



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Concesión del tramo vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia

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 del tramo vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa
(Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia**

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 CONCESIÓN	7
I.1. Composición de la empresa	7
I.2. Principales Características del Contrato de Concesión.....	7
I.3. Área de Influencia	10
I.4. Infraestructura y equipos.....	11
I.5. Hechos de importancia.....	11
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	13
III.1. Evolución del tráfico	13
III.2. Tráfico en ejes cobrables	15
III.3. Servicios obligatorios	16
IV. RÉGIMEN TARIFARIO.....	18
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	20
V.1. Inversiones.....	20
V.2. Pagos al Estado	21
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	22
VI.1. Niveles de servicio	22
VI.2. Indicadores de tráfico.....	22
VI.3. Accidentes.....	23
VI.4. Reclamos	24
VII. INDICADORES COMERCIALES	25
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO	26
VIII.1. Estado Financieros	26
VIII.2. Ratios Financieros	30
IX. CONCLUSIONES.....	32
ANEXOS	34



CUADROS

Cuadro N° 1: Aspectos Generales	7
Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales	10
Cuadro N° 3: Tramos de la concesión.....	11
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2024-2025	14
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2025	16
Cuadro N° 6: Motivo de llamada de emergencia, 2025	17
Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024-2025.....	19
Cuadro N° 8: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA.....	20
Cuadro N° 9: Accidentes por tipo de consecuencia, 2021-2025	23
Cuadro N° 10: Ingresos por servicios, 2024-2025.....	26
Cuadro N° 11: Costos de prestación de servicios 2024-2025	27
Cuadro N° 12: Gastos de administración 2024-2025	28
Cuadro N° 13: Estado de Resultados integrales 2024-2025	28
Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera 2024-2025	29
Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal-Estado de Situación Financiera 2024-2025.....	29
Cuadro N° 16: Ratios de Liquidez, 2024 – 2025	31
Cuadro N° 17: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2024 – 2025.....	31
Cuadro N° 18: Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2025.....	32

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Ámbito de la concesión.....	10
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico de la concesión, 2013-2025.....	13
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2024–2025	14
Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2025	15
Gráfico N° 5: Evolución del tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2025	15
Gráfico N° 6: Llamadas de central de emergencias, 2020-2025	16
Gráfico N° 7: Asistencias mecánicas, 2021-2025.....	17
Gráfico N° 8: Asistencias médicas, 2020-2025	18
Gráfico N° 9: Evolución de inversiones reconocidas, 2016-2025.....	21
Gráfico N° 10: Aporte por regulación, 2017 – 2025.....	21
Gráfico N° 11: Evaluaciones de Niveles de Servicio, 2021–2025	22
Gráfico N° 12: Intensidad Media Diaria (IMD), 2024 – 2025.....	23
Gráfico N° 13 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025.....	24
Gráfico N° 14: Reclamos 2016-2025.....	24
Gráfico N° 15: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013-2025.....	25
Gráfico N° 16: Recaudación de peaje por tipo de recaudación, 2025	26



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño para el año 2025, de la Concesión Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia. Para tales efectos, en este informe se analiza la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, recaudación, entre otros.

El 30 de enero del 2013, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A. (en adelante, el Concesionario o COVINCA) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, operación y mantenimiento del Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia (en adelante, el Contrato de Concesión) por un periodo de 25 años bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*, por sus siglas en inglés).

El contrato estipula la construcción, mantenimiento y operación de aproximadamente 428,61 kilómetros de carretera, repartidos aproximadamente en cuatro subtramos de la zona sur del país, que van desde el Desvío Quilca (Arequipa) hasta La Concordia (Tacna) en la frontera con Chile. El primer tramo va desde el Desvío Quilca hasta el Desvío Arequipa, ambos ubicados en la región Arequipa y posee una extensión de 121,549 km; el segundo tramo comprende la vía desde el Desvío Matarani (región Arequipa) hasta el Desvío Moquegua (región Moquegua) y posee la mayor extensión equivalente a 158,234 km; el tercer tramo va desde el Desvío Ilo hasta la ciudad de Tacna, contando con una extensión de 113,310 km y finalmente, el cuarto tramo que comunica a la ciudad de Tacna con La Concordia, ubicada en la frontera con Chile posee una extensión equivalente a 35,520 km.

Con relación al tráfico vehicular, durante 2025 han circulado por los tramos viales concesionados un total de 3,7 millones de unidades vehiculares. Del total de vehículos que transitaron por la concesión, el tráfico de vehículos pesados representó el 34,7 % del tráfico total; mientras que, el tráfico de vehículos livianos representó el 65,3 % restante.

Por su parte, las tarifas de peaje cobradas se han incrementado en promedio 3,1 % por eje cobrable en los vehículos pesados y por unidad en vehículos ligeros, entrando en vigor a partir del 10 de enero del 2025.

La inversión comprometida por el Concesionario asciende a USD 134,26 millones, los cuales deben ser destinados a la construcción de 74,46 kilómetros de segunda calzada, así como a las intervenciones necesarias en los 428,61 kilómetros del tramo concesionado, y a la construcción de otras obras complementarias. En el 2025, Ositrán no reconoció inversiones del Concesionario, sin embargo, las inversiones de años anteriores totalizaron una inversión acumulada de USD 38,30 millones, lo que representa un avance de 28,5 % respecto del total de compromiso de inversión.

Por otro lado, el pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor de Ositrán el año 2025 alcanzó los S/ 670,19 miles, monto que representa un incremento de 16,5 % en comparación con el pago efectuado el año anterior (S/ 575,41 miles).

En 2025, se registró en total 25 reclamos efectuados por los usuarios de la vía, cifra superior a los 22 reclamos presentados el año anterior por los usuarios de la infraestructura vial concesionada.

En línea con la expansión en el tráfico vehicular y el incremento de las tarifas de peaje, en el 2025, los ingresos por concepto de cobro de peaje procedente de las 4 unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron un aumento de 10,5 % en relación con lo recaudado en el 2024, alcanzando el monto total de S/ 61,93 millones.

Con relación al desempeño financiero de COVINCA, durante 2025 los ingresos totales de la Concesión alcanzaron los S/ 66,7 millones, lo que significó un incremento de 26,7 % con relación a los ingresos generados en 2024 (S/ 52,7 millones). Asimismo, los costos totales experimentaron un aumento de 50,2 %, al pasar de S/ 30,8 millones a S/ 46,2 millones, impulsados por mayores costos de prestación de servicios. En este contexto, se obtuvo una ganancia bruta de S/ 20,5 millones y una ganancia



operativa de S/ 14,2 millones, lo cual significó una caída de 6,2 % y un incremento de 14,5 % con relación al año anterior, respectivamente. Por su parte, se registró un resultado integral neto negativo (pérdida) de S/ 21,2 millones, revirtiendo la utilidad obtenida en 2024, debido principalmente al fuerte incremento registrado en los costos financieros y al cargo por impuesto a la renta.

Al cierre del año 2025, la empresa disminuyó sus activos totales, registrando un descenso de 2,2 %, al pasar de S/ 222,2 millones en 2024 a S/ 217,3 millones al finalizar 2025. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se debilitó de manera crítica debido a la caída de sus indicadores de liquidez respecto al 2024; de este modo, la empresa ya no cuenta con los activos corrientes suficientes (S/ 61,0 millones) para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo (S/ 114,5 millones) en caso de exigibilidad inmediata. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos registraron un deterioro (reflejando un mayor nivel de apalancamiento y menor independencia financiera) en comparación con el año 2024. En cuanto a la rentabilidad, los márgenes bruto, operativo y EBITDA disminuyeron de forma generalizada, mientras que el margen neto, el ROE y el ROA cayeron a terreno negativo (-31,8 %, -23,5 % y -9,8 %, respectivamente). Lo señalado determinó que se perdiera por completo la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y al total de activos en el ejercicio 2025.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición de la empresa

1. El 30 de enero de 2013 se suscribió el Contrato de Concesión entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano y la empresa Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
2. COVINCA es una sociedad anónima de propósito exclusivo constituida en Perú el 20 de setiembre de 2012, cuya actividad económica consiste en el mantenimiento y operación de los tramos viales descritos en el Contrato de Concesión. Al 31 de diciembre de 2025, la empresa contaba con 2 accionistas extranjeros:
 - Pavimentos Colombia S.A.S. (76,62 %)
 - Nexus Infraestructura S.A.S. (23,38 %)
3. Pavimentos Colombia S.A.S. es una compañía colombiana fundada hace más de cinco décadas especializada en la ejecución de estudios y diseños de proyectos de infraestructura de gran envergadura como túneles, viaductos, pavimentación de pistas de aeropuertos, entre otros¹.
4. Nexus Infraestructura SAS es una empresa colombiana fundada en 2010 que forma parte del Grupo Nexus Capital Partners y es la encargada de ejecutar proyectos de infraestructura en Centro América, Sur América y el Caribe².

I.2. Principales Características del Contrato de Concesión

5. Mediante el Contrato de Concesión suscrito entre el MTC y COVINCA se otorgó en concesión la construcción de obras de infraestructura vial, el mantenimiento y la explotación o aprovechamiento económico de 428,6 kilómetros de longitud de carretera desde el Desvío Quilca (Arequipa) hasta La Concordia (Tacna) en la frontera con Chile.

Cuadro N° 1: Aspectos Generales	
Concesionario	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
Modalidad de Concesión	Autofinanciado
Factor de competencia	Obras que el Concesionario está dispuesto a ejecutar además de las Obras mínimas establecidas por el Estado.
Inversión comprometida	USD 134,26 millones (Incluye IGV)
Inversión realizada al 2025	USD 38,30 millones (Incluye IGV)
Inicio de la Concesión	30 de enero de 2013
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	3

Fuente: Ficha de contrato de concesión.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

6. La Concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), en virtud de dicho esquema, COVINCA asumió obligaciones en relación con el financiamiento, la construcción de obras de infraestructura vial y la operación por un periodo determinado, luego del cual debe entregar la infraestructura al Estado. De esta forma, la infraestructura que forma parte del tramo vial concesionado mantiene en todo momento su condición pública.
7. Esta Concesión corresponde a la modalidad de autofinanciado, que consiste en que el Concesionario se compromete a financiar las obras requeridas y el mantenimiento de la vía, con cargo a los recursos económicos procedentes de la recaudación de peajes. No obstante, conforme a lo establecido en la Cláusula 10.2 del Contrato de Concesión, el Concedente se

¹ <https://www.pavimentoscolombia.com/sobre-nosotros>

² <https://nexuscapital.com.co/nexus-infraestructura/>



compromete a asegurar un nivel de ingresos mínimos anuales garantizados (IMAG) por concepto de peaje durante el plazo de la concesión. Ello implica que, ante un escenario en el que la recaudación por peaje resulte inferior a los montos establecidos por concepto de IMAG, el Concedente deberá asumir la diferencia con fondos propios³.

8. La Concesión se otorgó por un plazo inicial de 25 años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión (2013). Dicho periodo podrá ser ampliado a solicitud, debidamente fundamentada, del Concesionario, siendo potestad del Concedente aceptar o no la solicitud, previa opinión de Ositrán.

Compromisos de inversión

9. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, las obligaciones del Concesionario consistían en la ejecución de las obras obligatorias hasta por un monto de USD 134,26 millones, las mismas que son de dos tipos: (i) Obras de puesta a punto (OPP) que consisten en el mantenimiento y rehabilitación de la calzada existente; y, (ii) Obras distintas de puesta a punto (ODPP) también conocidas como Obras Nuevas, las que consisten en la construcción de la segunda calzada en algunos tramos de la vía, 6 óvalos, 12 intersecciones, 6 puentes peatonales, 1 túnel, 3 puentes vehiculares y 2 intercambios viales.
10. Por razones no imputables al Concesionario, el inicio de Obras de Puesta a Punto previsto para el 13 de agosto de 2014, recién se produjo el 27 de mayo de 2016, proyectándose una ejecución de 24 meses que se cumpliría en mayo de 2018. Sin embargo, mediante Oficio N° 466-2017-MTC/25 se amplió el plazo de finalización de las obras por 10 días adicionales hasta el 5 de junio de 2018.
11. Las Obras de Puesta a Punto culminaron y fueron entregados de manera parcial, habiéndose realizado la última aceptación el 26 de agosto de 2020.
12. En relación a las obras distintas de puesta a punto (ODPP), el 3 de julio de 2016 el concesionario adelantó la ejecución de 10 kilómetros de la segunda calzada en el tramo comprendido entre los km 930+000 y km 940+000, así como la intersección N° 3 comprendido entre el km 938+604 y el km 938+650. Asimismo, el 26 de abril de 2018 se entregaron las obras de la Segunda Calzada entre el km 930+000 y km 940+000.
13. Por el Acta del 14 de noviembre de 2018 se entregaron las obras de adelanto de la ejecución de la segunda calzada comprendida entre el complejo fronterizo de Santa Rosa y la línea de frontera con Chile.

Esquema tarifario

14. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a efectuar el cobro de la tarifa de peaje vigente más IGV en las unidades de peaje existente al inicio de la Concesión. Posteriormente, sujeto a ciertas condiciones relacionadas con el cumplimiento de sus obligaciones de inversión, la tarifa se incrementará y estará compuesta por el peaje más el IGV y los tributos que fuesen aplicables. Así, la nueva tarifa que será cobrada a cada vehículo ligero o eje cobrable (vehículos pesados) presente el siguiente esquema tarifario:
 - En las unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) será de USD 1,50 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.
 - En la unidad de peaje nueva (Santa Rosa) será de USD 1,70 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.
 - En la unidad de peaje reubicada (Camaná) será de USD 1,70 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.

³ Cabe precisar que, en el Contrato de Concesión se encuentran los montos detallados de IMAG para el periodo comprendido entre 2013 y 2037. En 2013 el IMAG asciende a USD 5,2 millones, nivel que se incrementa a USD 27,5 millones, considerando el aumento proyectado de la demanda vehicular.



15. Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece un mecanismo de reajuste ordinario para las tarifas de peajes, el cual deberá efectuarse a partir del 10 de enero del año subsiguiente al mes calendario de la fecha en que se haya iniciado el cobro en cada una de las unidades de peaje. Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

- a) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,50:

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

- b) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,70:

$$Peaje_{ajustado} = \left[(USD\ 1,70 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(USD\ 1,70 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

- c) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,80:

$$Peaje_{ajustado} = \left[(USD\ 1,80 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(USD\ 1,80 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

Donde:

<i>Peaje ajustado</i>	:	Monto a cobrar en nuevos soles luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente. No incluye el IGV y/o cualquier otro tributo aplicable.
<i>CPI</i>	:	Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (Consumer Price Index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics). CPI _i Corresponde al mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el ajuste tarifario. En caso de no haber sido publicado a la fecha en que se realiza el ajuste, se utilizará el índice del mes precedente disponible. CPI ₀ Corresponde al mes en que ocurre el incremento tarifario señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente, según corresponda.
<i>IPC</i>	:	Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). IPC _i : Corresponde al mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el ajuste tarifario. IPC ₀ : Corresponde al mes en que ocurre el incremento tarifario señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente, según corresponda.
<i>TC</i>	:	Es el promedio del Tipo de Cambio Promedio Ponderado de Compra y de Venta de Dólares Americanos del Sistema Financiero publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP. TC _i : Registro del Tipo de Cambio correspondiente al último día hábil del mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el reajuste tarifario. TC ₀ : Registro del Tipo de Cambio correspondiente al día calendario de ocurrido el incremento tarifario de cada unidad de peaje de conformidad con lo señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente.

Pagos al estado

16. La cláusula 10.12 establece que el Concedente recibirá del Concesionario, por concepto de Pago por Derecho de Concesión, el 2 % del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental para la Ejecución de obras obligatorias.
17. Asimismo, según se señala en la cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá transferir a favor del Regulador por concepto de Aporte por Regulación, el 1 % del total de sus ingresos (facturación).



Modificaciones contractuales

18. A la fecha se han suscrito tres adendas al contrato de concesión. En el siguiente cuadro se detalla la fecha de suscripción, así como las principales modificaciones efectuadas.

Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	9 de mayo de 2016
Principales temas:	(1) Precisar el procedimiento de acreditación de Cierre financiero de las Obras de Puesta a punto y distintas a la Puesta a punto. (2) Redefinir las condiciones de entrega del Área de Terreno para las Obras de Puesta a punto y distintas a la Puesta a punto. (3) Ejecución de las Obras de Puesta a Punto y Obras distintas a la Puesta a punto, estableciendo un plazo máximo luego de suscrita la Adenda 1 al Contrato de Concesión. (4) Redefinir los términos y condiciones especiales para el incremento tarifario en función a la ejecución de obras. (5) Oportunidad para la ejecución de las Obras de Puesta a punto, la ejecución de las Obras para la reubicación del peaje de Camaná y la entrada en operación de la nueva unidad de peaje de Santa Rosa.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	10 de julio de 2019
Principales temas:	Se generó un evento de fuerza mayor en Sigüas que incide en la ejecución de las Obras de Puesta a Punto, por tales motivos el Concesionario se encuentra imposibilitado de materializar el cierre financiero por causas no imputables a él. En ese sentido, la adenda implica: (1) Modificar las condiciones para la extinción, terminación y liquidación del Fideicomiso de Recaudación. (2) Establecer la realización de estudios para atender los deslizamientos en Sigüas. (3) Establecer los plazos para la liberación de terrenos.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	22 de enero de 2026
Principales temas:	Sustitución de la tasa de referencia de interés comercial de tasa LIBOR (London Interbank Offered Rate) a la tasa Term SOFR (Term Secured Overnight Financing Rate) a seis meses más un margen (spread) fijo de 0,42826 %, debido al cese de la publicación de la tasa LIBOR en el mercado financiero internacional.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

I.3. Área de Influencia

19. El ámbito de la Concesión comprende carreteras de penetración que recorren el sur del Perú, conectando las regiones de Arequipa y Moquegua con la región Tacna, facilitando el intercambio comercial entre dichas zonas, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.



Fuente: Memoria Institucional de Ositrán.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.



I.4. Infraestructura y equipos

20. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 428,61 kilómetros ubicados entre las regiones Arequipa, Moquegua y Tacna. La vía se subdivide en cuatro subtramos, conforme se detalla en el cuadro que se presenta a continuación:

Cuadro N° 3: Tramos de la concesión

Tramo N°	Ruta	Tramo	Longitud (Km)
1	PE 1S	Dv. Quilca - Dv. Arequipa	121,55
2	PE 1S	Dv. Matarani - Dv. Moquegua	158,23
3	PE 1S	Dv. Ilo - Tacna	113,31
4	PE 1S	Tacna - La Concordia	35,52
Longitud Total			428,61

Fuente: Contrato de concesión.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

21. Además del corredor vial, la Concesión comprende cuatro unidades de peaje (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) y una unidad de pesaje (Tomasiri), las cuales incluyen edificaciones habilitadas para la prestación de multiservicios, como servicios higiénicos de uso público.
22. Por otra parte, con el objetivo de asegurar un correcto y oportuno servicio de auxilio frente a accidentes o emergencias, así como para garantizar una adecuada atención al usuario, el concesionario dispone de los siguientes servicios operativos y de infraestructura:
- Sistema de Central de Emergencia: Opera las 24 horas del día de manera ininterrumpida para coordinar y gestionar las incidencias en la vía.
 - Sistema de Comunicación en Tiempo Real: Conformado por Postes SOS instalados a lo largo de la carretera, cuyas llamadas son registradas y atendidas directamente por la central de emergencias.
 - Servicio de ambulancia: Destinado a la atención prehospitalaria de heridos y su respectivo traslado médico.
 - Servicio de traslado de vehículos (Grúas): Disponible para el retiro y traslado de los vehículos que hubieran resultado averiados en la vía.
 - Auxilio Mecánico: Servicio brindado en la vía de manera adicional a las obligaciones estrictamente establecidas en el Contrato de Concesión.
 - Control de Pesaje: Equipos de pesaje calibrados y certificados que operan las 24 horas del día.
 - Oficinas para uso de la Policía: Espacios habilitados en las unidades de peaje de Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri, orientados a facilitar el soporte policial y de seguridad en la ruta.

I.5. Hechos de importancia

23. La Concesionaria llevó a cabo una convocatoria para la contratación de una empresa encargada de realizar la auditoría de tráfico vehicular correspondiente al año 2025, dirigida a firmas especializadas que cumplieran con los requisitos establecidos en las bases del proceso. La convocatoria contempló un cronograma con etapas definidas, incluyendo la recepción, evaluación y selección de propuestas, así como la comunicación de los resultados al organismo regulador Ositrán. El proceso se desarrolló conforme a los lineamientos establecidos y culminó con la elección de una empresa auditora que cumplió con las condiciones técnicas y administrativas exigidas.
24. Como parte de las obras adicionales, durante el año 2025 se ejecutó un monto de S/ 25 434 472 en obras civiles para la construcción del Nuevo Puente Montalvo⁴. Al cierre del periodo, dicho

⁴ Plan de Negocios COVINCA 2026. Información disponible en:

https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/PN-2026_Covinca_T-ramo-Dv-Quilca-La-Concordia.pdf



proyecto continúa en ejecución física y se encuentra programado para culminar formalmente el 17 de marzo de 2026.

25. La Concesionaria emitió un comunicado dirigido a sus usuarios informando la actualización de su número de atención al cliente y recepción de reclamos, indicando que el nuevo canal habilitado debe ser utilizado para cualquier consulta, solicitud o gestión relacionada con sus servicios. Asimismo, la empresa exhorta a los usuarios a tomar nota de este cambio y reafirma su compromiso de brindar una atención oportuna, transparente y de calidad, en línea con los estándares establecidos en la prestación de sus servicios.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

26. A través del Contrato de Concesión, el Concedente le transfiere a COVINCA la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera, para lo cual le confiere el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Por su parte, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación de los tramos.
27. Como parte de las obligaciones del Concesionario se incluye la administración de las cuatro unidades de peajes existentes:
- Unidad de peaje Camaná (km 853+744)
 - Unidad de peaje El Fiscal (km 1062+192)
 - Unidad de peaje Montalvo (1146+194)
 - Unidad de peaje Tomasiri (1260+458)
28. 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 funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia, cuyos terminales deberán estar ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno de ellos.
 - Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.
 - Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de 100 kilómetros.
 - Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo de las labores de vigilancia y control.
 - Servicios higiénicos ubicados en cada unidad de peaje, con el material necesario para ofrecer un servicio adecuado a los usuarios.
29. Es requisito indispensable para la aplicación del régimen tarifario señalado, que todos los servicios obligatorios se encuentren en funcionamiento.
30. 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 los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.
31. El Concesionario podrá brindar y cobrar por el servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, en distancias que excedan los 100 kilómetros. Así, el Concesionario está autorizado a cobrar por este servicio los montos que hubieren sido aceptados por el Regulador, siendo responsabilidad del Ositrán verificar la calidad del mismo.
32. Adicionalmente a los servicios obligatorios listados en los Contratos de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. Estos servicios podrán llevarse a cabo en



aquellos terrenos considerados como Áreas de Servicios Opcionales, de acuerdo a las normas y reglamentos aplicables. Los ingresos obtenidos por este concepto serán de libre disponibilidad del Concesionario.

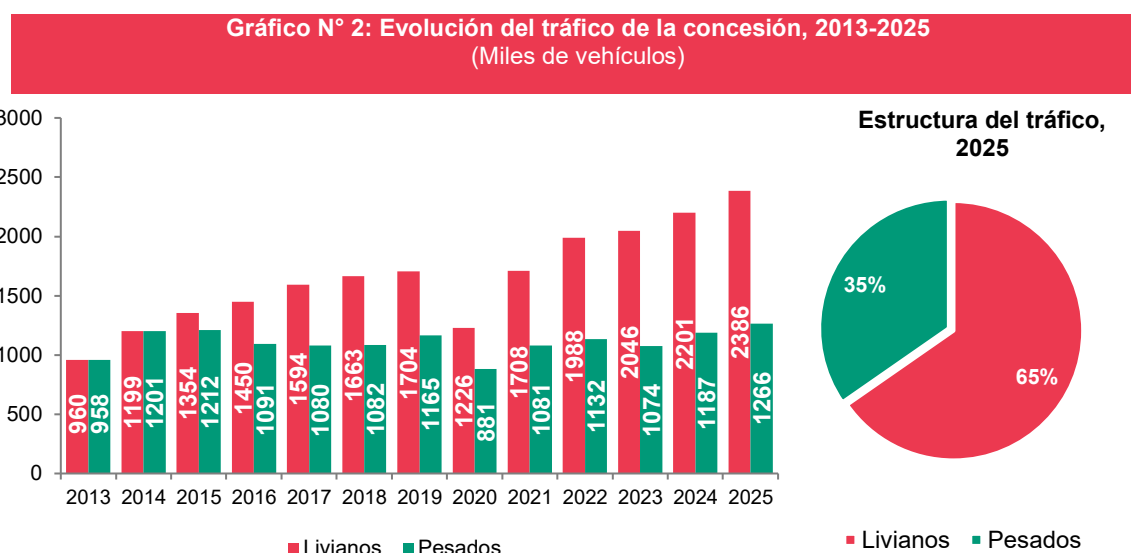
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

33. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables y servicios complementarios que brinda el Concesionario. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales han sido obtenidas de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE)⁵.

III.1. Evolución del tráfico

Tráfico en unidades vehiculares

34. Durante 2025, transitaron aproximadamente 3,7 millones de unidades vehiculares por los tramos viales de la Concesión, lo que representó un incremento de 7,8% respecto a 2024 (3,4 millones). Del total registrado, los vehículos livianos explicaron el 65,3%, mientras que las unidades pesadas conformaron el 34,7% restante.
35. La participación de vehículos livianos ha ido aumentando desde el 2013, tal como se muestra en el Gráfico N° 2. En el 2025 el tráfico de vehículos livianos y pesados variaron en 8,4 % y 6,6 % respectivamente, en comparación con el 2024.



Fuente: COVINCA S.A.

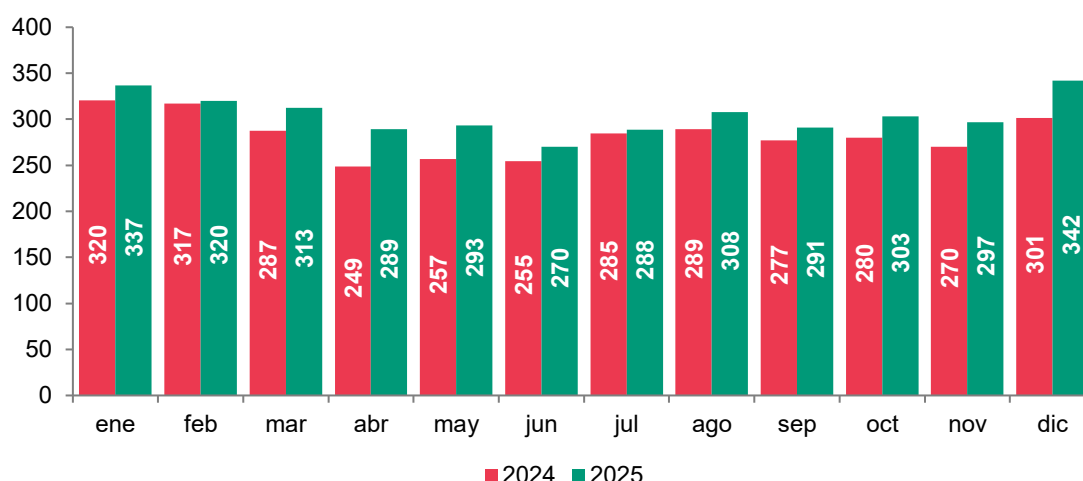
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

36. En relación con el tráfico vehicular mensual en el 2025, se puede observar que, en ningún mes del año el flujo de vehículos que transitó por la vía concesionada registró una cifra inferior en comparación con 2024. En particular, se observa que los meses en los que se registró la mayor variación de tráfico fueron abril, mayo y diciembre de 2025 en niveles de 16,4 %, 14,4 % y 13,5 % con relación a mismos meses del año anterior, respectivamente.

