



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Concesión Óvalo Chancay / Dv. Variante
Pasamayo – Huaral – Acos

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 Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos

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:

estudioeconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición del Consorcio	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de Influencia	10
I.4. Principales Activos de la Concesión	10
I.5. Hechos de Importancia	12
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	12
III.1. Tráfico vehicular	12
III.2. Servicios obligatorios	14
IV. ESQUEMA TARIFARIO	16
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	17
V.1. Evolución de las inversiones	17
V.2. Pagos al Estado	19
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	20
VI.1. Niveles de servicio	20
VI.2. Indicadores de tráfico	20
VI.3. Accidentes	21
VII. INDICADORES COMERCIALES	22
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO	24
VIII.1. Estados de Resultados Integrales	24
VIII.2. Estado de Situación Financiera	25
VIII.3. Indicadores Financieros	26
IX. CONCLUSIONES	28
ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO	30
ANEXO N° 2: INDICADORES ANUALES	34



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 Concesión Chancay Acos: Aspectos Generales de la Concesión	7
Cuadro N° 2 Concesión Chancay Acos: Estructura de los Ingresos PAS	8
Cuadro N° 3 Concesión Chancay Acos: Modificaciones contractuales	9
Cuadro N° 4 Concesionaria Chancay Acos: Tramos de la Concesión	11
Cuadro N° 5 Concesión Chancay Acos: Obras construidas	11
Cuadro N° 6 Concesión Chancay Acos: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2025	14
Cuadro N° 7 Concesión Chancay Acos: Motivo de llamada de emergencia, 2025	15
Cuadro N° 8 Concesión Chancay Acos: Tarifas fijadas por el Regulador, 2024-2025	17
Cuadro N° 9 Estado de Resultados Integrales, 2024 - 2025	24
Cuadro N° 10 EBITDA, 2024 - 2025	25
Cuadro N° 11 Estado de Situación Financiera, 2024 - 2025	25
Cuadro N° 12 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2024- 2025	26
Cuadro N° 13 Ratios de Liquidez, 2024 - 2025	26
Cuadro N° 14 Ratios de Endeudamiento, 2024 - 2025	27
Cuadro N° 15 Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2025	28

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Concesión Chancay Acos: Tráfico vehicular por meses, 2024 - 2025	13
Gráfico N° 2 Concesión Chancay Acos: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2018-2025	13
Gráfico N° 3 Concesión Chancay Acos: Tráfico de ejes cobrables, 2018-2025	14
Gráfico N° 4 Concesión Chancay Acos: Llamadas de emergencia, 2019–2025	15
Gráfico N° 5 Concesión Chancay Acos: Asistencias mecánicas, 2019-2025	16
Gráfico N° 6 Concesión Chancay Acos: Asistencias médicas, 2019 - 2025	16
Gráfico N° 7 Concesión Chancay Acos: Inversiones reconocidas, 2011 - 2025	18
Gráfico N° 8 Concesión Chancay Acos: Aporte por Regulación, 2011 - 2025	19
Gráfico N° 9 Concesión Chancay Acos: Intensidad Media Diaria, mensual, 2024 - 2025	20
Gráfico N° 10 Concesión Chancay Acos: Número de accidentes, 2018 - 2025	21
Gráfico N° 11 Concesión Chancay Acos: Tipos de Accidente de Tránsito, 2025	21
Gráfico N° 12 Concesión Chancay Acos: Accidentes de tránsito por causa probable, 2025	22
Gráfico N° 13 Concesión Chancay Acos: Recaudación por cobro de peaje 2019–2025	22
Gráfico N° 14 Concesión Chancay Acos: Recaudación de peaje mensual, 2024-2025	23
Gráfico N° 15 Concesión Chancay Acos: Ingresos por concepto de PAMO y PAO, 2011-2025	23

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1 Área de Influencia de la Concesión	10
Figura N° 2 Unidad de Peaje y Pesaje Huataya	11



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño de la Concesión de la carretera Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos (en adelante, la Concesión o Carretera Chancay - Acos) durante el año 2025. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, inversiones ejecutadas, pagos al estado, indicadores operativos y financieros, entre otros.

El 20 de febrero de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) suscribió con el Consorcio Concesión Chancay - Acos S.A. (en adelante, Chancay - Acos o el Concesionario) el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos (en adelante, Contrato de Concesión). Dicho contrato responde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*) y tiene una vigencia de 15 años contados desde la fecha del inicio de la explotación (esto es, en marzo de 2018), salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el contrato.

La Concesión se compone de 3 tramos que comprenden un total de 76,5 kilómetros en la provincia de Huaral en el departamento de Lima. El primer tramo de 9,35 kilómetros conecta el Ovalo Chancay con Huaral, el segundo tramo de 55,65 kilómetros cubre el tramo Huaral – Acos, y el tercer tramo de 11,5 kilómetros va desde Dv. Variante Pasamayo – hasta Huaral.

Esta Concesión pertenece al Programa Vial “Costa – Sierra”, diseñado por el MTC en coordinación con la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (en adelante, 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 se otorgó bajo la modalidad de cofinanciamiento, por lo que el Estado, a través del MTC, reconoce al Concesionario los pagos por obra (PPO) y por mantenimiento y operaciones (PAMO). En marzo de 2018 comenzó oficialmente la explotación de la Concesión, por lo que, durante el 2025, el Concesionario ha desarrollado trabajos de mantenimiento rutinario que son pagados a través del PAMO.

Al finalizar el 2025, el Concesionario ha ejecutado un total de USD 41,21 millones en inversiones, lo cual representa un avance de 99,1 % en el cumplimiento de sus compromisos de inversión (USD 41,57 millones).

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de estas, 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 y sistema de comunicación en tiempo real, y servicios de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos.

En el año 2025 circularon por la vía concesionada un total de 0,28 millones de unidades vehiculares, lo cual representó un incremento de 6,7 % con relación al tráfico registrado el año anterior (0,26 millones de unidades vehiculares). Cabe mencionar que, del total de vehículos que circularon por la infraestructura durante 2025, el 91,0 % correspondió a vehículos ligeros y el 9,0 % a vehículos pesados.

Los pagos por concepto de Aporte por Regulación efectuados por el Concesionario a favor del Ositrán ascendieron a S/ 0,14 millones en 2025, lo cual representó un incremento de 34,3 % con relación a los pagos efectuados en 2024 (S/ 0,10 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. Al respecto, se observa que el indicador de Intensidad Media Diaria (IMD) fue de aproximadamente 766 vehículos por día, lo cual representó un incremento de 6,9 % con relación al indicador registrado el año anterior (716 vehículos por día).

En lo que respecta al número de accidentes vehiculares registrados, estos pasaron de 2 en 2024 a



4 en 2025. Cabe precisar que se registraron 4 personas heridas y ningún fallecido. Por otro lado, en 2025 no se presentaron reclamos de usuarios ante el Concesionario, ni se aplicaron sanciones o penalidades.

Durante 2025, la recaudación por el cobro de peaje creció en 6,6 % respecto de lo registrado el año anterior, pasando de S/ 0,87 millones en 2024 a S/ 0,93 millones en 2025, producto del incremento en las tarifas de peaje y del mayor tráfico registrado.

En cuanto a los ingresos totales del Concesionario Consorcio Chancay - Acos S.A., estos registraron unos ingresos ascendentes a S/ 6,4 millones en 2025, monto superior en 1,7 % frente a los S/ 6,3 millones reportados en 2024. En esa línea, la reducción de costos, que descendieron de S/ 5,2 millones en 2024 a S/ 5,0 millones en 2025 (-4,8 %) resultó otro factor en el aumento de los márgenes de rentabilidad.

De esta forma, la utilidad bruta alcanzó los S/ 1,4 millones en 2025, lo que representa un incremento del 33,4 % respecto al año anterior. Sin embargo, el incremento en los gastos operativos implicó que, a pesar del incremento en los ingresos de operación, se registrara una menor utilidad operativa, alcanzando los S/ 0,60 millones. En cuanto al resultado neto del periodo, este se incrementó, al pasar de S/ 0,92 millones en 2024 a S/ 1,03 millones en 2025 (+11,0 %).

En términos financieros, las ratios de liquidez se mantuvieron por encima de los niveles aceptables, con indicadores que, aunque registraron ligeros retrocesos, superan holgadamente el umbral de 1,00. Esta situación refleja una posición de caja sólida y capacidad de cobertura de corto plazo. En paralelo, los indicadores de endeudamiento mostraron un empeoramiento: la ratio Deuda – Patrimonio se incrementó de 7,5 a 16,0, como consecuencia de la caída del 47,9 % en el patrimonio neto, principalmente asociado al significativo incremento de pérdidas acumuladas.

Asimismo, las ratios de rentabilidad evolucionaron, en términos generales, positivamente: si bien el margen operativo cayó de 11,1 % en 2024 a 9,4 % en 2025, el margen neto se elevó de 14,6 % a 15,9 %, confirmando una leve mayor eficiencia neta (operativa y financiera). Los indicadores de retorno sobre patrimonio y sobre activos se incrementaron, destacando el ROE, que creció significativamente debido a la señalada fuerte caída del patrimonio neto del Concesionario durante el ejercicio.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Consorcio

1. El 7 de noviembre de 2008, se adjudicó la Buena Pro al Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A., conformado por las empresas Conalvías Construcciones S.A.C. y Latinoamericana de Vías S.A.C.
2. Así, al cierre del año 2025, el Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. presenta la siguiente estructura accionarial:
 - Conalvías Construcciones S.A.C.: 99,99998 %
 - Latinoamericana de Vías S.A.C. : 0,00002 %.
3. Conalvías S.A. es una empresa de capitales 100 % colombianos, con sede en Colombia, creada en el año 1980. Desde el año 2000, Conalvías S.A. realiza proyectos de infraestructura en los mercados de Perú y Panamá, siendo su vinculada en el Perú la empresa Conalvías Construcciones S.A.C. (antes Conalvías S.A.A. Perú), la cual cuenta con el 99,99998 % de la composición accionaria del mencionado Consorcio.
4. Por su parte Latinoamericana de Vías S.A.C. es una empresa creada en el año 2022 y cuenta con 0,00002 % de la composición accionaria del Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A., dicha empresa se especializa en construcción de obras de ingeniería civil.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

5. El 20 de febrero de 2009, el Estado, a través del MTC, suscribió con el Concesionario el Contrato de Concesión por un plazo de 15 años, contados a partir del inicio de la explotación, pudiendo efectuarse prórrogas conforme a lo previsto en las Cláusulas 4.3 y 4.4 del Contrato de Concesión. Cabe mencionar que, la fecha de inicio de la explotación se produjo el 23 de marzo de 2018, con la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por parte del Concedente. Los aspectos generales del Contrato de Concesión se resumen en el Cuadro N° 1.

Cuadro N° 1 Concesión Chancay Acos: Aspectos Generales de la Concesión	
Concesionario	Consorcio Concesión Chancay Acos S.A.
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia*	Menor monto del PAS (Pago por Servicio)
Inversión comprometida	USD 41,57 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2025	USD 41,21 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	20 de febrero de 2009
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	2

*El PAS es igual a la suma del PPO y PAMO.

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

6. El Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*) y 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. Por su parte, el Concesionario debe cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y niveles de servicio, establecidos en su respectivo Contrato.



Cofinanciamiento

7. La Concesión se otorgó bajo la modalidad de cofinanciamiento; en ese sentido, los ingresos del Concesionario vienen dados por el cobro al Concedente del Pago por Servicio (PAS)¹. Este se calcula como la suma del PPO (pago por obras) y el PAMO (pago por mantenimiento y operación).
8. Cabe señalar que la empresa financia sus inversiones a través del cobro de los peajes y del cofinanciamiento. Así, en primer lugar, corresponde utilizar el ingreso obtenido por el peaje y de ser el caso que dicho ingreso no sea suficiente, se utilizará el cofinanciamiento, siendo el monto de este último equivalente a la diferencia entre el PAS y la recaudación de peajes. El Cuadro N° 2 resume las principales características del PAS.

