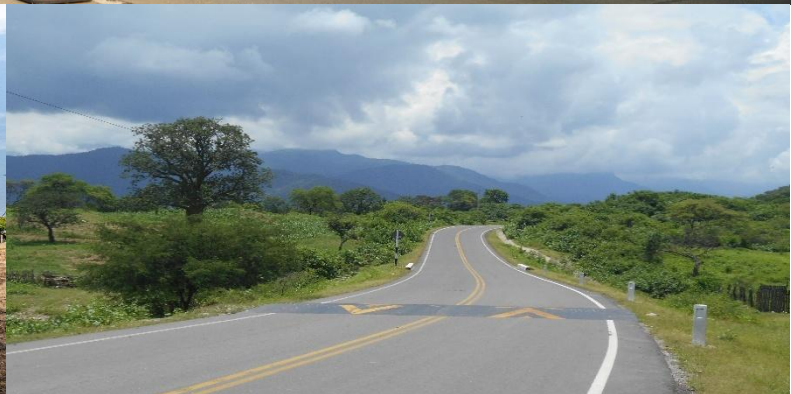




INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque

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 Empalme 1B – Buenos Aires –Canchaque

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@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.....	7
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. Principales Activos de la concesión.....	11
I.5. Hechos de Importancia.....	12
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	13
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	14
III.1. Tráfico vehicular.....	14
III.2. Servicios obligatorios	16
IV. ESQUEMA TARIFARIO.....	18
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	19
V.1. Evolución de las inversiones.....	19
V.2. Pagos al Estado	20
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	21
VI.1. Niveles de servicio	21
VI.2. Indicadores de Tráfico.....	22
VI.3. Accidentes	23
VI.4. Penalidades, infracciones y sanciones	25
VII. INDICADORES COMERCIALES.....	26
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO	28
VIII.1. Estado de Resultados Integrales	28
VIII.2. Estado de Situación Financiera.....	31
VIII.3. Indicadores Financieros	33
IX. CONCLUSIONES	35
X. ANEXOS	37



CUADROS

Cuadro N° 1 Concesión Canchaque: Aspectos Generales de la Concesión.....	7
Cuadro N° 2 Concesión Canchaque: Adendas suscritas	10
Cuadro N° 3 Concesión Canchaque: Descripción de la infraestructura vial	11
Cuadro N° 4 Concesión Canchaque: Equipamiento.....	12
Cuadro N° 5 Concesión Canchaque: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2025	16
Cuadro N° 6 Concesión Canchaque: Motivo de llamada de emergencia, 2025	17
Cuadro N° 7 Tarifas 2024-2025 en la estación de peaje Loma Larga	18
Cuadro N° 8 Concesión Canchaque: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 - 2025	23
Cuadro N° 9 Concesión Canchaque: Sanciones, 2025.....	26
Cuadro N° 10 Ingresos por servicios 2024 - 2025.....	26
Cuadro N° 11 Costos de operación 2024- 2025.....	29
Cuadro N° 12 Costos por servicios prestados por terceros 2024- 2025.....	29
Cuadro N° 13 Gastos de administración 2024 - 2025.....	30
Cuadro N° 14 Estado de Resultados Integrales, 2024 - 2025.....	30
Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera, 2024 - 2025	31
Cuadro N° 16 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2024 – 2025	32
Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2024 - 2025	33
Cuadro N° 18 Ratios de Apalancamiento / endeudamiento, 2024 - 2025	34
Cuadro N° 19 Ratios de Rentabilidad, 2024 - 2025.....	35

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Área de influencia de la Concesión	11
Gráfico N° 2 Grúa remolcadora.....	12
Gráfico N° 3 Tráfico vehicular, por tipo de vehículo, 2010 - 2025	15
Gráfico N° 4 Concesión Canchaque: Tráfico por mes, 2024 - 2025.....	15
Gráfico N° 5 Tráfico vehicular en la Concesión Canchaque, 2010 - 2025.....	16
Gráfico N° 6 Llamadas de emergencia, 2013–2025.....	17
Gráfico N° 7 Asistencias mecánicas, 2014-2025	17
Gráfico N° 8 Inversiones reconocidas por el Ositrán, 2008 - 2025.....	19
Gráfico N° 9 Aportes por Regulación, 2014 - 2025	20
Gráfico N° 10 Nivel de servicio global, 2015 - 2025	22
Gráfico N° 11 IMD Mensual, 2024 - 2025.....	23
Gráfico N° 12 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 - 2025.....	24
Gráfico N° 13 Daños personales por accidentes 2014 - 2025.....	24
Gráfico N° 14 Tipos de Accidente de Tránsito y consecuencias, 2025	25
Gráfico N° 15 Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2025.....	25
Gráfico N° 16 Recaudación por cobro de peaje, 2010 - 2025	26
Gráfico N° 17 Recaudación por cobro de peaje, 2024-2025	27
Gráfico N° 18 Ingresos por concepto de PAMO y PAO, 2009 - 2025.....	28



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño de la Concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque en el año 2025, identificando los principales factores operativos y económicos que han influido en el mismo. El informe describe, entre otros aspectos, la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, ingresos, desempeño operativo, entre otros.

El 9 de febrero de 2007, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y Concesión Canchaque S.A. (en adelante, el Concesionario o Canchaque) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque (en adelante, el Contrato de Concesión) por un periodo de 15 años bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer).

Esta concesión pertenece al Programa Vial “Costa – Sierra”, diseñado por el MTC en coordinación con PROINVERSIÓN. El Programa tiene como objetivo principal mejorar la transitabilidad de las carreteras que unen la costa y la ceja de sierra del país con la finalidad de mejorar las condiciones de acceso de los agricultores de la sierra a los centros de comercio de la costa.

La Concesión tiene una extensión de 78,13 km y se compone de 3 subtramos: (i) el primero está conformado por Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22,06 km; (ii) el segundo une los distritos de Buenos Aires con Piedra Azul y tiene una extensión de 42 km; y, (iii) el tercero comunica el distrito de Piedra Azul con el distrito de Canchaque (Provincia de Huancabamba) y posee una extensión equivalente a 14,07 km.

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de las mismas, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá operar los servicios de cobro de peaje, y prestar de manera obligatoria y gratuita los servicios de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real y el servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos.

Durante 2025, circularon por la vía un total de 0,21 millones de unidades vehiculares, lo que representó un incremento del 3,5 % en relación con el año anterior. Del total de vehículos que transitaban por la infraestructura vial concesionada en 2025, la mayor proporción (83,4 %) correspondió a vehículos ligeros, mientras que el 16,6 % restante correspondió a vehículos pesados. Cabe mencionar que el tráfico se contabilizó desde la única estación de peaje con la que cuenta la concesión, ubicada en Loma Larga Baja, provincia de Huancabamba en la región Piura.

El número de ejes cobrables asociados a las unidades vehiculares fue de 0,26 millones de ejes, lo que significó un aumento de 1,8 % respecto al año anterior. Del total de ejes cobrables, el 32,8 % corresponde a los vehículos pesados, siendo los vehículos de 2 ejes los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (16,3 %), lo cual indica que la mayor cantidad de vehículos pesados que transitan por la Concesión corresponden a camiones o buses pequeños.

En el año 2025 no se ejecutaron inversiones. Por su parte, la inversión acumulada total se mantuvo en USD 37,56 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance en el nivel de ejecución del 95,8 % con relación a la inversión total comprometida (USD 39,19 millones, incluido IGV). Así, al cierre de 2025, se alcanzó un avance físico de 100,0 % en los kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.

En 2025, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 0,25 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1 % de sus ingresos), cifra inferior en 15,1 % a los aportes generados durante el año anterior (S/ 0,30 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante



2025. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos (95 %), alcanzando una medición del 97,5 %. En lo que respecta al número de accidentes vehiculares registrados durante 2025, estos se redujeron de 9 a 6 accidentes, resultando 2 personas fallecidas. Por otro lado, no se presentaron reclamos de usuarios ante el Concesionario en 2025. En tanto, el Concesionario incurrió en un (1) incumplimiento contractual que ameritaron la imposición de sanciones administrativas por un total de 4,82 UIT.

Respecto a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados, en 2025 esta aumentó en 3,1 %, ubicándose en S/ 3,30 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en la estación de peaje Loma Larga Baja.

Adicionalmente, se observa que la recaudación por el cobro de peaje fue de S/ 864,17 mil, lo que representó un incremento de 5,2 % respecto al año anterior (S/ 821,59 mil), en línea con el mayor flujo vehicular que registró la Concesión y el ligero incremento en las tarifas. Por su parte, el monto del cofinanciamiento devengado por Estado (a través de PROVIAS) para cubrir el monto del PAO y PAMO (PAS) ascendió a S/ 15,7 millones durante 2025.

En cuanto al desempeño financiero del Concesionario, los ingresos totales registraron un aumento del 67,8 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 14,3 millones a S/ 24,0 millones. Sin embargo, este aumento fue compensado por un incremento en menor proporción en los costos de operación, que ascendieron 65,1 %, permitiendo así que la utilidad bruta se incremente significativamente en 75,1 %, alcanzando los S/ 6,8 millones en 2025. A nivel de resultado final, la utilidad neta se redujo a S/ 788 000, disminuyendo en 239 000 en comparación al resultado del 2024.

Al cierre de 2025, la empresa registró un incremento del 176,9 % en sus activos totales, los cuales se situaron en S/ 22,4 millones, reflejando una expansión en su base contable respecto a 2024. Esta evolución estuvo acompañada por un comportamiento mixto en la posición de liquidez, donde el ratio clásico disminuyó, aunque se observó una mejora en los indicadores de disponibilidad inmediata para atender obligaciones de corto plazo. No obstante, se evidenció una mayor presión en la estructura financiera, con un incremento en el apalancamiento y una menor autonomía frente a terceros. Finalmente, si bien los márgenes operativos mostraron una evolución favorable, los indicadores de rentabilidad final (ROE y ROA) disminuyeron, reflejando una menor eficiencia en la generación de utilidades netas respecto al capital invertido y los activos totales.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

I.1. Composición de la Empresa Concesionaria

1. Carretera Sierra Piura S.A.C. (antes, Concesión Canchaque) se constituyó el 19 de enero de 2007 y a diciembre de 2025, la composición societaria de dicho consorcio es la siguiente:
 - UNNA Infraestructura S.A.C.: 99,96 %
 - UNNA Transporte S.A.C.: 0,04 %
2. En 2024, el accionariado de la Concesionaria fue transferido por AENZA S.A.A. a su subsidiaria Unna Infraestructura S.A.C. mediante aportes no dinerarios. Como consecuencia de ello, la Concesionaria se convierte en subsidiaria directa de Unna Infraestructura S.A.C.¹. En tanto Unna Transporte S.A.C. (antes Concar S.A.), también empresa subsidiaria de Aenza S.A.A.², inició sus servicios en 1994 y tiene amplia experiencia brindando soluciones integrales en operación y mantenimiento de infraestructura vial y ferroviaria.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El 9 de febrero de 2007, el MTC y el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación de los Tramos Viales: Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, por un plazo de 15 años, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo conforme a lo establecido en la Cláusula 4.3, lo cual efectivamente sucedió con la Adenda N° 4, que prorrogó la Concesión (Ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1 Concesión Canchaque: Aspectos Generales de la Concesión	
Concesionario	Carretera Sierra Piura S.A.C
Accionistas de la Concesión	Unna Infraestructura S.A.C. (99,96 %) Unna Transporte S.A.C. (0,04 %).
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Esquema del contrato	BOT (Build, Operate and transfer)
Factor de competencia	PAS (pago por servicio) *
Inversión comprometida	USD 39,19 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2025	USD 37,56 millones (inc. IGV)
Suscripción del Contrato	9 de febrero de 2007
Inicio de la Concesión	1 de marzo de 2010
Vigencia de la Concesión	17 años y 7 meses
Número de Adendas	4

(*) Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento de Obras (PAMO).

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

¹ Aenza S.A.A. (antes, Graña y Montero S.A.A.) se constituyó el 12 de agosto de 1996 en el Perú, como resultado de la escisión de Inversiones GyM S.A. Dicha empresa es una corporación regional, que cuenta con cuatro unidades de negocio— Infraestructura, Energía, Ingeniería y Construcción, y Gestión Inmobiliaria—, donde gestiona activos estratégicos y proyectos de alto impacto. Ver Reporte Integrado 2024 de Aenza. Disponible en: <https://api.aenza.com.pe/storage/memorias/pdf/aenza-reporte-integrado-final-01.pdf>

² Idem pp 1.



