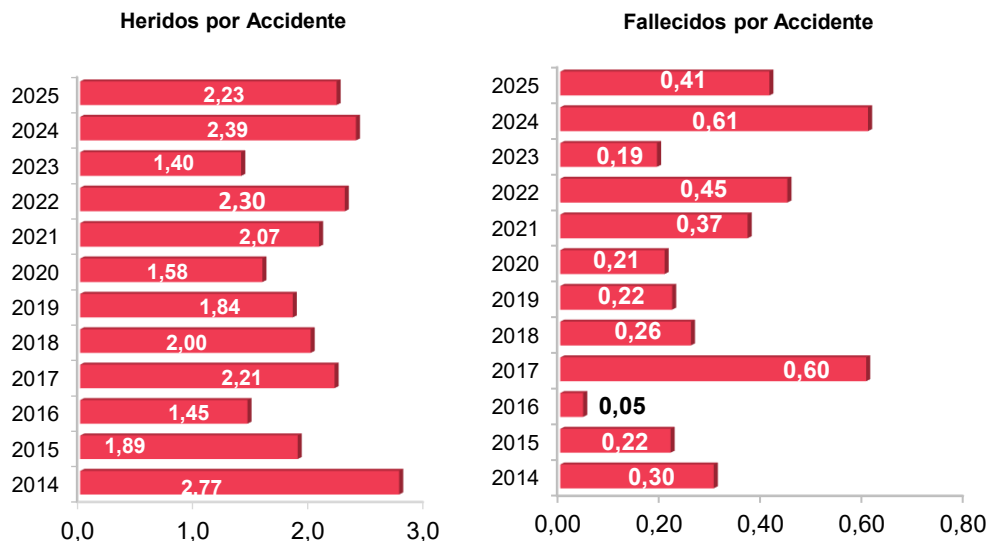
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. En cuanto a los indicadores de accidentes en el siguiente gráfico se puede observar que, en promedio, la cantidad de heridos por cada accidente se ha reducido, pasando de 2,39 heridos por cada accidente en el 2024 a 2,23 heridos por cada accidente en el 2025. Del mismo modo, la cantidad promedio de fallecidos por cada accidente también se redujo, al pasar de 0,61 fallecidos por accidente en el 2024 a 0,41 fallecidos por accidente en el 2025.

**Gráfico N° 15:**  
**Indicadores de accidentes, 2014 – 2025**



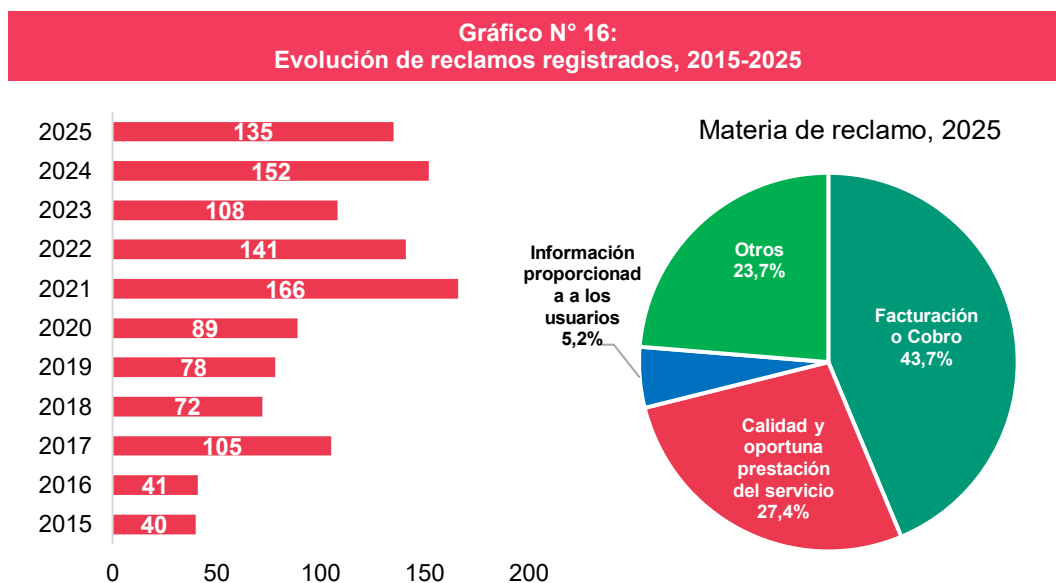
Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



#### VI.4. Reclamos

71. Durante el 2025, se presentaron un total de 135 reclamos de parte de los usuarios. Como se aprecia en el siguiente gráfico la mayor cantidad de reclamos presentados al Concesionario estuvieron asociados al cobro de peajes (43,7 %).



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

72. Del total de reclamos presentados, durante el 2025 se resolvieron 135 casos. De estos, la mayoría fueron declarados infundados (46,7 %), seguidos por aquellos declarados inadmisibles (37,8 %). Asimismo, el 6,7 % fueron considerados improcedentes, otro 6,7 % correspondió a otras modalidades de resolución y solo 3 reclamos (2,2 %) fueron declarados fundados.

| Cuadro N° 11                            |            |            |
|-----------------------------------------|------------|------------|
| Estado de reclamos resueltos, 2024-2025 |            |            |
| (Número de reclamos)                    |            |            |
| Estado                                  | 2024       | 2025       |
| Inadmisibles                            | 73         | 51         |
| Improcedentes                           | 10         | 9          |
| Infundados                              | 66         | 63         |
| Fundados                                | 2          | 3          |
| Otros                                   | 1          | 9          |
| <b>Total</b>                            | <b>152</b> | <b>135</b> |

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

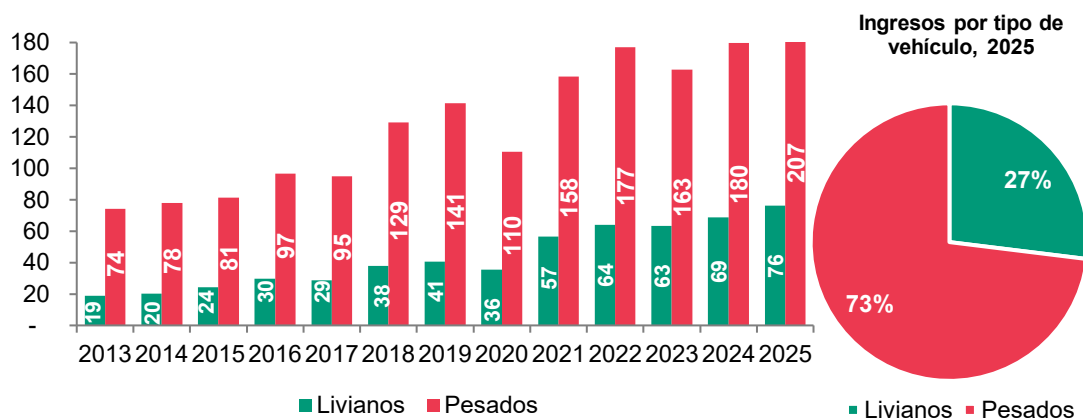
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### VII. INDICADORES COMERCIALES

73. En el 2025, la recaudación por cobro de peajes ascendió a S/ 282,73 millones, cifra que representó un incremento de 13,8 % en relación con la recaudación registrada en 2024 (S/ 248,41 millones).
74. Por su parte, como se aprecia en el siguiente gráfico, los ingresos por recaudación de peaje aumentaron en mayor medida por el cobro de peajes a vehículos pesados, que representó el 73,0 % del total recaudado; mientras que la recaudación de peaje a vehículos ligeros representó el 27,0 % restante. Al comparar con el 2024, se aprecia que, en el caso de vehículos ligeros y pesados, la recaudación aumentó en 10,74 % y 14,99 % respectivamente.