⁵ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositran.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2024-2025
(Miles de vehículos)



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

37. En cuanto al comportamiento del tráfico por estación de peaje, se observa que en 2025 la unidad de peaje Tomasiri es la estación que ha registrado el mayor crecimiento de flujo de vehículos, con un incremento de 12,5 %, en comparación con 2024. Dicha expansión se ha registrado tanto en unidades livianas (12,1 %), como en vehículos pesados (14,4 %). Del mismo modo, las estaciones de peaje de Camaná registraron incrementos en el flujo vehicular de 2025 en 8,1 % en relación con lo registrado en 2024. Las estaciones El Fiscal y Montalvo también incrementaron su nivel de tráfico vehicular, en 4,5 % y 4,8 % respectivamente.

Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2024-2025
(Miles de vehículos)

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2024	2025	Flujo	var. %
Livianos	Camaná	722	768	46	6,3 %
	El Fiscal	388	417	29	7,5 %
	Montalvo	447	479	32	7,2 %
	Tomasiri	644	722	78	12,1 %
Pesados	Camaná	553	612	58	10,5 %
	El Fiscal	235	234	-1	-0,4 %
	Montalvo	259	261	2	0,6 %
	Tomasiri	140	160	20	14,4 %
Total	Camaná	1276	1380	104	8,1 %
	El Fiscal	623	651	28	4,5 %
	Montalvo	706	740	34	4,8 %
	Tomasiri	783	882	98	12,5 %

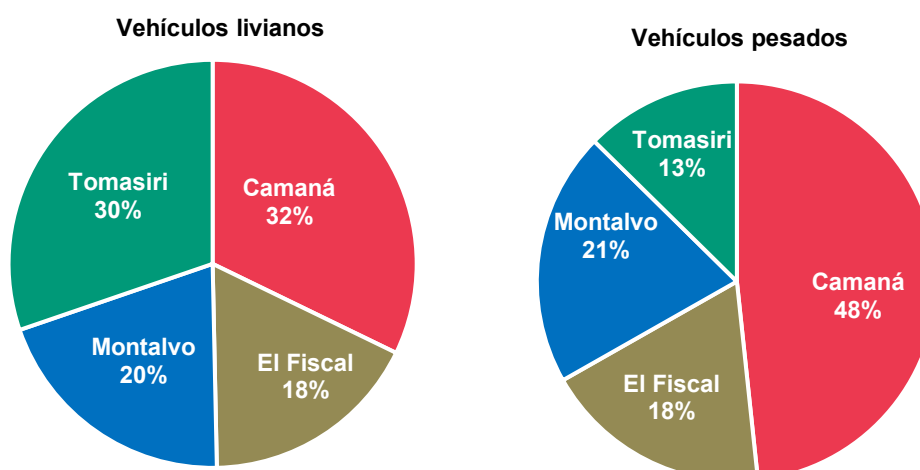
Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

38. Es preciso acotar que en el 2025 la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Camaná con el 32,2 % (768 000 unidades) seguido por Tomasiri con el 30,3 % (722 000 unidades), Montalvo con el 20,1 % (479 000) y El Fiscal con el 17,5 % (417 000). Por otro lado, respecto del total de vehículos pesados de 2025, la estación de Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 48,3 % (612 000), seguido por la estación de Montalvo con el 20,6 % (261 000), El Fiscal con el 18,5 % (234 000) y Tomasiri con el 12,6 % (160 000).



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



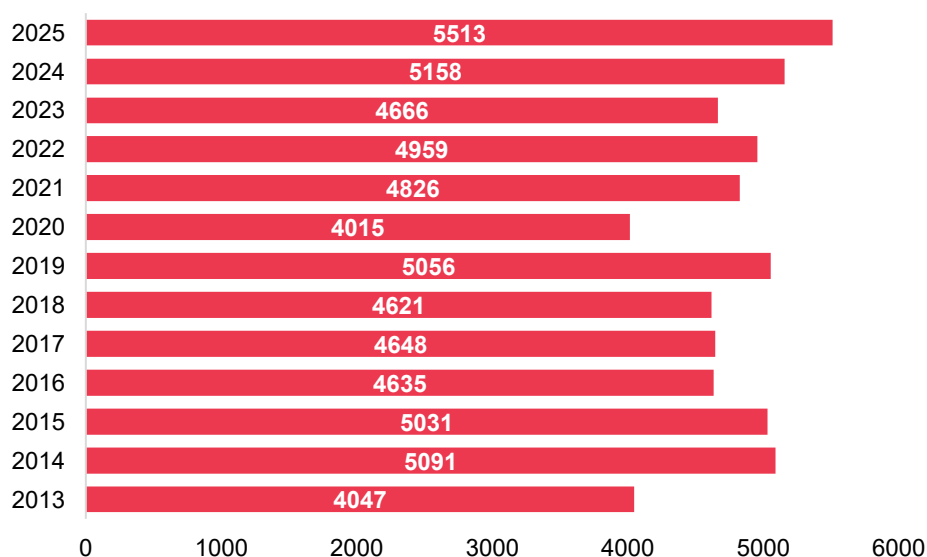
Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

III.2. Tráfico en ejes cobrables

39. En relación al tráfico de vehículos pesados⁶, se contabilizó un total de 5,5 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje de la concesión en el 2025, lo que representó un incremento del 6,9 % en relación con lo registrado en el 2024 (5,2 millones de ejes cobrables). En particular se puede ver que se ha alcanzado un máximo histórico del tráfico de ejes cobrables de vehículos pesados.

Gráfico N° 5: Evolución del tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2025
(ejes cobrables)



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

⁶ Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.



40. Con respecto al tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables se registró una mayor afluencia de aquellos con 6 y 5 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes⁷ los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 3,1 millones de ejes. De las 4 estaciones de peaje que posee la vía, la estación de Camaná presentó el mayor tráfico de ejes cobrables con 2,7 millones de ejes, siendo mayor el tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables (1,7 millones). Por otra parte, la estación de Tomasiri presentó el menor tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables con 595 077 ejes.

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

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	7	
Unidades vehiculares							
Camaná	121 081	111 825	29 721	56 461	285 940	6 658	611 686
El Fiscal	43 652	42 665	4 088	50 638	90 587	2 172	233 802
Montalvo	47 229	57 221	12 340	50 759	90 903	2 190	260 642
Tomasiri	48 923	49 411	8 287	4 505	48 081	677	159 884
Ejes cobrables							
Camaná	242 162	335 475	118 884	282 305	1 715 640	48 336	2 742 802
El Fiscal	87 304	127 995	16 352	253 190	543 522	15 727	1 044 090
Montalvo	94 458	171 663	49 360	253 795	545 418	15 843	1 130 537
Tomasiri	97 846	148 233	33 148	22 525	288 486	4 839	595 077

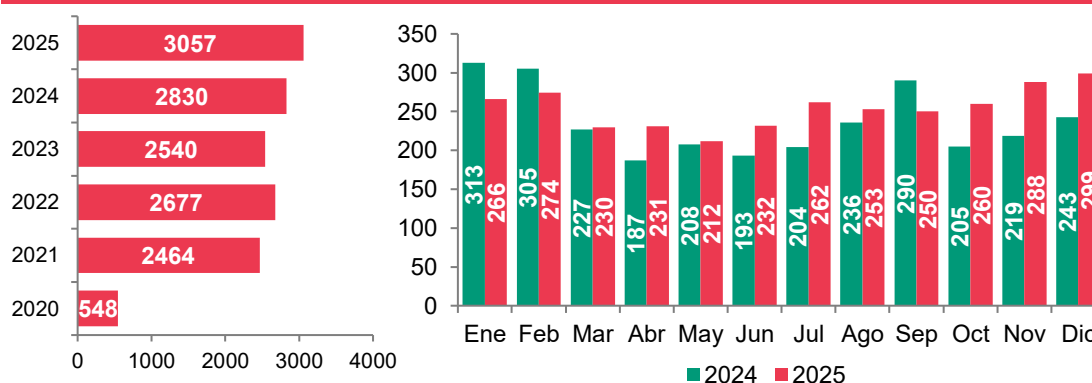
Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

III.3. Servicios obligatorios

41. Como se ha mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, tales como la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
42. En 2025, se registraron 3057 llamadas de emergencia, lo que representó un incremento de 8,0 % respecto al registrado en el 2024 (2830). Salvo los meses de enero, febrero y septiembre, el número de llamadas mensual se incrementó en 2025 respecto al año anterior, siendo el mes de noviembre el que registró el mayor incremento, con 31,5 %.

Gráfico N° 6: Llamadas de central de emergencias, 2020-2025
(Número de llamadas)



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

⁷ Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.

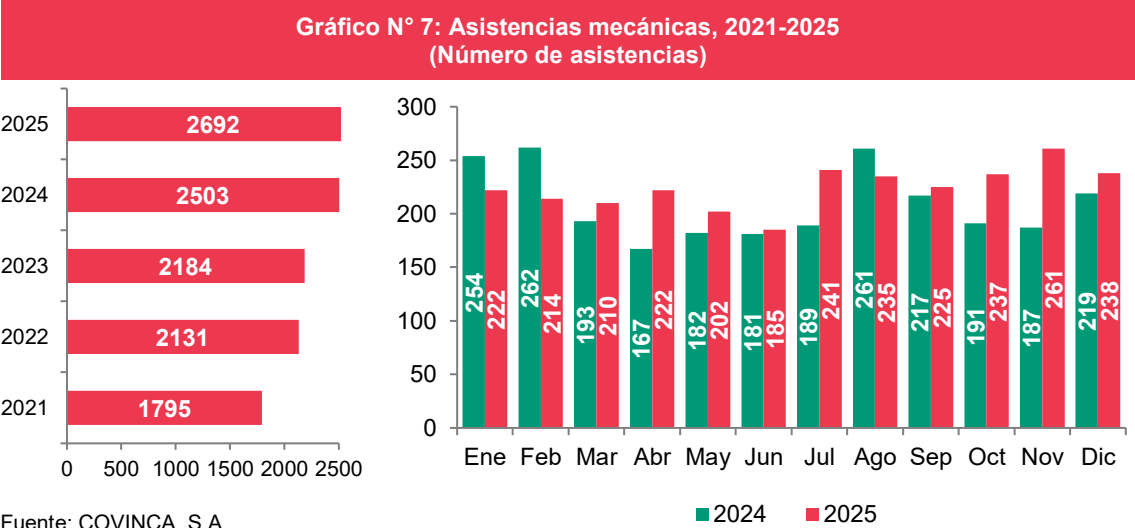


43. Con relación al motivo de las llamadas de emergencia realizadas en el 2025, el mayor porcentaje de ellas (85,6 %) correspondieron a solicitudes de auxilio mecánico, principalmente por desperfectos en la vía, seguido por reportes de accidentes de tránsito (12,1 %) y auxilio médico (1,3 %). Durante el 2025 se observó que, del total de llamadas para reportar emergencias, ninguna generó interrupción del tránsito vehicular.

Cuadro N° 6: Motivo de llamada de emergencia, 2025 (Número de llamadas)						
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros Medios	
Auxilio Mecánico	0	2617	2306	242	69	2617
Auxilio Médico	0	41	15	4	22	41
Accidente de Tránsito	0	371	325	37	9	371
Desastres ambientales	0	22	18	3	1	22
Atasco de vía	0	4	3	0	1	4
Otros	0	2	1	0	1	2
Total	0	3057	2668	286	103	3057

Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

44. En lo que respecta a asistencias mecánicas, en 2025 el concesionario registró un total de 2692, cifra 7,6 % superior a lo registrado en 2024 (2503), en línea con el mayor tráfico. Los meses en los que se observó mayor cantidad de asistencias mecánicas fueron julio (241) y noviembre (261), mientras que los meses con menor registro de asistencias mecánicas fueron mayo (202) y junio (185).

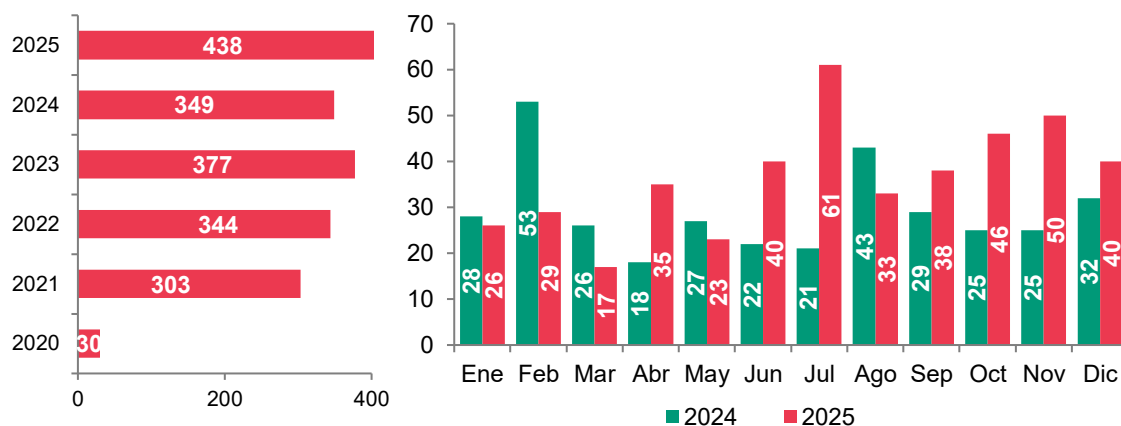


Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

45. Además, en 2025 el concesionario registró un total de 438 asistencias médicas, lo que representó un incremento del 25,5 % en comparación con 2024 (349). El mayor número de atenciones se registró en julio (61), mientras que el menor se presentó en marzo (17). Asimismo, se observa una marcada variabilidad mensual en 2025, dado que en 5 de los 12 meses se registraron menos atenciones que en el año anterior; como en el caso de febrero, mes en el que se registró una disminución de 45,3 % o julio donde el incremento fue de más del 100 % respecto al 2024.



