



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

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

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2025: Concesión del IIRSA Centro - Tramo 2: Pte. Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; 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 de la Concesión	11
I.5. Hechos de importancia	12
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	13
III.1. Tráfico vehicular.....	13
III.2. Servicios obligatorios.....	16
IV. ESQUEMA TARIFARIO	19
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	21
V.1. Inversiones	21
V.2. Aporte por Regulación	22
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	22
VI.1. Niveles de Servicio	22
VI.2. Indicadores de Tráfico	23
VI.3. Accidentes	24
VI.4. Reclamos	27
VII. INDICADORES COMERCIALES	27
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO	28
VIII.1. Estados Financieros	28
VIII.2. Indicadores Financieros	34
IX. CONCLUSIONES	37
ANEXO N° 1 Ficha del Contrato de Concesión.....	40
ANEXO N° 2 Situación del Peaje de Ticlio	43
ANEXO N° 3 Resumen estadístico.....	45



CUADROS

Cuadro N° 1 Datos generales de la concesión	7
Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales	10
Cuadro N° 3 Descripción de la infraestructura vial	11
Cuadro N° 4 Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2024 – 2025	15
Cuadro N° 5 Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2025	16
Cuadro N° 6 Motivo de llamada de emergencia, 2025	18
Cuadro N° 7 Tarifas aplicadas, 2024 – 2025	20
Cuadro N° 8 Tarifas diferenciadas aplicadas, 2024 – 2025	20
Cuadro N° 9 Obligaciones asociadas a las OPA	21
Cuadro N° 10 Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2025	24
Cuadro N° 11 Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2025	25
Cuadro N° 12 Estado de Resultados Integrales, 2025 – 2024	30
Cuadro N° 13 EBITDA, 2025 – 2024	30
Cuadro N° 14 EBITDA Operativo Ajustado, 2025 – 2024	31
Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera, 2025 – 2024	33
Cuadro N° 16 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2025 – 2024	34
Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2025 – 2024	35
Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento, 2025 – 2024	36
Cuadro N° 19 Ratios de Rentabilidad, 2025 – 2024	36

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Mapa de la concesión	10
Gráfico N° 2 Evolución del tráfico, 2011 – 2025	13
Gráfico N° 3 Evolución del tráfico mensual, 2024 – 2025	14
Gráfico N° 4 Evolución del tráfico, 2025	14
Gráfico N° 5 Variación del tráfico de ejes cobrables de vehículos pesados, 2010 – 2025	15
Gráfico N° 6 Evolución del número de llamadas de emergencia, 2025	17
Gráfico N° 7 Motivo de llamadas de emergencia, 2024 – 2025	17
Gráfico N° 8 Asistencias médicas, 2014 – 2025	18
Gráfico N° 9 Asistencias mecánicas, 2014 – 2025	19
Gráfico N° 10 Aporte por regulación, 2016 – 2025	22
Gráfico N° 11 Evaluaciones de Niveles de Servicio, 2018 – 2025	23
Gráfico N° 12 Intensidad Media Diaria (IMD), 2024 – 2025	23
Gráfico N° 13 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2025	24
Gráfico N° 14 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025	25
Gráfico N° 15 Accidentes según tipo y causa probable, 2025	26
Gráfico N° 16 Indicadores de accidentes, 2014 – 2025	26
Gráfico N° 17 Reclamos presentados a la Concesión, 2015 – 2025	27
Gráfico N° 18 Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013 – 2025	27
Gráfico N° 19 Recaudación de peaje por tipo de cobro, 2019 – 2025	28



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño de la Concesión del Tramo N° 2 del Corredor Vial Interoceánico Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco (en adelante, IIRSA Centro – Tramo 2) durante el ejercicio 2025. En particular, se analiza la evolución de los principales indicadores de la Concesión, tales como: tráfico vehicular, tarifas de peaje, inversiones, desempeño operativo, indicadores comerciales, entre otros.

El 27 de setiembre de 2010, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y el Consorcio Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. (en adelante, Deviandes o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del IIRSA Centro - Tramo 2 (en adelante, Contrato de Concesión). El Contrato de Concesión se suscribió bajo un esquema BOT (*"Build, Operate and Transfer"*)¹ por un periodo de 25 años. La Concesión comprende 3 subtramos (i) Pte. Ricardo Palma - La Oroya, (ii) La Oroya – Dv. Cerro de Pasco y (iii) La Oroya – Huancayo, que alcanzan de manera conjunta una longitud aproximada de 377 km.