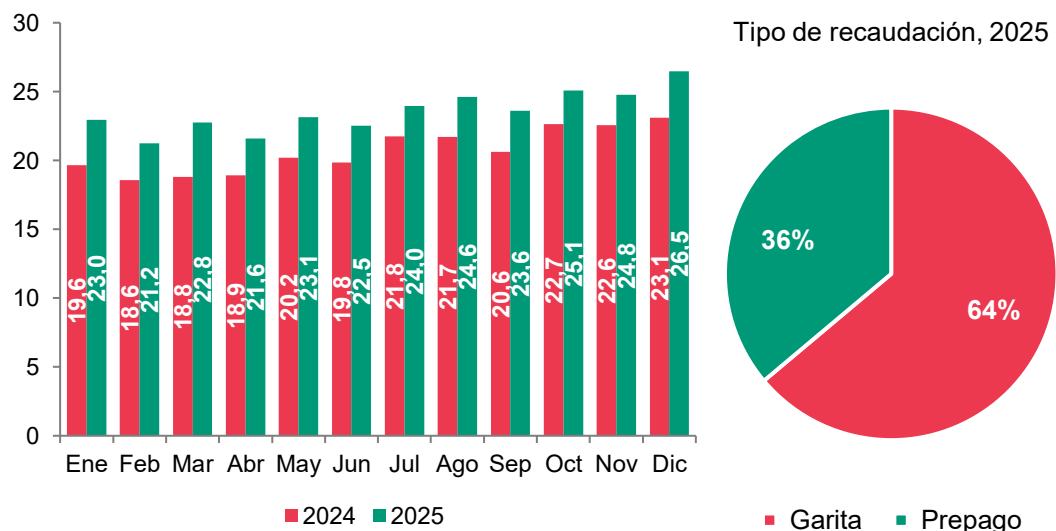
**Gráfico N° 17:**  
**Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2025**  
(Millones de S/)



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

75. Según se aprecia del siguiente gráfico, durante el 2025, los meses que registraron mayor recaudación de peaje fueron diciembre (S/ 26,48 millones), octubre (S/ 25,08 millones) y noviembre (S/ 24,75 millones); meses en los que también se registró un crecimiento importante de la recaudación respecto al 2024, con 14,6 %, 10,7 % y 9,7 % respectivamente. No se registraron menores ingresos en ningún mes respecto al 2024.
76. Cabe mencionar que, para el 2025, el 36,1 % del total recaudado se realizó vía cobros prepagado, mientras que los cobros en garita representaron el 63,9 % del total recaudado.

**Gráfico N° 18:**  
**Recaudación mensual de peaje, 2024-2025**  
(Millones de S/)



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



## VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

### VIII.1. Estados financieros

#### • Estado de Resultados integrales

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

**Cuadro N° 12**  
**Ingresos por servicios 2024-2025**  
(En miles de soles)

| Ingresos por operación y construcción                     | 2025           | 2024           | ANÁLISIS VERTICAL |               | ANÁLISIS HORIZONTAL<br>2025/2024 |
|-----------------------------------------------------------|----------------|----------------|-------------------|---------------|----------------------------------|
|                                                           |                |                | 2025              | 2024          |                                  |
| <b>Ingresos por construcción</b>                          | <b>256 491</b> | <b>57 426</b>  | <b>78,0%</b>      | <b>24,8%</b>  | <b>346,6%</b>                    |
| Servicio de construcción de:                              |                |                |                   |               |                                  |
| Obras Obligatorias                                        | 204 972        | 38 667         | 62,4%             | 16,7%         | 430,1%                           |
| Obras adicionales                                         | 10 613         | 7 437          | 3,2%              | 3,2%          | 42,7%                            |
| Obras de rehabilitación FEN                               | 30 025         | 5 247          | 9,1%              | 2,3%          | 472,2%                           |
| Servicios MTC                                             | 10 881         | 6 075          | 3,3%              | 2,6%          | 79,1%                            |
| <b>Ingresos por servicio de operación y mantenimiento</b> | <b>72 140</b>  | <b>173 677</b> | <b>22,0%</b>      | <b>75,2%</b>  | <b>-58,5%</b>                    |
| <b>Total</b>                                              | <b>328 631</b> | <b>231 103</b> | <b>100,0%</b>     | <b>100,0%</b> | <b>42,2%</b>                     |

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. En 2025, los ingresos totales constituidos por ingresos por servicio de operación y mantenimiento e ingresos por servicios de construcción alcanzaron S/ 328,6 millones, monto con un incremento de 42,2 % respecto al ejercicio 2024 (S/ 231,1 millones). De manera desagregada, los ingresos por servicios de construcción ascendieron a S/ 256,5 millones, representando el 78,0 % del total, lo que significó un incremento muy significativo respecto al 2024 (S/ 57,4 millones), explicado por el mayor nivel de obras ejecutadas durante el ejercicio. Por su parte, los ingresos por servicios de operación y mantenimiento totalizaron S/ 72,1 millones (22,0 % del total), monto inferior en 58,5 % respecto a los S/ 173,7 millones registrados en 2024. Cabe indicar que esta variación se explica por el método de reconocimiento contable establecido en la Nota 19 de los Estados Financieros Auditados, según el cual los ingresos por operación y mantenimiento se calculan a partir del costo incurrido más un margen de intermediación del 17,5 %; en consecuencia, la normalización de los costos extraordinarios registrados en 2024 (principalmente la provisión por mantenimiento periódico y la reubicación de estaciones de peaje de Mórrope y Bayóvar) se refleja en una contracción proporcional de la línea de ingresos.
80. En lo que respecta a los costos totales, en el ejercicio 2025 estos alcanzaron los S/ 292,4 millones, monto que representa un incremento de 45,4 % en relación con el ejercicio 2024 (S/ 201,1 millones). De manera desagregada, los costos por servicios de construcción ascendieron a S/ 231,0 millones, representando el 79,0 % del total y un incremento de 333,9 % respecto a los S/ 53,3 millones registrados en 2024, mientras que los costos por servicios de operación y mantenimiento totalizaron S/ 61,4 millones (21,0 % del total), monto inferior en 58,5 % respecto a los S/ 147,8 millones registrados en 2024.
81. Al interior de los costos por servicios de construcción, el incremento se explica principalmente por la partida de “servicio de construcción de obras obligatorias”, que pasó



de S/ 36,5 millones en 2024 a S/ 193,4 millones en 2025, así como por la partida de “servicio de construcción de obras de rehabilitación FEN”, que pasó de S/ 4,1 millones a S/ 22,4 millones en el mismo periodo. Este comportamiento es consistente con el mayor nivel de obras ejecutadas durante el ejercicio 2025, principalmente vinculadas a la atención de los daños ocasionados por el Fenómeno El Niño y al avance de las obras obligatorias contractuales.

82. Por su parte, al interior de los costos por servicios de operación y mantenimiento, destaca la disminución de 75,0 % en la partida de “provisión por mantenimiento periódico”, que pasó de S/ 101,9 millones en 2024 a S/ 25,4 millones en 2025, así como la ausencia del “servicio de reubicación de estaciones de peajes” (S/ 10,7 millones en 2024 frente a S/ 0 en 2025), gasto extraordinario no recurrente vinculado a la culminación de la reubicación de las estaciones de Mórrope y Bayóvar. Cabe indicar que esta evolución refleja la normalización de los costos operativos respecto del pico extraordinario registrado en 2024, ejercicio en el cual la concesión reconoció provisiones de gran magnitud por mantenimiento periódico y por reubicación de peajes que no se repitieron en 2025.