4. El Contrato de Concesión tiene como objeto la prestación del servicio público de infraestructura vial a favor de los usuarios, para lo cual se concede al Concesionario el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Para tal fin, el Concesionario deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y niveles de servicio, previstos en sus respectivos Contratos.
5. La actividad económica de la Concesionaria es la explotación de la concesión otorgada que tiene una extensión de 78,13 km de Carretera y se compone de 3 subtramos: i) el primero está conformado por Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22,06 km, ii) el segundo une los distritos de Buenos Aires con Piedra Azul y tiene una extensión de 42 km; y iii) el tercero comunica el distrito de Piedra Azul con el distrito de Canchaque (Provincia de Huancabamba) y posee una extensión equivalente a 14,07 km.
6. Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de las mismas, el Contrato de Concesión establece que la Concesionaria deberá operar los servicios de cobro de peaje, y prestar de manera obligatoria y gratuita los servicios de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real y el servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos³.

Compromisos de inversión y mantenimiento

7. De acuerdo con el contrato de concesión, las obras de la concesión incluyen:
 - ✓ Obras de rehabilitación y/o mejoramiento vial relacionados a mejorar la infraestructura vial.
 - ✓ Obras complementarias referidas a construcción y mejoramiento, equipamiento de casetas de peaje, implementación de un sistema de pesaje.
 - ✓ Conservación de la infraestructura vial.
 - ✓ Implementación y provisión de servicios destinados a proveer un mejor servicio a los usuarios.
8. La principal obra de concesión es la construcción (asfaltado) del tramo vial comprendido entre el distrito de Buenos Aires (provincia de Morropón) y el distrito de Canchaque (provincia de Huancabamba) considerando un tratamiento superficial bicapa de asfalto para el tramo Buenos Aires – Piedra Azul (42 km) y una carpeta asfáltica de 3" del subtramo Piedra Azul – Canchaque (14 km) que posee pendientes altas. Adicionalmente, se incluye obras de mejoramiento y construcción de bermas, construcción, reconstrucción y rehabilitación de sistemas de drenaje, obras de protección de taludes, construcción de badenes de concreto.

Régimen tarifario

9. Conforme a lo establecido en la Cláusula 9.5, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa a partir de la fecha de inicio de la explotación, como contraprestación por el servicio. La fecha de inicio de la explotación de la concesión fue el 1 de marzo del 2010, dando inicio al cobro de las tarifas de peaje. Asimismo, la Cláusula 9.7 establece que el Concesionario deberá cobrar una tarifa básica por vehículo ligero y una tarifa básica por eje para los vehículos pesados. Dicha Cláusula también establece que las tarifas serán ajustadas anualmente en base al índice de Precios al Consumidor del Perú.

Cofinanciamiento

10. La modalidad de concesión es cofinanciada, lo que significa que el Concedente cofinanciará el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS). De acuerdo con el Contrato de Concesión, el PAS es igual a la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y del Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).

³ Carretera Sierra Piura S.A.C. Estados Financieros individuales al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre 2021.



11. El Concesionario depositará mensualmente el monto de los ingresos provenientes del cobro del peaje en la cuenta del Fondo de Administración de Pagos del Fideicomiso de Administración con el fin de cubrir el monto del PAS. De no alcanzarse el ingreso suficiente para el pago del PAS con los recursos del peaje, el Concedente cubrirá la diferencia. Así, el Concedente depositará trimestralmente, en el Fideicomiso de Administración, el Cofinanciamiento necesario para el pago del PAMO y de los Derechos Remanentes del PAO.
12. El monto otorgado como retribución económica por los servicios de construcción (PAO) asciende a USD 1,1 millones trimestrales por un plazo de quince (15) años contados desde la fecha de inicio de la explotación, con el fin de remunerar la inversión proyectada referencial de USD 29,6 millones para la construcción del tramo en concesión que se culminó en diciembre de 2009. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, por cada hito terminado, el Ositrán emitirá un Certificado de Avance de Obra (CAO), luego de lo cual el MTC deberá emitir un Certificado de Reconocimiento del PAO (CRPAO) en el que se acepta el avance y se reconoce la obligación de pagar el porcentaje de PAO correspondiente.
13. Por su parte, el PAMO se destina para cubrir los montos anuales de mantenimiento rutinario y gastos generales de la concesión, y se registra como ingresos por parte del Concesionario. Asimismo, se destina a cubrir los costos del mantenimiento periódico del tramo, lo cual se deposita en una cuenta en fideicomiso.
14. El PAS es calculado asumiendo que el Concesionario obtendrá la Recuperación Anticipada del IGV. Si esto no ocurriera, el PAS será recalculado a efectos de incorporar el costo financiero que ocasiona la recuperación del IGV en un periodo de tiempo más largo, a través de su utilización como crédito fiscal.
15. El reajuste correspondiente al PAMO se realizará de acuerdo con el mecanismo descrito en la cláusula 4.18 del Contrato de Concesión. El monto del PAMO será reajustado anualmente de acuerdo a la inflación que se suscite, aplicándole la siguiente fórmula:

$$PAMO_{ajustado} = PAMO * \frac{TC_0}{TC_i} * \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Dónde:

- PAMO_{ajustado}: Monto en Dólares, resultante de la aplicación de la fórmula.
- 0: Es la fecha de presentación de la oferta económica de los Postores en el Concurso, o la fecha de la última revisión del PAMO.
- I: Es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar la cuota i de PAMO.
- IPC: Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
- TC: Tipo de Cambio.

Modificaciones Contractuales

16. A la fecha, se han suscrito cuatro adendas al Contrato de Concesión, todas ellas relacionadas con temas económicos – financieros. El Cuadro N° 2 resume los principales aspectos de cada una de ellas.



Cuadro N° 2 Concesión Canchaque: Adendas suscritas	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	16 de enero de 2008
<i>Principales temas:</i>	(1) Se establece mecanismos de financiamiento que permitan la ejecución de obras. (2) Se modificaron las definiciones y procedimientos establecidos en el Anexo B (contrato financiero) y Sección IV (régimen financiero del Contrato de Concesión).
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	17 de agosto de 2009
<i>Principales temas:</i>	(1) Se modifica el numeral 4.19 del Anexo B del Contrato de Concesión, que regula el ajuste del PAO por variación de precios.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	25 de enero de 2011
<i>Principales temas:</i>	(1) Se elimina la definición de Fideicomiso de Eventos Catastróficos de la Cláusula 1.5 (2) Modificación de las cláusulas relacionadas a la definición de Fideicomiso de Administración.
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	25 de junio de 2025
<i>Principales temas:</i>	(1) Creación e incorporación del mecanismo de "Pago Anual Temporal" (PAT) para retribuir las actividades de operación y mantenimiento (2) Modificación del plazo de la concesión, fijándolo en 17 años y 7 meses (3) Incorporación de la nueva "Tasa de Referencia" (Term SOFR) (4) Actualización de la Garantía de Fiel Cumplimiento y establecimiento del pago de la Tasa de Regulación a Ositrán (1 % del PAT)

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

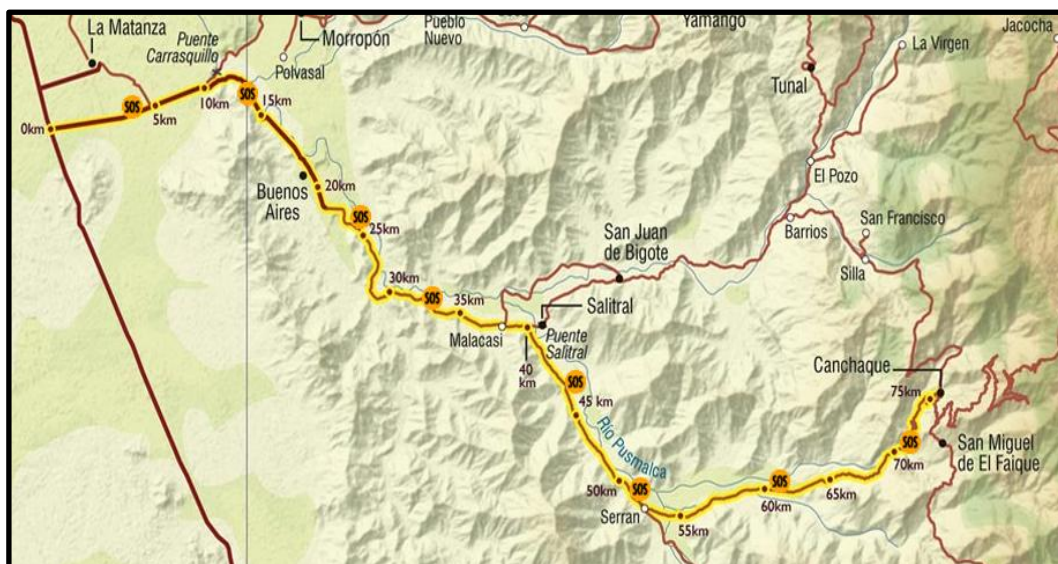
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

I.3. Área de Influencia

17. El Tramo Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 76,94 kilómetros. Tal como se muestra en la siguiente figura, la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan las provincias de Morropón y Huancabamba en la región de Piura atravesando al menos 30 centros poblados a lo largo de la vía, con rangos altitudinales que van desde los 127 msnm a los 1198 msnm. Con ello se busca conectar los centros de producción de la sierra en la provincia de Huancabamba con los centros de comercialización de la costa.



Gráfico N° 1
Área de influencia de la Concesión



Fuente: Concesión Canchaque S.A.

I.4. Principales Activos de la concesión

Infraestructura

18. El Cuadro N° 3 describe la infraestructura que está bajo la administración del Concesionario. La infraestructura vial está compuesta por 3 subtramos de carretera cuya extensión total asciende a 78,13 km.

Cuadro N° 3 Concesión Canchaque: Descripción de la infraestructura vial				
RUTA	TRAMO	LONGITUD (km)	Provincia	ESTACIÓN DE PEAJE
2A	Emp. P.N.A – Bnos. Aires	22,06	Morropón	—
2A	Bnos. Aires – Piedra Azul	42,00	Morropón – Huancabamba	Loma Larga
2A	Piedra Azul – Canchaque	14,07	Morropón – Huancabamba	—
LONGITUD TOTAL		78,13		

Fuente: MTC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

19. Adicionalmente se cuenta con la Unidad de Peaje Loma Larga Baja en el km 63+370, la cual cuenta con un área de servicios higiénicos a disponibilidad del público en general.

Equipamiento

20. El Cuadro N° 4 describe los equipos con los que actualmente cuenta la concesión, dentro de los cuales destacan una balanza electrónica, que sirve para realizar el pesaje a las unidades vehiculares y es de carácter móvil.



Cuadro N° 4
Concesión Canchaque: Equipamiento

	Ítem	Cantidad
1.	Grúa remolque	1
2.	Postes SOS	8
3.	Balanza electrónica	1

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

21. Asimismo, cuenta con 8 postes SOS, los cuales tienen comunicación en tiempo real con la Central de Emergencia; así como una unidad de remolque que permite el traslado de las unidades vehiculares que hayan tenido algún tipo de incidente por la vía.
22. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 1 grúa para el traslado de vehículos livianos, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día, a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito.

Gráfico N° 2
Grúa remolcadora



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.

I.5. Hechos de Importancia

23. En junio de 2025 se suscribió la Adenda N° 4 al Contrato de Concesión entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la empresa Carretera Sierra Piura S.A.C. con el objetivo principal de asegurar la continuidad y el equilibrio económico de la Concesión mediante la modificación del plazo de la concesión, la creación del Pago Anual Temporal (PAT) como una cuota trimestral destinada a retribuir al concesionario por actividades de Operación y Mantenimiento Rutinario, un nuevo esquema de Cofinanciamiento, la obligatoriedad expresa del Concesionario de pagar al Regulador el 1 % del PAT como Tasa de Regulación durante el período de ampliación del plazo de la concesión, la actualización de la Garantía de Fiel Cumplimiento y la incorporación de la Tasa de Referencia utilizando el indicador *Internacional Term SOFR (Secured Overnight Financing Rate)* a tres meses, más un margen (*spread*).
24. Como se indicó, previamente, el Contrato de concesión establecía la fecha de inicio de la explotación de la concesión el 1 de marzo de 2010, con un plazo inicial de 15 años contados a partir dicha fecha de explotación, lo que proyectaba su vencimiento inicial para



el 28 de febrero de 2025. Sin embargo, la Adenda N° 4 amplió este plazo por 31 meses a partir de la fecha de suscripción de la mencionada adenda (firmada el 25 de junio de 2025), por lo que la nueva fecha de vencimiento se estableció para el 23 de enero de 2028⁴.