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

En el 2025, el número de vehículos que transitaban por la vía de la Concesión ascendió a 5,7 millones, cifra superior en 1,7 % a los vehículos registrados en el 2024 (5,6 millones). En términos de ejes cobrables, durante 2025, el tráfico de vehículos pesados ascendió a 9,1 millones, cifra inferior en 3,5 % a los vehículos registrados en 2024 (9,4 millones).

Durante 2025, se registraron 6875 llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes, cifra que representó una caída de 2,1 % con relación a las llamadas recibidas el año anterior (7026). Del total de dichas llamadas, el 77,4 % fueron efectuadas para solicitar auxilio mecánico. Así, el 98,7 % del total de llamadas atendidas fueron reportadas mediante el teléfono celular. Además, del total de incidentes reportados en el 2025, el 38,0 % (2612) generaron interrupción de la vía.

Con respecto a las asistencias médicas proporcionadas por el Concesionario, en el 2025 se prestaron 372 auxilios médicos, cifra 21,6 % superior a las asistencias médicas brindadas el año anterior (306). Por otra parte, el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario ascendió a 4751, lo cual representó una disminución del 0,7 % respecto de lo registrado en el 2024 (4786).

En cuanto al desempeño operativo de la Concesión, en el 2025 se produjeron 1154 accidentes, lo que significó un incremento de 3,1 % en relación con el número de accidentes registrados en 2024 (1119). Adicionalmente, el número de heridos y fallecidos en el 2025 fue de 350 y 40, respectivamente.

Durante 2025, los usuarios de la infraestructura vial formularon 46 reclamos sobre los servicios prestados por el Concesionario, los cuales estuvieron relacionados a cobro de tarifa, mala atención, entre otros.

Las tarifas aplicadas a los vehículos ligeros y pesados, vigentes desde el 10 de enero de 2025, registraron un incremento promedio de 2,6 % respecto de las tarifas del año anterior. Este ajuste respondió a la aplicación del mecanismo de actualización anual establecido en el Contrato de Concesión.

¹ Es decir, la transferencia de las actividades no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública.



Durante 2025, el Ositrán no reconoció inversiones del Concesionario. En ese sentido, la inversión acumulada fue de USD 120,30 millones, manteniendo así un 78,3 % de avance de los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario.

En lo que respecta al pago por concepto de Aporte por Regulación, durante 2025 el concesionario efectuó un pago total de S/ 877,55 miles, cifra superior en 1,9 %, respecto del monto transferido a favor de Ositrán en 2024.

Durante 2025, la recaudación por el cobro de peaje se incrementó en 1,2 % respecto de lo registrado el año anterior, pasando de S/ 101,5 millones recaudados en el 2024 a S/ 102,7 millones en el 2025.

En el ejercicio 2025, el activo total ascendió a S/ 401,2 millones, cifra inferior en 5,8 % a la del ejercicio anterior. El pasivo total representó el 91,4 % del activo, con un nivel de solvencia de 1,09, inferior al 1,13 registrado en 2024. Este deterioro responde a la reducción del patrimonio neto en S/ 15,2 millones, producto de las pérdidas acumuladas del ejercicio. Los ingresos por servicios alcanzaron S/ 136,6 millones (incremento de 11,4 %), mientras que los costos de servicio aumentaron 6,7 %, lo que generó una utilidad bruta de S/ 68,7 millones (16,5 % de crecimiento). Al cierre del ejercicio, se registró una pérdida neta de S/ 15,2 millones, resultado que mejora en S/ 1,6 millones respecto a la pérdida de S/ 16,8 millones del año anterior. Esta mejora relativa se explica principalmente por la ganancia por diferencia de cambio de S/ 30,3 millones y por el reconocimiento de intereses del laudo arbitral Ticlio por S/ 22,4 millones, efectos que compensaron parcialmente el deterioro de la cuenta por cobrar Ticlio por S/ 95,5 millones reconocido en el ejercicio.