Gráfico N° 8: Asistencias médicas, 2020-2025
(Número de asistencias)



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

IV. RÉGIMEN TARIFARIO

46. De acuerdo a la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, a la fecha de inicio de la explotación (marzo de 2013), le serían transferidas al concesionario las 4 unidades de peaje ya existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) debiendo cobrarse la tarifa de peaje vigente al momento de su transferencia.
47. De acuerdo al Contrato de Concesión, dicha tarifa podrá ser incrementada cuando se cumplan algunos hitos relacionados con las obligaciones de inversión previstos en la cláusula 9.4. Así las tarifas se incrementarán hasta USD 1,50 en los peajes existentes, USD 1,70 en la nueva unidad de Santa Rosa y USD 1,80 en la estación de Camaná luego de ser reubicada. A dichas tarifas se le sumará el IGV y otros tributos aplicables y se cobrarán por sentido de desplazamiento. Adicionalmente, el Contrato prevé un mecanismo de reajuste anual que depende del nivel de inflación.
48. Las nuevas tarifas vigentes durante el año 2025 entraron en vigor a partir del 10 de enero del mencionado año en las cuatro estaciones de peaje en funcionamiento (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri), las mismas que se incrementaron en promedio 3,1 % en relación a las tarifas del año anterior. Las tarifas aplicables en 2024 y 2025 se muestran en el siguiente cuadro:



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

Tipo de vehículo	Unidad de cobro	Tarifa 2024 (con IGV)	Tarifa 2025 (con IGV)	Var 2024-2025
Unidad de Peaje	El Fiscal, Montalvo y Tomasiri			
Vehículos Ligeros	Por unidad	7,60	7,80	2,6 %
Vehículos Pesados				
2 ejes	Por unidad	15,20	15,70	3,3 %
3 ejes	Por unidad	22,90	23,60	3,1 %
4 ejes	Por unidad	30,50	31,50	3,3 %
5 ejes	Por unidad	38,20	39,40	3,1 %
6 ejes	Por unidad	45,80	47,20	3,1 %
7 ejes	Por unidad	53,50	55,10	3,0 %
8 ejes	Por unidad	61,10	63,00	3,1 %
9 ejes	Por unidad	68,70	70,90	3,2 %
10 ejes	Por unidad	76,40	78,80	3,1 %
11 ejes	Por unidad	84,00	86,70	3,2 %
12 ejes	Por unidad	91,70	94,50	3,1 %
13 ejes	Por unidad	99,30	102,40	3,1 %
14 ejes	Por unidad	107,00	110,30	3,1 %
15 ejes	Por unidad	114,60	118,20	3,1 %
16 ejes	Por unidad	122,20	126,10	3,2 %
17 ejes	Por unidad	129,90	134,00	3,2 %
18 ejes	Por unidad	137,50	141,80	3,1 %
19 ejes	Por unidad	145,20	149,70	3,1 %
20 ejes	Por unidad	152,80	157,60	3,1 %
Unidad de Peaje	Camaná			
Vehículos Ligeros	Por unidad	7,60	7,80	2,6 %
Vehículos Pesados				
2 ejes	Por unidad	15,20	15,70	3,3 %
3 ejes	Por unidad	22,80	23,60	3,5 %
4 ejes	Por unidad	30,50	31,40	3,0 %
5 ejes	Por unidad	38,10	39,30	3,1 %
6 ejes	Por unidad	45,70	47,20	3,3 %
7 ejes	Por unidad	53,40	55,00	3,0 %
8 ejes	Por unidad	61,00	62,90	3,1 %
9 ejes	Por unidad	68,60	70,80	3,2 %
10 ejes	Por unidad	76,30	78,60	3,0 %
11 ejes	Por unidad	83,90	86,50	3,1 %
12 ejes	Por unidad	91,50	94,40	3,2 %
13 ejes	Por unidad	99,10	102,30	3,2 %
14 ejes	Por unidad	106,80	110,10	3,1 %
15 ejes	Por unidad	114,40	118,00	3,1 %
16 ejes	Por unidad	122,00	125,90	3,2 %
17 ejes	Por unidad	129,70	133,70	3,1 %
18 ejes	Por unidad	137,30	141,60	3,1 %
19 ejes	Por unidad	144,90	149,50	3,2 %
20 ejes	Por unidad	152,60	157,30	3,1 %

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.



V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

49. Las obligaciones de inversión que asumió el Concesionario al suscribir el Contrato de Concesión incluyen las obras relacionadas con la construcción de los 74,46 kilómetros de segunda calzada, así como las intervenciones necesarias en los 428,61 kilómetros del tramo existente y otras obras complementarias. Dichas inversiones involucran un monto total de USD 134,26 millones, siendo al cierre de 2025, la inversión acumulada de USD 38,30 millones, lo que representa un avance de 28,5 % en la inversión comprometida.
50. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, las obligaciones del Concesionario consistían en la ejecución de obras obligatorias, las mismas que son de dos tipos: (i) Obras de puesta a punto (OPP) referidos a la intervención en los 428,61 km ya existentes; y, (ii) Obras distintas de puesta a punto (ODPP). El detalle de cada tipo de obra por cada tramo de la Concesión se muestra en el siguiente cuadro:

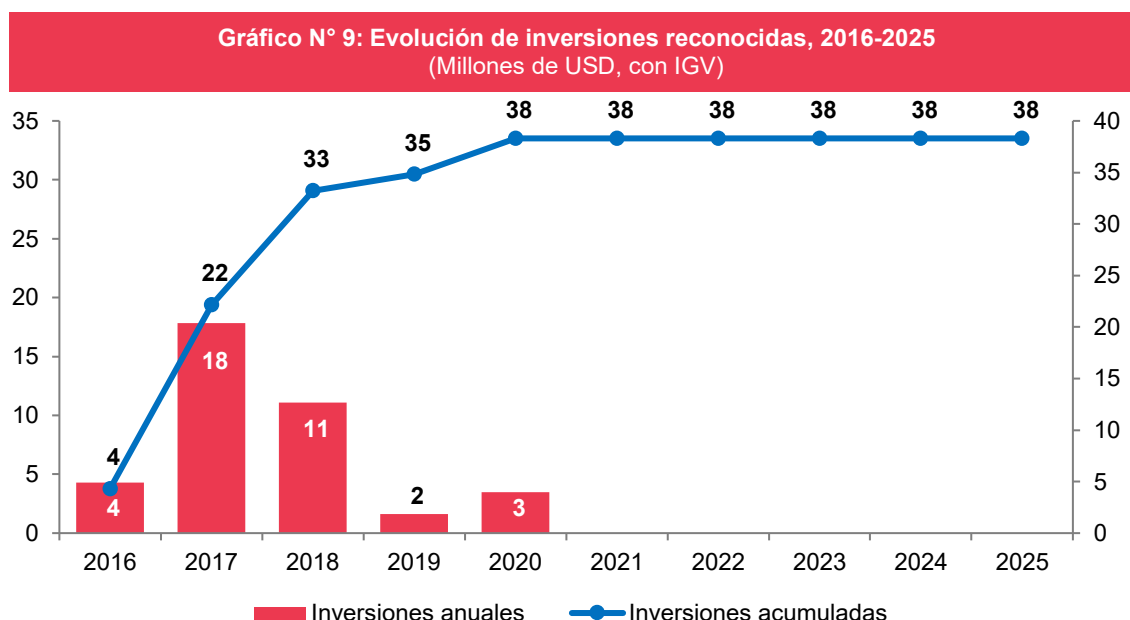
Cuadro N° 8: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA

Tipo de Obra	Tramo I Dv Quilca – Dv Moquegua	Tramo II Ilo – La Concordia
Puesta a Punto (calzada existente)	ST1: Dv Quilca - DV Arequipa ST2: Dv Matarani – Dv Moquegua	Ilo – La Concordia
Obras Nuevas	Segunda Calzada (Km 920+730 al Km 973+884) 2 Puentes vehiculares (Sigvas y Vitor) 2 óvalos 7 intersecciones a nivel 6 puentes peatonales Túnel Sotillo (400m)	Segunda Calzada (Km 1314+300 al Km 1335+600) 2 intercambios a desnivel 5 intersecciones a nivel

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

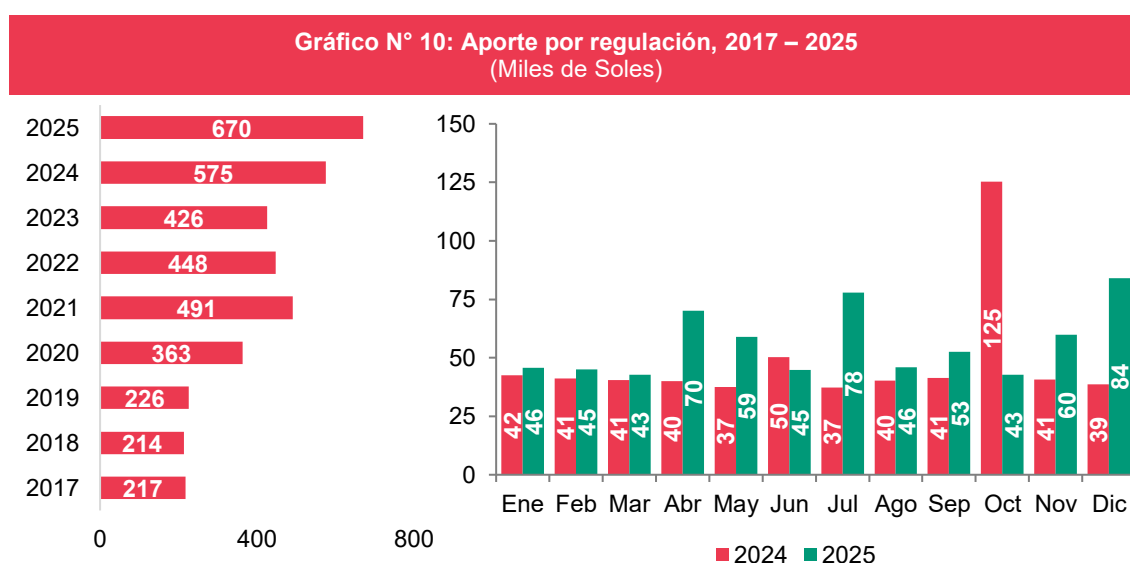
51. De acuerdo a los plazos previstos en el Contrato de Concesión la ejecución de las obras obligatorias debió haberse iniciado el 13 de agosto de 2014 y culminado en agosto de 2017, siendo que el inicio de las obras estaba supeditado, entre otras condiciones, a la entrega de las áreas de terreno necesarias para la ejecución de las obras por parte del MTC. No obstante, el Concedente no cumplió con la entrega de terrenos debido a la presencia de poblaciones asentadas que no estaban de acuerdo con el desarrollo del proyecto.
52. Ello requirió modificaciones en el trazo original del proyecto, por lo que se pactó la suspensión de la obligación del inicio de las obras. De este modo, en el 2015, el Concedente aprobó los Estudios Definitivos de Ingeniería y de Impacto Ambiental de las obras elaborados por el Concesionario y el Concedente hizo una entrega parcial correspondiente a los terrenos del Subtramo 03: Dv. Ilo – Tacna y del Subtramo 04: Tacna – La Concordia. Asimismo, el 18 de setiembre de 2015, se hizo entrega al Concesionario de los terrenos correspondientes al Subtramo 01: Dv. Quilca Dv. Arequipa (Repartición) y del Subtramo 02: Dv. Matarani – Dv. Moquegua. Las Obras de Puesta a Punto iniciaron el 27 de mayo de 2016, las mismas que culminaron y fueron entregados de manera parcial, habiéndose realizado la última aceptación el 26 de agosto de 2020.
53. Con respecto a las Obras distintas de puesta a punto (ODPP), a la fecha el MTC no ha culminado con la entrega del 100 % de los terrenos necesarios para el inicio de obras. Por tal motivo, por acuerdo de las partes, el 3 de julio de 2016 el Concesionario adelantó la ejecución de 10 kilómetros de la segunda calzada en el tramo comprendido entre los km 930+000 y km 940+000, así como la intersección N°3 comprendido entre el km 938+604 y el km 938+650, las mismas que fueron aceptadas el 26 de abril de 2018, además se ha realizado el adelanto de la ejecución de la segunda calzada comprendida entre el complejo fronterizo de Santa Rosa y la línea de frontera con Chile la misma que fue aceptada el 14 de noviembre de 2018.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – Ositrán.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

V.2. Pagos al Estado

54. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación al Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 12 de julio de 2011, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales a Ositrán por concepto de aportes de regulación equivalentes al 1 % del total de su facturación.
55. En el siguiente gráfico se observa la evolución de los pagos efectuados por el Concesionario bajo el concepto de aportes por regulación entre 2017 y 2025. El pago por concepto de aporte por regulación ascendió en 2025 a S/ 670,19 mil, lo que representó un incremento de 16,5 % en relación con el pago efectuado el año anterior (S/ 575,41 mil).



Fuente: Gerencia de Administración – Ositrán.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

56. Cabe mencionar que la Concesionaria fue sancionada por el incumplimiento consistente en no haber ejercido las defensas posesorias en las modalidades previstas en las cláusulas del Contrato de Concesión, respecto de la afectación al Derecho de Vía en la carretera



Panamericana Sur (Ruta PE-1S), entre las progresivas km 918+711 y km 920+872, debido a la instalación de 34 postes de concreto por parte de la empresa TELEFÓNICA DEL PERÚ S.A.A. Dicho incumplimiento se encuentra tipificado en las Cláusulas 5.42 y 5.43 del Contrato de Concesión. La multa impuesta ascendió a S/ 26 560.