25. En noviembre de 2025, la concesionaria Carretera Sierra Piura S.A.C. convocó al proceso de selección de una empresa auditora de tráfico vehicular para la concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, correspondiente al periodo 2026. El procedimiento fue desarrollado conforme a los lineamientos establecidos por Ositrán y comprendió la recepción y evaluación de propuestas técnicas relacionadas con la medición y verificación del flujo vehicular de la carretera concesionada⁵.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

26. El principal servicio que brinda el Concesionario es el acceso y uso de la carretera concesionada, garantizando el cumplimiento de niveles de servicio mínimos, que están previstos en el Contrato de Concesión.
27. De otro lado, en virtud del contrato de Concesión, otra de las obligaciones del Concesionario es la administración de la unidad de peaje ubicado en Loma Larga, facultándolo a cobrar una tarifa por derecho de vía a los usuarios de la infraestructura, la misma que fue fijada por el Regulador mediante resolución de Consejo Directivo N° 025 – 2009 – CD/OSITRAN y se actualiza anualmente por concepto de inflación.
28. Los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
29. Los Servicios Obligatorios que se han previsto en el Contrato son de dos tipos, aquellos que se deben prestar de forma gratuita y aquellos por los que se puede permitir un cobro adicional a los usuarios, según se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra (postes SOS). Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieran resultado averiados en la vía. Este servicio deberá estar operativo desde la fecha de inicio de la explotación.
- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:

⁴ Se estimó el periodo adicional de 2 años y 7 meses a fin de que durante el mismo se proceda con el proceso de licitación del Proyecto Vial "Buenos Aires – Canchaque - Huancabamba" (174 km).

⁵ Revisar referencia: <https://www.concesioncanchaque.pe/noticias-y-comunicados/convocatoria-proceso-de-selecci%C3%B3n-de-empresa-auditora-de-tr%C3%A1fico-vehicular/>



- Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje. Cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
30. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.
31. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar por la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Tráfico vehicular

32. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación Loma Larga Baja, las cuales han sido obtenidas de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE)⁶.

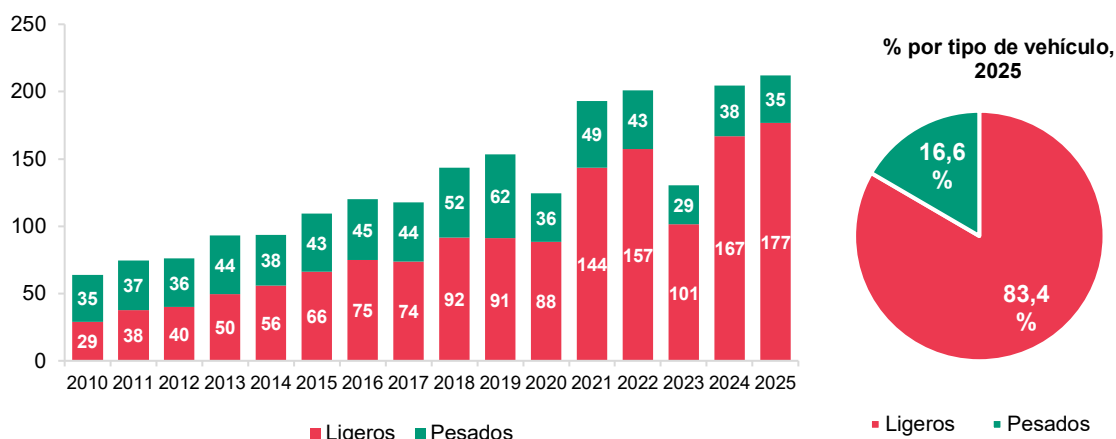
Tráfico en unidades vehiculares

33. En el Gráfico N° 3 se muestra la evolución del número de vehículos que transitaron por la unidad de peaje. Durante 2025, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la Concesión ascendió a 0,21 millones de vehículos, nivel superior en 3,5 % que lo registrado en el año anterior (0,20 millones). Del total de vehículos que transitaron por la infraestructura vial concesionada en 2025, la mayor proporción (83,4 %) correspondió a vehículos ligeros, mientras que el 16,6 % a vehículos pesados.

⁶ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrn.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. A partir del 1° de marzo de 2022 se puso en marcha el portal web Programa de Declaración Estadística (PDE) como único mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo el ámbito de Ositrán, reemplazando al correo electrónico, a la fecha la plataforma viene siendo usada por entidades prestadoras de aeropuertos, puertos, carreteras y ferrovías.



Gráfico N° 3
Tráfico vehicular en la Concesión Canchaque, por tipo de vehículo, 2010 - 2025
(miles de unidades)

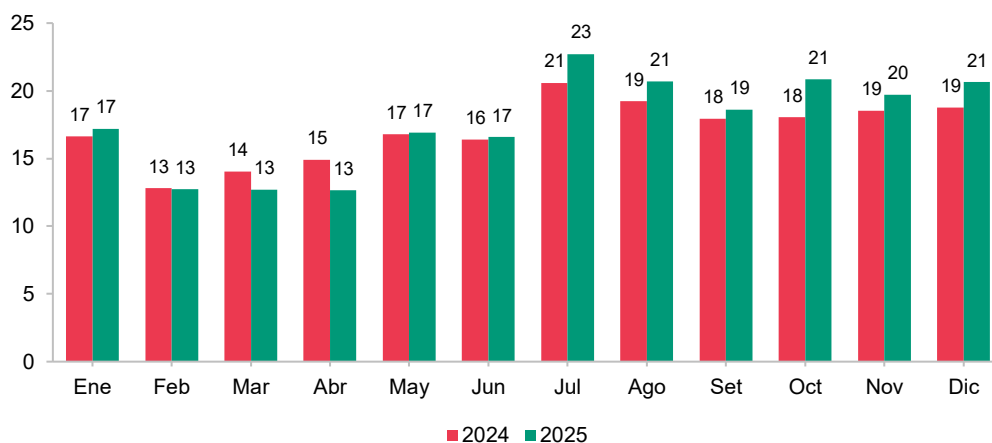


Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

34. El Gráfico N° 4 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2024 y 2025. En particular se observa que, salvo los meses de febrero, marzo y abril, el tráfico de vehículos fue mayor en 2025 al registrado en el año anterior. Además, julio fue el mes que más tráfico registró durante 2025, con 22 709 vehículos.

Gráfico N° 4
Concesión Canchaque: Tráfico por mes, 2024 - 2025
(miles de vehículos)



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C

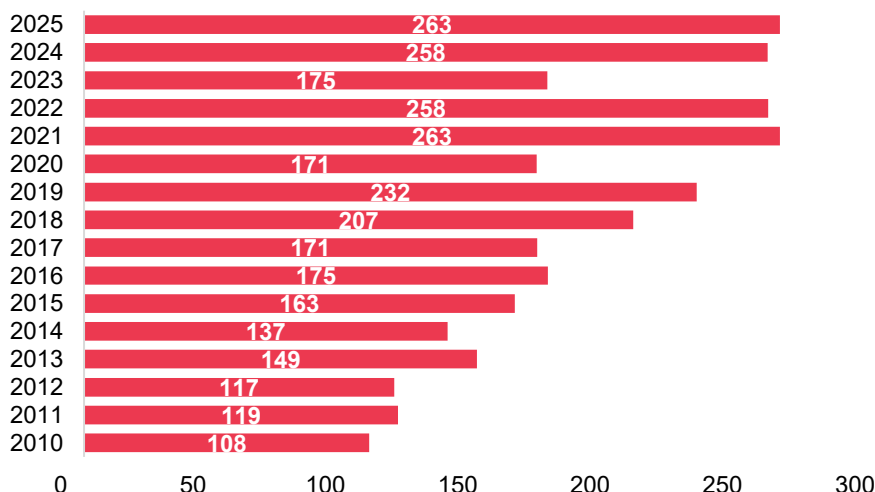
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económico, Ositrán

Tráfico en ejes cobrables

35. En términos de ejes cobrables, durante 2025, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 0,26 millones de ejes, que representó un incremento de 1,8 % respecto al año anterior. En el Gráfico N° 5 se puede apreciar que el número de ejes cobrables ha tenido variaciones importantes en los últimos años, siendo los registros de ejes cobrables de los años 2021 y 2025 los mayores.



Gráfico N° 5
Tráfico vehicular en la Concesión Canchaque, 2010 - 2025
(miles de ejes cobrables)



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económico, Ositrán

36. Del total de ejes cobrables, el 32,8 % corresponde a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en el Cuadro N° 5, además de los vehículos ligeros, los vehículos de 2 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 42 960 ejes (16,3 % del total de ejes), lo cual indica que la mayor cantidad de vehículos pesados que transitan por la Concesión corresponden a camiones o buses pequeños.

Cuadro N° 5
Concesión Canchaque: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2025
(miles unidades y de ejes)

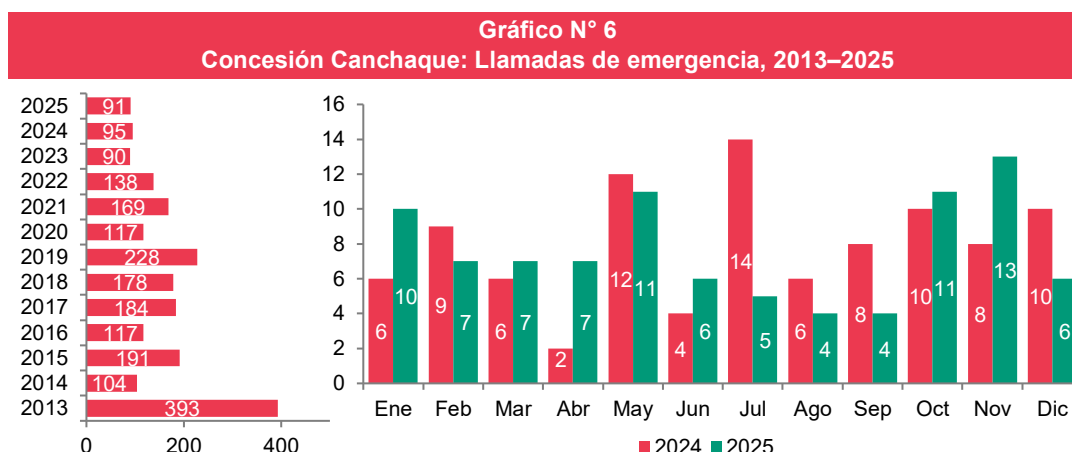
PEAJE LOMA LARGA BAJA	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	177	21	12	0,99	0,04	0,35	0,03	211,9
Ejes Cobrables	177	43,0	37	3,96	0,18	2,09	0,22	263,0

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

III.2 Servicios obligatorios

37. Como se ha mencionado previamente, el concesionario brinda servicios obligatorios gratuitos a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
38. Durante 2025, se recibieron 91 llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes, cifra 4,2 % menor respecto de las llamadas registradas el año anterior (95 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de mayo, octubre y noviembre.



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

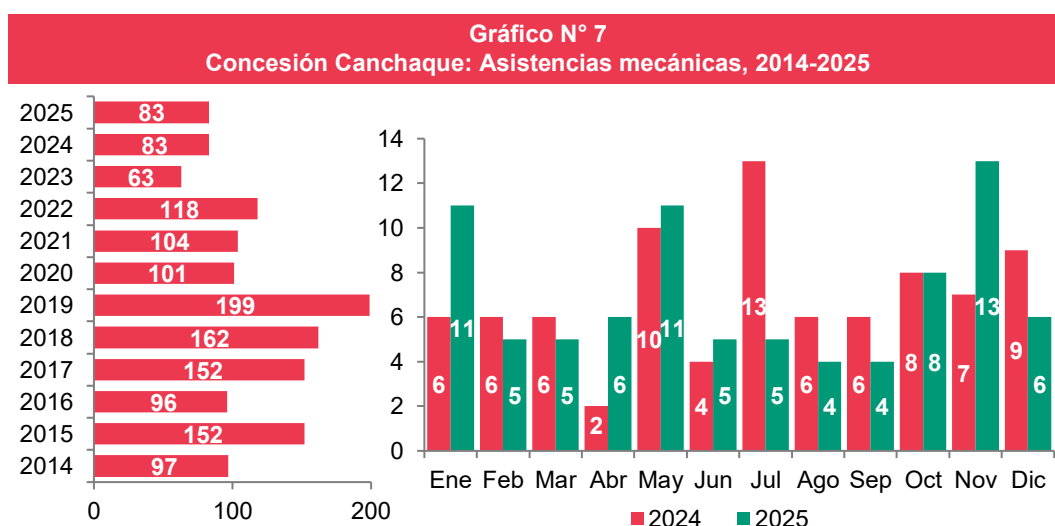
39. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (89,0 %) y para informar sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito (6,6 %). Del total de incidentes o accidentes reportados en 2025, 10 de ellos generaron interrupción de la vía (11,0 % del total).

Cuadro N° 6
Concesión Canchaque: Motivo de llamada de emergencia, 2025
(Número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Total
	Sí	No	
Accidente de Tránsito	2	4	6
Auxilio Mecánico	4	77	81
Emergencia	4	0	4

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

40. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas fue de 83 durante 2025, cifra que también se registró en 2024. La mayor cantidad de asistencias mecánicas se dieron en los meses de enero, mayo y noviembre, mientras que la menor cantidad se produjeron en agosto y setiembre.