En cuanto a la liquidez, los ratios de liquidez general y absoluta ascendieron a 0,78 y 0,16, respectivamente, ambos inferiores a la unidad. La mejora respecto a 2024 no obedece a una mayor generación de caja operativa, sino al refinanciamiento de la deuda sindicada mediante la Quinta Adenda suscrita en noviembre de 2025, que reclasificó S/ 22,5 millones de obligaciones financieras del corto al largo plazo. El ratio Deuda-Patrimonio se ubicó en 10,6, el Endeudamiento del Activo en 91,4 % y el Índice de Solvencia en 1,09. Respecto a la rentabilidad, el margen bruto fue de 50,3 % y el margen operativo de -7,6 %; el margen neto alcanzó -11,1 %, con una leve mejora frente al -13,7 % de 2024. El ROE y el ROA fueron de -43,9 % y -3,8 %, respectivamente. El margen EBITDA reportado fue de 3,0 %; no obstante, el EBITDA Operativo Ajustado —que neutraliza el deterioro no monetario y el ingreso no recurrente del laudo— ascendió a S/ 75,5 millones (55,3 % de los ingresos), lo que refleja una capacidad operativa recurrente sólida. Adicionalmente, el patrimonio neto al cierre del ejercicio (S/ 34,5 millones) representa menos de un tercio del capital social (S/ 110,6 millones), lo que configura una causal de disolución conforme al artículo 407, inciso 4, de la Ley General de Sociedades.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición de la empresa

1. El 27 de julio de 2010 se otorgó la Buena Pro de la carretera Centro - Tramo 2 de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (en adelante, IIRSA) a la empresa Desarrollo Vial de los Andes (en adelante, Devianes), constituida en el Perú el 8 de setiembre de 2010 con el único propósito de dedicarse a actividades vinculadas al contrato de concesión del Tramo 2 del IIRSA Centro.
2. Al 31 de diciembre de 2025, la empresa Devianes S.A.C. cuenta con tres accionistas: Conca S.A. con una participación de 61,44 %, Incoequipos S.A. con una participación de 4,43 %, todas estas entidades domiciliadas en Colombia y Viviendas del Perú S.A.C. con una participación de 34,13 % domiciliada en Perú².

I.2. Principales Características del Contrato de Concesión

3. El Contrato de Concesión se suscribió el 27 de setiembre de 2010, por un periodo de vigencia de 25 años. Desde la firma del Contrato se inició la etapa de explotación que comprende los servicios de operación de la vía, así como el cobro de las tarifas en las unidades de peaje en operación (para mayor detalle ver Anexo N° 1).

Cuadro N° 1 Datos generales de la concesión	
Concesionario	Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S.A.C.
Accionistas de la Concesión	Conca S.A. (Colombia): 61,44 % Incoequipos S.A. (Colombia): 4,43 % Viviendas del Perú S.A.C. (Perú): 34,13 %
Modalidad de Concesión	Autofinanciada
Factor de competencia	Obras obligatorias a ejecutar
Inversión comprometida	USD 153,7 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2025	USD 120,3 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	27 de setiembre de 2010
Vigencia de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga o caducidad conforme a los términos y condiciones previstos.
Número de Adendas	2

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

4. La modalidad de la Concesión es autofinanciada, lo que implica que el Estado no tendrá que invertir recursos públicos en esta obra, dado que el privado asume el compromiso de financiar las actividades para brindar el servicio público en las condiciones óptimas. Así, los costos de mantenimiento y construcción de obras son recuperados con el cobro de las tarifas de peaje.
5. No obstante, el Concedente se compromete a asegurar un nivel de ingresos mínimos anuales garantizados (IMAG) por concepto de peaje durante el periodo que resulte menor entre (i) 15 años o (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda obtenida para el Cierre Financiero, contados en ambos casos desde la fecha de aceptación de la totalidad de las obras obligatorias. El IMAG tiene como destino cubrir las actividades de construcción y asegurar la recuperación de la inversión.
6. El Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (*Build, operate and transfer*), por ello, la transferencia de actividades antes referidas no supone la transferencia de

² Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. Estados Financieros Auditados 2025



propiedad de la infraestructura que forma parte de los Sub Tramos de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública.

7. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto constituyen el objeto de los derechos y obligaciones que asumen las partes en virtud del Contrato de Concesión, son: (i) la entrega, transferencia, uso y devolución de los bienes reversibles que se regula en el capítulo V del Contrato de Concesión, (ii) la ejecución de obras en la infraestructura vial de los subtramos de la Concesión, según se detalla en el capítulo VI del Contrato de Concesión, y (iii) la explotación de la Concesión, conforme a las condiciones de los capítulos VII y VIII del mismo contrato.

Compromisos de inversión

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

Esquema tarifario

12. Respecto al régimen tarifario, el Contrato de Concesión establece que entre la fecha de inicio de la explotación de la Concesión y hasta antes de enero de 2012, el Concesionario debía cobrar la tarifa de peaje vigente a la fecha en que se inició la explotación. Posteriormente, a partir de enero de 2012, la tarifa a cobrar por el Concesionario en las estaciones de peaje existentes aumentó a USD 1,50.
13. De otro lado, todos los montos establecidos como peajes serán reajustados de forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al incremento del peaje a US\$ 1,5 en cada uno de los sub tramos, el cual, se realizará cada 12 meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo con el siguiente método de ajuste³.