Cuadro N° 2 Concesión Chancay Acos: Estructura de los Ingresos PAS			
Ingresos ¹	Monto (miles USD)	Fuentes	Procedimiento de pago
PPO	31 025 ²	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peaje ▪ Cofinanciamiento 	Es cancelado según el reconocimiento de los avances de Obra a través de los Certificados de Avance de Obra (CAO's) emitidos por el Regulador, previa evaluación y certificación del avance ejecutado por el Concesionario. No incluye IGV.
PAMO	2 035 ²		Cancelado trimestralmente durante un periodo de quince (15) años. No incluye IGV.

1/ Nota: PPO = Pago por Obras, PAMO = Pago por Conservación y Operación

2/ Correspondiente a la Propuesta Económica presentada por el Adjudicatario en la etapa del Concurso.

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

9. El cálculo del cofinanciamiento se realiza mediante la siguiente fórmula:

$$Cofin = PPO + PAMO - (RecPeaje - Prov.EmergenciaVialExtraor)$$

Donde:

- Cofin: Cofinanciamiento del CONCEDENTE.
- RecPeaje: Recaudación de Peaje.
- Prov.EmergenciaVialExtraor: Provisión por Emergencia Vial Extraordinaria.

10. De acuerdo con la cláusula 9.7 del Contrato de Concesión, los recursos necesarios para el Cofinanciamiento se harán efectivos a través del MTC, con cargo a los recursos de su presupuesto, conforme al siguiente procedimiento:

- Los recursos necesarios para el Cofinanciamiento estarán contemplados en el Proyecto de Ley de Presupuesto General de la República. Para ello, el Concedente se compromete a habilitar cada año las partidas presupuestarias correspondientes por un monto igual al PAS.
- Para estos efectos, PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 1446-2008/PROINVERSIÓN, de fecha 10 de diciembre de 2008, ha informado al Concedente la Propuesta Económica del Adjudicatario y los compromisos que el Concedente deberá honrar en virtud del presente Contrato.
- Por su parte, el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección Nacional del Presupuesto Público ha manifestado mediante Oficio N° 111-2009-EF/76.15, de fecha 3 de febrero de 2009, que ha tomado conocimiento que el MTC mediante Oficio N° 033-2009-

¹ Este representa la contraprestación que percibirá la empresa conforme vaya ejecutando los compromisos establecidos en el Contrato de Concesión y su monto tiene como finalidad reconocer los recursos empleados para la inversión, así como para los costos de operación y conservación



MTC/09.03, de fecha 15 de enero de 2009, ha comunicado su obligación contractual de incorporar los montos del PPO y PAMO² en las partidas presupuestarias correspondientes.

11. En lo referido al ajuste del Pago por Conservación y Operación (en adelante, PAMO), se ha establecido que dicho pago será objeto de una revisión al cuarto, octavo y décimo segundo año contados a partir de la fecha de inicio de explotación. La variación del PAMO ajustado, no deberá representar una variación real mayor del cinco por ciento (5 %) con respecto al PAMO del año anterior.
12. Adicionalmente, se tiene previsto que el monto del PAMO debe ser reajustado anualmente de acuerdo con la inflación que se suscite, aplicándole la siguiente fórmula:

$$PAMO_{Ajustado} = PAMO \times \frac{TC_0}{TC_i} \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

- PAMO_{Ajustado}* : Monto en dólares resultante de la aplicación de la fórmula
- 0: Fecha base del presupuesto del Proyecto Referencial correspondiente al 30 de mayo de 2008.
- i*: Es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar la cuota *i* del PAMO.
- IPC*: Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
- TC*: Tipo de Cambio.

13. La empresa recibió pagos por concepto PAO durante el 2025 por un monto total de S/ 10,23 millones. Asimismo, también recibió pagos por el concepto de costos de operación y mantenimiento de la vía (PAMO), que ascendieron a S/ 11,13 millones.
14. Cabe señalar que, a diciembre de 2025, el Concesionario percibe ingresos por concepto de cobro de peaje, debido a que ya se encuentra en la fase de explotación de la carretera.

Modificaciones Contractuales

15. A diciembre de 2025, el Concesionario y el Concedente han suscrito dos (02) Adendas al Contrato de Concesión. Los temas principales tratados en dichas Adendas se resumen en el Cuadro N° 3.

Cuadro N° 3	
Concesión Chancay Acos: Modificaciones contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	30 de abril de 2010
Principales temas:	Se precisaron diversos aspectos operativos de las fórmulas establecidas en el Contrato de Concesión para el pago del Pago Anual por Obras (PAO), con la finalidad de ayudar a mejorar la ejecución del mismo. Además, en aras de ser consistente con las modificaciones anteriores, se modificó el apéndice II del Anexo II referido a los pagos que el Concedente debe efectuar al Concesionario en el Fideicomiso de Administración.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	11 de abril de 2017
Principales temas:	(1) Inclusión de párrafo en la cláusula 6.29 del Contrato de Concesión a fin de permitir la aceptación de las obras de Construcción. (2) Inclusión de párrafos en la cláusula 9.11 a fin de permitir la restitución de los Niveles de Servicio

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

16. Como se aprecia, el 11 de abril de 2017, el Concesionario y el Concedente suscribieron la Segunda

² Se hará efectivo cuando se inicie la explotación de la vía concesionada.



Adenda al Contrato de Concesión, por la cual se incluyó un párrafo a la cláusula 6.29 del Contrato de Concesión a fin de permitir la aceptación de las Obras de Construcción. Asimismo, se incluyeron cinco párrafos en la cláusula 9.11 a fin de permitir la restitución de los Niveles de Servicio deteriorados por el uso normal de la vía desde junio de 2012 hasta la aceptación de las obras.

I.3. Área de Influencia

17. La Concesión comprende carreteras de penetración que conectan la costa con la sierra de la provincia de Huaral, en la región Lima. Esta facilita el intercambio comercial entre los distritos de la provincia de Huaral (8 distritos en total) con los centros de comercialización ubicados en la Costa (ver Figura N° 1) y el recientemente inaugurado Puerto de Chancay.



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

I.4. Principales Activos de la Concesión

18. La Concesión está ubicada en la provincia de Huaral y comprende 76,5 kilómetros subdivididos en 3 tramos. Como se muestra en el Cuadro N° 4, el primer tramo abarca una longitud de 9,35 km que van desde el Ovalo Chancay hasta Huaral; el segundo va desde Huaral hasta Acos y tiene una extensión de 55,65 km por lo que constituye el tramo más largo de la concesión y finalmente, el tercero va desde Desvío Variante Pasamayo hasta Huaral con una longitud de 11,5 km.



Cuadro N° 4
Concesionaria Chancay Acos: Tramos de la Concesión

Tramo	Localidad		Longitud (km)	Provincia
	Desde	Hasta		
1	Óvalo Chancay	Huaral	9,35	Huaral
2	Huaral	Acos	55,65	Huaral
3	Dv. Variante Pasamayo	Huaral	11,5	Huaral
Total			76,5	

Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

19. En lo que respecta a las obras construidas en cada Tramo, a diciembre de 2025, estas poseen las siguientes características (Ver Cuadro N° 5):

- ✓ El ancho de la vía del tramo 1 es de 6,5 metros para el caso de la doble calzada y 7,0 metros en el segmento que tiene una sola calzada. Asimismo, el espesor es de 0,10 metros.
- ✓ En lo que respecta al tramo 2 la vía es de una calzada; entre el km 0+000 y 23+740 cuenta con un ancho de 9,0 metros, mientras que entre el km 23+740 y 55+520 es de 6,5 metros.
- ✓ Por su parte el tramo 3, en todo el segmento del tramo tiene una vía de una sola calzada con un ancho de 7,3 metros y berma a cada lado de 0,6 metros.

Cuadro N° 5
Concesión Chancay Acos: Obras construidas

Tramo	Longitud (km)	Tipo de Obra
Tramo 1: Óvalo Chancay - Huaral	8+757,86	Tipo: Carpeta Asfáltica
Tramo 2: Huaral - Acos	55+520	Tipo: Carpeta Asfáltica
Tramo 3: Dv. Variante Pasamayo - Huaral	10+992,72	Tipo: Carpeta Asfáltica

Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

20. Dado que se ha iniciado la etapa de explotación de la Concesión en marzo de 2018, el Concesionario se encuentra habilitado para el cobro de la tarifa de peaje a los usuarios, aprobada por el Ositrán. Para ello, el Concesionario cuenta con equipos de peaje y pesaje en el tramo Huaral-Acos. La Figura N° 2 muestra la unidad de peaje y estación de pesaje móvil Huataya.

Figura N° 2
Unidad de Peaje y Pesaje Huataya



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.



I.5. Hechos de Importancia

21. En febrero de 2025, la Municipalidad Provincial de Huaral emitió el Acuerdo de Concejo N.° 033-2025-MPH-CM, mediante el cual exhortó al Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. a cumplir con las labores de mantenimiento de la vía concesionada Chancay – Acos. La medida responde a preocupaciones vinculadas al estado de conservación de determinados sectores de la carretera y a la necesidad de garantizar condiciones adecuadas de transitabilidad y seguridad vial para los usuarios de la concesión³.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

22. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros compromisos asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
23. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:
- Servicio de central de emergencia, que funciona durante las 24 horas de todos los días del año.
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos y pesados (hasta 3 Tn) que hubieren resultado averiados en la vía.
 - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real conformado por casetas debidamente señalizadas, ubicadas a una distancia máxima de 10 km una de otra. Este servicio se encuentra actualmente operativo.
 - Servicios higiénicos en la unidad de peaje Huataya.
 - Se implementó el Servicio de apoyo policial contiguo a la zona de localización de la unidad de peaje, para apoyo a las labores de vigilancia y control.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Tráfico vehicular

24. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados medido en número de unidades vehiculares, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al portal web denominado Programa de Declaración Estadística (PDE) del Ositrán⁴. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje Huataya. Así, considerando que el Concesionario inició el cobro de peajes el 23 de marzo de 2018, la información que se presenta a continuación corresponde al periodo posterior a dicha fecha.

Tráfico en unidades vehiculares

25. Durante 2025, el número total de vehículos que transitaron por la carretera Chancay - Acos ascendió a 0,28 millones de unidades vehiculares, cifra superior en 6,7 % con relación al tránsito registrado el año anterior (0,26 millones unidades vehiculares).

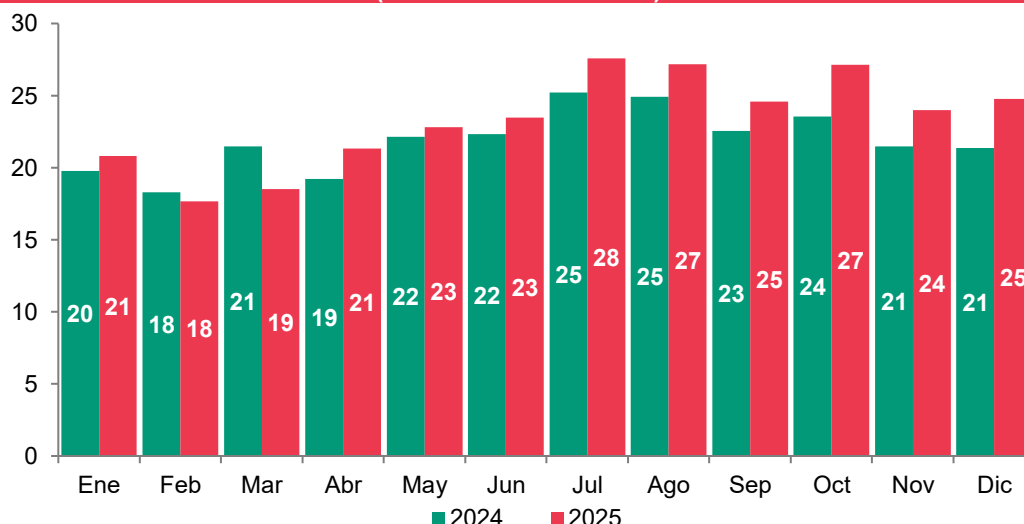
³ Puede consultar la referencia aquí: <https://www.gob.pe/institucion/munihuaral/normas-legales/6576657-033-2025-mph-cm>

⁴ 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, carreteras y ferrovías.