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



IV. ESQUEMA TARIFARIO

41. En 2025, las tarifas por concepto de peaje en la Concesión fueron reajustadas por inflación, de conformidad con la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión. La tarifa inicial cobrada en esta concesión fue calculada por el regulador en el año 2008 mediante la metodología DAP (Disposición a Pagar), para lo cual se efectuaron encuestas a los potenciales usuarios que tendría la concesión una vez que entre en operaciones.
42. Cabe señalar que, la forma de reajuste de la tarifa se realiza de acuerdo con lo estipulado en la Cláusula 9.8. del Contrato de Concesión. De acuerdo con dicha cláusula el Peaje será reajustado en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. Este reajuste se realizará cada doce (12) meses y se llevará a cabo de acuerdo con el siguiente método de ajuste de Peajes:

$$Peaje_{Ajustado} = Peaje * \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

- $Peaje_{Ajustado}$: Monto a cobrar en Nuevos Soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
 - $Peaje$: Monto en Nuevos Soles del Peaje determinado por el REGULADOR.
 - i : Mes anterior al que se realiza el cálculo del Peaje Ajustado.
 - 0 : Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje.
 - IPC : Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
43. Para determinar la Tarifa básica a cobrar, al peaje se le suma el importe correspondiente al IGV y otros tributos aplicables, y el resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos más próximos o a la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente.
44. A partir del 3 de marzo de 2025, las tarifas se elevaron a un nivel de S/ 3,30 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para la Estación de Loma Larga Baja, que significó un aumento de 3,1 % respecto a la tarifa de 2024 (S/ 3,20). En general, entre 2010 y 2025, las tarifas registraron un crecimiento de 65,0 %, al pasar de S/ 2,00 a S/ 3,30 por unidad y por eje.

Cuadro N° 7 Tarifas 2024-2025 en la estación de peaje Loma Larga (En S/ por unidad vehicular o eje)				
Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa 2024 (con IGV)	Tarifa 2025 (con IGV)	Var 2024-2025
Vehículos Ligeros	por unidad	3,2	3,3	3,1 %
Vehículos Pesados 2 ejes	por unidad	6,4	6,6	
Vehículos Pesados 3 ejes	por unidad	9,6	9,9	
Vehículos Pesados 4 ejes	por unidad	12,8	13,2	
Vehículos Pesados 5 ejes	por unidad	16,0	16,5	
Vehículos Pesados 6 ejes	por unidad	19,2	19,8	
Vehículos Pesados 7 ejes	por unidad	22,4	23,1	
Vehículos Pesados 8 ejes	por unidad	25,6	26,4	
Vehículos Pesados 9 ejes	por unidad	28,8	29,7	

Nota: Se cobra en ambos sentidos

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

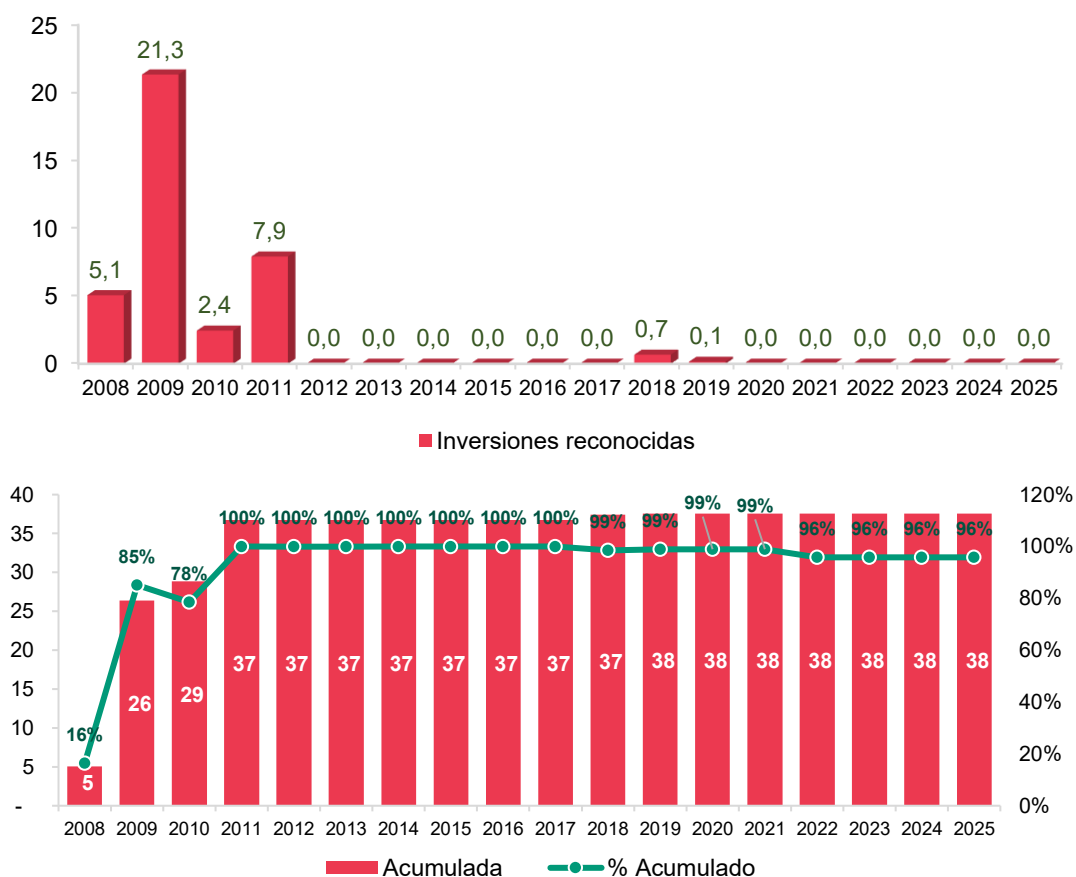


V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Evolución de las inversiones

45. De acuerdo con el Anexo A del Contrato de Concesión, la inversión proyectada referencial de la Concesión fue de USD 31 131 833,30, la cual consistía en el mejoramiento a nivel de asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa) e intervenciones en las zonas críticas afectadas por El Fenómeno de "El Niño", para el tramo Buenos Aires – Canchaque. Asimismo, incluía obras de puesta a punto de la vía y puentes, para el tramo Empalme 1B – Buenos Aires. En 2010, se modificó la inversión referencial a USD 36 746 461 mediante el Programa de Ejecución de Obra N° 6 (PEO N° 6). Posteriormente, el monto de la inversión fue modificado en julio de 2018 a USD 37 962 318 (incluye IGV); con la inclusión del puente Filadera. Finalmente, el monto de la inversión fue actualizado en mayo de 2022 a USD 39 188 479 (incluye IGV), el cual se mantiene al 2025.
46. Al 31 de diciembre de 2025, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 37,56 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 95,8 % del total de la inversión comprometida (USD 39,19 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad. El Gráfico N° 8 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde 2008 hasta 2025.

Gráfico N° 8
Concesión Canchaque: Inversiones reconocidas por el Ositrán, 2008 - 2025
(USD incluye IGV)



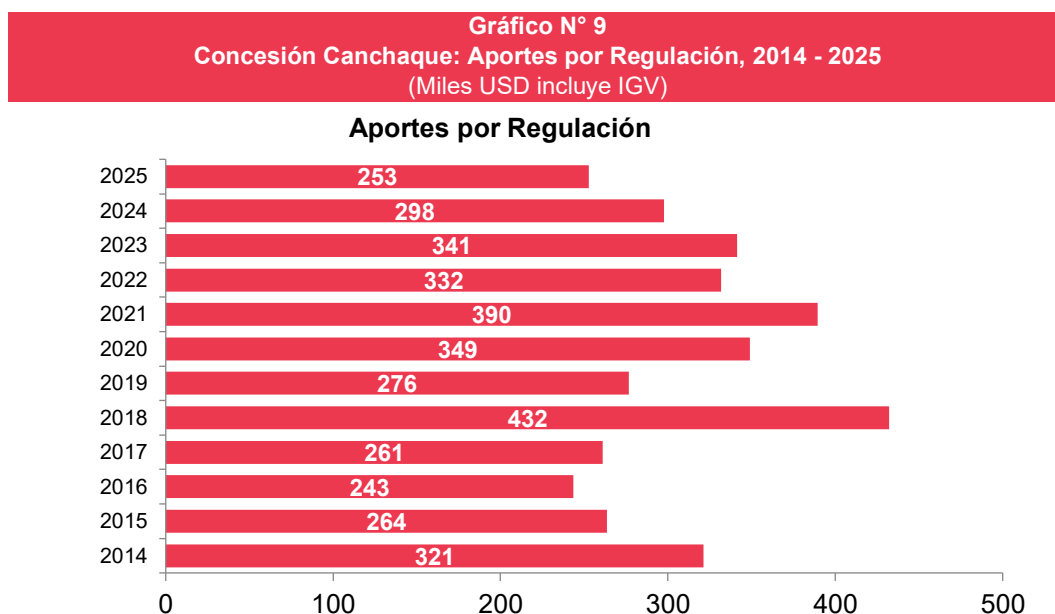
Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



47. Al cierre de 2025, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde las obras accesorias⁷ y obras adicionales⁸, con lo cual el avance de la Inversión Comprometida es de 95,85 %. Con ello, en 2025 se había alcanzado un nivel de cumplimiento de 100 % del total de kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.

V.2. Pagos al Estado

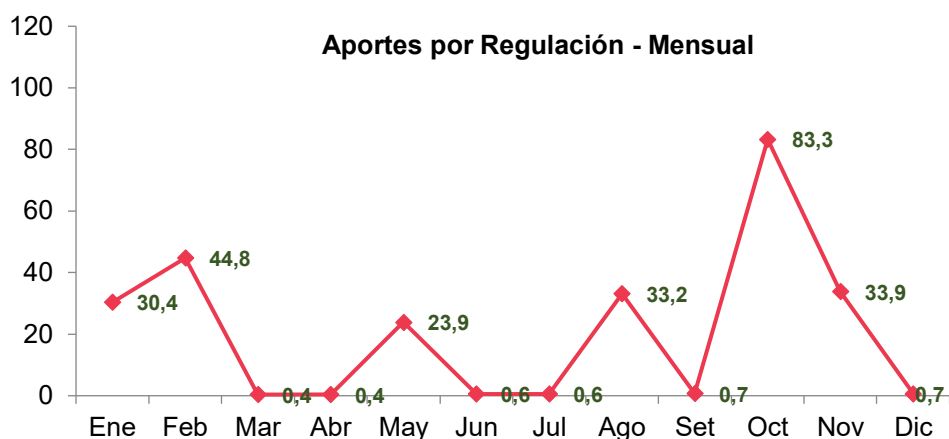
48. Conforme a lo establecido en la Cláusula 15.13 del Contrato de Concesión, el Concesionario debía pagar al Regulador el 1 % de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917⁹. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos por peaje y cualquier otro servicio brindado directamente o a través de terceros, así como el cofinanciamiento transferido por el Concedente.
49. Durante 2025, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 252 724, monto que representó una disminución del 15,1 % con relación a los aportes pagados en 2024 (S/ 297 600). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 9, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO, que se realiza cada tres meses. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se realicen dichas transferencias al Concesionario.



⁷ Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

⁸ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.

⁹ Posteriormente, como se indicó en secciones previas, la Adenda 4 incorporó la Cláusula 15.13-A, estableciendo expresamente que, a partir de su suscripción, la concesionaria está obligada a pagar al Regulador el 1 % del PAT (Pago Anual Temporal) como Tasa de Regulación durante el periodo de ampliación de plazo.



Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

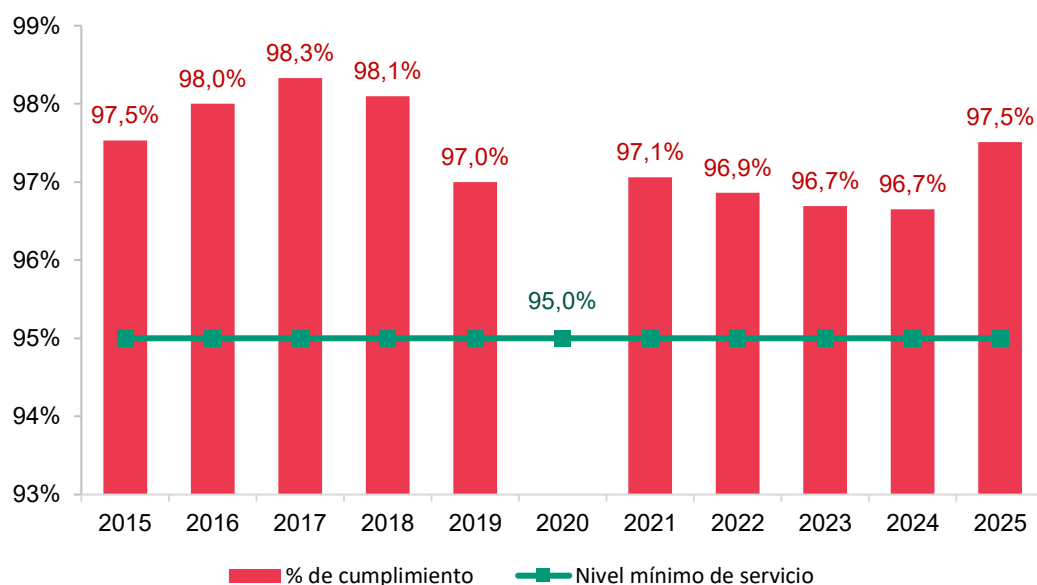
VI.1. Niveles de servicio

50. De acuerdo con el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
51. El indicador relativo al nivel de servicio global mide la calidad de la vía, según los parámetros fijados en el Contrato de Concesión. Así, dicho indicador se construye a partir de una ponderación del porcentaje de cumplimiento de niveles de servicios en los componentes que están inmersos en una autopista, como es el caso de la calzada, berma, estructuras de drenaje, entre otros.
52. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2025, siendo este indicador de 97,51 %, manteniéndose por encima del nivel mínimo exigido (95 %). Cabe indicar que, en 2020 no se realizó la medición de los niveles de servicio¹⁰.

¹⁰ Debido a las medidas de inmovilización aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19, durante 2020 el tráfico de pasajeros en las distintas infraestructuras supervisadas por el Ositrán se contrajo de manera significativa, lo que afectó los ingresos percibidos por los concesionarios. Ello, considerando que la principal fuente de ingresos del Regulador lo constituyen los aportes por regulación que pagan las empresas concesionarias (lo cual representa más del 90% del presupuesto), tuvo un significativo impacto en los ingresos directamente recaudados del regulador y, por ende, tuvo que priorizar determinadas actividades de supervisión respecto a otras.



Gráfico N° 10
Concesión Canchaque: Nivel de servicio global, 2015 - 2025



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

53. Por otra parte, en 2025, el Ositrán ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹¹. El valor máximo de la rigurosidad media deslizando no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro.
54. Sobre el particular, los resultados obtenidos de la evaluación muestran que la rugosidad de la vía registró un nivel de IRI de 1,85 metros por kilómetro, con lo cual se evidenció que el concesionario cumplió con mantener la vía concesionada bajo los niveles de servicio previstos en el Contrato (valor máximo admisible de 3,5).

VI.2. Indicadores de Tráfico

55. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹², el cual está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 11, el IMD anual en 2025 resultó cerca de 588 vehículos por día, lo que representa un 4,4 % superior a los 563 vehículos registrados por día el año anterior. Salvo los meses de marzo y abril, en los demás meses de 2025 se registró un mayor indicador con respecto al 2024.

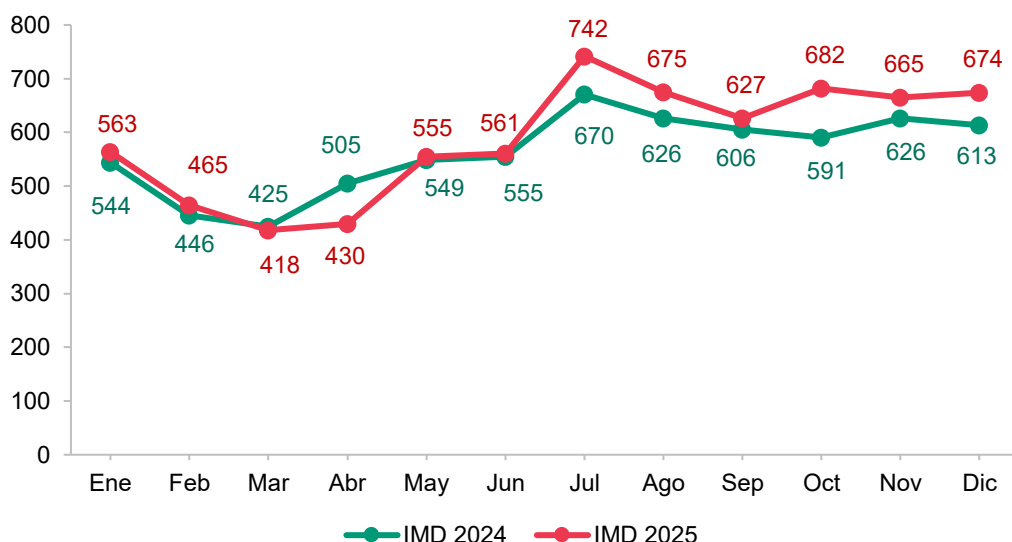
¹¹ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.

¹² Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



Gráfico N° 11
Concesión Canchaque: IMD Mensual, 2024 - 2025
(En unidades vehiculares)



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI.3. Accidentes

56. Como se observa en el Cuadro N° 8, el número de accidentes en la vía concesionada se redujo, pasando de 9 accidentes en 2024 a 6 accidentes en 2025. Producto de dichos accidentes se reportaron dos (2) víctimas mortales.

Cuadro N° 8
Concesión Canchaque: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 - 2025
(Número de Accidentes)

Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	6	3	0	8	5	0
2015	12	6	0	17	8	0
2016	6	2	0	36	3	0
2017	14	2	2	53	3	2
2018	14	0	0	26	0	0
2019	15	2	0	17	3	0
2020	9	1	2	12	2	2
2021	7	2	1	11	7	1
2022	11	0	1	13	0	1
2023	5	1	0	6	2	0
2024	8	1	0	9	1	0
2025	5	0	1	7	0	2

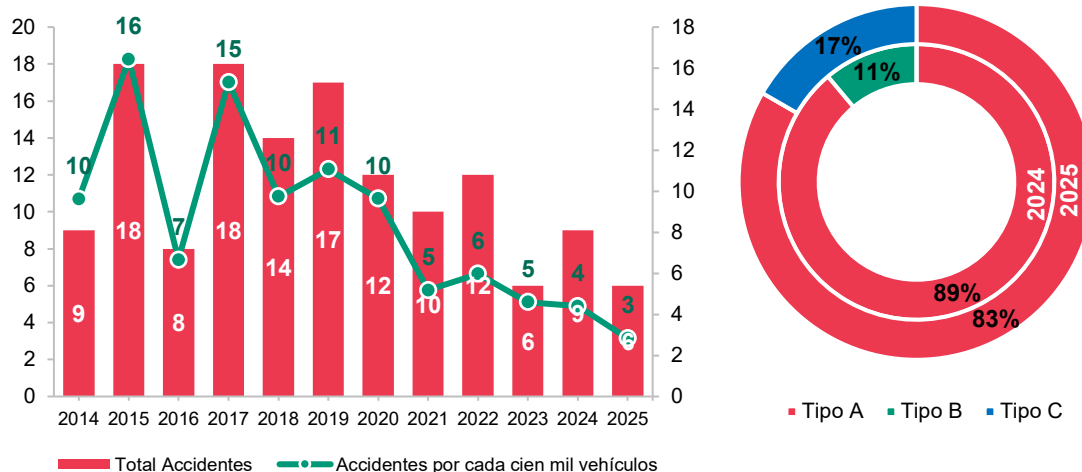
* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

57. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en 2025 fue de 2,8, ratio inferior al registrado en 2024 (4,4 accidentes por cada cien mil vehículos). Por otro lado, como se observa en el Gráfico N° 12, los accidentes registrados en 2025 correspondieron en mayor medida a accidentes tipo A (solo daños materiales con 83,3 %) y tipo C (daños materiales, daños personales y fallecidos con un 16,7 %), sin registrarse accidentes de tipo B (daños materiales y heridos).



Gráfico N° 12
Concesión Canchaque: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2014 - 2025



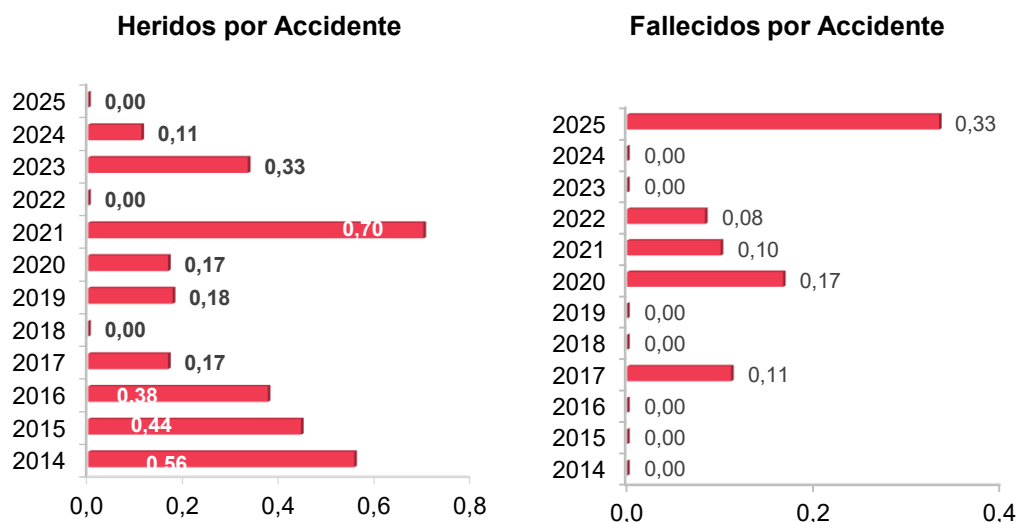
* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos; y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

58. En 2025 no se registraron heridos por accidente, mientras que el indicador de fallecidos por accidente se incrementó de 0,00 a 0,33, entre 2024 y 2025. En el Gráfico N° 13 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014 - 2025.

Gráfico N° 13
Concesión Canchaque: Daños personales por accidentes 2014 - 2025



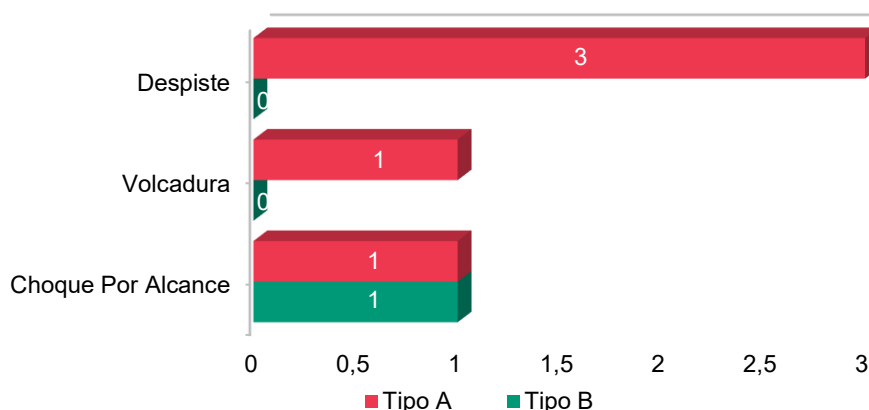
Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

59. En cuanto a los accidentes, en 2025, 3 de los 6 accidentes de tránsito ocurrieron por despiste del vehículo; mientras que 1 fue por volcadura de vehículos y 2 por choque por alcance. El Gráfico N° 14 resume los tipos de accidentes por tipo de accidente y consecuencias respecto a la vida humana.



Gráfico N° 14
Concesión Canchaque: Tipos de Accidente de Tránsito y consecuencias*, 2025



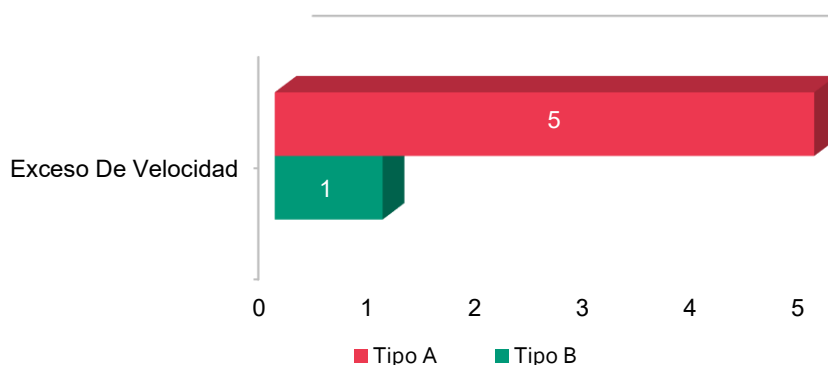
*Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos; y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

60. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, el exceso de velocidad representó el 100 % de estas causas. El Gráfico N° 15 muestra los tipos de accidente originados por los accidentes por exceso de velocidad.