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

Donde:

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



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

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

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

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

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

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

Pagos al Estado

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

Modificaciones contractuales

16. A diciembre de 2025 se han suscrito dos adendas al Contrato de Concesión (ver Cuadro N° 2). La Adenda N° 1 se suscribió el 1 de setiembre de 2014, con el objetivo de permitir al Concedente la aprobación parcial de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) de las obras a cargo del Concesionario, sin la variante de Huayllatupe, e iniciar las obras de construcción de las Obras de no puesta a punto (en adelante, ONPA) en los terrenos liberados (53 % del total), manteniendo suspendido el 47 % restante hasta recibir los terrenos faltantes.
17. Posteriormente, el 12 de enero de 2015, se firmó la segunda adenda al Contrato de Concesión, la cual permite dar inicio de las Obras de Puesta a punto (en adelante, OPA) y la activación de la unidad de peaje de Ticlio (km 128), esta última condicionada al cumplimiento de los siguientes grados de avance: OPA en un 100 % y ONPA en un 53 % de obras ejecutadas (es decir, 95 % de las obras obligatorias). Cabe mencionar que, se



encuentra pendiente la liberación del 47 % de los terrenos para la ejecución de las ONPA, los cuales equivalen al 5 % del total de obras obligatorias.

Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales

Adenda 1

Fecha de suscripción: 01 de setiembre de 2014
Principales temas: (1) Permitir la aprobación parcial del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) de las Obras a Cargo del Concesionario.

Adenda 2

Fecha de suscripción: 12 de enero de 2015
Principales temas: (1) Establecer las condiciones para dar inicio y garantizar la correcta ejecución de las Obras a cargo del Concesionario. (2) Establecer condiciones para la entrada en operación de la nueva unidad de peaje.

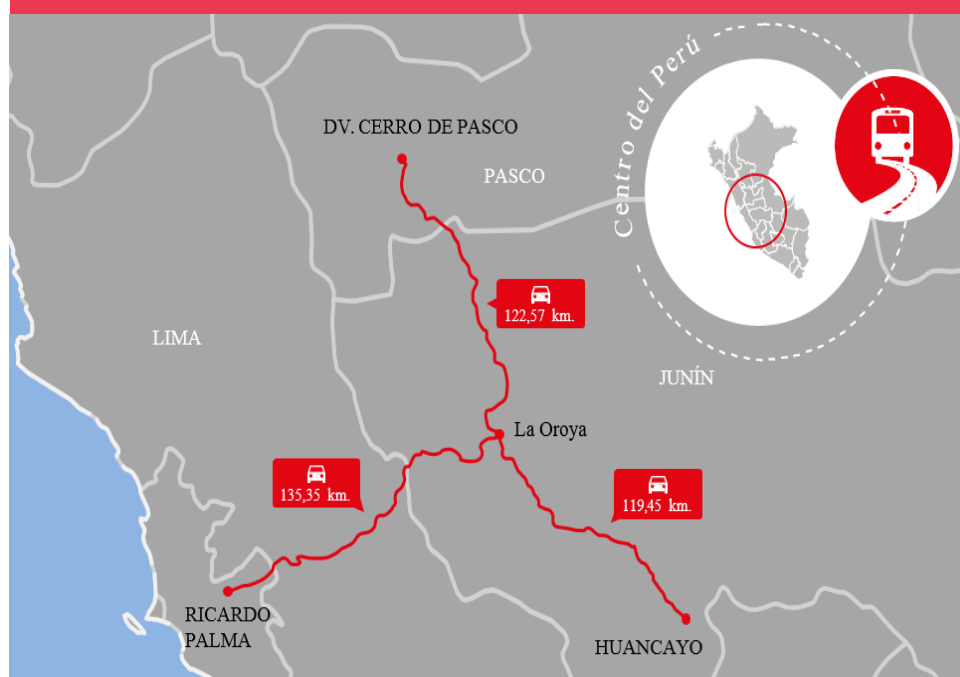
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

I.3. Área de Influencia

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

Gráfico N° 1 Mapa de la concesión



Fuente: Memoria Institucional de Ositrán 2016.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.