26. En particular, el Gráfico N° 1 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2024 y 2025, observándose que, en la mayoría de los meses de 2025, se registró un mayor flujo vehicular respecto del mismo periodo del año anterior. Destacaron especialmente los meses de octubre, noviembre y diciembre, en los que el número de vehículos creció en 15,3 %, 11,7 % y 16,0 %, respectivamente. En contraste, febrero y marzo fueron los únicos meses que registraron una reducción en el tráfico vehicular respecto de 2024, con caídas de 3,4 % y 13,8 %, respectivamente.

Gráfico N° 1
Concesión Chancay Acos: Tráfico vehicular por meses, 2024 - 2025
(en miles de unidades)

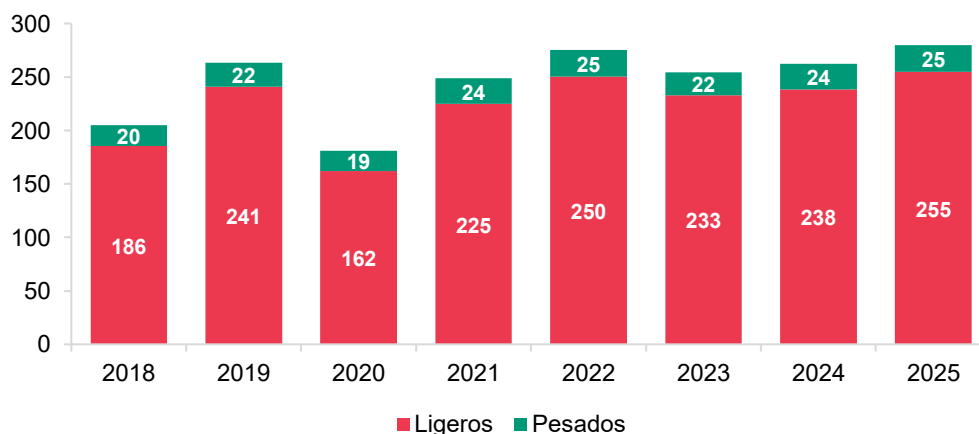


Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

27. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros, los cuales representaron el 91,0 % del tráfico total en 2025 (0,25 millones de unidades vehiculares), mientras que los vehículos pesados representaron el 9,0 % restante (25 121 unidades vehiculares). Cabe señalar que tanto el número de vehículos ligeros como el de vehículos pesados se incrementó entre 2024 y 2025. En efecto, el número de vehículos ligeros pasó de 0,24 millones a 0,25 millones, mientras que el tráfico de vehículos pesados pasó de 23 914 a 25 121 unidades, lo que representó incrementos de 6,9 % y 5,0 %, respectivamente.

Gráfico N° 2
Concesión Chancay Acos: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2018-2025
(en miles de unidades)



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

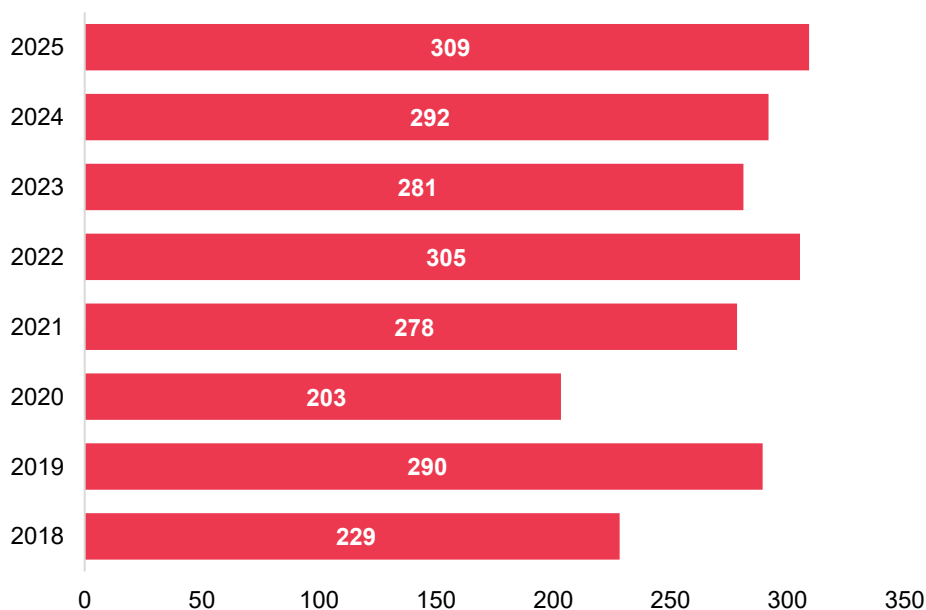
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Tráfico en ejes cobrables

28. En el Gráfico N° 3 se muestra el tráfico en términos de ejes cobrables. Como se aprecia, en 2025 los vehículos que circularon por la vía registraron un total de 0,309 millones de ejes, lo cual representó un incremento de 5,9 % con relación al año anterior (0,292 millones de ejes), en línea con el mayor tráfico vehicular registrado. De esta manera, la Concesionaria registró el mayor tráfico de ejes cobrables desde el inicio de sus operaciones, superando el récord de 0,305 millones de ejes alcanzado en 2022.

Gráfico N° 3
Concesión Chancay Acos: Tráfico de ejes cobrables, 2018-2025
(en miles de ejes cobrables)



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

29. Además, como se aprecia el Cuadro N° 6, del total de ejes registrados en 2025, el 82,4 % correspondió a vehículos ligeros y el 17,6 % restante a vehículos pesados, destacando los vehículos de 2 y 3 ejes, los que representaron el 14,3 % y 2,2%, respectivamente.

Cuadro N° 6
Concesión Chancay Acos: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2025
(En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

PEAJE HUATAYA	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	254,7	22,2	2,3	0,3	0,1	0,2	0,07	279,9
Ejes Cobrables	254,7	44,3	6,8	1,3	0,6	1,1	0,5	309,3

Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

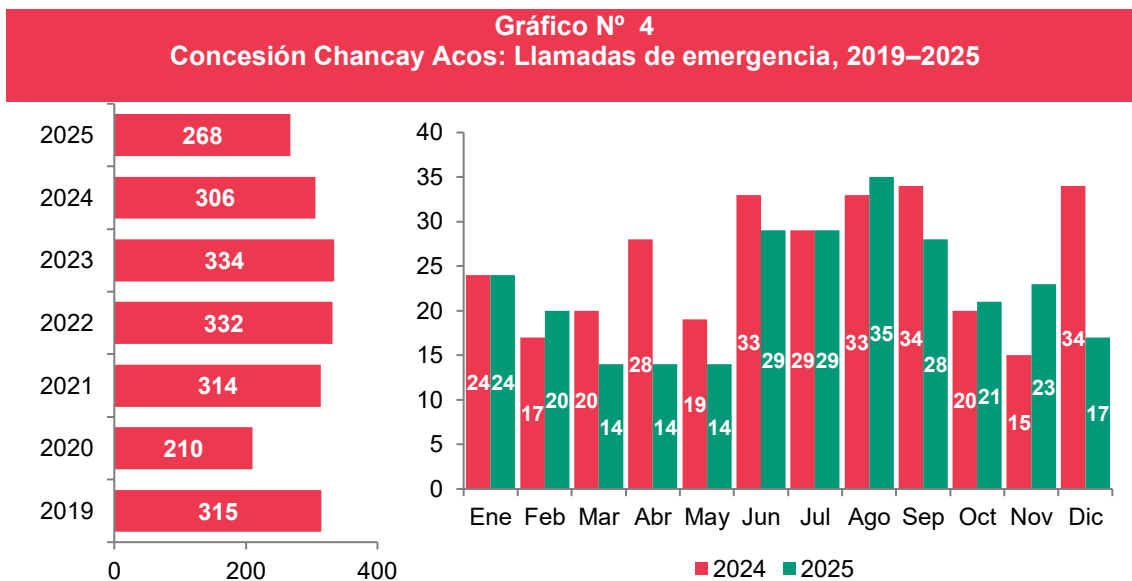
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Servicios obligatorios

30. Como se ha mencionado previamente, el concesionario tiene la obligación de brindar servicios a los usuarios, tales como la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
31. Al respecto, entre enero y diciembre de 2025, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes y/o accidentes fue de 268, cifra que representó una reducción de 12,4 %, con relación a las llamadas efectuadas el mismo periodo del año anterior



(306 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 4, en el año 2025, los meses de junio, julio y agosto fueron los que concentraron el mayor número de llamadas.



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Asimismo, como se muestra en el Cuadro N° 7, de las 268 llamadas para reportar incidentes o accidentes en la vía efectuadas por los usuarios en 2025, la mayor proporción correspondió a solicitudes de auxilio mecánico (92,5 %); mientras que en menor proporción, también se registraron llamadas para reportar accidentes de tránsito (7,5 %). Es importante mencionar que, del total de llamadas de emergencia, en ninguna de ellas se reportó una interrupción de la vía.

Cuadro N° 7
Concesión Chancay Acos: Motivo de llamada de emergencia, 2025
(Número de llamadas)

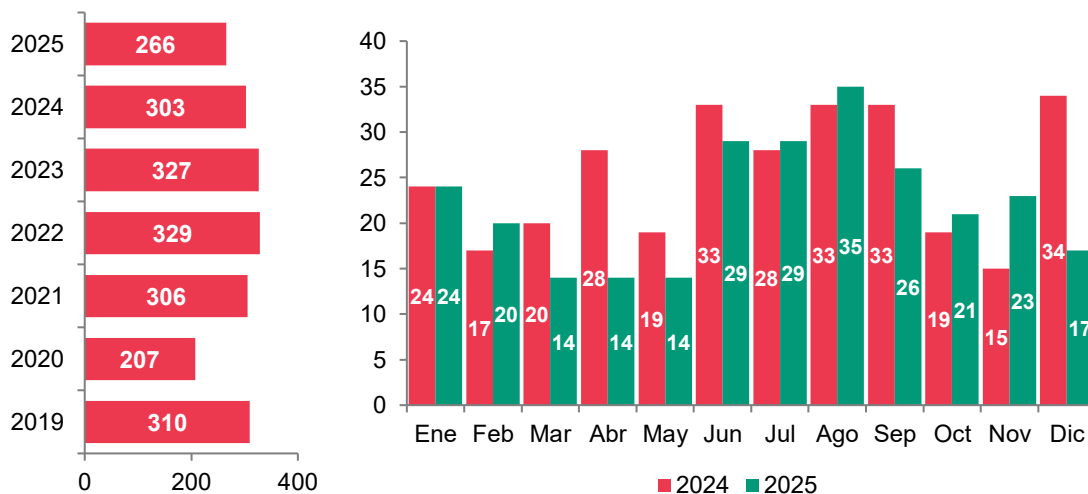
Motivo	¿Interrumpió la vía?	
	Sí	No
Auxilio Mecánico	-	248
Accidente de Tránsito	-	20

Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Como consecuencia de las situaciones de emergencia reportadas durante 2025, el Concesionario proporcionó un total de 266 servicios de atención de emergencia mecánica, lo que representó una disminución de 12,2 % en comparación con 2024 (303 servicios). Además, como se aprecia en el Gráfico N° 5, en los meses de junio, julio y agosto se registró la mayor cantidad de asistencias mecánicas, sumando en conjunto 93 asistencias, lo que representó el 34,9 % del total.