Gráfico N° 15
Concesión Canchaque: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2025



*Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos; y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI.4. Penalidades, infracciones y sanciones

61. En el marco de la función supervisora y sancionadora, el Ositrán tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso identifique que las Entidades Prestadoras han incurrido en algún incumplimiento relacionado con sus obligaciones previstas en los Contratos de Concesión o en la normativa.
62. Sobre el particular, durante 2025, el Ositrán ha aplicado sanciones al Concesionario por 1 incumplimiento, por un monto de 4,82 UIT (S/ 25 787). El detalle de la sanción se puede apreciar en el siguiente cuadro:



Cuadro N° 9
Concesión Canchaque: Sanciones, 2025

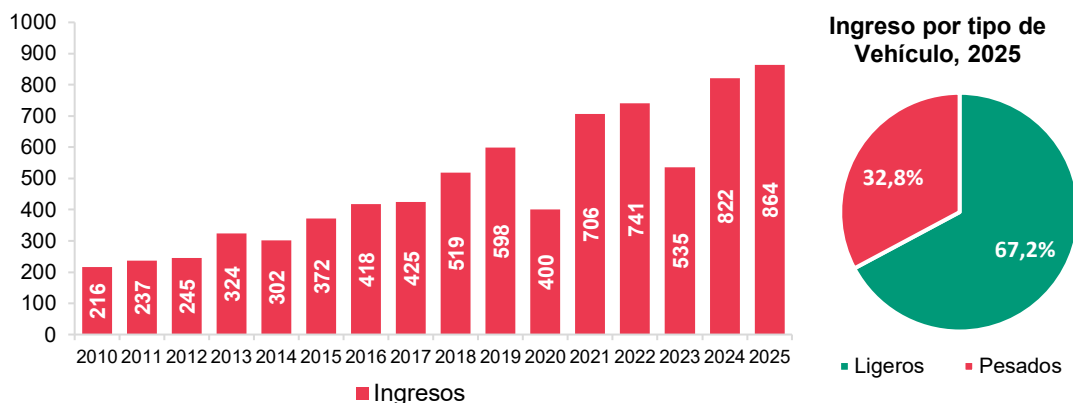
Fecha de notificación	Incumplimiento	Cláusula contractual incumplida
11/08/2025	Incumplimiento de la Medida Correctiva impuesta mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N°00020-2024-GSF-OSITRAN, en lo relativo al cobro de tarifas de vehículos con categoría M2 peso mayor a 3,5 toneladas, a cargo de la empresa Concesionaria Carretera Sierra Piura S.A.C.	Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N°00020-2024-GSF-OSITRAN

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

VII. INDICADORES COMERCIALES

63. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 0,86 millones durante 2025, lo que representó un incremento de 5,2 % con relación a lo registrado el año anterior (S/ 0,82 millones), debido al mayor flujo vehicular y al aumento de la tarifa. Cabe señalar que, el 67,2 % de los ingresos recaudados corresponden al cobro de vehículos ligeros. Entre el 2010 y 2025, los ingresos por recaudación de peaje de la Concesión ascendieron a S/ 7,51 millones (Ver Gráfico N° 16).

Gráfico N° 16
Concesión Canchaque: Recaudación por cobro de peaje, 2010 - 2025
(En miles de soles, incluido IGV)

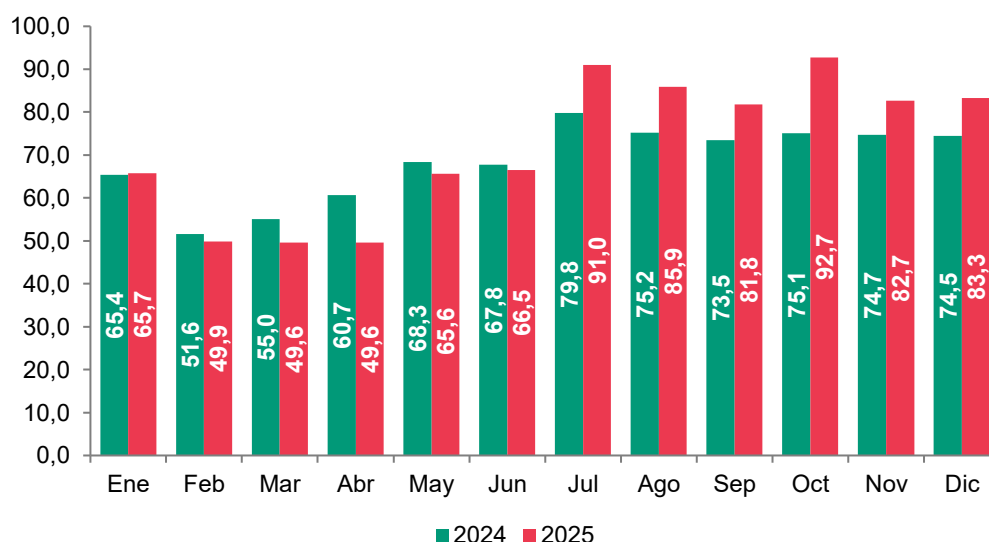


Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

64. En 2025, el mes que registró la mayor recaudación de peaje fue octubre, con S/ 92 687. Por otro lado, la mayor variación respecto al 2024 ocurrió en los meses de julio, agosto y octubre, incrementándose la recaudación en 14,0 %, 14,2 % y 23,4 %, respectivamente. Además, entre los meses de febrero y junio se observa una caída en la recaudación, en promedio de 7,5 %. En ese sentido, el promedio de ingresos mensuales por concepto de peaje en 2025 fue de S/ 72 014, cifra superior en 5,2 % respecto del promedio mensual recaudado en 2024 (S/ 68 467).



Gráfico N° 17
Concesión Canchaque: Recaudación por cobro de peaje, 2024-2025
(En miles de soles)



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

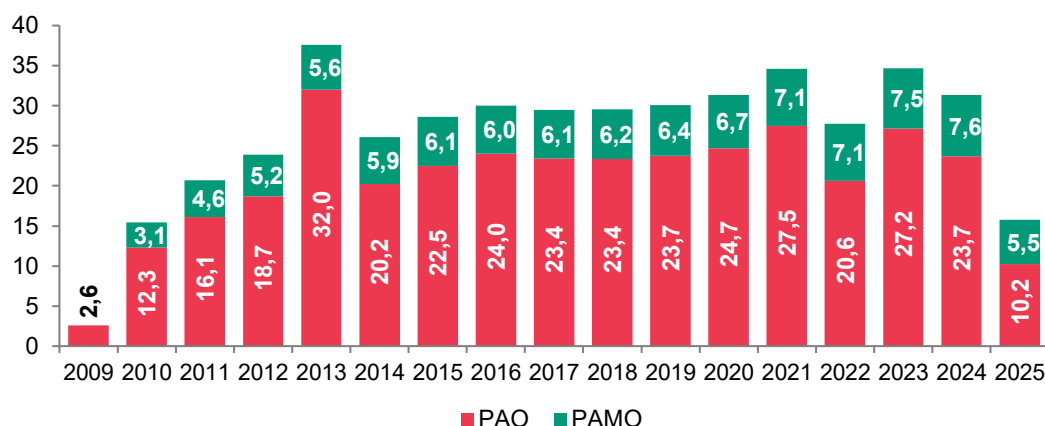
65. Cabe destacar que la recaudación de peaje representa un porcentaje reducido de los ingresos de la concesión (1,7 % en el periodo 2009-2025), siendo la principal fuente de los ingresos los relacionados al cofinanciamiento del Estado para completar el pago anual por operación y mantenimiento (PAMO), así como para otorgar el monto correspondiente al PAO.
66. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹³, se puede obtener información sobre el PAO y PAMO devengado por el concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁴.
67. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2025, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/ 15,73 millones, monto inferior en 49,7 % a lo devengado el año anterior. Entre 2009 y 2025, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 96,7 millones y S/ 352,7 millones, respectivamente.

¹³ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹⁴ En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.



Gráfico N° 18
Concesión Canchaque: Ingresos por concepto de PAMO y PAO, 2009 - 2025
(En millones de Soles)



Fuente: MEF - Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estado de Resultados Integrales

59. 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 neto del periodo. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral.
60. Con relación a los ingresos, como se ha señalado en secciones anteriores, esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada; por tanto, los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo un riesgo comercial asumido por parte de la empresa. En el siguiente cuadro se presentan los ingresos operativos de la empresa percibidos durante los años 2024 y 2025.

Cuadro N° 10
Concesión Canchaque: Ingresos por servicios, 2024 – 2025
(En miles de soles)

Ingresos por operación	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos por mantenimiento periódico	9760	-	40,7%	0,0%	-
Ingresos por operación y mantenimiento rutinario	5594	5411	23,3%	37,9%	3,4%
Ingresos por derechos y remanentes	1612	4708	6,7%	33,0%	-65,8%
Ingresos por mantenimiento de emergencia y otros ingresos	7007	4166	29,2%	29,2%	68,2%
Total	23 973	14 285	100%	100%	67,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

61. Así se tiene que, durante el año 2025, los ingresos totales constituidos por: i) ingresos por mantenimiento periódico, ii) ingresos por mantenimiento rutinario, iii) ingresos por derechos remanentes y iv) ingresos por mantenimiento de emergencia, ascendieron a S/ 24,0 millones, lo que representa un incremento del 67,8 % en comparación con los S/ 14,3 millones registrados en 2024. Este crecimiento se debe principalmente a la incorporación de los ingresos por mantenimiento periódico, que alcanzaron los S/ 9,8 millones en el 2025 (frente a un registro nulo en 2024), así como al importante aumento en los ingresos por mantenimiento de emergencia, que pasaron de S/ 4,2 millones en 2024 a S/ 7,0 millones en 2025.



62. Por su parte, en relación con los costos del servicio de operación, durante el ejercicio 2025, los mismos aumentaron en 65,1 % alcanzando S/ 17,1 millones frente a los S/ 10,4 millones de 2024, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 11 Concesión Canchaque: Costos de operación, 2024 – 2025 (en miles de soles)					
Costos de operación	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Servicios prestados por terceros	16 819	9833	98,1%	94,7%	71,0%
Cargas diversas de gestión	211	300	1,2%	2,9%	-29,7%
Cargas de personal	108	237	0,6%	2,3%	-54,4%
Depreciación	4	14	0%	0,1%	-71,4%
Total	17 142	10 384	100%	100%	65,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

63. Sobre el particular, los costos totales están conformados, principalmente, por servicios prestados por terceros, los cuales representaron el 98,1 % del total de costos del año 2025, seguido por los costos de cargas diversas de gestión y cargas de personal que representaron el 1,2 % y 0,6 % de los costos totales, respectivamente.
64. En línea con lo anterior, con relación a los servicios prestados por terceros, en el año 2025, este concepto se incrementó en 62,9 % respecto de lo registrado en el año 2024¹⁵, al pasar de S/ 11,1 millones en el 2024 a S/ 18,1 millones en el 2025. Cabe señalar que dicho incremento se sustenta principalmente en los costos incurridos por concepto de “Obras complementarias - Decreto de Urgencia”¹⁶, que para el año 2025 pasó a representar el 38,4 % de dichos costos. Asimismo, los costos por “Operación y mantenimiento rutinario”¹⁷ aumentaron en S/ 2,7 millones (un incremento del 37,5 %), contribuyendo también al crecimiento total en dicho rubro.

Cuadro N° 12 Costos por servicios prestados por terceros 2024 - 2025 (En miles de soles)					
Servicios prestados por terceros	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Operación y mantenimiento rutinario	10 033	7298	55,5%	65,7%	37,5%
Obras complementarias	6941	-	38,4%	0%	-
Eventos catastróficos y mantenimiento de emergencia	-	2292	0,0%	20,6%	-100,0%
Servicios de auditoría y asesoramiento	239	377	1,3%	3,4%	-36,6%
Servicios de outsourcing	674	670	3,7%	6,0%	0,6%
Obras adicionales	-	243	0,0%	2,2%	-100,0%
Servicios informáticos	113	115	0,6%	1,0%	-1,7%
Alquiler y mantenimiento de locales	84	73	0,5%	0,7%	15,1%
Otros menores	-	34	0,0%	0,3%	-100,0%
Total	18 084	11 102	100%	100%	62,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- ¹⁵ Cabe indicar que, en esta sección, los servicios prestados por terceros consideran tanto costos y gastos administrativos.
- ¹⁶ Corresponde íntegramente al reforzamiento y rehabilitación de los puentes afectados por precipitación de lluvias, en los diversos sectores, cuyos servicios prestados fueron realizados por Unna Transporte S.A.C.
- ¹⁷ Corresponde al mantenimiento rutinario por la administración de peajes, operación de la concesión y ejecución de la conservación de los bienes. Dichos servicios prestados fueron realizados por Unna Transporte S.A.C.