I.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

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

Cuadro N° 3 Descripción de la infraestructura vial

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

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

21. A lo largo de la vía se ubican tres estaciones de peaje, las cuales cuentan con instalaciones de servicios higiénicos y con oficinas de la Policía Nacional, siendo estas:
- Unidad de Peaje de Corcona (km 48+500 Subtramo 1)
 - Unidad de Peaje de Quiulla (km 18+900 Subtramo 2)
 - Unidad de Peaje de Casaracra (km 10+500 Subtramo 3)
22. Respecto a la Unidad de Peaje Ticlio (km 123+500 Subtramo 1), sus operaciones se encuentran actualmente suspendidas por Fuerza Mayor desde el 20 de febrero de 2018. Sin embargo, mediante un laudo arbitral del CIADI emitido en noviembre de 2024, se ratificó el derecho del concesionario a efectuar dicho cobro.
23. Como consecuencia de esta suspensión, se habría acumulado un monto dejado de recaudar desde agosto de 2018 hasta el cierre del ejercicio 2025, estimado en S/ 275,8 millones. En este contexto, la concesionaria solicita la implementación de un mecanismo de compensación económica que permita resarcir dichos ingresos no percibidos y advierte que la falta de este reconocimiento podría comprometer su capacidad para acceder a financiamiento destinado a la ejecución de las labores de mantenimiento de la vía.
24. Como parte de su equipamiento, Deviandes cuenta con postes SOS, los cuales se encuentran instalados cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes están equipados con un sistema de comunicación satelital y se encuentran controlados directamente por la central de emergencia, las 24 horas del día, a través de estos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
25. Para atender situaciones en las que los vehículos de los usuarios sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición una flota de vehículos compuesta por carros talleres, grúas de plataforma y de arrastre. Las mismas que permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día a los usuarios que así lo requieran.
26. Por otra parte, en caso de presentarse algún siniestro, el Concesionario tiene a su disposición unidades de ambulancia disponibles las 24 horas, las cuales se encuentran dotadas de equipamiento y de personal especializado.
27. Finalmente, el Concesionario cuenta con 2 estaciones de pesaje: la estación de pesaje de Cocachacra (km 52+200 Subtramo 1), la cual fue rehabilitada y se encuentra en operación y la estación de pesaje de Cut Off (km 157+500 Subtramo 1) que fue recibida con observaciones y se encuentra en operación desde junio de 2017. Además, la estación de



pesaje de Huancayo (km 10+980 Subtramo 2) está pendiente de entrega por parte del MTC.

I.5. Hechos de importancia

28. En 2025, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) firmó un acuerdo con la concesionaria Deviandes para elaborar estudios de ingeniería que permitan reemplazar tres puentes antiguos en la Carretera Central, específicamente en los tramos La Oroya–Huancayo y La Oroya–Desvío Cerro de Pasco. Estas obras buscan mejorar la seguridad vial y la calidad de la vía. Además, se evalúa la posible intervención de cuatro puentes adicionales entre Ricardo Palma y La Oroya, sujetos a un informe técnico que justifique su renovación⁴.
29. En enero de 2025, El Ositrán informó sobre el estado de las concesiones viales, destacando que la Carretera Central presenta alta vulnerabilidad debido a su antigüedad, diseño desactualizado y el aumento del tránsito pesado, además de que varios puentes se encuentran en condición crítica. Asimismo, advirtió que los retrasos en la entrega de terrenos y la liberación de interferencias —problema persistente desde 2017— han paralizado la ejecución de obras clave como ensanches, variantes y puentes peatonales, por lo que reiteró la necesidad de agilizar estos procesos para mejorar la seguridad y completar las inversiones pendientes⁵.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

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

⁴ Fuente: <https://energiminas.com/2025/02/27/firman-acuerdo-con-deviandes-para-elaborar-estudio-definitivo-de-ingenieria-y-reemplazar-tres-puentes-en-la-carretera-central/>

⁵ Fuente: <https://www.gob.pe/institucion/ositrان/noticias/1340995-ositrان-informa-estado-de-concesiones-viales-y-reitera-necesidad-de-entregar-terrenos-y-liberar-interferencias-en-la-carretera-central>



opcionales, de acuerdo con las normas y reglamentos aplicables. Los ingresos obtenidos por este concepto serán de libre disponibilidad del Concesionario.