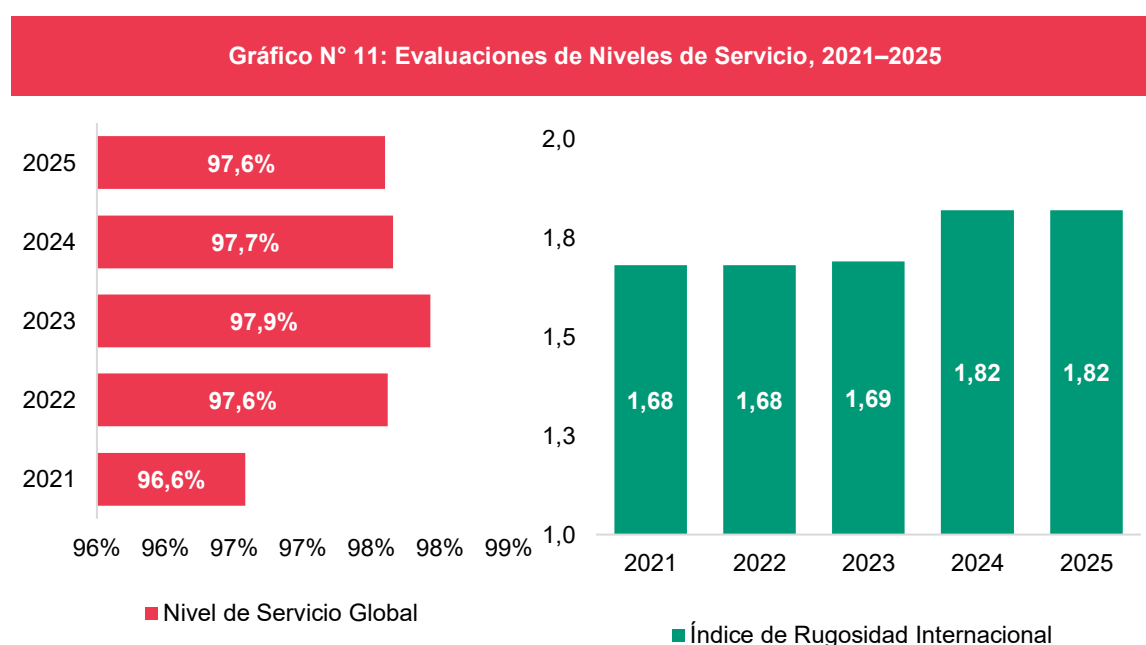
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio

57. De acuerdo a la cláusula 5.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario no se encuentra obligado a efectuar mediciones de los niveles de servicio mientras se encuentre en etapa de obras. Al respecto, el Contrato señala lo siguiente:

“5.1 Durante los periodos en que los Sub-Tramos se encuentren en Obra no se evaluarán los niveles de servicio afectados por la Obra, ni se considerarán dichos Sub-Tramos para el cálculo del nivel de servicio global del Contrato”.

58. Debido a retrasos en el cronograma de entrega de terrenos por parte del Concedente, el inicio de obras en esta Concesión recién se produjo en mayo de 2016 y al finalizar el 2020 la empresa no había culminado la ejecución de las obras obligatorias, motivo por el cual no se encuentra obligada en dicho periodo al cumplimiento de los niveles de servicio y no se le efectuaron mediciones de los Niveles de Servicio Global, registrándose a partir del año 2021.
59. En ese sentido, en 2025 Ositrán efectuó la medición del Nivel de Servicio global, cuyo resultado fue de 97,60 %, el cual es superior al 95,0 % establecido como el umbral mínimo. Asimismo, una medida alternativa del nivel de servicio de la infraestructura vial es el Índice de Rugosidad Internacional (IRI). La última medición del IRI arrojó un resultado de 1,82 encontrándose debajo del umbral permisible 3,5.



Fuente: Gerencia de Administración – Ositrán.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

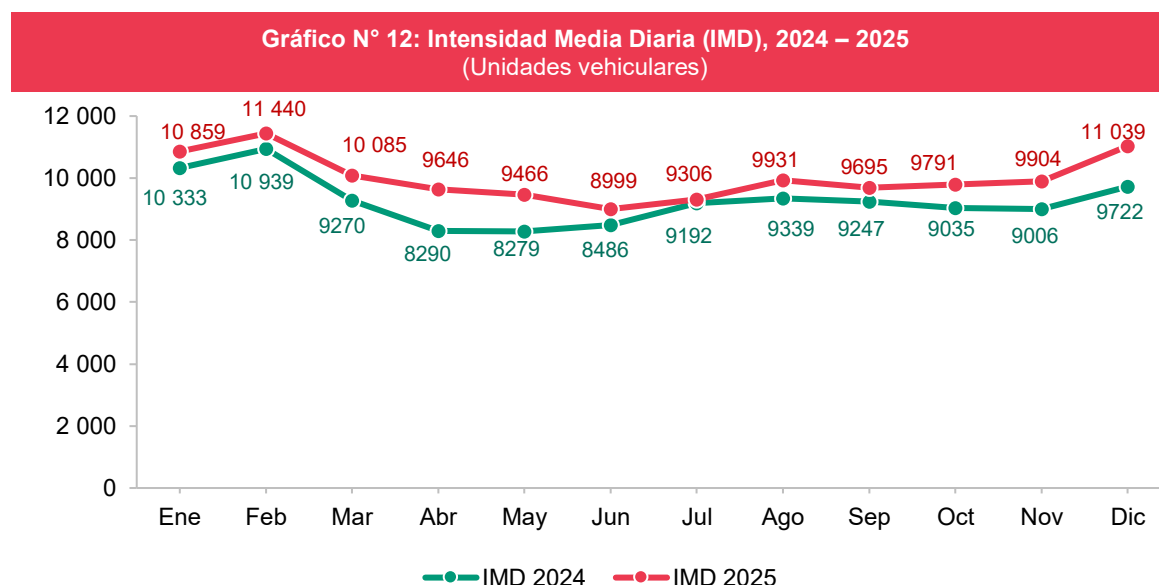
VI.2. Indicadores de tráfico

60. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD) se define como el número total de vehículos que transitan por una determinada sección durante un período determinado, dividido entre la cantidad de días que comprende dicho período⁸. Por tanto, el IMD estima el tránsito diario promedio que

⁸ Calculado en base a la información provista por el concesionario. Es preciso acotar que el tráfico vehicular se contabiliza en base a las unidades que pasan por las unidades de peaje. El IMD mensual se calcula de la siguiente manera:



circula por la vía. Como se observa en el siguiente gráfico, el IMD en el 2025 ha mantenido una tendencia de crecimiento mayor en todos los meses, respecto al indicador de 2024. En promedio, durante 2025 el número de vehículos por día fue de 10 013, cifra mayor en 8,1 % de lo registrado en 2024 (9262).



Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

VI.3. Accidentes⁹

61. Como se observa en el siguiente cuadro, durante el 2025, se registraron 274 accidentes, número superior en 14,6 % respecto al registrado en 2024 (239). En cuanto al tipo de accidente, el 48,2 % (132) produjeron solo daños materiales, el 44,9 % (123) ocasionaron daños físicos y el 6,9 % (19) trajeron como consecuencia víctimas mortales.

Cuadro N° 9: Accidentes por tipo de consecuencia, 2021-2025						
Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Illesos	Heridos	Fallecidos
2021	122	97	19	382	236	25
2022	101	78	14	266	166	16
2023	175	63	18	332	152	37
2024	152	69	18	299	153	24
2025	132	123	19	337	263	33

* 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: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

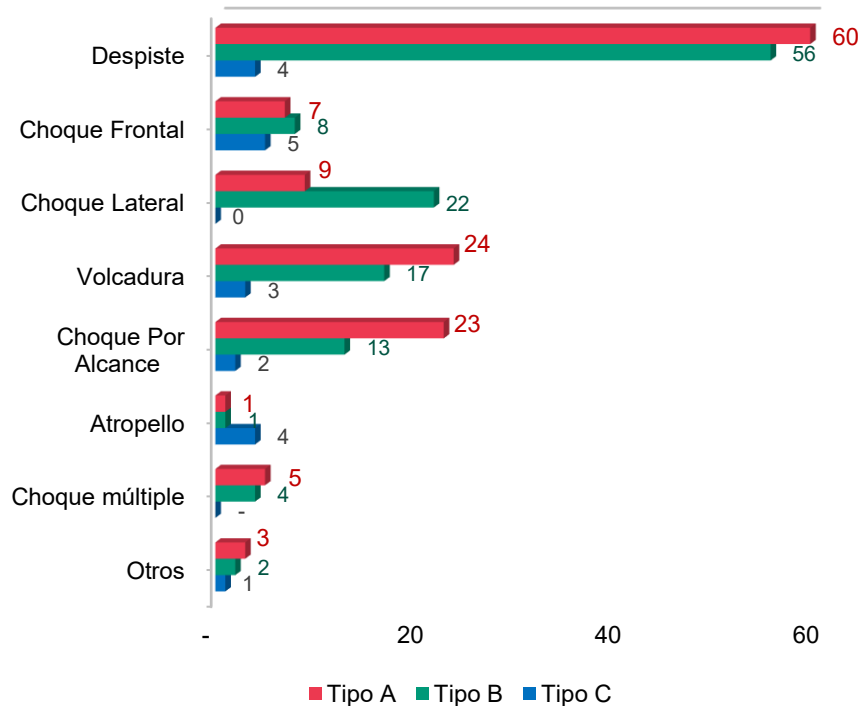
62. El número de heridos por accidente pasó de 0,64 en 2024 a 0,96 en 2025; mientras que la cantidad de víctimas fatales por accidente se incrementó de 0,10 en 2024 a 0,12 en 2025. El 43,8 % de los accidentes de tránsito se produjeron por despiste de vehículos, la mayoría de estos (50,0 %) solo produjo daños materiales, el 46,7 % lesiones personales y el 3,3 % pérdidas humanas por despiste. Asimismo, el 35,8 % de los accidentes se debió a choques (frontales, laterales, por alcance o múltiples), mientras que el resto corresponde a volcaduras (16,1 %) y atropellos (2,2 %). Otros tipos de accidentes registrados representaron el 2,2 %.

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

⁹ El concesionario ha registrado esta información a partir de setiembre del 2020.



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

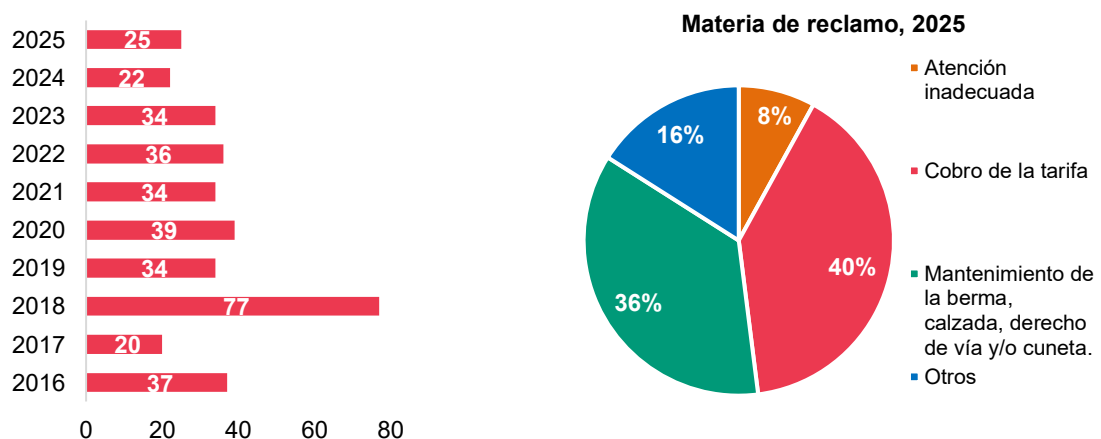


Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI.4. Reclamos

63. En el 2025, los usuarios de la Concesión presentaron 25 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, cifra superior a los 22 recibidos en el año 2024. Del total de reclamos presentados en 2025, la mayor cantidad (40,0 %) fueron por cobro de tarifa. Asimismo, los reclamos relacionados al mantenimiento de la berma representaron el 36,0 %. Ambos tipos de reclamo representaron una proporción de 76,0 %.
64. Cabe indicar que, durante 2025, del total de reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura vial, el 56,0 % fueron declarados infundados (14); mientras que 36 % fueron declarados inadmisibles (9), 1 reclamo fue improcedente y 1 se encuentra en proceso de evaluación.

Gráfico N° 14: Reclamos 2016-2025

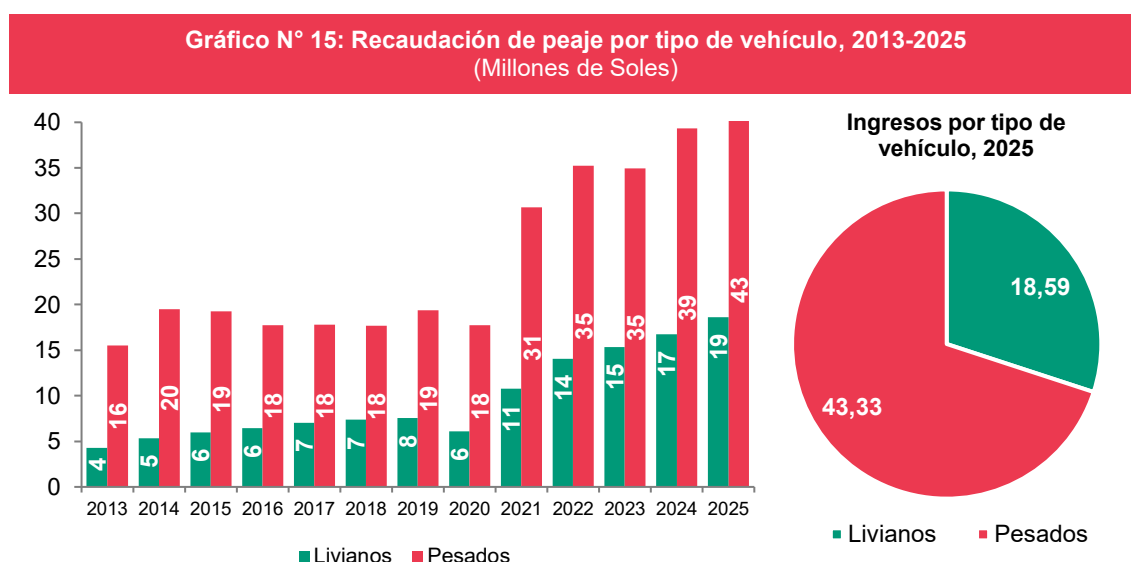


Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.