65. En 2025, los gastos administrativos totalizaron S/ 1,73 millones, registrando una reducción de 11,3 % respecto al año anterior (equivalente a S/ 221 000). Esta variación se explica principalmente por la contracción en rubros como la depreciación (-100,0 %) y las cargas diversas de gestión (-94,2 %), así como por la caída en las cargas de personal (-9,0 %), cuya participación pasó de 26,2 % en 2024 a 26,9 % en 2025. Por su parte, los servicios prestados por terceros se mantuvieron como el principal componente, representando el 73,0 % del total, con una leve disminución de 0,3 %.

Cuadro N° 13 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	466	512	26,9%	26,2%	-9,0%
Servicios prestados por terceros	1265	1269	73,0%	64,9%	-0,3%
Cargas diversas de gestión	3	52	0,2%	2,7%	-94,2%
Depreciación	-	122	0,0%	6,2%	-100,0%
Total	1734	1955	100%	100%	-11,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

66. En atención a lo anterior, en lo que se refiere a los resultados integrales de la empresa presentados en el Cuadro N° 13, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos de operación, en 2025, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 6,8 millones, lo que significó un incremento de 75,1 % con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 3,9 millones). Por su parte, la utilidad de operación se incrementó en 168,8 % respecto de lo observado en 2024, ascendiendo a S/ 5,1 millones en el 2025.

Cuadro N° 14 Estado de Resultados Integrales, 2024 - 2025 (En miles de soles)					
	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos Totales	23 973	14 285	100,0%	100,0%	67,8%
Costos de operación	(17 142)	(10 384)	-71,5%	-72,7%	65,1%
Utilidad bruta	6831	3901	28,5%	27,3%	75,1%
Gastos de administración	(1734)	(1955)	-7,2%	-13,7%	-11,3%
Otros ingresos / gastos neto	-	(50)	0,0%	-0,4%	-100,0%
Utilidad operativa	5097	1896	21,3%	13,3%	168,8%
Gastos financieros	(4086)	(599)	-17,0%	-4,2%	582,1%
Ingresos financieros	116	130	0,5%	0,9%	-10,8%
Resultado antes del impuesto a la ganancia	1127	1427	4,7%	10,0%	-21,0%
Impuesto a la renta	(339)	(400)	-1%	-3%	-15,3%
Ganancia (pérdida) neta del año	788	1027	3%	7%	-23,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

67. Por su parte, la utilidad neta del ejercicio 2025 fue de S/ 788 000, monto inferior en 23,3 % frente a lo registrado en el ejercicio 2024 (S/ 1 027 000). Este resultado negativo se debe principalmente a los mayores costos de la empresa en el 2025, especialmente en los conceptos de “Servicios prestados por terceros”.



VIII.2. Estado de Situación Financiera

68. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de sus activos, pasivos y el patrimonio neto. En el siguiente cuadro se presentan los movimientos que tuvieron lugar entre los años 2024 y 2025.

Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera, 2024 - 2025 (En miles de soles)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2025	2024		2025	2024
ACTIVO CORRIENTE	21 074	8106	PASIVO CORRIENTE	14 908	4043
Efectivo y equivalente de efectivo	2392	272	Pasivo por derecho de uso	-	-
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	8901	6262	Cuentas por pagar comerciales	262	126
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	6535	1223	Cuentas por pagar a partes relacionadas	4947	3194
Otras cuentas por cobrar	3242	338	Otras cuentas por pagar y otras provisiones	9699	723
Gastos contratados por anticipado	4	7			
Mobiliario y equipo, neto	0	4	PASIVO NO CORRIENTE	3 711	-
			Pasivo por derecho de uso	-	-
ACTIVO NO CORRIENTE	1 369	-	Otras provisiones	3711	-
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	290	-			
Propiedades, planta y equipo, neto	-	-	TOTAL PASIVO	18 619	4043
Activos por derecho de uso, neto	-	-			
Activos por impuestos diferidos	1079	-	PATRIMONIO NETO	3824	4063
			Capital emitido	2530	2530
			Reserva legal	506	506
			Reserva facultativa	-	-
			Resultados acumulados	788	1 027
TOTAL ACTIVO	22 443	8106	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	22 443	8106

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



Cuadro N° 16
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2024 – 2025
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2025	2024	2025/2024		2025	2024	2025/2024
ACTIVO CORRIENTE	93,9%	100,0%	160,0%	PASIVO CORRIENTE	66,4%	49,9%	268,7%
Efectivo y equivalente de efectivo	10,7%	3,4%	779,4%	Pasivo por derecho de uso	0,0%	0,0%	-
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	39,7%	77,3%	42,1%	Cuentas por pagar comerciales	1,2%	1,6%	107,9%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	29,1%	15,1%	434,3%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	22,0%	39,4%	54,9%
Otras cuentas por cobrar	14,4%	4,2%	859,2%	Otras cuentas por pagar	43,2%	8,9%	1241,5%
Gastos contratados por anticipado	0,0%	0,1%	-42,9%		66,4%	49,9%	268,7%
Mobiliario y equipo, neta	0,0%	0,0%	-100,0%	PASIVO NO CORRIENTE	16,5%	0,0%	-
				Pasivo por derecho de uso	0,0%	0,0%	-
ACTIVO NO CORRIENTE	6,1%	0,0%	-	Otras cuentas por pagar	16,5%	0,0%	-
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	1,3%	0,0%	-				
Propiedades, planta y equipo, neto	0,0%	0,0%	-	TOTAL PASIVO	83,0%	49,9%	360,5%
Activos por derecho de uso, neto	0,0%	0,0%	-				
Activos por impuestos diferidos	4,8%	0,0%	-	PATRIMONIO NETO	17,0%	50,1%	-5,9%
				Capital emitida	11,3%	31,2%	0,0%
				Reserva legal	2,3%	6,2%	0,0%
				Reserva facultativa	0,0%	0,0%	-
				Resultados acumulados	3,5%	12,7%	-23,3%
TOTAL ACTIVO	100,0%	100,0%	176,9%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100,0%	100,0%	176,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

69. Al cierre del año 2025, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en 176,9 % respecto de lo observado en el año 2024, pasando de S/ 8,1 millones a S/ 22,4 millones
70. En 2025, la empresa diversificó su estructura patrimonial al reincorporar activos no corrientes, lo que llevó a que los activos corrientes representaran el 93,9 % del total de activos, frente al 100 % registrado en 2024. Esta configuración se explica por la aparición de los activos no corrientes, que pasaron de S/ 0 a S/ 1,37 millones, mientras que los activos corrientes se situaron en S/ 21,1 millones, por encima de los S/ 8,1 millones del año anterior.
71. En 2025, los pasivos totales de la concesión se incrementaron en 360,5 %, alcanzando los S/ 18,6 millones, equivalentes al 83,0 % del total del pasivo y patrimonio neto. Este aumento fue impulsado, principalmente, por el crecimiento del 268,7 % en los pasivos corrientes debido, principalmente, al incremento en Otras cuentas por pagar y en las Cuentas por pagar a partes relacionadas. Por su parte, el patrimonio neto se contrajo en 5,9 %, situándose en S/ 3,8 millones (17,0 % del total). Dentro de este, destaca la reducción de los resultados acumulados, que pasaron de S/ 1,0 millones en 2024 a S/ 0,8 millones en 2025.



VIII.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

72. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En 2024 y 2025, dos de los tres indicadores se ubicaron por debajo de 1, lo que refleja una capacidad limitada de cobertura inmediata, atribuible a la estructura menos líquida del activo.
73. Ahora bien, el incremento de las obligaciones financieras en el pasivo corriente en el año 2025 ocasionó que la Liquidez clásica¹⁸ disminuya a un nivel de 1,41. Por el contrario, el indicador de la Prueba ácida¹⁹ se incrementó en 2025, alcanzando un nivel de 0,82. A partir de lo mencionado, si bien el Concesionario presenta una menor capacidad general para cubrir sus obligaciones de corto plazo con la totalidad de sus activos corrientes, su posición frente a sus acreedores se ha fortalecido en términos de liquidez inmediata.

Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2024 - 2025		
Ratios	2025	2024
Liquidez clásica	1,41	2,00
Prueba ácida	0,82	0,45
Liquidez absoluta	0,16	0,07

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

74. El ratio de Liquidez absoluta²⁰ o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de los ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbre de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos, pues está constituida únicamente por la cuenta *Efectivo y equivalente de efectivo*. Así, debido al significativo incremento del Efectivo y equivalente de efectivo en 2025, el indicador aumentó, situándose en S/ 0,16 por cada sol de deuda corriente, por encima del S/ 0,07 registrado en 2024, lo que evidencia una recuperación en su capacidad de pago inmediato.

Ratios de Endeudamiento Financiero

75. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
76. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2025 reflejan una mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior al experimentar un incremento sustancial en los distintos indicadores, como se aprecia en el cuadro que se presenta líneas abajo. Si bien la empresa ha dejado de concentrar la totalidad de la deuda a corto plazo, con el índice de solvencia se puede

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



apreciar que el Concesionario cuenta con una menor capacidad para respaldar sus obligaciones con sus activos totales.

Cuadro N° 18
Ratios de Apalancamiento / endeudamiento, 2024 - 2025

Ratios	2025	2024
Deuda - Patrimonio	482,1%	99,5%
Endeudamiento del Activo	82,1%	49,9%
Calidad de la Deuda	79,9%	100,0%
Índice de Solvencia	1,22	2,00

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

77. Al respecto, el ratio Deuda - Patrimonio²¹ muestra para el ejercicio 2025 que, por cada S/ 100 de patrimonio existe un S/ 486,9 de deuda, lo que denota una mayor dependencia de la empresa hacia el financiamiento externo en comparación con lo experimentado en el 2024, debido al incremento en gran magnitud del pasivo total sumada a la ligera contracción del patrimonio en 2025.
78. Asimismo, el ratio Endeudamiento del Activo²² en el ejercicio 2025 indica que, del total de activos, el 83,0 % está cubierto a través de deuda con terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 49,9 % que tuvo en el 2024, lo que significa una disminución del financiamiento del activo con recursos propios, es decir, ha disminuido el nivel de autonomía financiera frente a terceros.
79. El ratio de Calidad de la deuda²³ muestra una disminución en la participación de las obligaciones de corto plazo dentro del pasivo total. En 2024, el pasivo corriente representaba el 100,0 % del total, mientras que en 2025 alcanzó el 80,1 %, lo que indica que una porción de la deuda se trasladó a obligaciones de largo plazo, reduciendo la concentración de los compromisos exigibles a corto plazo al cierre del ejercicio 2025.
80. Finalmente, el índice de solvencia²⁴ para el ejercicio 2025 muestra que por cada sol (S/ 1,0) de pasivo total corresponde S/ 1,21 de activo total. En 2024, por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 2,00 del activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se infiere que del 2024 al 2025, disminuyó la capacidad de solvencia de la empresa.

Ratios de rentabilidad

81. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que en el último año hubo una variación significativa de la rentabilidad de la empresa. Así, el Margen bruto²⁵ se incrementó al pasar de 27,3 % a 28,5 % entre los años 2024 y 2025. De igual forma se observa un aumento del Margen operativo²⁶ al pasar de 13,3 % a 21,3 %.
82. A su vez, en el año 2025, el Margen EBITDA²⁷, que refleja la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, se elevó de 14,2 % a 21,3 %, reflejando una mayor eficiencia en la gestión de los recursos operativos. Asimismo, el Margen neto²⁸ se redujo de 7,2 % a

²¹ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

²² El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total

²³ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

²⁴ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²⁶ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

²⁷ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

²⁸ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total



3,3 %, lo que indica que por cada S/ 100 de ingresos, la empresa generó S/ 3,3 de utilidad neta. Este retroceso está asociado a la disminución de las utilidades en el ejercicio del último año, impulsada por un aumento relativo de los costos operativos.

Cuadro N° 19
Ratios de Rentabilidad, 2024 - 2025

Ratios	2025	2024
Margen Bruto	28,5%	27,3%
Margen Operativo	21,3%	13,3%
Margen EBITDA	21,3%	14,2%
Margen Neto	3,3%	7,2%
ROE	20,6%	25,3%
ROA	3,5%	12,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

83. El ROE²⁹ mide la capacidad de la empresa para generar utilidad neta a partir de sus recursos propios. En 2025, este indicador se redujo, al pasar de 25,3 % a 20,6 %, lo que implica que por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa generó S/ 20,6 de utilidad neta, evidenciando una menor eficiencia en el uso del capital aportado por los accionistas.
84. Finalmente, similar situación ocurre con el valor del ROA³⁰ (rendimiento sobre los activos). En efecto, en 2025, este indicador disminuyó de 12,7 % a 3,5 %, lo que significa que por cada S/ 100 de activos, la empresa obtuvo S/ 3,5 de utilidad neta. Este empeoramiento refleja una menor eficiencia operativa en el uso de los recursos totales de la concesión.