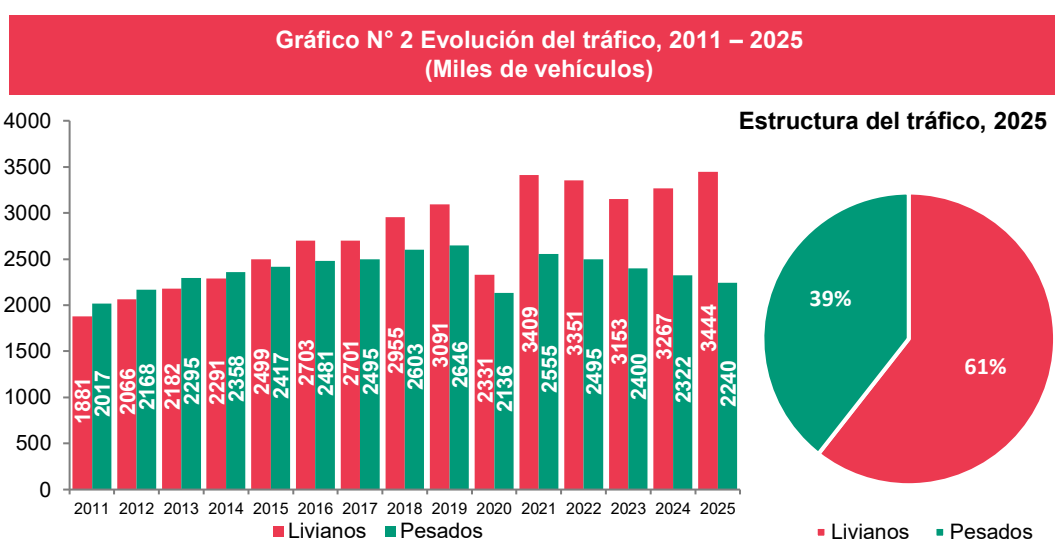
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Tráfico vehicular

33. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como en número de ejes. Cabe mencionar que, las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en cada estación de peaje en operación en sentido ascendente como descendente, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁶.

Trafico en unidades vehiculares

34. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2025 alcanzó los 5,7 millones, cifra 1,7 % superior a los 5,6 millones de vehículos registrados en el 2024. Del flujo total de vehículos de 2025, el 60,6 % fueron vehículos ligeros (3,4 millones de unidades vehiculares) y el 39,4 % restante fueron vehículos pesados (2,2 millones de unidades vehiculares). Como puede observarse del gráfico N° 2, al inicio de la concesión el mayor flujo de vehículos que circulaban por la vía concesionada correspondía a vehículos pesados; sin embargo, a partir de 2015 dicha tendencia se revirtió, registrándose desde dicho año un flujo mayor de vehículos ligeros que de vehículos pesados.



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

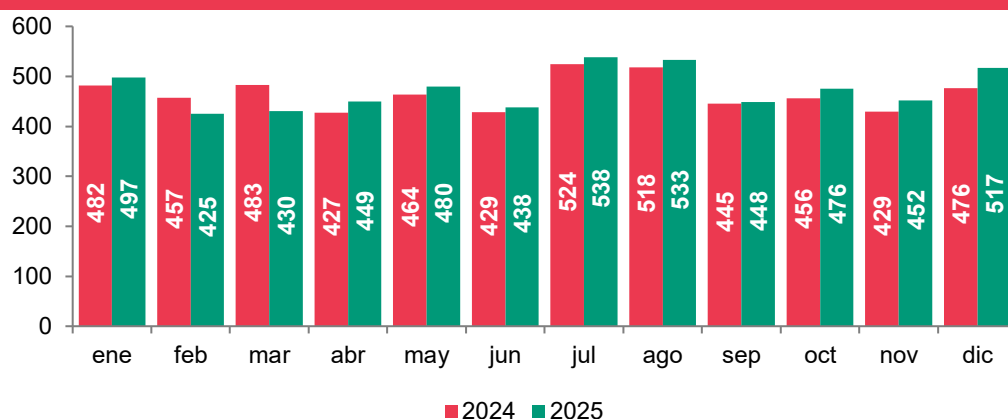
35. El siguiente gráfico muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2024 y 2025, apreciándose que en la mayoría de los meses el tráfico en 2025 fue mayor al registrado el año anterior, siendo los meses de abril, noviembre y diciembre los que registraron los mayores incrementos, con 5,3 %, 5,4 % y 8,6 %, respectivamente. Además, en 2025 se

⁶ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, 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@ositrان.gov.pe; siendo este 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..



muestra una reducción del tráfico en los meses de febrero y marzo, siendo el mes de marzo el que registró la mayor caída, con 10,9 % respecto al mismo mes del año anterior.