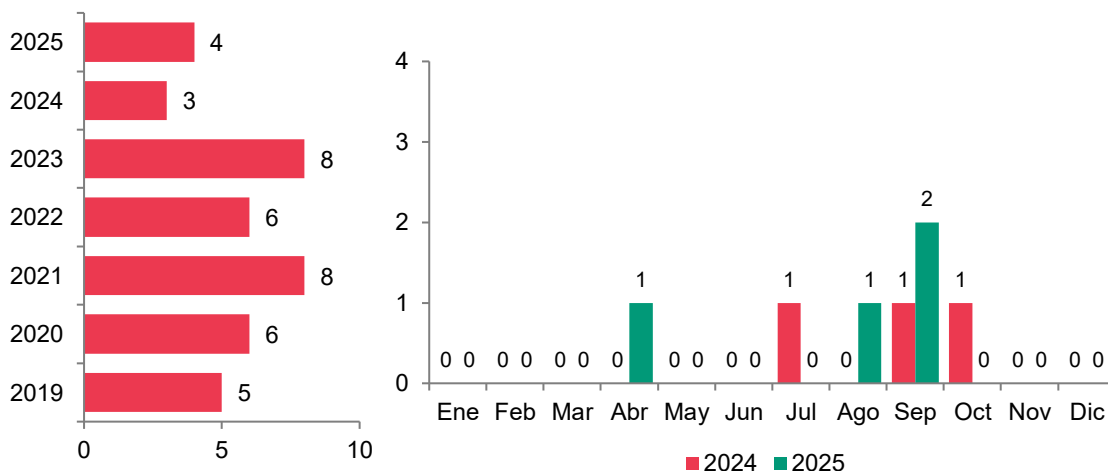
Gráfico N° 5
Concesión Chancay Acos: Asistencias mecánicas, 2019-2025



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Adicionalmente, durante todo el 2025, el Consorcio Concesión Chancay Acos atendió un total de 4 emergencias relacionadas con atenciones médicas, cifra superior al registrado en 2024 (3 atenciones médicas).

Gráfico N° 6
Concesión Chancay Acos: Asistencias médicas, 2019 - 2025



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. ESQUEMA TARIFARIO

35. El 19 de octubre de 2012 mediante Resolución de Consejo Directivo N° 037-2012-CD- OSITRAN, se fijó tanto el peaje básico como el peaje diferenciado de la Concesión. De acuerdo con dicha Resolución, la tarifa que deberá cobrar el Concesionario, en ambos sentidos, estará compuesta por el peaje (básico o diferenciado) más el IGV, y los tributos que le fueran aplicables. La Tarifa básica en 2025 asciende a S/ 3,00 y la diferenciada a S/ 1,50 (Ver Cuadro N° 8).
36. Al 23 de marzo de 2018, la empresa ha iniciado la etapa de explotación; por ende, se viene recaudando por concepto de cobro de la tarifa fijada por el Regulador. El Concesionario realiza anualmente un reajuste por inflación de acuerdo con la metodología detallada en la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión. Durante 2025, específicamente desde finales de marzo de dicho año, las tarifas registrada fueron de S/ 3,00 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para la estación de Huataya, siendo esta tarifa la misma registrada en 2024.



Cuadro N° 8
Concesión Chancay Acos: Tarifas fijadas por el Regulador, 2024-2025
(Incluye IGV)

Concesión	Tarifa	2024	2025	Descripción ^{1/}
Chancay-Huaral-Acos	Básica	3,00	3,00	Por eje cobrable y por sentido.
	Diferenciada	1,50	1,50	Por eje cobrable y por sentido. Por distancia recorrida de hasta 33,6 km.

1/ Las unidades de vehículos ligeros equivalen a un eje cobrable.

Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. De acuerdo con la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión el mecanismo de actualización de la tarifa consiste en que cada doce meses el Concesionario reajuste el Peaje de forma ordinaria, a partir de la fecha de Inicio de la explotación. Este reajuste se llevará a cabo de acuerdo con el siguiente método de ajuste de Peajes:

$$Peaje_{ajustado} = Peaje \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

$Peaje_{ajustado}$: Monto por cobrar en Soles luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
$Peaje$: Monto en 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).

38. Para determinar la Tarifa básica a cobrar, al Peaje mencionado en esta Cláusula deberá sumarse el importe correspondiente al IGV y otros tributos aplicables, y el resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos de Sol más próximos.

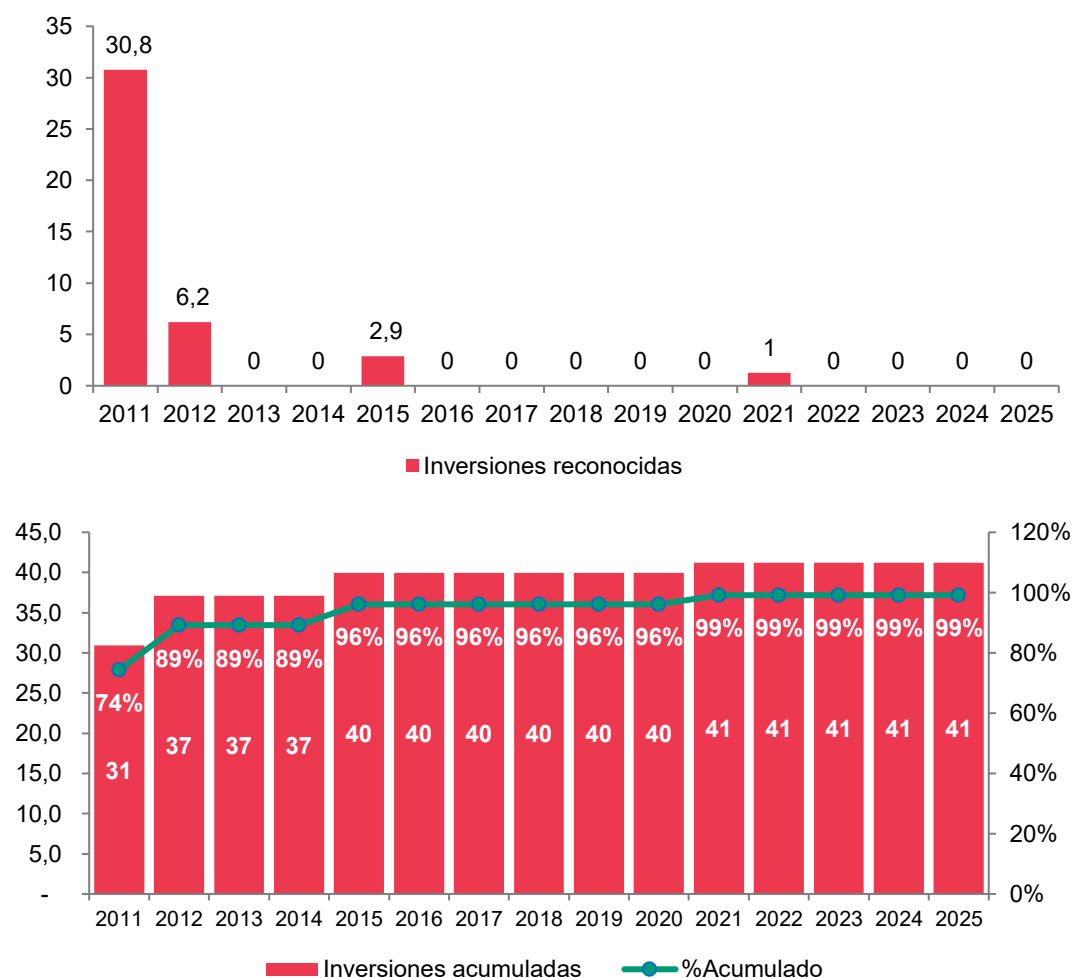
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Evolución de las inversiones

39. Al 31 de diciembre del año 2025, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 41,21 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 99,1 % del total de la inversión comprometida (USD 41,57 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). Cabe indicar que durante 2025 el Concesionario no ha realizado inversiones. El Gráfico N° 7 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde 2011 hasta 2025.



Gráfico N° 7
Concesión Chancay Acos: Inversiones reconocidas, 2011 - 2025



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

40. El año 2015, el Concesionario concluyó con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales)⁵, siendo que el resto de la inversión corresponde a obras accesorias⁶ y obras adicionales⁷. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100 % del total de kilómetros comprometidos para construcción (52,20 km) y para ser intervenidos (24,30 km) como parte de la obra principal.
41. Cabe mencionar que, en noviembre de 2020, suscribieron el acta de acuerdos de las Obras Adicionales en el marco de los trabajos de los Estudios para la Restitución de los Sectores Siniestrados por Efectos del Fenómeno El Niño Costero", el monto de dichas obras ascendió a S/ 4,5 millones, cuya culminación de obra se realizó en el mes de marzo de 2021.

⁵ En particular, se culminaron las siguientes obras:

- Construcción de 55,52 km, rehabilitación de 8,76 km y la puesta a punto de 11 km de vía.
- Construcción de tres puentes y rehabilitación de tres puentes vehiculares.
- Construcción del puente Mataka, concluido en setiembre de 2014.

⁶ 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.

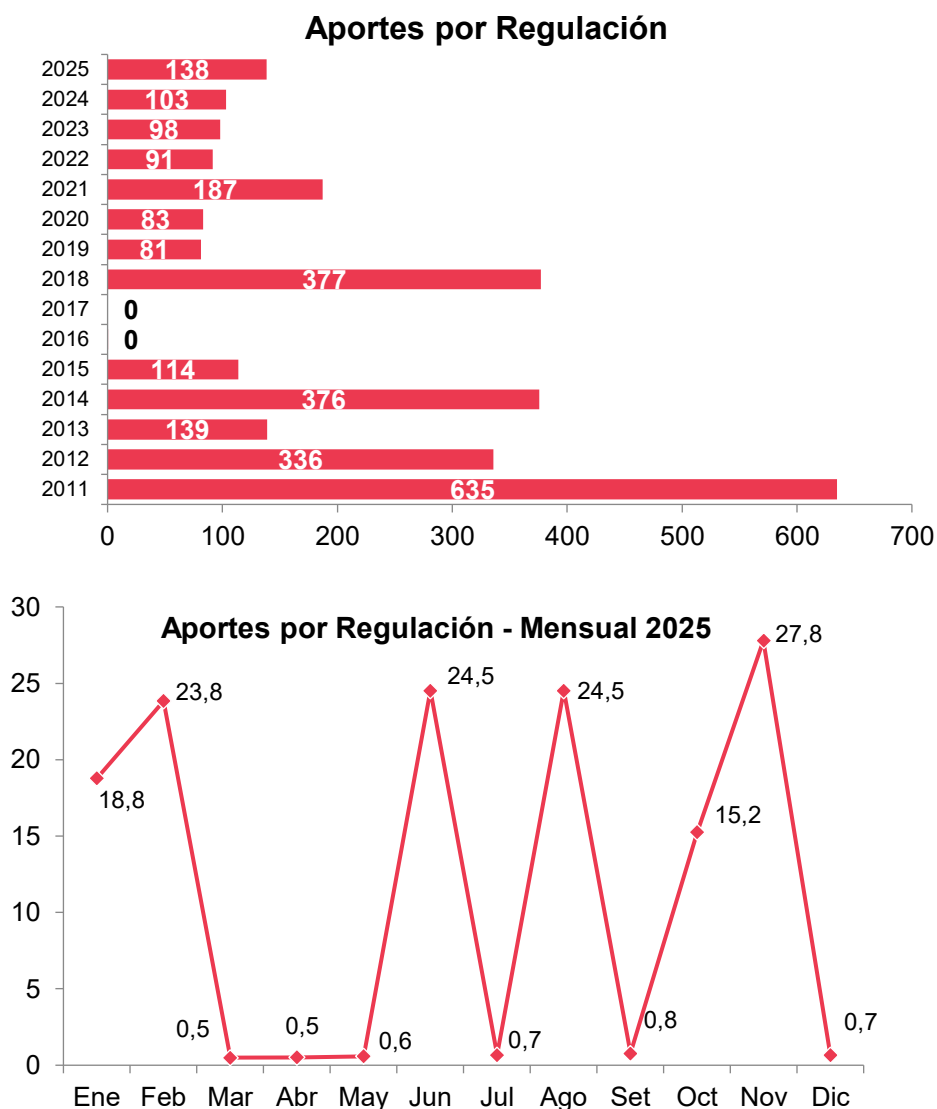
⁷ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de 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.