VII. INDICADORES COMERCIALES

65. Durante 2025, los ingresos recaudados por el Concesionario por la explotación de las 4 unidades de peaje ya existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) ascendieron a S/ 61,93 millones, monto 10,5 % superior a la recaudación obtenida el año anterior (S/ 56,02 millones), en línea con el mayor flujo vehicular y mayores tarifas.
66. Como en años anteriores, el mayor flujo de ingresos recaudados correspondió al pago de peajes de los vehículos pesados (70,0 %) en 2025. Estos ingresos por concepto de peajes de los vehículos pesados se incrementaron en 10,2 % en relación con el año anterior, al pasar de S/ 39,31 a S/ 43,33 millones. De manera similar, la recaudación procedente del tráfico de vehículos ligeros tuvo un aumento del 11,2 % en comparación con el 2024, al pasar de S/ 16,72 a S/ 18,59 millones.



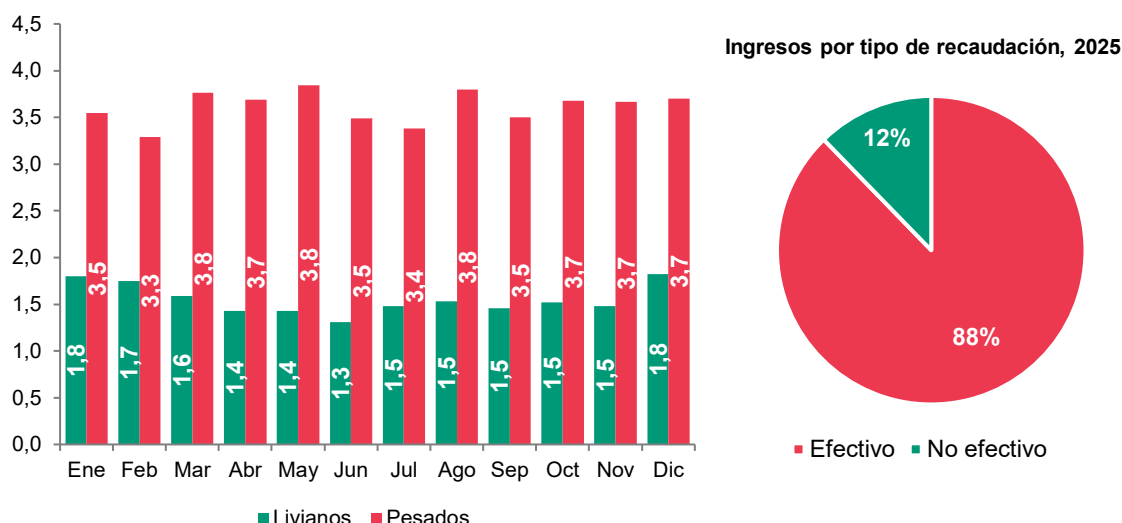
Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

67. Además, en el 2025, el 12,3 % del total recaudado se realizó vía cobros prepago (S/ 7,59 millones), mientras que los cobros en garita representaron el 87,7 % del total recaudado (S/ 54,33 millones). Cabe mencionar que el pago de la tarifa vía prepago se empezó a realizar desde marzo de 2024. En dicho año, lo recaudado vía cobros prepago fue de S/ 1,38 millones, representando apenas el 2,5 % de la recaudación.



Gráfico N° 16: Recaudación de peaje por tipo de recaudación, 2025
(Millones de Soles)



Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

68. De acuerdo a lo indicado en el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la obligación de transferir los recursos procedentes de la recaudación por concepto de peajes al Fideicomiso de Recaudación constituido por COVINCA con la finalidad de garantizar el empleo eficiente de tales recursos en el impulso inicial de la ejecución de las Obras Obligatorias en los primeros años de la Concesión.

VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estado Financieros

Estado de Resultados integrales

69. Considerando la naturaleza autofinanciada de la Concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario proceden de la operación de la Concesión, ejecución de las obras obligatorias (obras de puesta a punto y obras distintas a puesta a punto) y la conservación y mantenimiento de la Concesión.
70. Durante el 2025, el Concesionario registró ingresos por un monto de S/ 66,7 millones, lo cual representó un aumento de 26,7 % en relación con los ingresos registrados el año anterior (S/ 52,7 millones).

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

Ingresos por prestación de servicios	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos por operación	64 106	47 190	96,0%	89,6%	35,8%
Ingresos por operación	64 380	47 464	96,5%	90,1%	35,6%
Contribución para realizar operación	(274)	(274)	-0,4%	-0,5%	0,0%
Ingresos por construcción	2 642	5 483	4,0%	10,4%	-51,8%
Ingresos por construcción	2 642	5 483	4,0%	10,4%	-51,8%
Total	66 748	52 673	100,0%	100,0%	26,7%

Fuente: Estados Financieros auditados 2025 - COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



71. En lo que respecta a los costos por prestación de servicios, éstos se incrementaron en 50,2 %, pasando de S/ 30,8 millones en el 2024 a S/ 46,2 millones en el 2025. En relación con los costos por operación, estos incrementaron en 44,4 % pasando de S/ 28,9 millones en el 2024 a S/ 41,7 millones en el 2025, constituyendo el 90,2 % de los costos totales por prestación de servicios; asimismo, los costos por construcción registraron un incremento del 32,8 %, pasando de S/ 1,9 millones en el 2024 a S/ 2,6 millones en el 2025, constituyendo el 5,5 % de los costos totales por prestación de servicios. En cuanto a los costos por operación, el componente principal lo constituye los servicios prestados por terceros¹⁰, rubro que se incrementó en 76,4 %, es decir en S/ 12,2 millones frente al monto registrado en el 2024.
72. En línea con lo explicado anteriormente sobre las actividades de construcción ejecutadas por el Concesionario para el 2025, los costos de la Concesionaria se incrementaron 32,8 % en relación con 2024. Estos costos corresponden principalmente a gastos por mayor permanencia en la etapa de construcción del tramo vial, pagados por Concesionaria a Consorcio Concesión Vial del Sur debido a los deslizamientos en Siguaná.

Cuadro N° 11: Costos de prestación de servicios 2024-2025
(En miles de soles)

Costos por prestación de servicios	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Costos por operación	41 676	28 859	90,2%	93,7%	44,4%
Servicios prestados por terceros	28 239	16 009	61,1%	52,0%	76,4%
Amortización de intangibles	9 647	9 647	20,9%	31,3%	0,0%
Cargas de personal	3 790	3 203	8,2%	10,4%	18,3%
Costos por construcción	2 560	1 928	5,5%	6,3%	32,8%
Costos de construcción	2 560	1 928	5,5%	6,3%	32,8%
Costos de servicios	1 993	0	4,3%	0,0%	-
Costo de servicios	1 993	0	4,3%	0,0%	-
Total	46 229	30 787	100%	100,0%	50,2%

Fuente: Estados Financieros auditados 2025 – COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. En lo que respecta a los gastos administrativos, se redujeron un 26,6 % con respecto al 2024, pasando de S/ 9,5 millones a S/ 7,0 millones, principalmente motivado por la reducción en la partida asesoría administrativa en 56,5 % que cayó en S/ 3,3 millones.

¹⁰ En los años 2024 y 2025 los servicios de mantenimiento de operación incluyen servicios de conservación de las Obras Puesta a Punto de la Concesión que fueron entregadas en agosto de 2020.



Cuadro N° 12: Gastos de administración 2024-2025
(En miles de soles)

Gastos administrativos	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Servicios de terceros	5 185	7 135	74,3%	68,5%	-27,3%
Asesoría administrativa	2 569	5 905	36,8%	45,8%	-56,5%
Mantenimiento y gastos bancarios	1 884	489	27,0%	12,2%	285,3%
Depreciación	440	476	6,3%	9,6%	-7,6%
Transporte de personal	178	162	2,5%	0,6%	9,9%
Alquileres de oficina	114	103	1,6%	0,2%	10,7%
Cargas de personal	1 797	2 376	25,7%	31,5%	-24,4%
Sueldos	1 097	1 295	15,7%	17,0%	-15,3%
Gratificaciones	241	354	3,5%	4,4%	-31,9%
Otros beneficios de los empleados	236	346	3,4%	5,4%	-31,8%
Vacaciones	112	138	1,6%	1,8%	-18,8%
Compensación por tiempo de servicios	14	136	0,2%	1,5%	-89,7%
Seguridad y previsión social	97	107	1,4%	1,4%	-9,3%
Total	6 982	9 511	100%	100%	-26,6%

Fuente: Estados Financieros auditados 2025 - COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. Durante el 2025, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una ganancia bruta de S/ 20,5 millones, lo que significó una disminución de 6,2 % con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 21,9 millones). Por otro lado, las ganancias de actividades de operación aumentaron en 14,5 % ascendiendo en el 2025 a S/ 14,2 millones. Respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2025 no hubo ganancia, registrándose una pérdida de S/ 21,2 millones frente a la ganancia de S/ 1,0 millones obtenida en el 2024. Este impacto se debió principalmente al efecto negativo de las cuentas Costos Financieros e Impuesto a las Ganancias.

Cuadro N° 13: Estado de Resultados integrales 2024-2025
(En miles de soles)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos	66 748	52 673	100%	100%	26,7%
Costos	(46 229)	(30 787)	-69,3%	-58,4%	50,2%
Ganancia bruta	20 519	21 886	30,7%	41,6%	-6,2%
Otros ingresos	674	39	1,0%	0,1%	1628,2%
Gastos administrativos	(6 982)	(9 511)	-10,5%	-18%	-26,6%
Resultado de operación	14 211	12 414	21,3%	23,6%	14,5%
Ingresos financieros	98	102	0%	0%	-3,9%
Costos financieros	(22 774)	(11 256)	-34,1%	-21,4%	102,3%
Resultado antes de impuesto a las ganancias	(8 465)	1 260	-13%	2%	-771,8%
Impuesto a la renta	(12 927)	(372)	-19%	-1%	3375,0%
Cobertura de flujos de efectivo- porción efectiva de cambios en el valor razonable	143	106	0,2%	0,2%	34,9%
Total resultado integral del periodo	(21 249)	994	-31,8%	2%	-2237,7%

Fuente: Estados Financieros auditados 2025 - COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Estado de Situación Financiera

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

Cuadro N° 14: 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	61 009	41 831	PASIVO CORRIENTE	114 499	36 804
Efectivo	7 995	2 286	Cuentas por pagar comerciales	5 919	3 254
Cuentas por cobrar comerciales y relacionadas	23 953	10 586	Otras cuentas por pagar	43 885	25 533
Otras cuentas por cobrar	14 974	20 160	Obligaciones financieras	64 695	8 017
Suministros	1 886	2 184			
Fondos sujetos a restricción	12 201	6 615			
ACTIVO NO CORRIENTE	156 283	180 384	PASIVO NO CORRIENTE	12 316	73 685
Cuentas por cobrar comerciales y relacionadas	12 436	25 674	Otras cuentas por pagar	-	11 057
Activos intangibles	142 575	152 560	Obligaciones financieras	54	62 628
Propiedad mobiliario y equipo	1 272	1 485	Impuestos diferidos	12 262	-
Activos por impuestos diferidos	-	665			
			TOTAL PASIVO	126 815	110 489
			PATRIMONIO NETO	90 477	111 726
			Capital en acciones	111 000	111 000
			Reserva de cobertura	(1 495)	(1 638)
			Resultados acumulados	(19 028)	2 364
TOTAL ACTIVO	217 292	222 215	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	217 292	222 215

Fuente: Estados Financieros auditados 2025 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal-Estado de Situación Financiera 2024-2025
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2025	2024	2025/2024		2025	2024	2025 / 2024
ACTIVO CORRIENTE	28,1%	18,8%	45,8%	PASIVO CORRIENTE	52,7%	16,6%	211,1%
Efectivo y equivalente de efectivo	3,7%	1,0%	249,7%	Cuentas por pagar a comerciales	2,7%	1,5%	81,9%
Cuentas por cobrar comerciales y relacionadas	11,0%	4,8%	126,3%	Otras cuentas por pagar	20,2%	11,5%	71,9%
Otras cuentas por cobrar	6,9%	9,1%	-25,7%	Obligaciones financieras	29,8%	3,6%	707,0%
Suministros	0,9%	1,0%	-13,6%				
Fondos sujetos a restricción	5,6%	3,0%	84,4%				
ACTIVO NO CORRIENTE	71,9%	81,2%	-13,4%	PASIVO NO CORRIENTE	5,7%	33,2%	-83,3%
Cuentas por cobrar comerciales y relacionadas	5,7%	11,6%	-51,6%	Otras cuentas por pagar	-	5,0%	-
Activos intangibles	65,6%	68,7%	-6,5%	Obligaciones financieras	0,0%	28,2%	-99,9%
Propiedad mobiliario y equipo	0,6%	0,7%	-14,3%	Impuestos diferidos	5,6%	-	-
Activos por impuestos a la ganancia diferido	-	0,3%	-				
				TOTAL PASIVO	58,4%	49,7%	14,8%
				PATRIMONIO NETO	41,6%	50,3%	-19,0%
				Capital en acciones	51,1%	50,0%	0,0%
				Reserva de cobertura	-0,7%	-0,7%	-8,7%
				Resultados acumulados	-8,8%	1,1%	-904,9%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	-2,2%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	-2,2%