IX. CONCLUSIONES

85. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, identificando los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo. De la evaluación del desempeño de la Concesión durante el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico total de vehículos registró un crecimiento en 3,5 % respecto al año anterior, al pasar de 204 662 a 211 898 vehículos, de los cuales el 83,4 % correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 16,6 % restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 262 992 ejes, lo cual significó un incremento de 1,8 % respecto al año anterior.
 - (ii) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados, en 2025 se elevaron 3,1 % respecto al 2024, siendo de S/ 3,30 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en la estación de peaje Loma Larga Baja.
 - (iii) No se realizaron inversiones durante 2025. Sin embargo, desde inicios de la Concesión, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 37,56 millones, lo que representa un avance del 95,8 % de la inversión comprometida, así como un cumplimiento del 100 % de los kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.
 - (iv) En 2025, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 252 724 al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1 % de sus ingresos), cifra que representó un 15,1 % menos en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 297 600).

²⁹ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

³⁰ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



- (v) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2025, se ha verificado lo siguiente:
- El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 97,51 %.
 - Se registraron un total de 6 accidentes, lo cual representó una reducción con relación a los accidentes registrados en 2024 (9 accidentes). De dicho total, no se registraron heridos, pero sí 2 personas fallecidas. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes fueron por despistes (3), seguido de choques por alcance (2) y volcadura de vehículo (1).
 - Los usuarios de la Concesión no han presentado reclamos respecto a los servicios brindados en 2025.
 - El Concesionario incurrió en un (1) incumplimiento contractual que ameritó la imposición de sanciones administrativas por un monto de 4,82 UIT.
- (vi) La recaudación de peaje fue de S/ 0,86 millones en 2025, monto 5,2 % superior respecto a lo recaudado en 2024, en línea con el mayor flujo de tráfico vehicular e incremento de las tarifas. No obstante, cabe señalar que la mayor parte de los ingresos de la concesión provienen del cofinanciamiento del Estado por los servicios de construcción y de operación y mantenimiento de la vía. En efecto, el monto del cofinanciamiento devengado por Estado (a través de PROVIAS) para cubrir el monto del PAO y PAMO (PAS) ascendió a S/ 15,73 millones durante 2025.
- (vii) Con relación al desempeño financiero del Concesionario, los ingresos totales del Concesionario aumentaron en 67,8 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 14,3 millones a S/ 24,0 millones; por otro lado, los costos de operación se incrementaron en menor proporción (+65,1 %). Así, la utilidad bruta se incrementó 75,1 % en 2025, al pasar de S/ 3,9 millones a S/ 6,8 millones. Por su parte, los resultados netos mostraron una ganancia de S/ 0,79 millones, nivel menor (-23,3 %) respecto al año anterior (S/ 1,03 millones).
- (viii) Al cierre de 2025, la empresa registró un incremento de 176,9 % en el valor de sus activos, al pasar de S/ 8,1 millones en 2024 a S/ 22,4 millones, reflejando una expansión de su base contable. Asimismo, la posición frente a acreedores de corto plazo mostró un comportamiento mixto, debido a la reducción en el ratio de liquidez clásica (de 2,00 a 1,41), lo que contrasta con la mejora en los indicadores de prueba ácida y liquidez absoluta, atenuando las limitaciones de respuesta inmediata. No obstante, en términos de estructura financiera, la empresa mostró un mayor apalancamiento y menor autonomía frente a terceros en comparación con el año anterior. Finalmente, los indicadores de rentabilidad operativa presentaron una evolución favorable, a diferencia de los niveles netos finales (ROE y ROA), evidenciando una menor eficiencia en la generación de utilidades de última línea tanto sobre el capital propio como sobre el total de activos.



X. ANEXOS

ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: CONCESIONARIA CARRETERA SIERRA PIURA S.A.C. CARRETERA: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 78,127 km, los cuales se encuentran sub divididos en: - Empalme 1B – Buenos Aires (22,06 km) - Buenos Aires – Canchaque (56,07 km)	Anexo A - Numeral 1
2	Fecha de suscripción	9 de febrero de 2007.	Contrato de Concesión
3	Plazo de la Concesión	El contrato se inicia en la fecha de suscripción del Contrato y culmina a los 15 años contados desde el inicio de Explotación, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1 Cláusula 4.3
4	Adendas	Adenda 1: 16 de enero de 2008. Adenda 2: 17 de agosto de 2009. Adenda 3: 25 de enero de 2011. Adenda 4: 25 de junio de 2025.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5.
6	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PAO y el PAMO.	Cláusula 9.1 Cláusula 9.3 Anexo B Sección IV
7	Capital mínimo	US \$ 778 295,83 suscrito y pagado por el Concesionario, equivale al 2,5% de la Inversión Proyectada Referencial.	Anexo A – Numeral 3
8	Garantías a favor del Concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: asciende a US \$ 3 113 183,00 (10% de la Inversión Proyectada Referencial). Esta garantía deberá estar vigente desde el Inicio de la Construcción hasta 06 meses después de la culminación de las obras. Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: debe ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente asciende a US\$ 1 556 592 (5% de la Inversión Proyectada Referencial) y deberá reducirse a un monto equivalente a 3 PAMO's (cuotas trimestrales) a partir del quinto año de la Concesión.	Cláusula 11.2. Cláusula 11.3 Anexo A – Numeral 5 Anexo A – Numeral 6
9	Garantías a favor del concesionario	Si el Concesionario así lo solicitara, el Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones pertinentes, para que se otorgue la garantía del Estado de la República del Perú en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas.	Cláusula 11.1
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: US \$ 31 131 833,30 (incluido IGV).	Anexo A - Numeral 2
11	Obras Rehabilitación y Mejoramiento Iniciales	En el Tramo Buenos Aires – Canchaque: - Mejoramiento a nivel asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa). - Intervenciones en las zonas críticas por fenómeno del Niño. En el tramo Empalme 1B-Buenos Aires: - Obras de Puesta a Punto de la vía y puentes. - Adicionalmente, se realizarán obras de drenaje, de señalización y seguridad vial, así como la construcción de unidades de peaje.	Anexo I - Numeral 3.2



N°	Tema	Contenido	Ref.
12	Solución de controversias	- Trato Directo - Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia - Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete arbitraje internacional administrado por CIADI. El proceso se desarrollará en Washington DC - Estados Unidos de América en idioma castellano. - Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima. El arbitraje se desarrollará en Lima - Perú en idioma castellano.	Cláusula 18.10 Cláusula 18.11 a) Cláusula 18.11 b)
13	Penalidades	El Ositrán es competente para aplicar Penalidades al Concesionario por incumplimientos de sus obligaciones referidas a: - Eventos a la fecha de suscripción del contrato - Régimen de bienes - Obras de construcción - De la conservación de las obras - Explotación de la Concesión - Régimen en seguros - Consideraciones socioambientales. El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO a la cuenta del Fondo de Administración de Pagos del Fideicomiso de Administración. El pago de las penalidades no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la concesión y tampoco se podrá invocar por ello la ruptura del equilibrio económico-financiero.	Cláusula 15.6 Cláusula 15.7 Cláusula 15.10 Anexo VIII
14	Causales de caducidad	La concesión caducará por la terminación del Contrato. Podrá declararse por la verificación de alguna de las siguientes causales: - Vencimiento del plazo - Mutuo Acuerdo - Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor) Se establece Procedimiento para el rescate en caso de Resolución	Cláusula 16.1 – 16.13
15	Equilibrio Económico	- El Regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha afectado, cuando debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, se demuestre la existencia de variaciones de ingresos, costos o ambos a la vez. - Se restablecerá el equilibrio en Base al EE.GG.PP auditado, en función a la diferencia entre a) la Utilidad Neta resultante del ejercicio y b) el cálculo de la Utilidad neta que e hubiere obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables. - Se calculará el % de desequilibrio a través de la fórmula establecida en el Contrato. Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Si afecta al Concedente el monto a compensarse podrá descontar del PAS. Si el Concesionario es la parte afectada la compensación será por el monto equivalente. - Si el saldo adeudado. - Las partes podrán acordar otro mecanismo de compensación.	Cláusula 9.14. - 9.17.
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	No presenta el Contrato.	



N°	Tema	Contenido	Ref.
17	Pólizas de seguros	Durante la vigencia de la Concesión, el Concesionario debe contratar los siguientes seguros: - De responsabilidad civil - Sobre los bienes en Construcción. - De riesgos laborales - Otras pólizas Si el Concedente estima conveniente podrá contratar un seguro sobre los bienes de la Concesión que podrá servir para cubrir costos de mantenimiento de emergencia.	Cláusula 12.1 Cláusula 12.2 a) b) c) y d)
18	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación es aquella en la cual se da la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente.	Cláusula 8.10
19	Estándares de servicio	Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3
20	Tarifas	- La tarifa está compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fuesen aplicables. - El peaje será determinado por el Regulador en la Fecha de Inicio de la Explotación. - El Concesionario cobrará la tarifa a cada usuario, según lo siguiente; • Cada Vehículo ligera pagará una tarifa. • Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje.	Cláusula 9.5 Cláusula 9.8
21	Reajustes de tarifas	- El Peaje será reajustado en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. - El reajuste ordinario se realizará cada 12 meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al método de ajuste de peajes especificado en el contrato. - En el reajuste se utilizará el Índice de Precios al Consumidor del Perú - El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) del IPC. - Al peaje ajustado se le sumará el IGV y otros impuestos de Ley y el resultado se redondeará a los diez (10) céntimos más próximos.	Cláusula 9.8
22	PAS	- El Pago por Servicio (PAS) asciende a USD 1 339 000. - El PAS se pagará trimestralmente y tendrá como fuentes de pago el peaje y el cofinanciamiento. - Dicho PAS equivale a la suma del PAO y PAMO.	Cláusula 9.2 Cláusula 9.3 Anexo 6
23	PAO	- El monto del PAO es de USD 1 028 352 (sin IGV) y se paga trimestralmente.	Anexo 6
24	CRPAO	Es el Certificado de Reconocimiento de los Derechos de PAO materializado en uno o varios certificados desglosables adjuntos al CAO Certificado.	Anexo B: Numeral 1.1
25	PAMO	El monto del PAMO es de US\$ 310 648 (Sin IGV).	Anexo 6

ANEXO N° 2
RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: EMPALME 1B - BUENOS AIRES - CANCHAQUE

Concesionario:	Concesión Canchaque S.A.C.
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2012-2025

a) Tráfico															
	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Unidades Vehiculares															
Loma Larga	Vehículos	76 143	93 242	93 547	109 495	119 974	117 517	143 644	153 511	124 432	192 822	200 810	130 514	204 662	211 898
Total Ligeros	Vehículos	39 925	49 596	56 031	66 310	75 096	73 866	91 546	91 073	88 327	143 637	157 350	101 424	166 909	176 728
Total Pesados	Vehículos	36 218	43 646	37 516	43 185	44 878	43 651	52 098	62 438	36 105	49 185	43 460	29 090	37 753	35 170
Número de Ejes Cobrables															
Loma Larga	Ejes	117 185	148 517	137 295	162 799	175 185	171 141	207 488	231 525	170 943	262 994	258 471	174 991	258 285	262 992
Ligeros	Ejes	39 925	49 596	56 031	66 310	75 096	73 866	91 546	91 073	88 327	143 637	157 350	101 424	166 909	176 728
Pesados	Ejes	77 260	98 921	81 264	96 489	100 089	97 275	115 942	140 452	82 616	119 357	101 121	73 567	91 376	86 264

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
b) Recaudación por Cobro de Peaje															
Total	Soles	244 510	324 419	302 049	372 107	417 758	425 265	518 720	598 493	400 156	706 247	740 540	534 971	821 598	864 167
Ligeros	Soles	83 319	108 418	123 268	151 465	179 185	183 561	228 865	235 309	207 553	385 707	450 903	309 311	528 388	580 608
Pesados	Soles	161 191	216 002	178 781	220 642	238 573	241 704	289 855	363 184	192 603	320 540	289 637	225 661	293 210	283 559

c) Accidentes															
Accidentes	Personas	12	10	9	18	8	18	14	17	12	10	12	6	9	6
Heridos	Personas	15	6	5	8	3	3	0	3	2	7	0	2	1	0
Fallecidos	Personas	1	1	0	0	0	2	0	0	2	1	1	0	0	2

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima

Teléfono: (511) 500 9330

estudioseconomicos@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Cinthy López Vásquez
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera
Jefa 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
Marisol Huamán Velasque – Asistente
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Lady Osorio Alcantara – Practicante
Enrique Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jimenez – Practicante