V.2. Pagos al Estado

42. Conforme a lo establecido en la Cláusula 15.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar al Regulador el 1 % del valor de la facturación anual, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917, el cual proviene del cofinanciamiento transferido por el Concedente.
43. El Gráfico N° 8 muestra los pagos por concepto de aportes por regulación que hizo el Concesionario desde 2011 a la fecha. Como se aprecia, en 2025, el Aporte por Regulación pagado al Ositrán por parte del Concesionario fue de S/ 138 421 , cifra superior en 34,3 % respecto del año anterior (S/ 103 050). Asimismo, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO.

Gráfico N° 8
Concesión Chancay Acos: Aporte por Regulación, 2011 - 2025
(en miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



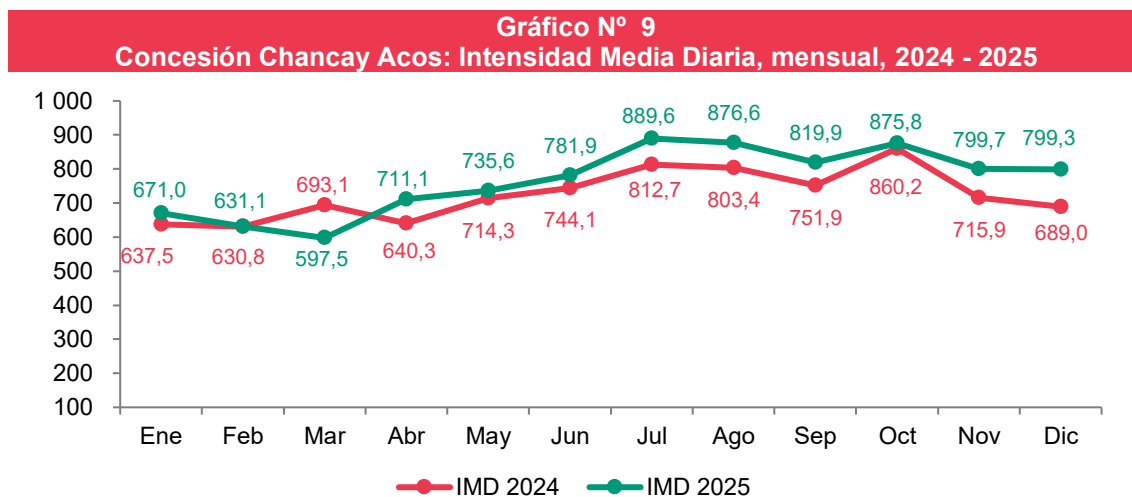
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio

44. De acuerdo con el Contrato de Concesión, corresponde al Ositrán la supervisión del buen estado de los bienes y de la infraestructura vial de la Concesión, para lo cual el Concesionario debe 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 cuales son exigibles al Concesionario en su etapa de operación.
45. 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 servicio en los componentes que están inmersos en una autopista, como es el caso de la calzada, berma, estructuras de drenaje entre otros. De acuerdo con el apéndice 7 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá mantener el nivel de servicio global en un nivel superior al 95 %.
46. Durante 2025, el Concesionario logró cumplir con los niveles de servicio exigidos, pues durante el periodo se obtuvo un nivel de servicio global del 100 %⁸, porcentaje superior al nivel de servicio global exigido en el Contrato de Concesión (95 %).
47. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)⁹. El valor máximo de la rigurosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Durante 2025, la rigurosidad de la vía concesionada registró un nivel de IRI de 1,72 metros por kilómetro¹⁰, cumpliendo con lo establecido el Contrato de Concesión de tener un valor inferior al umbral de 3,5.

VI.2. Indicadores de tráfico

48. En el Gráfico N° 9 se muestra la evolución del indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)¹¹, el cual está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías.



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁸ Evaluación realizada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

⁹ 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.

¹⁰ Valor obtenido luego de que el concesionario procedió a subsanar los defectos identificados.

¹¹ 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:

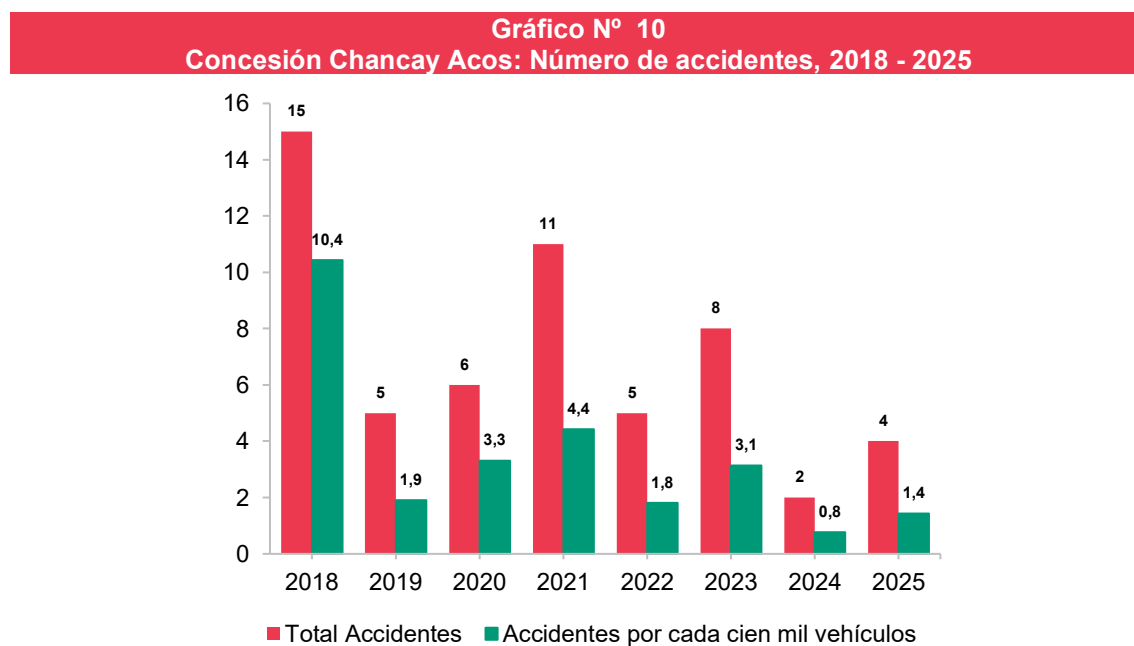
$$IMD = \frac{\text{Total Vehículos que transitaron por la concesión en el mes } i}{\text{Número de Días del mes } i}$$



49. Al respecto, cabe destacar que el IMD promedio durante el año 2025 fue de 766 vehículos por día. A lo largo de los meses de dicho año, la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos en promedio que los respectivos meses del año anterior, a excepción del mes de marzo. Cabe señalar que el mayor incremento se registró en diciembre, donde se tuvo un mayor flujo vehicular en 2025, respecto al 2024, con incremento de 16,0 %.

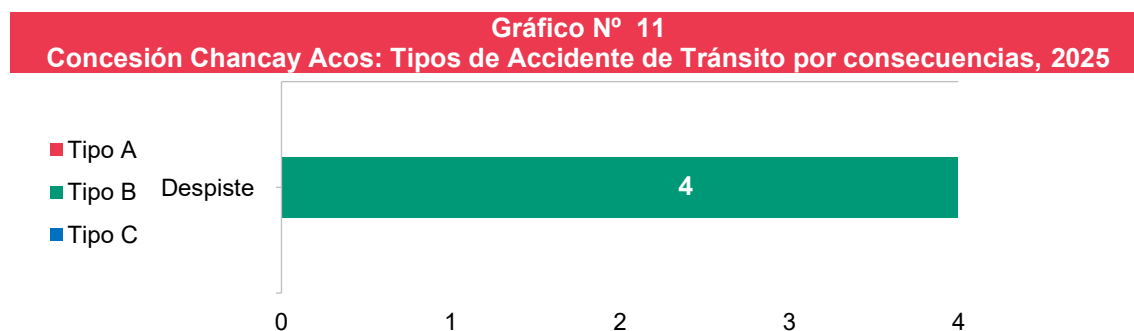
VI.3. Accidentes

50. Durante 2025, se registraron 4 accidentes a lo largo de la vía concesionada, cifra superior a los 2 accidentes registrados en 2024. Al medir el número de accidentes por cada cien mil vehículos, indicador que permite aislar la variación del tráfico vehicular, se aprecia un incremento del indicador de 0,763 a 1,429 (accidentes por cada cien mil vehículos) entre 2024 y 2025, respectivamente (Ver gráfico N° 10).



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Cabe mencionar que los 4 accidentes ocurridos durante 2025 fueron accidentes de tipo B, es decir, que tuvieron como consecuencia personas heridas, no registrándose ningún fallecido. La cifra de heridos registrados en 2025 fue de cuatro (4) personas, superior a las 2 personas heridas producto de los accidentes ocurridos. El Gráfico N° 11 muestra el detalle de los accidentes ocurridos en 2025. Como se aprecia, los 4 accidentes ocurridos estuvieron asociados a despistes de los vehículos en la vía.

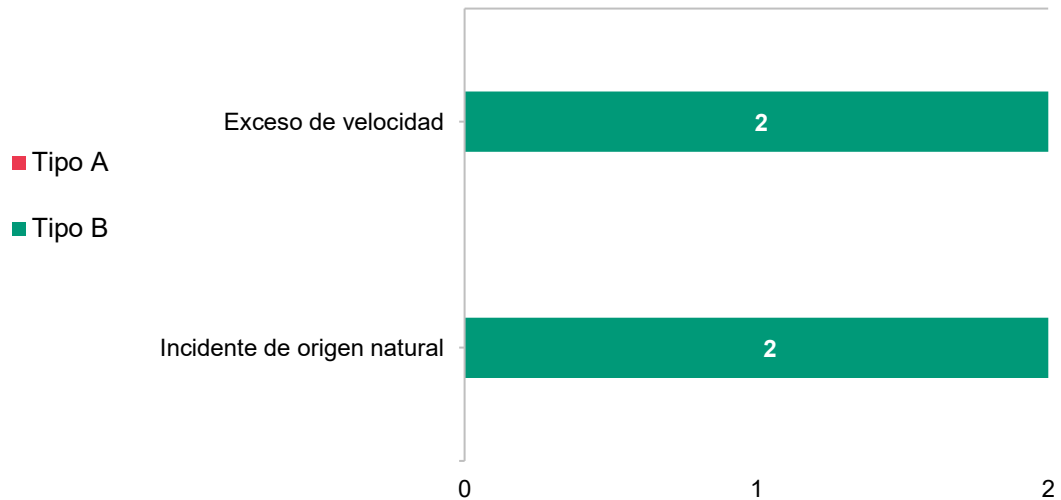


Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. Entre las causas probables de los accidentes ocurridos en 2025, dos (2 casos) se deben al exceso de velocidad, mientras que otros dos (2) accidentes se debieron a un incidente de origen natural.