**Cuadro N° 13**  
**Costos de prestación de servicios 2024-2025**  
(En miles de soles)

| Costos de operación y construcción         | 2025           | 2024           | ANÁLISIS VERTICAL |               | ANÁLISIS HORIZONTAL |
|--------------------------------------------|----------------|----------------|-------------------|---------------|---------------------|
|                                            |                |                | 2025              | 2024          | 2025/2024           |
| <b>Costos de operación y mantenimiento</b> | <b>61 396</b>  | <b>147 811</b> | <b>21,0%</b>      | <b>73,5%</b>  | <b>-58,5%</b>       |
| Provisión por mantenimiento periódico      | 25 434         | 101 893        | 8,7%              | 50,7%         | -75,0%              |
| Mantenimiento rutinario                    | 11 952         | 13 953         | 4,1%              | 6,9%          | -14,3%              |
| Mantenimiento de emergencia                |                |                | 0,0%              | 0,0%          |                     |
| Otras provisiones                          |                | 161            | 0,0%              | 0,1%          | -100,0%             |
| Servicio de operación                      | 21 376         | 19 559         | 7,3%              | 9,7%          | 9,3%                |
| Serv. reubicación de estaciones de peajes  |                | 10 660         | 0,0%              | 5,3%          | -100,0%             |
| Depreciación                               | 1 937          | 949            | 0,7%              | 0,5%          | 104,1%              |
| Amortización del intangible                | 697            | 636            | 0,2%              | 0,3%          | 9,6%                |
| <b>Costos de construcción</b>              | <b>231 035</b> | <b>53 252</b>  | <b>79,0%</b>      | <b>26,5%</b>  | <b>333,9%</b>       |
| Serv. Construcción obras obligatorias      | 193 443        | 36 492         | 66,1%             | 18,1%         | 430,1%              |
| Serv. Construcción obras adicionales       | 7 053          | 8 928          | 2,4%              | 4,4%          | -21,0%              |
| Serv. Construcción obras de emergencia FEN | 22 418         | 4 149          | 7,7%              | 2,1%          | 440,3%              |
| Serv. Construcción servicios MTC           | 8 121          | 3 683          | 2,8%              | 1,8%          | 120,5%              |
| <b>Total</b>                               | <b>292 431</b> | <b>201 063</b> | <b>100,0%</b>     | <b>100,0%</b> | <b>45,4%</b>        |

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. En cuanto a los gastos de administración, los mismos ascendieron a S/ 11,5 millones en 2025, lo que representa un incremento de 3,8 % respecto a los S/ 11,1 millones registrados en 2024. Este incremento se explica principalmente por el mayor nivel de actividad de la concesión durante el ejercicio 2025. Cabe señalar que la partida de aporte por tasa de regulación se mantuvo como uno de los componentes principales de los gastos administrativos, representando el 29,2 % del total.



**Cuadro N° 14**  
**Gastos de administración 2024-2025**  
(En miles de soles)

| Gastos de administración         | 2025          | 2024          | ANÁLISIS VERTICAL |               | ANÁLISIS HORIZONTAL |
|----------------------------------|---------------|---------------|-------------------|---------------|---------------------|
|                                  |               |               | 2025              | 2024          | 2025/2024           |
| Cargas de personal               | 3 451         | 5 701         | 30,0%             | 51,5%         | -39,5%              |
| Aporte de tasa por regulación    | 3 356         | 2 319         | 29,2%             | 21,0%         | 44,7%               |
| Servicios prestados por terceros | 4 273         | 2 557         | 37,2%             | 23,1%         | 67,1%               |
| Depreciación                     | 44            | 19            | 0,4%              | 0,2%          | 131,6%              |
| Amortización                     | 19            | 14            | 0,2%              | 0,1%          | 35,7%               |
| Otros                            | 344           | 453           | 3,0%              | 4,1%          | -24,1%              |
| <b>Total</b>                     | <b>11 487</b> | <b>11 063</b> | <b>100,0%</b>     | <b>100,0%</b> | <b>3,8%</b>         |

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2025, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se alcanzó utilidad bruta de S/ 36,2 millones, lo que representó un incremento de 20,5 % con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 30,0 millones en 2024). Por otro lado, la utilidad de operación fue de S/ 48,99 millones, lo que significó un incremento muy significativo respecto al 2024 (S/ 331 000), impulsado por el reconocimiento de otros ingresos ascendentes a S/ 24,3 millones<sup>19</sup>, así como la eliminación de la partida de otros gastos (S/ 18,9 millones en 2024). En cuanto a la pérdida neta del año ascendió a S/ 15,8 millones en 2025, lo que contrasta con la utilidad neta de S/ 33,8 millones registrada en el 2024. Esta variación se explica principalmente por el impacto negativo de la diferencia de cambio neta, que ascendió a S/ -82,4 millones en 2025, contrarrestando la mejora en la utilidad operativa. Los ingresos financieros se redujeron de S/ 26,3 millones en 2024 a S/ 17,1 millones en 2025.

**Cuadro N° 15**  
**Resultados Integrales 2024-2025**  
(En miles de soles)

|                                                    | 2025             | 2024             | ANÁLISIS VERTICAL |               | ANÁLISIS HORIZONTAL |
|----------------------------------------------------|------------------|------------------|-------------------|---------------|---------------------|
|                                                    |                  |                  | 2025              | 2024          | 2025/2024           |
| <b>Ingresos Totales</b>                            | <b>328 631</b>   | <b>231 103</b>   | <b>100%</b>       | <b>100%</b>   | <b>42,2%</b>        |
| Ingresos por servicio de operación y mantenimiento | 72 140           | 173 677          | 22,0%             | 75,2%         | -58,5%              |
| Ingresos por construcción                          | 256 491          | 57 426           | 78,0%             | 24,8%         | 346,6%              |
| <b>Costos Totales</b>                              | <b>- 292 431</b> | <b>- 201 063</b> | <b>-89,0%</b>     | <b>-87,0%</b> | <b>45,4%</b>        |
| Costos de operación y mantenimiento                | - 61 396         | - 147 811        | -18,7%            | -64,0%        | -58,5%              |
| Costos de construcción                             | - 231 035        | - 53 252         | -70,3%            | -23,0%        | 333,9%              |
| <b>Utilidad bruta</b>                              | <b>36 200</b>    | <b>30 040</b>    | <b>11,0%</b>      | <b>13,0%</b>  | <b>20,5%</b>        |
| Gastos administrativos                             | - 11 487         | - 11 063         | -3,5%             | -4,8%         | 3,8%                |
| Otros ingresos                                     | 24 277           | 288              | 7,4%              | 0,1%          | 8329,5%             |
| Otros gastos                                       |                  | - 18 934         | 0,0%              | -8,2%         | -                   |
| <b>Utilidad de operación</b>                       | <b>48 990</b>    | <b>331</b>       | <b>14,9%</b>      | <b>0,1%</b>   | <b>14700,6%</b>     |
| Ingresos financieros                               | 17 135           | 26 342           | 5,2%              | 11,4%         | -35,0%              |
| Diferencias de cambio, neta                        | - 82 427         | 10 592           | -25,1%            | 4,6%          | -878,2%             |
| <b>Utilidad antes del impuesto a la renta</b>      | <b>- 16 302</b>  | <b>37 265</b>    | <b>-5,0%</b>      | <b>16,1%</b>  | <b>-143,7%</b>      |
| Impuesto a la renta                                | 514              | - 3 470          | 0,2%              | -1,5%         | -114,8%             |
| <b>(Pérdida) utilidad neta del año</b>             | <b>- 15 788</b>  | <b>33 795</b>    | <b>-4,8%</b>      | <b>14,6%</b>  | <b>-146,7%</b>      |

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>19</sup> Corresponde a reclamos por concepto de mayores gastos generales en la ejecución de obras FEN incurridos por Construcción y Administración S.A.



85. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2024 y 2025.

| Cuadro N° 16<br>Estado de Situación Financiera 2024-2025<br>(En miles de soles) |                |                |                                               |                |                |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|-----------------------------------------------|----------------|----------------|
| ACTIVOS                                                                         | 2025           | 2024           | PASIVO Y PATRIMONIO NETO                      | 2025           | 2024           |
| <b>ACTIVOS CORRIENTES</b>                                                       | <b>871 646</b> | <b>930 193</b> | <b>PASIVO CORRIENTE</b>                       | <b>489 111</b> | <b>550 094</b> |
| Efectivo y equivalente de efectivo                                              | 513 280        | 689 810        | Cuentas por pagar comerciales                 | 3 313          | 2 275          |
| Fondos sujetos a restricción                                                    | 271 778        | 198 902        | Cuentas por pagar a partes relacionadas       | 47 283         | 78 809         |
| Cuentas por cobrar comerciales                                                  | 26 221         | 10 192         | Otras cuentas por pagar                       | 12 459         | 14 190         |
| Cuentas por cobrar a partes relacionadas                                        | 16 015         | 9 791          | Anticipo del concedente                       | 411 289        | 414 086        |
| Otras cuentas por cobrar                                                        | 42 267         | 19 608         | Provisiones para mantenimiento vial           | 14 767         | 40 734         |
| Existencias                                                                     | 557            | 551            | <b>PASIVO NO CORRIENTE</b>                    | <b>91 318</b>  | <b>74 231</b>  |
| Gastos pagados por anticipado                                                   | 1 528          | 1 339          | Provisiones para mantenimiento vial           | 84 786         | 67 185         |
|                                                                                 |                |                | Pasivo por impuesto a la renta diferido, neto | 6 532          | 7 046          |
| <b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>                                                    | <b>15 334</b>  | <b>16 863</b>  | <b>TOTAL PASIVO</b>                           | <b>580 429</b> | <b>624 325</b> |
| Instalaciones, mobiliario y equipo, neto                                        | 9 644          | 10 754         | <b>PATRIMONIO NETO</b>                        | <b>306 551</b> | <b>322 731</b> |
| Activos intangibles, neto                                                       | 5 690          | 6 109          | Capital social                                | 113 310        | 113 310        |
|                                                                                 |                |                | Reserva legal                                 | 22 662         | 22 662         |
|                                                                                 |                |                | Resultados acumulados                         | 170 579        | 186 759        |
| <b>TOTAL ACTIVOS</b>                                                            | <b>886 980</b> | <b>947 056</b> | <b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>              | <b>886 980</b> | <b>947 056</b> |

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

| Cuadro N° 17<br>Análisis Vertical y Horizontal – Estado de Situación Financiera 2024-2025<br>(En porcentajes) |                   |               |                     |                                            |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------|---------------------|--------------------------------------------|---------------|
| ACTIVOS                                                                                                       | ANÁLISIS VERTICAL |               | ANÁLISIS HORIZONTAL | PASIVO Y PATRIMONIO NETO                   |               |
|                                                                                                               | 2025              | 2024          |                     | 2025                                       | 2024          |
| <b>ACTIVOS CORRIENTES</b>                                                                                     | <b>98,3%</b>      | <b>98,2%</b>  | <b>-6,3%</b>        | <b>PASIVO CORRIENTE</b>                    | <b>55,1%</b>  |
| Efectivo y equivalente de efectivo                                                                            | 57,9%             | 72,8%         | -25,6%              | Cuentas por pagar comerciales              | 0,4%          |
| Fondo restringido                                                                                             | 30,6%             | 21,0%         | 36,6%               | Cuentas por pagar a entidades relacionadas | 5,3%          |
| Cuentas por cobrar comerciales                                                                                | 3,0%              | 1,1%          | 157,3%              | Otras cuentas por pagar                    | 1,4%          |
| Otras cuentas por cobrar                                                                                      | 1,8%              | 1,0%          | 63,6%               | Anticipo del concedente                    | 46,4%         |
| Cuentas por cobrar a partes relacionadas                                                                      | 4,8%              | 2,1%          | 115,6%              | Provisiones                                | 1,7%          |
| Anticipos y créditos tributarios                                                                              | 0,1%              | 0,1%          | 1,1%                | <b>PASIVO NO CORRIENTE</b>                 | <b>10,3%</b>  |
| Inventarios                                                                                                   | 0,2%              | 0,1%          | 14,1%               | Provisiones                                | 9,6%          |
| Gastos pagados por anticipado                                                                                 | 0,0%              | 0,0%          | #DIV/0!             | Impuesto a la renta diferida               | 0,7%          |
| <b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>                                                                                  | <b>1,7%</b>       | <b>1,8%</b>   | <b>-9,1%</b>        | <b>TOTAL PASIVO</b>                        | <b>65,4%</b>  |
| Cuentas por cobrar a partes relacionadas                                                                      | 1,1%              | 1,1%          | -10,3%              | <b>PATRIMONIO NETO</b>                     | <b>34,6%</b>  |
| Instalaciones, muebles y equipo                                                                               | 0,6%              | 0,6%          | -6,9%               | Capital emitido                            | 12,8%         |
| Costos pre-contrato y activos intangibles                                                                     | 0,0%              | 0,0%          | #DIV/0!             | Reserva legal                              | 2,6%          |
|                                                                                                               |                   |               |                     | Resultados acumulados                      | 19,2%         |
| <b>TOTAL ACTIVOS</b>                                                                                          | <b>100,0%</b>     | <b>100,0%</b> | <b>-6,3%</b>        | <b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>           | <b>100,0%</b> |

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

86. Al cierre del año 2025, se observa que el valor total de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, disminuyó en 6,3 %, al pasar de S/ 947,06 millones en 2024 a S/ 886,98 millones en 2025.
87. Por el lado del activo, el activo corriente registró una disminución de 6,3 % pasando de S/ 930,2 millones en 2024 a S/ 871,6 millones en 2025; mientras que los activos no corrientes disminuyeron 9,1 %, pasando de S/ 16,9 millones a S/ 15,3 millones. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente representó el 98,3 % de los activos totales en 2025, mientras que el activo no corriente constituyó el 1,7 % restante. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituida por el efectivo y equivalente de



efectivo, que asciende a S/ 513,3 millones y representa el 57,9 % del total de activos, habiendo disminuido en 25,6 % con relación al valor registrado en 2024 (S/ 689,8 millones). Por el lado del activo no corriente, no se registra monto alguno en la partida de cuentas por cobrar a partes relacionadas, tal como ocurrió también en 2024. En tanto, la partida de mayor peso dentro de los activos no corrientes continúa siendo la partida de instalaciones, muebles y equipo, neto con un valor de S/ 9,6 millones, representando el 1,1 % del total de activos al 31 de diciembre de 2025.

88. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión disminuyeron en 7,0 % durante el 2025, ascendiendo a S/ 580,4 millones (frente a S/ 624,3 millones en 2024), mientras que el patrimonio neto disminuyó en 5,0 %, alcanzando S/ 306,6 millones (frente a S/ 322,7 millones en 2024). Estos valores representan el 65,4 % y 34,6 %, respectivamente.
89. En relación con el pasivo corriente, este disminuyó en 11,1 %, alcanzando S/ 489,1 millones en 2025, frente a los S/ 550,1 millones del año anterior. El pasivo no corriente, en cambio, aumentó en 23,0 %, pasando de S/ 74,2 millones en 2024 a S/ 91,3 millones en 2025, impulsado principalmente por el incremento en las provisiones por mantenimiento vial. Dentro del pasivo corriente, las partidas que registraron las mayores reducciones fueron cuentas por pagar a entidades relacionadas, que disminuyeron en S/ 31,5 millones (de S/ 78,8 millones a S/ 47,3 millones), y provisiones por mantenimiento vial, que disminuyeron en S/ 25,97 millones. En cambio, la partida anticipo del concedente<sup>20</sup> se redujo ligeramente en S/ 2,8 millones, de S/ 414,1 millones a S/ 411,3 millones.
90. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, en línea con lo señalado anteriormente, este disminuyó en 5,0 % como resultado de la pérdida del ejercicio 2025. Así, los resultados acumulados disminuyeron 8,7 % en dicho año, al ubicarse en S/ 170,6 millones.

## VIII.2. Indicadores Financieros

### • *Ratios de Liquidez*

91. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene una política de disponer de la totalidad de recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por encima de 1.
92. Al respecto, durante el ejercicio 2025, se observó una ligera mejora en los indicadores de liquidez, lo cual se explica principalmente por la mayor reducción del pasivo corriente en relación con los activos líquidos. Así, el ratio de liquidez general<sup>21</sup> pasó de 1,69 en 2024 a 1,78 en 2025, lo que implica que, por cada sol de pasivo corriente, la Concesionaria dispone de S/ 1,78 en activos corrientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo. Del mismo modo, el ratio de la prueba ácida<sup>22</sup> mejoró de 1,69 a 1,78, lo que refleja una leve mejora en la capacidad inmediata de cobertura de pasivos con activos líquidos.

<sup>20</sup> Corresponden a los anticipos entregados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para financiar obras adicionales y obras de rehabilitación FEN. Asimismo, comprenden el excedente de recursos provenientes del cobro de peajes recaudados. Estos recursos sirven para financiar la construcción de la segunda calzada correspondiente a la Concesión de la Autopista del Sol, así como para cubrir los gastos de operación y mantenimiento. Este anticipo se va liquidando a medida que la Concesionaria realiza sus actividades de construcción, operación y mantenimiento.

<sup>21</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo corriente / Pasivo corriente

<sup>22</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo corriente



**Cuadro N° 18**  
**Ratios de Liquidez, 2024 – 2025**

| Ratios            | 2025 | 2024 |
|-------------------|------|------|
| Liquidez general  | 1,78 | 1,69 |
| Prueba Acida      | 1,78 | 1,69 |
| Liquidez absoluta | 1,05 | 1,25 |

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

93. Por su parte, el ratio de liquidez absoluta<sup>23</sup>, también conocido como ratio de prueba defensiva, se redujo de 1,25 en 2024 a 1,05 en 2025. Este resultado indica que, al cierre del ejercicio 2025, la entidad contaba con efectivo y equivalentes de efectivo equivalentes a 1,05 veces el valor de sus pasivos corrientes. Esta disminución se explica por la mayor contracción del efectivo y equivalentes de efectivo (-25,6 %) respecto a la reducción del pasivo corriente (-11,1 %).

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

94. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
95. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2025 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

**Cuadro N° 19**  
**Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2024 – 2025**

| Ratios                   | 2025   | 2024   |
|--------------------------|--------|--------|
| Deuda/Patrimonio         | 189,3% | 193,5% |
| Endeudamiento del Activo | 65,4%  | 65,9%  |
| Calidad de la Deuda      | 84,3%  | 88,1%  |
| Indice de Solvencia      | 1,53   | 1,52   |

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. El ratio deuda/patrimonio<sup>24</sup> muestra que para el ejercicio 2025, por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 189,3 de deuda, lo cual denota que la Concesionaria continúa teniendo un elevado nivel de apalancamiento de la empresa. Este indicador ha disminuido ligeramente respecto al 2024 (193,5 %), reflejando una leve mejora en la proporción de deuda frente al patrimonio.
97. El ratio de endeudamiento del activo<sup>25</sup> en el ejercicio 2025 indica que el 65,4 % del total de activos está financiado a través de terceros (pasivo total). Este valor representa una

<sup>23</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo corriente

<sup>24</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - patrimonio = Pasivo total / Patrimonio

<sup>25</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del activo = Pasivo total / Activo total



disminución frente al 65,9% registrado en el 2024, lo que indica una leve mejora en la autonomía financiera de la empresa.

98. El ratio de calidad de la deuda<sup>26</sup> asciende a 84,3 % en el ejercicio 2025, lo cual indica que una proporción significativa de la deuda corresponde a obligaciones de corto plazo. Este indicador ha disminuido respecto al 2024 (88,1 %), lo que refleja una leve reducción en la concentración de deuda exigible en el corto plazo.
99. Finalmente, el índice de solvencia<sup>27</sup> para el ejercicio 2025 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,53 de activo total. Este valor representa una ligera mejora respecto al índice de 1,52 registrado en el 2024. A pesar de ello, el nivel de solvencia se mantiene relativamente alto, lo que indica que la empresa aún conserva una adecuada capacidad para cubrir sus obligaciones totales.

- **Ratios de rentabilidad**

100. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en la utilización de sus activos y de los recursos propios para generar utilidades.

| Cuadro N° 20                        |       |       |
|-------------------------------------|-------|-------|
| Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2025 |       |       |
| Ratios                              | 2025  | 2024  |
| Margen Bruto                        | 11,0% | 13,0% |
| Margen Operativo                    | 14,9% | 0,1%  |
| Margen EBITDA                       | 15,7% | 0,8%  |
| Margen Neto                         | -4,8% | 14,6% |
| ROE                                 | -5,2% | 10,5% |
| ROA                                 | -1,8% | 3,6%  |

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

101. Al analizar los ratios de rentabilidad del ejercicio 2025, se evidencia un comportamiento mixto en los márgenes de la empresa respecto al año 2024. En efecto, el margen bruto<sup>28</sup> se redujo de 13,0 % a 11,0 %, lo cual refleja una presión sostenida en los costos directos respecto a los ingresos generados. En cuanto al margen operativo<sup>29</sup> y el margen EBITDA<sup>30</sup>, estos mostraron una importante mejora, de 0,1 % a 14,9 % y de 0,8 % a 15,7 %, respectivamente, lo que indica una significativa mejora en la rentabilidad operativa, en línea con el mayor nivel de actividad de la concesión. Por su parte, el margen neto<sup>31</sup> tuvo una caída significativa pasando de 14,6 % en 2024 a -4,8 % en 2025. Este indicador señala que en el ejercicio 2025, por cada S/ 100 de ingresos, se registró una pérdida neta de S/ 4,8 como resultado final del ejercicio, principalmente por el efecto de la diferencia de cambio negativa.
102. El ROE<sup>32</sup> (Return on Equity) permite evaluar la rentabilidad del patrimonio. En 2025, este ratio se deterioró significativamente, alcanzando -5,2 % frente al 10,5 % del 2024, lo que refleja el impacto de la pérdida neta del ejercicio sobre la rentabilidad del patrimonio de la empresa, explicado principalmente por el efecto adverso de la diferencia de cambio.
103. Finalmente, se observa un deterioro en la rentabilidad sobre los activos (ROA)<sup>33</sup>, que pasó de 3,6 % en 2024 a -1,8 % en 2025. Este resultado refleja que la empresa no pudo generar retornos positivos sobre sus activos en el ejercicio 2025, afectada principalmente por la