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

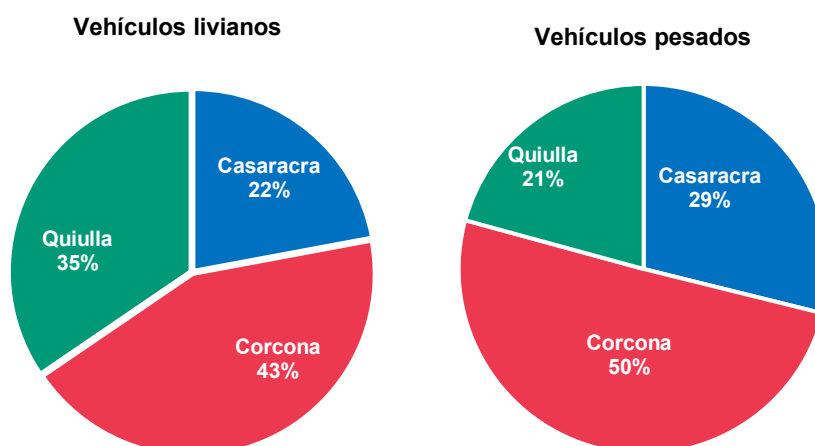


Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

36. En cuanto al tráfico vehicular registrado por cada estación de peaje, en el siguiente cuadro se aprecia que entre 2024 y 2025, la estación de Casaracra ha disminuido ligeramente su volumen de tráfico en 0,4 % (6 mil unidades de vehículos). Por su parte, las estaciones de Corcona y Quiulla incrementaron su volumen de tráfico 0,2 % y 6,2 %, respectivamente.
37. Con relación al tipo de vehículo, durante 2025, la estación de Corcona concentró el 43,4 % del tráfico vehicular liviano y el 50,4 % del tráfico vehicular pesado respecto del tráfico total de la vía. En segundo lugar, se ubicó la estación de Quiulla, la cual registró el 34,5 % de vehículos ligeros y el 20,8 % de vehículos pesados.

Gráfico N° 4 Evolución del tráfico, 2025
(Miles de vehículos)



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

38. Al analizar el tráfico según tipo de vehículo, se observa que, en el caso de vehículos pesados, el tráfico en la estación de Corcona disminuyó 3,6 % entre 2024 y 2025, lo que representó 43 mil vehículos menos circulando por la estación. En ese mismo periodo, el flujo de vehículos pesados también experimentó una disminución de 9,1 % en la estación



de peaje de Casaracra, mientras que en la estación de Quiulla, se registró un incremento de 5,8 %. De otro lado, en la estación de Corcona, se produjo un incremento de 3,3 % en el tráfico de vehículos ligeros entre 2024 y 2025, al pasar de 1,4 a 1,5 millones. La misma tendencia se registró en el resto de las estaciones de peaje de dichos vehículos.

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

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2024	2025	Flujo	var. %
Livianos	Casaracra	701	760	59	8,4 %
	Corcona	1448	1495	48	3,3 %
	Quiulla	1118	1189	71	6,3 %
Pesados	Casaracra	712	647	-65	-9,1 %
	Corcona	1171	1129	-43	-3,6 %
	Quiulla	440	465	26	5,8 %
Total	Casaracra	1413	1407	-6	-0,4 %
	Corcona	2619	2624	5	0,2 %
	Quiulla	1558	1654	96	6,2 %

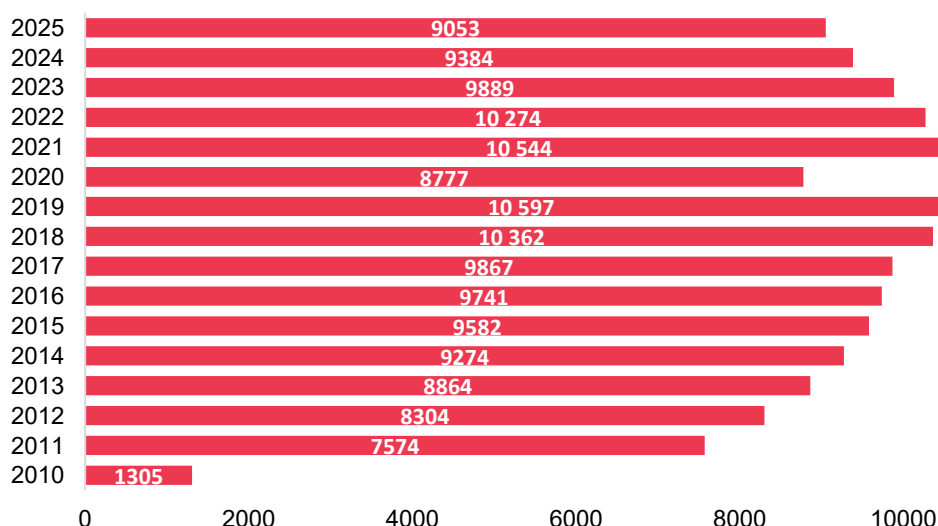
Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