Gráfico N° 12
Concesión Chancay Acos: Accidentes de tránsito por causa probable, 2025

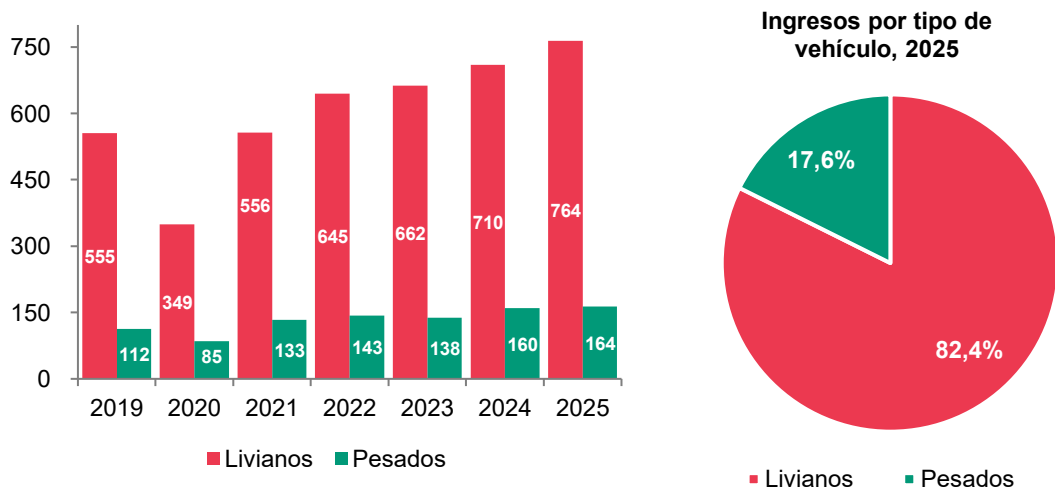


Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. INDICADORES COMERCIALES

53. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 0,93 millones en 2025, lo que representó un aumento de 6,6 % respecto de lo recaudado por el mismo concepto en 2024 (S/ 0,87 millones). Cabe señalar que el 82,4 % de la recaudación correspondió al cobro de vehículos ligeros, mientras que el 17,6 % restante correspondió a vehículos pesados, como se observa en el Gráfico N° 13.

Gráfico N° 13
Concesión Chancay Acos: Recaudación por cobro de peaje 2019–2025
(En miles de soles y %)

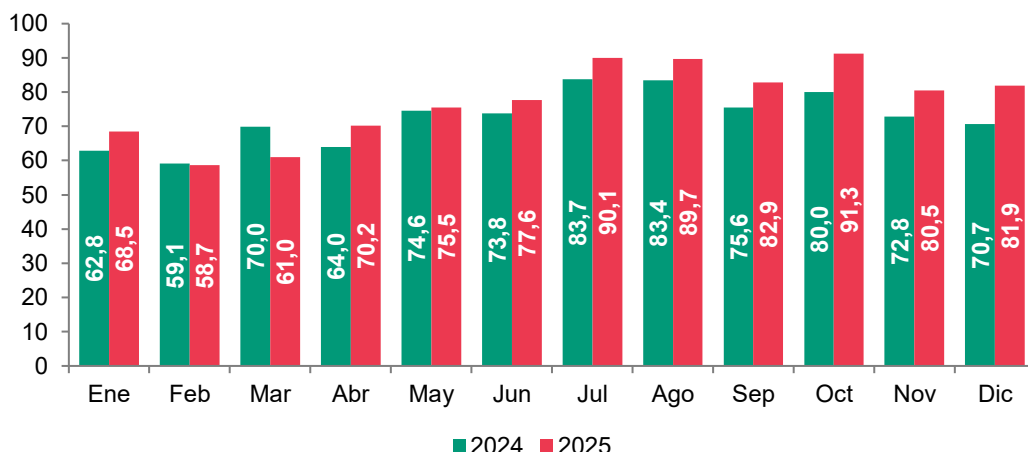


Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. En 2025, el mes en el que se registró la mayor recaudación de peaje fue octubre, con S/ 91 317, monto superior al registrado en el mismo mes del año anterior (S/ 79 995). Asimismo, se observa que la recaudación aumentó en la mayoría de los meses en comparación con 2024, con excepción de febrero y marzo, en los que se registraron caídas de 0,7 % y 12,8 %, respectivamente



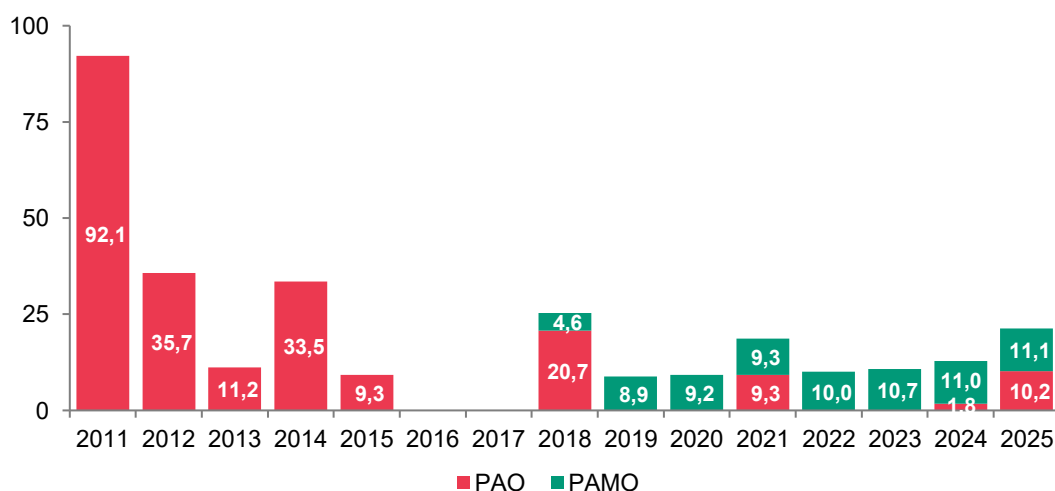
Gráfico N° 14
Concesión Chancay Acos: Recaudación de peaje mensual, 2024-2025
(En miles de soles)



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹², se puede obtener información sobre el PAO y PAMO devengado por el concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹³.
56. Cabe señalar que, en la medida que la concesión se encuentra en etapa de explotación, se han iniciado los trabajos de mantenimiento rutinario, por lo que el Concesionario ha recibido ingresos por concepto de PAMO desde 2018. Ahora bien, como se aprecia en el siguiente gráfico, durante 2016, 2017, 2019, 2020, 2022 y 2023 el Concesionario no ha percibido ingresos por concepto de PAO¹⁴. En general, entre 2011 y 2025, los ingresos acumulados por concepto de PAO y PAMO ascendieron a S/ 223,84 millones y S/ 74,92 millones, respectivamente.

Gráfico N° 15
Concesión Chancay Acos: Ingresos por concepto de PAMO y PAO, 2011-2025
(En millones de Soles)



Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas, sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹² MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹³ 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 establecidas para recibir los pagos correspondientes.

¹⁴ Cabe indicar que si bien la concesión recibe ingresos a través del Pago por Obra (PPO), en términos presupuestales, se asignan los recursos a dicha concesión como PAO.



VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estados de Resultados Integrales

57. Considerando la naturaleza cofinanciada de la Concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario proceden del Pago por Obra (PPO)¹⁵ y Pagos por Conservación y Mantenimiento (PAMO)¹⁶. Durante el año 2025, el Concesionario reportó ingresos totales por S/ 6,4 millones, registrando un ligero crecimiento de 1,7 % respecto a los S/ 6,3 millones registrados en 2024. Este incremento se relaciona directamente con mayores ingresos por operación y mantenimiento de la concesión.
58. De otro lado, los costos totales pasaron de S/ 5,2 millones en 2024 a S/ 5,0 millones en 2025, lo que equivale a una caída de 4,8 %. Esta contracción en costos operativos, conjuntamente al incremento de los ingresos, implicó un aumento en la utilidad bruta en 2025, ascendiendo esta a S/ 1,4 millones, lo que representa un incremento del 33,4 % respecto a los S/ 1,08 millones obtenidos en 2024.
59. Así mismo, se aprecia un incremento en los gastos de operación¹⁷ en el ejercicio 2025 (en S/ 1,27 millones) y otros gastos (en S/ 0,36 millones), lo que se compensó parcialmente con un incremento en los ingresos operativos (en 1,17 millones), ocasionando, a pesar del resultado positivo de la utilidad bruta, una menor utilidad operativa, cayendo a S/ 0,60 millones en 2025 desde los S/ 0,70 millones registrados en 2024. Finalmente, la ganancia neta del año se incrementó en 11,0 %, al pasar de S/ 0,92 millones en 2024 a S/ 1,03 millones en 2025, reflejando, principalmente, una mejora notable en los ingresos financieros netos.

Cuadro N° 9
Estado de Resultados Integrales, 2024 - 2025
(En miles de Soles)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos Totales	6 432	6 323	100,0%	100,0%	1,7%
Ingresos por operación y mantenimiento de peaje	6 432	6 323	100,0%	100,0%	1,7%
Costos Totales	(4 993)	(5 244)	-77,6%	-82,9%	-4,8%
Costos de concesión y servicios de construcción	(4 993)	(5 244)	-77,6%	-82,9%	-4,8%
Utilidad bruta	1 439	1 079	22,4%	17,1%	33,4%
Gastos de operación	(2 092)	(826)	-32,5%	-13,1%	153,3%
Otros gastos	(364)		-5,7%		
Ingresos de operación	1 619	448	25,2%	7,1%	261,7%
Utilidad operativa	602	701	9,4%	11,1%	-14,1%
Ingresos financieros, neto	1 103	691	17,1%	10,9%	59,6%
Diferencia en cambio, neta	(130)	1	-2,0%	0,0%	-11199,8%
Resultado antes del impuesto a la ganancia	1 575	1 393	24,5%	22,0%	13,1%
Impuesto a la renta corriente	(487)	(197)	-7,6%	-3,1%	146,6%
Impuesto a la renta diferido	(62)	(271)	-1%	-4%	-77,0%
Ganancia (pérdida) neta del año	1 026	924	16%	15%	11,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

60. En cuanto al EBITDA¹⁸, este indicador registró una caída del 22,9% entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 1,23 millones a S/ 950 705 (es decir, una caída de S/ 282 221), como consecuencia de la mencionada menor utilidad operativa y depreciación y amortización registradas en 2025.

¹⁵ Según el contrato de concesión, es el pago que tiene como finalidad retribuir la inversión en que incurre el Concesionario, que será cancela a través del Fideicomiso de Administración mediante el reconocimiento de los avances de obra.

¹⁶ Según el contrato de concesión, es el pago anual que tiene como finalidad retribuir las actividades de Conservación y/o operación en que incurre el concesionario para la prestación del servicio, de acuerdo con los índices de serviciabilidad previstos en el contrato.

¹⁷ Corresponden comisiones intereses de préstamo, así como pagos de tasas de arbitraje por procesos a seguir con Provias respecto a reconocimiento de gastos financieros en la etapa de construcción del Peaje y pesaje.

¹⁸ EBITDA es la utilidad operativa antes de deducir los intereses, depreciación y amortización, mide la capacidad de la empresa de generar recursos con sus operaciones.