Fuente: Estados Financieros auditados 2025 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



76. Al cierre de 2025, el Estado de Situación Financiera evidenció una reducción de 2,2 % en el valor de la empresa respecto de lo registrado en 2024. En ese contexto, los activos totales, así como el pasivo y patrimonio de la Concesión, disminuyeron de S/ 222,2 millones a S/ 217,3 millones entre 2024 y 2025.
77. Por el lado del activo, el activo corriente registró un aumento de 45,8 % entre el 2024 y 2025, pasando de S/ 41,8 millones a S/ 61,0 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 18,8 % de los activos totales en el año 2024 al 28,1 % en el año 2025, principalmente producto del aumento en S/ 5,7 millones en el rubro Efectivo y equivalente de efectivo¹¹, y aumento de S/ 13,4 millones en Cuentas por cobrar comerciales y relacionadas. Por el lado de los activos no corrientes, se produjo una disminución del 13,4 %, esto es de S/ 24,1 millones frente a la cifra consignada de S/ 180,4 millones registrada en el 2024, explicado principalmente por la reducción de S/ 13,2 millones en el rubro Cuentas por cobrar comerciales y relacionadas frente al monto consignado de S/ 25,7 millones en el 2024 (-51,6 %).
78. Por su parte, los pasivos totales de la Concesión se incrementaron en 14,8 %, mientras que el patrimonio neto se redujo en 19,0 %. Como resultado, al cierre de 2025 los pasivos ascendieron a S/ 126,8 millones y el patrimonio a S/ 90,5 millones, representando el 58,4 % y 41,6 % del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. En cuanto al pasivo corriente, este aumentó en 211,1 %, al pasar de S/ 36,8 millones en 2024 a S/ 114,5 millones en 2025, principalmente debido al incremento de S/ 56,7 millones en la partida Obligaciones financieras. Por otro lado, el pasivo no corriente se redujo en 83,3 %, pasando de S/ 73,7 millones en 2024 a S/ 12,3 millones en 2025. Esta disminución se explicó principalmente por la eliminación total de la cuenta Otras cuentas por pagar y por la reducción casi total de las Obligaciones financieras.
79. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este experimentó una reducción en el 2025 alcanzando los S/ 90,5 millones. Es importante destacar que en el periodo indicado se ha presentado un saldo negativo en la Reserva de Cobertura y en Resultados Acumulados.

VIII.2. Ratios Financieros

Ratios de Liquidez

80. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Así, en 2025, la empresa alcanzó ratios de Liquidez clásica¹² y la Prueba ácida¹³ de 0,53 y 0,41, respectivamente. Estos resultados revelan que la empresa no cuenta con los recursos corrientes suficientes para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad inmediata (al ubicarse ambos indicadores por debajo de 1,00). Esta fuerte disminución respecto al año anterior refleja un severo debilitamiento en la liquidez general de la concesión, impulsado por el notable incremento del pasivo corriente.
81. En particular, el drástico incremento del pasivo corriente en 2025 debilitó de forma crítica la liquidez clásica y la prueba ácida, reduciendo significativamente la capacidad del Concesionario para afrontar sus compromisos financieros de corto plazo, a pesar del crecimiento en el activo corriente.
82. El ratio de Liquidez absoluta¹⁴ 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 incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre de 2025, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con su efectivo disponible) hasta S/ 0,07 por cada sol de deuda corriente. Aunque este ratio es ligeramente superior al de 2024 (S/ 0,06) debido al incremento del saldo en caja (S/ 8,0 millones), se evidencia

¹¹ Al 31 de diciembre de 2025, la Concesionaria mantiene saldos de efectivo depositados en cuentas corrientes en instituciones financieras locales de primer nivel, denominadas en moneda nacional y en moneda extranjera. Estos fondos son de libre disponibilidad y devengan intereses a tasas de mercado.

¹² El cálculo es: Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹³ El cálculo es: (Efectivo + Cuentas por cobrar + Otras cuentas) / Pasivo Corriente

¹⁴ El cálculo es: Efectivo / Pasivo Corriente



que el nivel de efectivo sigue siendo estructuralmente bajo y, por ende, solo permite respaldar de forma inmediata el 7 % del pasivo corriente total.

Cuadro N° 16: Ratios de Liquidez, 2024 – 2025

Ratios	2025	2024
Liquidez clásica	0,53	1,14
Prueba ácida	0,41	0,90
Liquidez absoluta	0,07	0,06

Fuente: Estados Financieros auditados 2025 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ratios de Endeudamiento Financiero

83. 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.
84. Ahora bien, los ratios de endeudamiento del Concesionario en 2025 reflejan una situación de mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, al experimentar un incremento en los indicadores de apalancamiento, como se aprecia en el Cuadro N° 17.
85. El ratio Deuda - Patrimonio¹⁵ muestra para el ejercicio 2025 que por cada S/ 100 de patrimonio existen S/ 140,2 de deuda, lo cual denota un incremento en el nivel de apalancamiento por parte de la empresa; y, a su vez, refleja un aumento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2024, que fue de 98,9 %.
86. Asimismo, el ratio Endeudamiento del Activo¹⁶ que en 2025 alcanzó el valor de 58,4 %, indica que de todas las inversiones del Concesionario (activo total), un 58,4 % se financia a través de terceros; mientras que en 2024 dicha dependencia fue menor, situándose en el 49,7 %. Por su parte, el ratio Calidad de la deuda experimentó un fuerte aumento llegando a 90,3 % en 2025, reflejando que la gran mayoría de las obligaciones financieras y compromisos de la empresa se concentran en el corto plazo, en comparación con el 33,3 % registrado en 2024.
87. Finalmente, el Índice de solvencia¹⁷ que mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones, muestra que dicho indicador empeoró, pasando de 2,01 a 1,71 veces entre 2024 y 2025. Al contraerse este indicador, se denota una reducción en el margen de cobertura del pasivo con los activos, reflejando una posición de solvencia más ajustada en el ejercicio 2025 debido al fuerte crecimiento de las obligaciones corrientes.

**Cuadro N° 17:
Ratios de Endeudamiento Financiero, 2024 – 2025**

Ratios	2025	2024
Deuda - Patrimonio	140,2%	98,9%
Endeudamiento del Activo	58,4%	49,7%
Calidad de la Deuda	90,3%	33,3%
Índice de Solvencia	1,71	2,01

Fuente: Estados Financieros auditados 2025 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁵ El cálculo es: Pasivo Total / Patrimonio

¹⁶ El cálculo es: Pasivo Total / Activo Total

¹⁷ El cálculo es: Activo Total / Pasivo Total = 1 / Endeudamiento del Activo



Ratios de Rentabilidad

88. Estos ratios miden la eficacia con la que la Concesión utiliza sus activos y gestiona sus operaciones para generar resultados. Al analizar los indicadores de rentabilidad, se observa que el margen bruto disminuyó de 41,6 % en 2024 a 30,7 % en 2025. De igual manera, el margen operativo registró una reducción, al pasar de 23,6 % a 21,3 % en el mismo período.
89. A su vez, en 2025 el Margen EBITDA¹⁸, que brinda una idea de la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, mide la capacidad de que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, indica que la empresa redujo su capacidad de cobertura y generación de valor, al pasar de 42,8 % a 36,4 %. Un comportamiento mucho más crítico se obtuvo en el Margen neto, el cual pasó de una ganancia registrada de 1,9 % en 2024 a un saldo negativo de -31,8 % en 2025.
90. Por otra parte, se observa una caída drástica hacia terreno negativo para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE¹⁹, situándose en -23,5 % en 2025, lo que significa que los socios registraron pérdidas sobre su capital invertido en comparación con la ligera ganancia de 0,9 % obtenida en el 2024. Situación similar ocurre con el valor del ROA²⁰ (rendimiento sobre los activos), que cayó a -9,8 % (frente al 0,4 % en el 2024); de este modo, la empresa registró una pérdida de S/ 9,8 por cada S/ 100 de activos en el 2025.

Cuadro N° 18: Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2025

Ratios	2025	2024
Margen Bruto	30,7%	41,6%
Margen Operativo	21,3%	23,6%
Margen EBITDA	36,4%	42,8%
Margen Neto	-31,8%	1,9%
ROE	-23,5%	0,9%
ROA	-9,8%	0,4%

Fuente: Estados Financieros auditados 2025 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IX. CONCLUSIONES

91. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo vial: Desvío. Quilca – Desvío. Arequipa (repartición) – Desvío Matarani – Desvío Moquegua – Desvío Ilo – Tacna – La Concordia durante el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante 2025, el tráfico vehicular que circuló por las vías de la Concesión alcanzó los 3,7 millones de unidades vehiculares. Es preciso señalar que en el 2025 el tráfico de vehículos livianos representó el 65,3 % (2,4 millones de vehículos) del tráfico total y los vehículos pesados representaron el 34,7 % (1,3 millones de vehículos).
 - (ii) En el año 2025, la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Camaná con el 32,2 % (768 000 unidades) seguido por Tomasiri con el 30,3 % (722 000 unidades), Montalvo con el 20,1 % (479 000) y El Fiscal con el 17,5 % (417 000). En relación con el total de vehículos pesados Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 48,3 % (612 000), seguido por la estación de Montalvo con el 20,6 % (261 000), El Fiscal con el 18,5 % (234 000) y Tomasiri con el 12,6 % (160 000).
 - (iii) Con respecto al tráfico de vehículos pesados medidos en ejes cobrables se contabilizó un total de 5,5 millones en el 2025, lo que representó un incremento de 6,9 % en relación con lo registrado en el 2024. En el 2025, el tipo de vehículos que tuvo el mayor flujo vehicular fueron los vehículos de 6 ejes (3,1 millones de ejes). Además, el tráfico de vehículos pesados circuló principalmente por la estación de Camaná, la que registró un flujo de 2,7 millones de ejes cobrables.

¹⁸ Su cálculo es: (Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingreso Total

¹⁹ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²⁰ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



- (iv) La inversión comprometida por el Concesionario involucra un monto total de USD 134,26 millones, lo cual incluye Obras de Puesta a Punto en los 428,61 kilómetros del tramo concesionado, la construcción de 74,46 kilómetros de segunda calzada y otras obras complementarias. En el 2025, Ositrán no reconoció inversiones del concesionario, siendo el acumulado al final de dicho año un total de USD 38,3 millones lo que representa un avance de 28,5 % respecto del total de compromiso de inversión.
- (v) El pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor del Ositrán en el año 2025 alcanzó los S/ 670,19 mil, monto que, en comparación con los S/ 575,41 mil pagados en el año 2024, representa un incremento de 16,5 %.
- (vi) En el 2025, los usuarios de la Concesión presentaron 25 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, cifra superior a los 22 recibidos en el año 2024. Del total de reclamos presentados en 2025, el 56,0 % fueron declarados infundados (14); mientras que 9 fueron declarados inadmisibles y solamente 1 reclamo fue declarado improcedente.
- (vii) En línea con la expansión en el tráfico vehicular observado y con el cobro de la tarifa, en el 2025, los ingresos por concepto de recaudación de peaje en las 4 unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron un incremento de 10,5 % en relación con el 2024, alcanzando el monto de S/ 61,93 millones.
- (viii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por operación e ingresos por construcción se incrementaron en 26,7 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 52,7 millones a S/ 66,7 millones. Por su parte, los costos totales también aumentaron en 50,2 %, al pasar de S/ 30,8 millones a S/ 46,2 millones. En este contexto, se obtuvo una ganancia bruta de S/ 20,5 millones y una ganancia operativa de S/ 14,2 millones, lo cual significó una caída de 6,2 % y un aumento de 14,5 % con relación al año anterior, respectivamente. Por otro lado, se registró un resultado integral negativo (pérdida) del orden de S/ 21,2 millones, debido principalmente al fuerte incremento de los costos financieros y al cargo por impuestos a la renta.
- (i) Al cierre del año 2025, la empresa disminuyó sus valores contables totales frente a los registrados al cierre de 2024, pues sus activos (así como el total del pasivo y patrimonio) registraron un descenso de 2,2 %, al pasar de S/ 222,2 millones en 2024 a S/ 217,3 millones al finalizar 2025. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se debilitó críticamente conforme a la caída drástica de los indicadores de liquidez; de este modo, la empresa ya no cuenta con los activos corrientes suficientes (S/ 61,0 millones) para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo (S/ 114,5 millones), cubriendo solo el 53 % de ellas en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos se deterioraron respecto a su situación en el año 2024, reflejando una mayor dependencia del financiamiento externo. En tanto, todos los márgenes de rentabilidad (bruto, operativo, EBITDA y neto) experimentaron contracciones, empujando la utilidad final y los ratios de retorno (ROE y ROA) hacia terreno negativo en el ejercicio 2025.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Nº	Tema	Contenido	Ref.								
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 428,613 Km, los cuales se encuentran subdivididos en: <table> <tr> <td>Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición)</td> <td>121,549 km</td> </tr> <tr> <td>Dv. Matarani – Dv. Moquegua</td> <td>158,234 km</td> </tr> <tr> <td>Dv. Ilo- Tacna</td> <td>113,310 km</td> </tr> <tr> <td>Tacna – La Concordia</td> <td>35,520 km</td> </tr> </table>	Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición)	121,549 km	Dv. Matarani – Dv. Moquegua	158,234 km	Dv. Ilo- Tacna	113,310 km	Tacna – La Concordia	35,520 km	Anexo 1 : Apéndice 1
Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición)	121,549 km										
Dv. Matarani – Dv. Moquegua	158,234 km										
Dv. Ilo- Tacna	113,310 km										
Tacna – La Concordia	35,520 km										
2	Fecha de suscripción	30 de enero de 2013.	Contrato de concesión								
3	Plazo de la Concesión	25 años, contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato, salvo los casos de prórroga o caducidad, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato de Concesión.	Cláusula 4.1.								
4	Adendas	Adenda 01: 9 de mayo de 2016 Adenda 02: 10 de julio de 2019 Adenda 03: 22 de enero de 2026	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3								
5	Modalidad	Autofinanciado.	Cláusula 2.5.								
6	Descripción de Obras	1. Óvalos e Intercambios: - Ovalo Dv. Moquegua. - Ovalo Dv. Quilca. - Ovalo Dv. Matarani. - Intercambio Dv. Ilo. - Intercambio Locumba. 2. Segunda Calzada Dv. Huambo – Dv. Arequipa. 3. Segunda Calzada Tacna – La Concordia. 4. Puesta a punto Tramo 1: Dv. Quilca – Dv. Arequipa. 5. Puesta a punto Tramo 2: Dv. Matarani – Dv. Moquegua. 6. Puesta a punto Tramo 3: Dv. Ilo – Tacna. 7. Puesta a punto Tramo 4: Tacna – La Concordia. 8. Intersección con otras vías (12) 9. Varios: Puente Peatonal.	Anexo 7								
7	Factor de competencia	Obras que el Concesionario está dispuesto a ejecutar además de las Obras mínimas establecidas por el Estado.	Anexo 7								
8	Capital mínimo	A la fecha de suscripción del Contrato el Cocesionario deberá haber cumplido con acreditar un capital social mínimo de USD 1 000 000 (Un Millón y 00/100 de dólares americanos), el cual deberá estar íntegramente suscrito y pagado. Posteriormente, a la fecha de cierre financiero, deberá acreditar como mínimo un incremento del Capital del 15% del presupuesto aprobado en los EDI para las Obras Obligatorias.	Cláusula 3.5.b)								



Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Garantías a favor del Concedente	▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de obras: - Equivalente al 10 % del presupuesto aprobado en los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental para las Obras de Puesta a Punto y para las Obras distintas a las de Puesta a Punto, según corresponda. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: - Desde la fecha de suscripción del contrato, la garantía será por un monto de USD 10 800 000, la cual permanecerá vigente hasta doce meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión.	Cláusula 11.2. (Adenda 1) Cláusula 11.3.
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido.	Cláusula 11.6.
11	Póliza de seguros	A cargo del Concesionario: ▪ De responsabilidad civil. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ Sobre los bienes en Operación. ▪ De riesgos laborales. ▪ Otras pólizas.	Cláusula 12.3.
12	Inicio de operaciones	▪ La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse, al día siguiente de la fecha de suscripción de la primera Acta de Entrega parcial de Bienes, referida a la entrega simultánea de las unidades de peaje existentes a favor del Concesionario.	Cláusula 8.10.
13	Tarifas	▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán un peaje por cada eje y al resultado se le agregará el IGV. ▪ A partir de la fecha de inicio de la explotación de la concesión, en las unidades de peaje existentes, el concesionario deberá cobrar el peaje vigente para vehículos ligeros y para vehículos pesados, más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable. El resultado será redondeado a los cinco céntimos de Nuevo Sol hacia abajo o menor moneda fraccionaria vigente. ▪ A partir de la aceptación de las Obras de Puesta a Punto, en el subtramo correspondiente y de la totalidad de las Obras de Puesta a Punto para el peaje Camaná, el Concesionario deberá cobrar un peaje de USD 1,50 por sentido de desplazamiento más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. Para ello deberá cumplir con tener en funcionamiento los servicios obligatorios señalados en la Cláusula 8.12. y cumplir con las reglas de difusión de modificaciones en el tarifario previstas en el RETA de OSITRAN. ▪ En la unidad de peaje de Santa Rosa, deberá cobrar un peaje de USD 1,70, a partir de la aceptación de la totalidad de las obras obligatorias en los Sub Tramos Desvío Ilo – Tacna y Tacna – La Concordia. ▪ En la Unidad de peaje de Camaná reubicada deberá cobrar USD 1,80 a partir de la aceptación de la totalidad de las obras obligatorias en los Sub Tramos Desvío Quilca – Desvío Arequipa y Desvío Matarani – Desvío Moquegua. ▪ En los casos anteriores se agregará el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento.	Cláusula 9.4. (Adenda 1)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
14	Reajuste de tarifas	▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año siguiente a aquel en que ocurrió el incremento tarifario. ▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses. ▪ El reajuste se hará a partir de una fórmula que lo indexa en un 50 % al IPC nacional y 50 % al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado. ▪ 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 %) desde el último reajuste ordinario.	Cláusula 9.5 (Adenda 1)
15	IMAG	▪ Es la garantía que otorga el Concedente a efectos de asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos anuales por peaje. ▪ En caso se active, los montos del Ingreso Mínimos Anual Garantizado (IMAG) para cada año de la concesión están estipulados en el Contrato de Concesión.	Cláusula 1.9.53. Cláusula 10.2.
16	Equilibrio Económico	▪ Las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico-financiero de éste, para lo cual se señala que el Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico-financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las partes. ▪ El restablecimiento del equilibrio económico-financiero se dará exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que dichos cambios tengan exclusiva relación a aspectos económicos-financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y conservación vial. ▪ El Regulador, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: a) Los resultados antes de impuestos resultantes del ejercicio, y b) El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la cláusula 10.9. del contrato: $PD = \frac{[\text{Monto obtenido en (a)} - \text{Monto obtenido en (b)}]}{[\text{Monto obtenido en (b)}]}$ Donde PD: porcentaje de desequilibrio. ▪ Si PD, en valor absoluto, supera el 10 % se procederá a restablecerlo. Si (b>a) se otorgará una compensación al Concesionario equivalente a la diferencia del monto obtenido en b) menos el monto obtenido en a). Si el desequilibrio afecta al Concedente (b<a), el Concesionario otorgará una compensación equivalente a la diferencia del monto obtenido en a) menos el monto obtenido en b).	Cláusula 10.7. Cláusula 10.8. Cláusula 10.9.
17	Causales de Caducidad	▪ Vencimiento del Plazo de la Concesión. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor o Caso Fortuito.	Cláusula 16.1.



Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Solución de Controversias	▪ Trato Directo ▪ Arbitraje - Arbitraje de Conciencia: Controversias técnicas - Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas ▪ Reglas Procedimentales Comunes	Cláusula 18.11. Cláusula 18.12. a) y b) Cláusula 18.13.
19	Penalidades	Referidas a: Tabla 1: Eventos a la fecha de suscripción del contrato. Tabla 2: Régimen de bienes. Tabla 3: Ejecución de obras. Tabla 4: La Conservación de las Obras. Tabla 5: Explotación de la Concesión. Tabla 6: Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario. Tabla 7: Consideraciones Socio Ambientales. Tabla 8: Fideicomiso de Recaudación.	Anexo IX (Adenda 1)
20	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I
21	Fideicomiso	▪ El Fideicomiso tendrá una vigencia desde la Fecha de inicio de la Explotación de la Concesión hasta el momento en el que a) el Regulador verifique una inversión en obras de responsabilidad del Concesionario ascendente como mínimo a USD 11 millones, sin incluir IGV y b) el CONCESIONARIO cumpla con acreditar el Cierre Financiero de las Obras distintas de Puesta a Punto, de acuerdo con lo previsto en la cláusula 6.1 del presente Contrato. Una vez cumplidas ambas condiciones, corresponderá la liberación de los recursos disponibles en el Fideicomiso de recaudación a favor del Concesionario y se procederá a extinguir la vigencia del mismo. ▪ Durante la vigencia del Fideicomiso corresponderá al Concesionario sustentar ante el Regulador para su conformidad, la liberación de recursos correspondientes para efectos del funcionamiento general de la Concesión, tanto de los aspectos operativos como administrativos, atendiendo los siguientes lineamientos: a) <u>Primer año de la concesión</u>: Hasta un máximo acumulado de USD 5 205 242 sin incluir el IGV; y b) <u>Segundo Año de la Concesión</u>: Hasta un máximo acumulado de USD 4 587 174 sin incluir IGV. <u>En el caso que al finalizar el Segundo Año de la Concesión el Concesionario no haya acreditado la inversión mínima de USD 11 000 000, por causas no imputables a él, los montos máximos de liberación de recursos comprendidos en el segundo Año de la Concesión también se aplicarán en los siguientes años hasta la acreditación de la inversión mínima antes indicada.</u>	Anexo XI (p. 191)

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL

INDICADORES ANUALES: Tramo Vial: Dv. Quilca - La Concordia

Concesionario

Sociedad Consecionaria del Perú S.A. - COVINCA

Modalidad

Autosostenible

Periodo:

2013 - 2025

a. Tráfico														
UNIDAD		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Vehículos														
Ligero	Vehículo	959 960	1 199 108	1 354 108	1 450 178	1 593 718	1 663 044	1 703 662	1 226 366	1 708 005	1 988 412	2 045 927	2 200 706	2 385 715
Pesado	Vehículo	957 708	1 200 574	1 211 810	1 091 298	1 079 592	1 082 144	1 165 192	881 303	1 080 917	1 131 750	1 073 742	1 187 081	1 266 014
Número de Ejes cobrables														
Ligero	Eje	959 960	1 199 108	1 354 108	1 450 178	1 593 718	1 663 044	1 703 662	1 226 366	1 708 005	1 988 412	2 045 927	2 200 706	2 385 715
Pesado	Eje	4 047 004	5 090 554	5 030 630	4 634 548	4 647 868	4 620 636	5 055 736	4 015 109	4 826 453	4 958 931	4 666 349	5 157 767	5 512 506
Número de Vehículos por unidad de peaje:														
Camaná		614 808	928 414	963 508	953 780	977 812	1 029 868	1 056 560	902 907	1 122 548	1 160 567	1 149 140	1 275 844	1 379 671
Ligero	Vehículo	281 808	346 844	378 322	447 786	496 174	532 694	538 340	494 394	609 539	650 777	650 200	722 357	767 985
Pesado	Vehículo	333 000	581 570	585 186	505 994	481 638	497 174	518 220	408 513	513 009	509 790	498 940	553 487	611 686
El Fiscal		362 400	399 636	422 650	419 790	445 736	454 576	504 384	356 129	491 163	566 892	575 977	622 777	650 816
Ligero	Vehículo	178 902	187 940	216 172	222 942	240 602	259 986	281 988	184 566	280 095	339 789	365 863	388 056	417 014
Pesado	Vehículo	183 498	211 696	206 478	196 848	205 134	194 590	222 396	171 563	211 068	227 103	210 114	234 721	233 802
Montalvo		360 340	446 156	507 202	480 146	534 780	516 844	555 550	401 200	556 815	670 717	680 010	705 815	739 625
Ligero	Vehículo	177 982	223 050	277 358	270 840	319 262	309 448	319 278	219 055	327 499	416 109	444 097	446 710	478 983
Pesado	Vehículo	182 358	223 106	229 844	209 306	215 518	207 396	236 272	182 145	229 316	254 608	235 913	259 105	260 642
Tomasiri		580 120	625 476	672 558	687 760	714 982	743 900	752 360	447 433	618 396	721 986	714 542	783 351	881 617
Ligero	Vehículo	321 268	441 274	482 256	508 610	537 680	560 916	564 056	328 351	490 872	581 737	585 767	643 583	721 733
Pesado	Vehículo	258 852	184 202	190 302	179 150	177 302	182 984	188 304	119 082	127 524	140 249	128 775	139 768	159 884



UNIDAD		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:														
Camaná		1 660 048	2 820 378	2 865 392	2 635 488	2 651 866	2 736 090	2 854 658	2 383 402	2 953 209	2 924 668	2 868 371	3 186 749	3 510 787
Ligero	Eje	281 808	346 844	378 322	447 786	496 174	532 694	538 340	494 394	609 539	650 777	650 200	722 357	767 985
Pesado	Eje	1 378 240	2 473 534	2 487 070	2 187 702	2 155 692	2 203 396	2 316 318	1 889 008	2 343 670	2 273 891	2 218 171	2 464 392	2 742 802
El Fiscal		990 028	1 132 214	1 098 784	1 088 194	1 138 166	1 108 136	1 274 358	992 398	1 244 798	1 375 417	1 314 495	1 445 443	1 461 104
Ligero	Eje	178 902	187 940	216 172	222 942	240 602	259 986	281 988	184 566	280 095	339 789	365 863	388 056	417 014
Pesado	Eje	811 126	944 274	882 612	865 252	897 564	848 150	992 370	807 832	964 703	1 035 628	948 632	1 057 387	1 044 090
Montalvo		987 804	1 202 558	1 215 730	1 170 296	1 232 944	1 196 698	1 353 282	1 057 696	1 345 948	1 531 565	1 469 006	1 577 903	1 609 520
Ligero	Eje	177 982	223 050	277 358	270 840	319 262	309 448	319 278	219 055	327 499	416 109	444 097	446 710	478 983
Pesado	Eje	809 822	979 508	938 372	899 456	913 682	887 250	1 034 004	838 641	1 018 449	1 115 456	1 024 909	1 131 193	1 130 537
Tomasiri		1 369 084	1 134 512	1 204 832	1 190 748	1 218 610	1 242 756	1 277 100	807 979	990 503	1 115 693	1 060 404	1 148 378	1 316 810
Ligero	Eje	321 268	441 274	482 256	508 610	537 680	560 916	564 056	328 351	490 872	581 737	585 767	643 583	721 733
Pesado	Eje	1 047 816	693 238	722 576	682 138	680 930	681 840	713 044	479 628	499 631	533 956	474 637	504 795	595 077
b. Recaudación por cobro de peaje														
Total		19 764	24 823	25 278	24 186	24 874	25 076	26 924	23 816	41 403	49 322	50 305	56 039	61 942
Livianos	Miles Soles	4255	5306	5992	6417	7052	7359	7539	6079	10 751	14 070	15 323	16 235	16 178
Pesados	Miles Soles	15 504	19 510	19 280	17 762	17 814	17 710	19 377	17 728	30 651	35 231	34 970	38 406	38 149
Prepago													1383	7599
Otros	Miles Soles	5	6	6	7	7	8	8	9	17	21	12	15	15



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 440 5115
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

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