<sup>26</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la deuda = Pasivo corriente / Pasivo total

<sup>27</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de solvencia = Activo total / Pasivo total

<sup>28</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad bruta / Ingreso total

<sup>29</sup> El cálculo es el siguiente: Margen operativo = Utilidad operativa / Ingreso total

<sup>30</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso total

<sup>31</sup> El cálculo es el siguiente: Margen neto = Utilidad neta / Ingreso total

<sup>32</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad neta / Patrimonio neto

<sup>33</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad neta / Activo total



pérdida derivada de la diferencia de cambio negativa en relación con el total de sus activos, aun en un contexto de mayor presión sobre su estructura de costos.

## IX. CONCLUSIONES

104. De la evaluación del desempeño de la Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana durante el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico medido en unidades vehiculares alcanzó un nivel de 12,9 millones de vehículos, cifra que representó un incremento de 10,2 % respecto del año 2024.
  - (ii) Del total de vehículos contabilizados en el 2025, el 41,3 % correspondió a vehículos pesados (5,3 millones de vehículos) y el 58,7 % restante a vehículos ligeros (7,6 millones de vehículos).
  - (iii) En relación con la variación del tráfico por unidad de peaje de la concesión, la estación de Sullana fue la que presentó la menor tasa de crecimiento, con un incremento de 5,8 % respecto a lo registrado en 2024. Por el contrario, las estaciones de Bayóvar, Mórrope, Chicama y Pacanguilla mostraron incrementos significativos de tráfico, superiores al 10 %, destacando especialmente Bayóvar con un aumento de 17,0 %.
  - (iv) La estación de Chicama fue la que concentró el mayor flujo de vehículos ligeros y pesados de la Concesión en 2025. En efecto, concentró el 38,9 % de vehículos ligeros y el 31,9 % de vehículos pesados.
  - (v) El tráfico medido en relación con el número de ejes cobrables de vehículos pesados alcanzó un nivel de 21,3 millones de ejes durante 2025, lo cual representó un incremento de 12,3 % en relación con lo registrado en el 2024 (19,0 millones de ejes cobrables), explicado principalmente por la mayor cantidad de vehículos pesados de 6 ejes (10,8 millones de ejes cobrables).
  - (vi) Respecto de la cantidad de llamadas de emergencia, durante el 2025, se registraron en total 4704 llamadas efectuadas con la finalidad de reportar situaciones de emergencia, lo que implicó un aumento del 10,2 % respecto del año anterior.
  - (vii) Por otra parte, COVISOL brindó un total de 556 asistencias médicas, mientras que proporcionó un total de 3945 servicios de atención de emergencia mecánica a lo largo del año.
  - (viii) Al cierre de 2025, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión por el concesionario ascendió a USD 484,36 millones, lo cual representa un avance de 65,99 % en relación con la inversión total comprometida. Siendo el monto de la inversión valorizada y reconocida de USD 30,08 millones en el último año.
  - (ix) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 3,02 millones durante el 2025, lo que representó un incremento de 30,9 % con respecto al aporte efectuado el 2024 (S/ 2,31 millones).
  - (x) En relación con los niveles de servicio, el nivel de rugosidad de la vía fue de 1,43, ubicándose muy por debajo del nivel máximo establecido en el contrato de concesión.
  - (xi) En relación con el desempeño operativo, durante el año 2025 se registró una disminución del 4,8 % en el número total de accidentes en la vía concesionada, pasando de 84 eventos en 2024 a 80 en 2025. En línea con reducción en la frecuencia de accidentes, se observó también una caída en la severidad de los mismos, con 178 personas heridas (-11,4 %) y 33 fallecidos (-35,3 %).



- (xii) En materia de atención de reclamos, durante el 2025 se resolvieron 135 casos presentados por los usuarios. La mayoría fueron declarados infundados (46,7 %) o inadmisibles (37,8 %), mientras que el 6,7 % fueron considerados improcedentes y otro 6,7 % correspondió a otras modalidades de resolución. Solo el 2,2 % de los reclamos fueron declarados fundados.
- (xiii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario, provenientes de los servicios de operación y mantenimiento, así como de los servicios de construcción, aumentaron en 42,2 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 231,1 millones a S/ 328,6 millones. No obstante, los costos totales también crecieron en mayor proporción, con un aumento de 45,4 %, al pasar de S/ 201,1 millones en 2024 a S/ 292,4 millones en 2025. Este mayor crecimiento en los costos operativos continuó presionando los márgenes de rentabilidad; el margen bruto pasó de 13,0 % en 2024 a 11,0 % en 2025.
- (xiv) Al cierre del año 2025, la empresa registró una reducción en sus valores contables totales de 6,3 % en el total de activos, pasivos y patrimonio frente al año anterior, al pasar de S/ 947,06 millones en 2024 a S/ 886,98 millones en 2025. En cuanto a su posición frente a los acreedores en el corto plazo, la compañía mantiene una sólida capacidad de cobertura, contando con activos corrientes equivalentes a 1,78 veces sus pasivos corrientes, conforme al ratio de liquidez general, lo que reafirma su posición financiera favorable ante escenarios de exigibilidad inmediata.
- (xv) En relación con la solvencia financiera de la empresa y su autonomía frente al financiamiento externo, se observa un comportamiento mixto en 2025. El índice de solvencia mejoró de 1,52 a 1,53 y el endeudamiento del activo disminuyó levemente de 65,9 % a 65,4 %, lo cual sugiere una menor dependencia del financiamiento con terceros. En cuanto a los indicadores de rentabilidad, los márgenes operativo y EBITDA mejoraron significativamente respecto al año anterior (14,9 % y 15,7 %, respectivamente), reflejando una recuperación de la rentabilidad operativa. El margen neto fue negativo (-4,8 %), mientras que el ROE se deterioró significativamente (de 10,5 % en 2024 a -5,2 % en 2025) y el ROA pasó de 3,6 % a -1,8 %, evidenciando el impacto negativo de la diferencia de cambio, neta (S/ -82,4 millones) que afectó el resultado neto del ejercicio, a pesar de la mejora en la rentabilidad operativa.