Cuadro N° 10
EBITDA, 2024 - 2025
(En miles de Soles)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2025	2024	2025 / 2024	
Utilidad Operativa	602,3	700,8	63%	57%	-14,1%	-98,5
Depreciación y amortización	348,4	532,2	37%	43%	-34,5%	-183,7
EBITDA	950,7	1 232,9	100%	100%	-22,9%	-282,2

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VIII.2. Estado de Situación Financiera

61. Al cierre de 2025, el activo total resultó S/ 35,9 millones, lo que supone un incremento de 3,6 % respecto a los S/ 34,7 millones registrados en 2024. Esta evolución se explica, principalmente, por el fuerte aumento del Efectivo y equivalente de efectivo, que creció 16,8 % (de S/ 25,6 millones a S/ 29,9 millones) y pasó a representar el 83,3 % del total de activos (73,9 % en 2024).
62. De otro lado, en 2025, el Pasivo Total alcanzó los S/ 33,8 millones, creciendo un 10,4 % respecto a los S/ 30,6 millones registrados el año 2024, y representó el 94,1 % del total de Pasivo y Patrimonio (88,3 % en 2024). Del total del pasivo, el Pasivo Corriente se incrementó a S/ 6,3 millones, representando el 17,7 % del total, mientras que el Pasivo no corriente creció a S/ 27,5 millones, equivalentes al 76,4 % del pasivo y patrimonio. Entre las cuentas de mayor peso destacan los “Ingresos Diferidos”, que aumentaron 17,0 %, y las “Cuentas por pagar a empresas relacionadas”, que crecieron 23,8 % respecto a 2024.
63. El Patrimonio Neto registrado a fines de 2025 ascendió a S/ 2,1 millones, representando un 5,9 % del total de Pasivo y Patrimonio (11,7 % en 2024), como resultado de una caída del 47,9 % respecto al monto en el ejercicio anterior. Este comportamiento del Patrimonio neto se explica por el incremento significativo de las pérdidas acumuladas, que pasaron de –S/ 0,98 millones a –S/ 2,9 millones entre 2024 y 2025, respectivamente, mientras que la partida Capital Social se mantuvo inalterada en S/ 5,0 millones en 2025.

Cuadro N° 11
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	33 117	28 525	PASIVO CORRIENTE	6 348	5 078
Efectivo y equivalentes de efectivo	29 930	25 615	Cuentas por pagar comerciales	224	198
Cuentas por cobrar comerciales	2 519	2 452	Otros pasivos por pagar	479	214
Cuentas por cobrar a empresa relacionada	127		Cuentas por pagar a empresas relacionadas	5 466	4 415
Servicios y otros contratados por anticipado	528	438	Obligaciones financieras	179	251
Inventario	13	20			
			PASIVO NO CORRIENTE	27 458	25 533
ACTIVO NO CORRIENTE	2 800	6 142	Otras cuentas por pagar	525	268
Otras cuentas por cobrar	241	3 195	Cuentas por pagar a empresa relacionada		-
Impuesto a la renta diferido	359	422	Obligaciones financieras	2 072	4 016
Edificaciones, maquinarias y equipos, neto	1 891	2 173	Ingresos diferidos	24 860	21 249
Intangibles	309	351			
			TOTAL PASIVO	33 805	30 611
			PATRIMONIO NETO	2 112	4 056
			Capital social	5 034	5 034
			Resultados acumulados	(2 922)	(978)
TOTAL ACTIVO	35 917	34 667	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	35 917	34 667

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



Cuadro N° 12
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2024- 2025
(En porcentaje)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2025	2024	2025/2024		2025	2024	2025/2024
ACTIVO CORRIENTE	92,2%	82,3%	16,1%	PASIVO CORRIENTE	17,7%	14,6%	25,0%
Efectivo y equivalentes de efectivo	83,3%	73,9%	16,8%	Cuentas por pagar comerciales	0,6%	0,6%	13,2%
Cuentas por cobrar comerciales	7,0%	7,1%	2,7%	Otros pasivos por pagar	1,3%	0,6%	123,4%
Cuentas por cobrar a empresa relacionada	0,4%	-	-	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	15,2%	12,7%	23,8%
Servicios y otros contratados por anticipado	1,5%	1,3%	20,6%	Obligaciones financieras	0,5%	0,7%	-28,7%
Inventario	0,0%	0,1%	-36,1%				
ACTIVO NO CORRIENTE	7,8%	17,7%	-54,4%	PASIVO NO CORRIENTE	76,4%	73,7%	7,5%
Otras cuentas por cobrar	0,7%	9,2%	-92,4%	Otras cuentas por pagar	1,5%	0,8%	95,7%
Impuesto a la renta diferido	1,0%	1,2%	-14,8%	Cuentas por pagar a empresa relacionada	0,0%	0,0%	-
Edificaciones, maquinarias y equipos, neto	5,3%	6,3%	-13,0%	Obligaciones financieras	5,8%	11,6%	-48,4%
Intangibles	0,9%	1,0%	-12,1%	Ingresos diferidos	69,2%	61,3%	17,0%
				TOTAL PASIVO	94,1%	88,3%	10,4%
				PATRIMONIO NETO	5,9%	11,7%	-47,9%
				Capital social	14,0%	14,5%	0,0%
				Resultados acumulados	-8,1%	-2,8%	198,8%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	3,6%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	3,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VIII.3. Indicadores Financieros

- Análisis de Ratios de Liquidez**

64. Durante 2024 y 2025, el Concesionario ha mantenido ratios de liquidez ampliamente superiores a 1,00, según las mediciones de las ratios de liquidez clásica¹⁹, prueba ácida²⁰ y liquidez absoluta²¹. Esto viene reflejando la sólida capacidad financiera para enfrentar sus obligaciones de corto plazo, dado que los activos líquidos disponibles vienen superando consistentemente al pasivo corriente.
65. Sin embargo, los indicadores de liquidez decrecieron ligeramente respecto a los años anteriores debido al significativo crecimiento del pasivo corriente. En particular, la ratio de liquidez clásica cayó de 5,62 en 2024 a 5,22 en 2025; similarmente, la prueba ácida pasó de 5,53 a 5,11, y la liquidez absoluta, que refleja los recursos inmediatamente disponibles, también decreció de 5,04 a 4,72. Estos resultados evidencian que el Concesionario disminuyó ligeramente su capacidad de cobertura de corto plazo, aunque manteniendo una posición financiera robusta.

Cuadro N° 13
Ratios de Liquidez, 2024 - 2025

Ratios	2025	2024
Liquidez clásica	5,22	5,62
Prueba ácida	5,11	5,53
Liquidez absoluta	4,72	5,04

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- Ratios de Endeudamiento Financiero**

66. En los ejercicios 2024 y 2025, las ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio²², Endeudamiento

¹⁹ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁰ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado) / Pasivo Corriente

²¹ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

²² Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio



del Activo²³, Calidad de la Deuda²⁴ e Índice de Solvencia²⁵ reflejaron un empeoramiento en la estructura financiera del Concesionario, registrando un incremento en el nivel de apalancamiento. Este comportamiento se explica, principalmente, por fuerte incremento del pasivo corriente respecto al del pasivo total, conjuntamente a las menores tasas de crecimiento observadas del activo total y patrimonio neto.

67. En particular, la ratio Deuda – Patrimonio mostró un fuerte incremento, al pasar de 7,5 en 2024 a 16,0 en 2025, es decir, por cada sol de patrimonio se requirió, al cierre de 2025, S/ 8,5 adicionales de deuda, indicando un incremento en el apalancamiento.
68. La ratio Endeudamiento del activo también registró un incremento, pasando de 88,3 % en 2024 a 94,1 % en 2025, indicando un crecimiento en la proporción del activo total financiado con recursos de terceros.
69. Por su parte, la ratio Calidad de la deuda se incrementó entre 2024 y 2025 de 16,6 % a 18,8 %, con una ligera mayor proporción de deuda de corto plazo (pasivo corriente) en el total del pasivo, lo que a su vez significa una menor orientación hacia pasivos de largo plazo.
70. Finalmente, la ratio de solvencia decreció de 1,13 en 2024 a 1,06 en 2025, indicando que en el ejercicio 2025, por cada sol de pasivo total corresponde S/ 1,06 de activo total. Cabe recordar que este indicador está relacionado positivamente con el nivel de solvencia de la empresa, concluyéndose que en el ejercicio 2025 la empresa registra un empeoramiento en su nivel de solvencia respecto del año previo.

Cuadro N° 14
Ratios de Endeudamiento, 2024 - 2025

Ratios	2025	2024
Deuda - Patrimonio	16,0	7,5
Endeudamiento del Activo	94,1%	88,3%
Calidad de la Deuda	18,8%	16,6%
Índice de Solvencia	1,06	1,13

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- **Ratios de Rentabilidad**

71. Las ratios de rentabilidad permiten evaluar la eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y recursos propios para generar utilidades.
72. Durante 2025, se observó una mejora sustancial en los indicadores de rentabilidad bruta y neta respecto a 2024. El margen bruto²⁶ pasó de 17,1 % en 2024 a 22,4 % en 2025, lo que representa un incremento de 5,3 puntos porcentuales, reflejando un mayor control de costos directos y mejor desempeño comercial. Sin embargo, los gastos de operación y otros gastos se incrementaron más que los ingresos de operación, reduciendo la rentabilidad operativa²⁷, al pasar de un valor en 2024 de 11,1 % a 9,4 % en 2025, equivalente a un empeoramiento del índice de 1,7 puntos porcentuales.
73. Así mismo, el margen neto²⁸ creció de 14,6 % en 2024 a 15,9 % en 2025, es decir, experimentó una ligera mejora de 1,3 puntos porcentuales. Esto implica que por cada S/ 100 de ingresos operativos, la empresa generó S/ 15,9 de utilidad neta, frente a los S/ 14,6 del año anterior, reflejando una leve mejora en la eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos.
74. La ratio margen EBITDA²⁹, como medida del flujo operativo antes de depreciaciones y amortizaciones, también reflejó una leve caída, al pasar de 19,5 % en 2024 a 14,8 % en 2025, equivalente a una caída de 4,7 puntos porcentuales, en línea con el menor margen operativo.

²³ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

²⁴ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

²⁵ Calculado como Activo Total / Pasivo Total

²⁶ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

²⁷ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

²⁸ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

²⁹ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles



Cuadro N° 15
Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2025

Ratios	2025	2024
Margen Bruto	22,4%	17,1%
Margen Operativo	9,4%	11,1%
Margen Neto	15,9%	14,6%
Margen EBITDA	14,8%	19,5%
ROE	48,6%	22,8%
ROA	2,9%	2,7%

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

75. En cuanto a la rentabilidad sobre los recursos propios, el ROE³⁰ pasó de 22,8 % en 2024 a 48,6 % en 2025, lo que significa que por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa generó S/ 48,6 de utilidad neta, manteniendo la tendencia positiva del año previo al crecer más del doble respecto al mencionado periodo.
76. Finalmente, el ROA³¹ aumentó de 2,7 % en 2024 a 2,9 % en 2025, reflejando una mayor eficiencia en el uso de los activos totales para generar beneficios, lo que se explica, principalmente, por el mayor incremento en la tasa de crecimiento de las utilidades netas con relación a la de los activos.

IX. CONCLUSIONES

77. El presente Informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Chancay Acos, 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) En 2025, el tráfico total de vehículos ascendió a 0,28 millones de unidades, lo que representa un incremento del 6,7 % en comparación con los 0,26 millones de vehículos registrados en 2024. Del total, el 91,0 % correspondió a vehículos ligeros y el 9,0 % a vehículos pesados, ambos con una evolución positiva. El tráfico de vehículos ligeros aumentó en 6,9 %, mientras que el de vehículos pesados creció 5,0 % respecto al año anterior.
 - (ii) Al 31 de diciembre de 2025, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por Ositrán totalizaron USD 41,21 millones, lo que representa un avance del 99,1 % sobre el compromiso de inversión establecido en el contrato de concesión.
 - (iii) Durante 2025, el Concesionario transfirió S/ 0,14 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación, equivalente al 1 % de sus ingresos brutos. Este monto refleja un crecimiento del 34,3 % respecto a lo transferido en el ejercicio 2024.
 - (iv) En cuanto a la seguridad vial, se observó un incremento en la siniestralidad: el número de accidentes se incrementó de 2 en 2024 a 4 en 2025, lo que estuvo asociado a un incremento del 87,4 % en la tasa de accidentes por cada cien mil vehículos. Como resultado, se registraron 4 personas heridas durante el año. Asimismo, no se reportaron reclamos de usuarios, ni se aplicaron sanciones ni penalidades al Concesionario.
 - (v) La recaudación por concepto de peaje alcanzó S/ 0,93 millones en 2025, lo que representa un incremento del 6,6 % respecto a los S/ 0,87 millones obtenidos en 2024. Este resultado fue impulsado por el mayor flujo vehicular, considerando que las tarifas no variaron entre 2024 y 2025.
 - (vi) Durante el año 2025, el Concesionario reportó ingresos por S/ 6,4 millones, lo que representa un leve incremento del 1,7 % en comparación con los S/ 6,3 millones registrados el ejercicio previo, comportamiento asociado a los mayores pagos por ingresos por operatividad de concesión y servicios de construcción (provenientes del peaje y pesaje). Por

³⁰ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

³¹ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



su parte, los costos totales se redujeron en 4,8 %, pasando de S/ 5,2 millones en 2024 a S/ 5,0 millones en 2025.

- (vii) El efecto conjunto del incremento en ingresos y la reducción en costos determinó que la utilidad bruta del ejercicio 2025 ascienda a S/ 1,4 millones, lo que representó un incremento del 33,4 % respecto a los S/ 1,08 millones obtenidos en 2024.
- (viii) Durante el ejercicio 2025, la empresa sostuvo una posición de liquidez sólida, cuyas ratios se encuentran muy por encima del nivel crítico (1,00), lo que indica que la empresa conserva una alta capacidad para cumplir con sus obligaciones de corto plazo.
- (ix) De otro lado, las ratios de endeudamiento muestran un empeoramiento en la estructura financiera del Concesionario. En 2025, la ratio Deuda – Patrimonio se incrementó de 7,5 en 2024 a 16,0, es decir, por cada sol de patrimonio ahora se requieren S/ 8,5 más de deuda, lo cual denota un incremento en el nivel de apalancamiento. Esta evolución también se vio reflejada en los demás indicadores de endeudamiento, afectados por el fuerte incremento del pasivo corriente respecto al incremento del pasivo total, conjuntamente con las menores tasas de crecimiento observadas de los activos totales.
- (x) Los indicadores de rentabilidad también muestran una evolución favorable. El margen bruto se elevó de 17,1 % en 2024 a 22,4 % en 2025, mientras que el margen operativo, que en 2024 fue de 11,1%, cayó hasta alcanzar 9,4 % en 2025, reflejando un leve empeoramiento en la eficiencia operativa. Por su parte, el margen neto creció de 14,6 % a 15,9 %, indicando que por cada S/ 100 de ingresos operativos, la empresa generó S/ 1,3 adicionales de utilidad neta en el ejercicio. Los retornos sobre activos (ROA) y patrimonio (ROE) mejoraron, sobre todo el primero, que evidenció un incremento significativo explicado fundamentalmente por la caída del patrimonio neto.



Anexo N° 1: Ficha de Contrato

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN CONCESIONARIO: CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY ACOS S.A. CARRETERA: ÓVALO CHANCAY/DV. VARIANTE PASAMAYO- HUARAL -ACOS

1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 76,50 km., los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none">Ovalo Chancay – Huaral (9,35 km.)Huaral – Acos (55,65 km.)Dv. Variante Pasamayo – Huaral (11,5 km.)	Anexo I, Numeral 1
2	Fecha de suscripción	20 de febrero de 2009.	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	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5
5	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): lo que se requiere para cumplir con las obligaciones detalladas en el Contrato. Incluye Pago por Obras (PPO) y el Pago por Conservación y Mantenimiento (PAMO). Deberá ser igual a la suma del PPO y PAMO.	Cláusula 1.13 Cláusula 9.1 Anexo XI
6	Adendas	<ul style="list-style-type: none">Adenda 1: 30 de abril de 2010.Adenda 2: 11 de abril de 2017.	Adenda 1 Adenda 2
7	Capital social mínimo	USD 856 218,24 suscrito y pagado por el Concesionario, equivale al 2,5 % de la Inversión Proyectada Referencial.	Anexo I, Numeral 3
8	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
9	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: Ascende a USD 3 424 872,95 (10 % de la Inversión Proyectada Referencial). Esta garantía deberá estar vigente desde el Inicio de la Construcción hasta 6 meses después de la culminación de las obras de Construcción.Garantía de Fiel Cumplimiento de la Conservación: ascenderá al 10 % del Presupuesto Económico (Incluido IGV) aprobado en el Informe Técnico de Conservación (ITC). Esta garantía deberá estar vigente desde el Inicio de la ejecución de la Conservación hasta Construcción hasta 6 meses después de la conformidad de los niveles de servicio por parte del Regulador.Garantía de Fiel Cumplimiento de la Conservación Contrato de Concesión: Debe ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente a USD 1 210 598,28 (5 % de la Inversión Proyectada Referencial), 2 cuotas trimestrales del PAMO. Deberá estar vigente desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión hasta 6 meses después al vencimiento del plazo previsto en el Contrato.	Cláusula 11.2 Cláusula 11.3 Anexo I, Numeral 4 y 5 Adenda 2
10	Compromiso de Inversión	- Inversión Proyectada Referencial: USD 34 248 729 (incluido el IGV).	Anexo I Numeral 2



11	Obras	<ul style="list-style-type: none">En el tramo Ovalo Chancay - Huaral: Rehabilitación de la superficie asfaltada existente.En el tramo Huaral - Acos: Mejoramiento de la superficie asfaltada existente.En el tramo DV Variante Pasamayo – Huaral: Conservación Vial de la superficie asfaltada existente.	Anexo III, Apéndice 1
12	Inicio de operaciones	- La fecha de inicio de la explotación es cuando se dé la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente.	Cláusulas 8.9.
13	Explotación de la concesión: Servicios	La explotación incluye la prestación y cobro de: <ul style="list-style-type: none">Servicios obligatorios (servicios que se implementarán de forma gratuita y según la regulación indicada en el contrato) y otros servicios por los que podrá cobrar una tarifa aprobada por el Regulador Servicios opcionales que incorpore el CONCESIONARIO durante la vigencia de la Concesión, previa opinión del Regulador.	Cláusula 1.13. Cláusula 8.10.
14	Tarifas	<ul style="list-style-type: none">Se cobrará la Tarifa a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación. Estará compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren 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:<ul style="list-style-type: none">Cada Vehículo ligero pagará una tarifa.Cada vehículo pesado pagará una tarifa por cada eje.El Regulador tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una diferenciada en función a la distancia recorrida.	Cláusula 9.2. Cláusula 9.5
15	Reajuste de tarifas	<ul style="list-style-type: none">El peaje será reajustado en forma ordinaria por el concesionario, a partir del año calendario siguiente al de inicio de explotación.Este 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 de Lima Metropolitana.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 se le sumará el IGV y otros impuestos de Ley y el resultado se redondeará a los diez (10) céntimos más próximos.	Cláusula 9.6.



16	Equilibrio económico financiero	<ul style="list-style-type: none">▪ 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) resultado neto de ingresos menos costos debidamente acreditados y b) resultado neto de ingresos menos costos debidamente acreditados que se 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. Dicha compensación podrá ser adicionada o descontada, según la parte afectada en la siguiente cuota trimestral del PAMO. <p>- Las partes podrán acordar otro mecanismo de compensación.</p>	Cláusula 9.13.-9.16.
17	Pólizas de seguros	<p>Durante la vigencia de la Concesión, el Concesionario debe contratar los siguientes seguros:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ De responsabilidad civil.▪ Sobre los bienes en Construcción.▪ De riesgos laborales. <p>- Otras pólizas.</p>	Cláusula 12.1. Cláusula 12.2.a) b) c) y d)
18	Causales de caducidad	<p>La concesión caducará por la verificación de alguna de las siguientes causales:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Vencimiento del plazo.▪ Mutuo Acuerdo.▪ Por incumplimiento del Concesionario▪ Por incumplimiento del Concedente▪ Decisión unilateral del Concedente. <p>- Fuerza Mayor o Caso Fortuito</p>	Cláusula 16.1.
19	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none">▪ Trato Directo▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 10 millones, se somete arbitraje internacional administrado por CIADI. El proceso se desarrollará en Washington DC - Estados Unidos de América en idioma castellano. <p>- Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 10 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima. El arbitraje se desarrollará en Lima - Perú en idioma castellano</p>	Cláusula 18.10. Cláusula 18.11.a) Cláusula 18.11.b)



20	Penalidades	<p>El Ositrán es competente para aplicar Penalidades al Concesionario por incumplimientos de sus obligaciones referidas a:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato.▪ Régimen de bienes.▪ Obras de Construcción. <p>- De la Conservación de las Obras.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Explotación de la Concesión.▪ Régimen de Seguros.▪ Consideraciones Socio Ambientales.▪ Fideicomiso de administración. <p>El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO a la cuenta de Emergencia vial extraordinaria del Fideicomiso de Administración.</p>	Clausula 15.7 Anexo X
21	Estándares de servicio	<p>- Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de descarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía, puentes.</p>	Anexo III, Apéndice 3
22	PAS	<ul style="list-style-type: none">▪ Contraprestación que recibirá el Concesionario por la realización de los actos previstos en el contrato destinados a la prestación de un servicio público que cumpla con los parámetros asociados a la inversión y a los niveles de servicio establecidos en el contrato▪ El PAS tendrá como fuentes de pago el peaje y el cofinanciamiento. <p>Dicho PAS equivale a la suma del PAO y PAMO.</p>	Cláusula 1.13. Cláusula 9.1. Anexo II.2. Apéndice II.
23	Pago por Obra (PPO)	<ul style="list-style-type: none">▪ Ascende a USD 31 024 743,88 (sin IGV)▪ Es el pago que tiene como finalidad retribuir la inversión en que incurre el Concesionario que será cancelado a través del Fideicomiso de Administración mediante un reconocimiento de los avances de obra a través de los CAO's de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el Anexo II del contrato.	Cláusula 1.13. (p. 18) Cláusula 9.1. (p. 54) Adenda 1 Anexo II.2. Apéndice II
24	Pago por conservación y operación (PAMO)	<ul style="list-style-type: none">▪ Ascende a USD 2 034 618,95 (sin IGV)▪ Es el pago anual que tiene como finalidad retribuir las actividades de conservación y operación en que incurre el Concesionario para la prestación del servicio, de acuerdo con los índices de serviciabilidad previstos en el contrato. Es un pago de cuatro (4) cuotas con periodicidad trimestral por un periodo de quince (15) años.	Cláusula 1.1. (p. 18) Cláusula 9.1. (p. 54) Adenda 1 Anexo II.2. Apéndice II



Anexo N° 2: Indicadores Anuales

INDICADORES ANUALES: Tramo Vial Óvalo Chancay - Huaral - Acos

Concesionario:	Consortio Concesión Chancay Acos S.A.
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2019-2025

a) Tráfico								
	UNIDAD	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Unidades Vehiculares								
Huataya	Vehículos	263 325	180 998	248 693	275 396	254 352	262 262	279 854
Total Ligeros	Vehículos	240 872	162 111	224 637	250 125	232 784	238 348	254 733
Total Pesados	Vehículos	22 453	18 887	24 056	25 271	21 568	23 914	25 121
Número de Ejes Cobrables								
Huataya	Ejes	289 566	203 276	278 453	305 490	281 373	291 970	309 317
Ligeros	Ejes	240 872	162 111	224 637	250 125	232 784	238 348	254 733
Pesados	Ejes	48 694	41 165	53 816	55 365	48 589	53 622	54 584

b) Recaudación por Cobro de Peaje								
	UNIDAD	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total	Soles	667 437	434 412	689 563	788 185	800 710	870 254	927 951
Ligeros	Soles	555 074	349 320	556 404	645 296	662 308	710 398	764 199
Pesados	Soles	112 363	85 092	133 158	142 890	138 402	159 856	163 752

c) Accidentes								
	UNIDAD	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Accidentes	Personas	5	6	11	5	8	2	4
Heridos	Personas	11	11	10	10	10	2	4
Fallecidos	Personas	0	0	0	0	0	0	0



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

María Alejandra Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Marisol Huamán Velasque – Asistente
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Lady Andrea Osorio Alcántara – Practicante
Enrique Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jiménez – Practicante