## X. ANEXOS

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

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



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

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



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

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



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

| Nº | Tema    | Contenido                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Ref.                                                                     |
|----|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| 19 | Tarifas | <ul style="list-style-type: none"><li>Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</li><li>A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable.</li><li>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega de la calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje USD 1,50 más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</li><li>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de la aceptación de las Obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo un peaje de USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</li><li>A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura, un monto de USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</li><li>Todos los peajes serán ajustados por el Regulador conforme a la fórmula establecida por el Contrato.</li></ul> | <p>Cláusula 9.4.a<br/>(p. 58-59)</p> <p>Cláusula 9.5.<br/>(p. 59-60)</p> |
| 20 | IMAG    | <ul style="list-style-type: none"><li>Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.</li><li>El Concedente se compromete a asegurar al Concesionario, durante el período que resulte menor entre:<ul style="list-style-type: none"><li>(i) Quince (15) años desde la fecha de aceptación de la totalidad de las Obras o,</li><li>(ii) El plazo correspondiente al repago de la deuda del Concesionario, un nivel de ingresos mínimos anuales por Peaje, conforme lo establecido en el Contrato.</li></ul></li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <p>Cláusula 1.9.54.<br/>(p. 17)</p> <p>Cláusula 10.2.<br/>(p. 61-62)</p> |



## ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO

|               |                |
|---------------|----------------|
| Concesionario | COVISOL S.A.   |
| Modalidad     | Autosostenible |
| Periodo:      | 2009 - 2025    |

| a. Tráfico                               |          |           |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
|------------------------------------------|----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| UNIDAD                                   |          | 2009      | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       | 2015       | 2016       | 2017       | 2018       | 2019       | 2020       | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       | 2025       |
| Número de Vehículos                      |          |           |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| - Livianos                               | Vehículo | 711 182   | 2 744 858  | 3 169 242  | 3 429 464  | 3 691 887  | 3 859 268  | 4 460 799  | 4 820 548  | 4 339 201  | 5 287 294  | 5 326 816  | 5 068 673  | 6 876 928  | 6 844 357  | 6 503 542  | 6 970 842  | 7 591 910  |
| - Pesados                                | Vehículo | 933 388   | 3 509 952  | 3 846 424  | 4 004 524  | 4 143 956  | 4 258 202  | 4 375 451  | 4 523 245  | 4 072 366  | 5 014 487  | 5 073 563  | 4 090 108  | 4 954 571  | 4 904 784  | 4 390 699  | 4 768 010  | 5 345 240  |
| Número de Ejes cobrables                 |          |           |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| - Livianos                               | Eje      | 711 182   | 2 744 858  | 3 169 242  | 3 429 464  | 3 691 887  | 3 859 268  | 4 460 799  | 4 820 548  | 4 339 201  | 5 287 294  | 5 326 816  | 5 068 673  | 6 876 928  | 6 844 357  | 6 503 542  | 6 970 842  | 7 591 910  |
| - Pesados                                | Eje      | 3 412 356 | 12 922 694 | 14 303 618 | 15 026 276 | 15 475 200 | 16 170 088 | 16 699 139 | 17 340 028 | 15 449 091 | 19 083 069 | 19 586 965 | 16 708 911 | 20 196 323 | 19 943 608 | 17 431 545 | 18 957 619 | 21 297 185 |
| Número de Vehículos por unidad de peaje: |          |           |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| Bayóvar                                  |          | 143 244   | 552 874    | 605 062    | 616 798    | 672 542    | 725 056    | 775 314    | 880 046    | 742 622    | 990 848    | 1 026 962  | 915 938    | 1 088 148  | 1 066 304  | 771 410    | 1 146 278  | 1 341 520  |
| Ligero                                   | Vehículo | 41 836    | 156 674    | 172 932    | 178 488    | 203 280    | 228 158    | 255 368    | 272 050    | 247 822    | 295 286    | 277 432    | 319 340    | 354 952    | 346 058    | 275 254    | 451 040    | 532 610    |
| Pesado                                   | Vehículo | 101 408   | 396 200    | 432 130    | 438 310    | 469 262    | 496 898    | 519 946    | 607 996    | 494 800    | 695 562    | 749 530    | 596 598    | 733 196    | 720 246    | 496 156    | 695 238    | 808 910    |
| Chicama                                  |          | 562 620   | 2 138 374  | 2 374 466  | 2 556 372  | 2 619 086  | 2 753 000  | 2 964 126  | 3 221 860  | 2 841 930  | 3 423 876  | 3 513 828  | 3 073 561  | 4 096 026  | 4 184 865  | 4 014 393  | 4 211 966  | 4 658 698  |
| Ligero                                   | Vehículo | 239 126   | 938 884    | 1 058 260  | 1 146 044  | 1 193 722  | 1 281 192  | 1 490 152  | 1 683 572  | 1 465 656  | 1 802 247  | 1 899 275  | 1 817 897  | 2 555 950  | 2 609 532  | 2 547 856  | 2 663 107  | 2 956 134  |
| Pesado                                   | Vehículo | 323 494   | 1 199 490  | 1 316 206  | 1 410 328  | 1 425 364  | 1 471 808  | 1 473 974  | 1 538 288  | 1 376 274  | 1 621 629  | 1 614 553  | 1 255 664  | 1 540 076  | 1 575 333  | 1 466 537  | 1 548 859  | 1 702 564  |
| Mórrope                                  |          | 151 486   | 589 016    | 658 466    | 680 798    | 732 820    | 818 750    | 914 544    | 1 001 706  | 928 662    | 1 155 638  | 1 182 640  | 1 064 128  | 1 278 258  | 1 155 778  | 1 046 380  | 1 209 852  | 1 355 386  |
| Ligero                                   | Vehículo | 43 562    | 175 344    | 207 038    | 220 234    | 252 448    | 304 170    | 374 072    | 416 480    | 388 134    | 489 230    | 487 202    | 462 306    | 553 852    | 528 450    | 498 126    | 586 198    | 635 542    |
| Pesado                                   | Vehículo | 107 924   | 413 672    | 451 428    | 460 564    | 480 372    | 514 580    | 540 472    | 585 226    | 540 528    | 666 408    | 695 438    | 601 822    | 724 406    | 627 328    | 548 254    | 623 654    | 719 844    |
| Pacanguiilla                             |          | 311 566   | 1 172 338  | 1 334 758  | 1 417 716  | 1 473 116  | 1 545 466  | 1 672 472  | 1 685 066  | 1 620 132  | 2 009 943  | 2 010 360  | 1 782 443  | 2 283 897  | 2 239 393  | 2 061 101  | 2 100 998  | 2 334 717  |
| Ligero                                   | Vehículo | 113 404   | 439 306    | 508 414    | 558 172    | 595 284    | 626 204    | 735 914    | 751 542    | 768 860    | 980 716    | 971 797    | 909 058    | 1 257 136  | 1 214 496  | 1 113 665  | 1 132 785  | 1 226 919  |
| Pesado                                   | Vehículo | 198 162   | 733 032    | 826 344    | 859 544    | 877 832    | 919 262    | 936 558    | 933 524    | 851 272    | 1 029 227  | 1 038 563  | 873 385    | 1 026 761  | 1 024 897  | 947 436    | 968 213    | 1 107 798  |
| Sullana                                  |          | 475 654   | 1 802 208  | 2 042 914  | 2 162 304  | 2 338 279  | 2 275 198  | 2 509 794  | 2 555 115  | 2 278 221  | 2 721 476  | 2 666 589  | 2 322 711  | 3 085 170  | 3 102 801  | 3 000 957  | 3 069 758  | 3 246 829  |
| Ligero                                   | Vehículo | 273 254   | 1 034 650  | 1 222 598  | 1 326 526  | 1 447 153  | 1 419 544  | 1 605 293  | 1 696 904  | 1 468 729  | 1 719 815  | 1 691 110  | 1 560 072  | 2 155 038  | 2 145 821  | 2 068 641  | 2 137 712  | 2 240 705  |
| Pesado                                   | Vehículo | 202 400   | 767 558    | 820 316    | 835 778    | 891 126    | 855 654    | 904 501    | 858 211    | 809 492    | 1 001 661  | 975 479    | 762 639    | 930 132    | 956 980    | 932 316    | 932 046    | 1 006 124  |



| Número de ejes contabilizados por unidad de peaje: |      |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|----------------------------------------------------|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Bayóvar                                            |      | 458 700   | 1 802 118 | 1 987 558 | 2 018 864 | 2 182 728 | 2 361 254 | 2 520 698 | 2 997 604 | 2 347 752 | 3 355 570 | 3 642 406 | 3 029 572 | 3 751 036 | 3 736 392 | 2 494 622 | 3 584 328 | 4 147 950 |
| Ligero                                             | Ejes | 41 836    | 156 674   | 172 932   | 178 488   | 203 280   | 228 158   | 255 368   | 272 050   | 247 822   | 295 286   | 277 432   | 319 340   | 354 952   | 346 058   | 275 254   | 451 040   | 532 610   |
| Pesado                                             | Ejes | 416 864   | 1 645 444 | 1 814 626 | 1 840 376 | 1 979 448 | 2 133 096 | 2 265 330 | 2 725 554 | 2 099 930 | 3 060 284 | 3 364 974 | 2 710 232 | 3 396 084 | 3 390 334 | 2 219 368 | 3 133 288 | 3 615 340 |
| Chicama                                            |      | 1 381 306 | 5 192 846 | 5 781 864 | 6 315 014 | 6 336 460 | 6 655 920 | 6 820 840 | 7 259 386 | 6 472 670 | 7 695 394 | 7 838 886 | 6 909 818 | 8 796 185 | 8 895 247 | 8 328 176 | 8 691 848 | 9 638 930 |
| Ligero                                             | Ejes | 239 126   | 938 884   | 1 058 260 | 1 146 044 | 1 193 722 | 1 281 192 | 1 490 152 | 1 683 572 | 1 465 656 | 1 802 247 | 1 899 275 | 1 817 897 | 2 555 950 | 2 609 532 | 2 547 856 | 2 663 107 | 2 956 134 |
| Pesado                                             | Ejes | 1 142 180 | 4 253 962 | 4 723 604 | 5 168 970 | 5 142 738 | 5 374 728 | 5 330 688 | 5 575 814 | 5 007 014 | 5 893 147 | 5 939 611 | 5 091 921 | 6 240 235 | 6 285 715 | 5 780 320 | 6 028 741 | 6 682 796 |
| Mórrope                                            |      | 490 134   | 1 887 714 | 2 084 108 | 2 135 812 | 2 245 824 | 2 460 004 | 2 631 384 | 2 878 050 | 2 652 714 | 3 262 372 | 3 395 442 | 3 013 426 | 3 550 436 | 3 217 384 | 2 825 620 | 3 183 438 | 3 575 676 |
| Ligero                                             | Ejes | 43 562    | 175 344   | 207 038   | 220 234   | 252 448   | 304 170   | 374 072   | 416 480   | 388 134   | 489 230   | 487 202   | 462 306   | 553 852   | 528 450   | 498 126   | 586 198   | 635 542   |
| Pesado                                             | Ejes | 446 572   | 1 712 370 | 1 877 070 | 1 915 578 | 1 993 376 | 2 155 834 | 2 257 312 | 2 461 570 | 2 264 580 | 2 773 142 | 2 908 240 | 2 551 120 | 2 996 584 | 2 688 934 | 2 327 494 | 2 597 240 | 2 940 134 |
| Pacanguilla                                        |      | 912 592   | 3 405 126 | 3 872 494 | 4 082 000 | 4 198 022 | 4 405 434 | 4 594 720 | 4 508 258 | 4 177 962 | 5 057 701 | 5 144 873 | 4 549 566 | 5 544 804 | 5 448 102 | 5 004 212 | 5 098 027 | 5 769 579 |
| Ligero                                             | Ejes | 113 404   | 439 306   | 508 414   | 558 172   | 595 284   | 626 204   | 735 914   | 751 542   | 768 860   | 980 716   | 971 797   | 909 058   | 1 257 136 | 1 214 496 | 1 113 665 | 1 132 785 | 1 226 919 |
| Pesado                                             | Ejes | 799 188   | 2 965 820 | 3 364 080 | 3 523 828 | 3 602 738 | 3 779 230 | 3 858 806 | 3 756 716 | 3 409 102 | 4 076 985 | 4 173 076 | 3 640 508 | 4 287 668 | 4 233 606 | 3 890 547 | 3 965 242 | 4 542 660 |
| Sullana                                            |      | 880 806   | 3 379 748 | 3 746 836 | 3 904 050 | 4 204 053 | 4 146 744 | 4 592 296 | 4 517 278 | 4 137 194 | 4 999 326 | 4 892 174 | 4 275 202 | 5 430 790 | 5 490 840 | 5 282 457 | 5 370 820 | 5 756 960 |
| Ligero                                             | Ejes | 273 254   | 1 034 650 | 1 222 598 | 1 326 526 | 1 447 153 | 1 419 544 | 1 605 293 | 1 696 904 | 1 468 729 | 1 719 815 | 1 691 110 | 1 560 072 | 2 155 038 | 2 145 821 | 2 068 641 | 2 137 712 | 2 240 705 |
| Pesado                                             | Ejes | 607 552   | 2 345 098 | 2 524 238 | 2 577 524 | 2 756 900 | 2 727 200 | 2 987 003 | 2 820 374 | 2 668 465 | 3 279 511 | 3 201 064 | 2 715 130 | 3 275 752 | 3 345 019 | 3 213 816 | 3 233 108 | 3 516 255 |

| b. Recaudación por cobro de peaje |             |        |        |        |        |        |        |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
|-----------------------------------|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Total                             |             | 15 941 | 57 417 | 67 559 | 85 348 | 93 502 | 99 974 | 109 015 | 130 529 | 125 990 | 166 899 | 181 846 | 146 008 | 214 951 | 240 866 | 226 013 | 248 415 | 282 732 |
| Livianos                          | Miles Soles | 3 122  | 11 443 | 13 944 | 16 230 | 18 863 | 20 359 | 24 337  | 29 659  | 28 606  | 37 295  | 40 019  | 35 016  | 55 535  | 62 580  | 61 773  | 66 292  | 58 532  |
| Pesados                           | Miles Soles | 12 819 | 45 975 | 53 615 | 69 117 | 74 285 | 78 012 | 81 284  | 96 630  | 94 779  | 117 288 | 120 341 | 90 461  | 123 936 | 136 521 | 127 126 | 137 387 | 122 090 |
| Prepago                           |             |        |        |        |        | 354    | 1 604  | 3 393   | 4 241   | 2 605   | 12 316  | 21 486  | 20 532  | 35 481  | 41 765  | 37 114  | 44 736  | 102 110 |
| Otros                             |             |        |        |        |        |        |        |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |

| c. Daños personales |         |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
|---------------------|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Accidentes          | Persona | 142 | 124 | 177 | 116 | 128 | 154 | 136 | 138 | 125 | 131 | 84  | 80  |
| Heridos             | Persona | 393 | 234 | 257 | 256 | 256 | 284 | 215 | 286 | 287 | 183 | 201 | 178 |
| Fallecidos          | Persona | 43  | 27  | 8   | 70  | 33  | 34  | 51  | 28  | 56  | 25  | 51  | 33  |



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima

Teléfono: (511) 500 9330

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

[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Cinthya López Vásquez  
Ejecutiva de la Jefatura de  
Estudios Económicos (e)

Melina Caldas Cabrera  
Jefe de Regulación

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

María Alejandra Mendez Vega – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Geraldine Ordoñez Bendejú– Asistente  
Marisol Huamán Velasque- Asistente  
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante  
Lady Osorio Alcantara – Practicante  
Enrique Alonso Serrano Salas – Practicante  
Rafael Lozano Jimenez- Practicante