39. Al analizar el flujo de vehículos pesados⁷ medido en ejes cobrables se observa que entre 2024 y 2025 se produjo un descenso de 3,5 % del total de ejes los cuales pasaron de 9,4 millones a 9,1 millones. Además, se puede observar en el Gráfico N°5 que en los últimos años el flujo de vehículos pesados medido en ejes ha venido disminuyendo, cayendo un 14,1 % desde el 2021.

Gráfico N° 5 Variación del tráfico de ejes cobrables de vehículos pesados, 2010 – 2025
(Miles de ejes)



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

⁷ Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.



40. El mayor número de ejes cobrables de vehículos pesados correspondieron a vehículos con 6 ejes⁸ los que representan el 55,0 % del total de ejes de vehículos pesados que transitaron por la vía en el 2025.
41. Cabe indicar que las estaciones de peaje de Casaracra y Corcona presentaron una caída en el flujo de ejes cobrables de vehículos pesados en el 2025, de 9,4 % y 3,7 % respectivamente con relación a lo registrado en el 2024. Mientras que en la estación Quiulla, el número de ejes cobrables se incrementó en 6,6 %.
42. Tal como se ha señalado anteriormente de las 3 estaciones de peaje que posee la vía concesionada la de mayor afluencia de ejes cobrables de vehículos pesados en 2025 fue la estación de Corcona con 4,6 millones de ejes cobrables que representaron el 50,6 % del tráfico total de ejes cobrables de vehículos pesados que transitaron por la concesión.

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

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	7 a más	
Unidades vehiculares							
Casaracra	152 130	180 457	51 283	16 802	244 954	1036	646 662
Corcona	271 291	296 706	92 699	34 137	426 918	6778	1 128 529
Quiulla	95 883	148 097	46 508	13 682	158 594	2238	465 002
Ejes cobrables							
Casaracra	304 260	541 371	205 132	84 010	1 469 724	7372	2 611 869
Corcona	542 582	890 118	370 626	170 685	2 561 508	47 844	4 583 363
Quiulla	191 766	444 291	186 032	68 410	951 564	15 704	1 857 767

Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

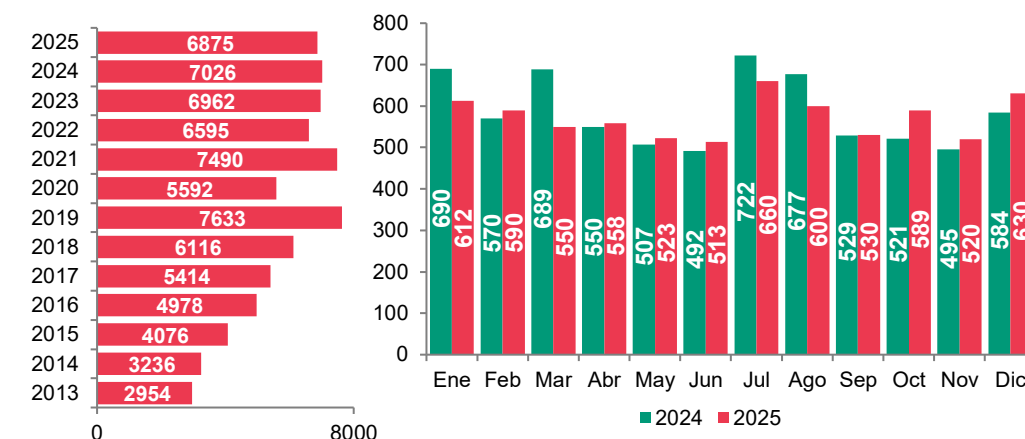
III.2. Servicios obligatorios

43. Como se ha mencionado previamente el Concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, tales como la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas, entre otros.
44. Así, durante 2025, el número de llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes fue de 6875, cifra que representó una caída de 2,1 % en relación con las llamadas efectuadas el año anterior (7026). Como se aprecia en el siguiente gráfico en el 2025 la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de enero, julio y diciembre.

⁸ Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



Gráfico N° 6 Evolución del número de llamadas de emergencia, 2025

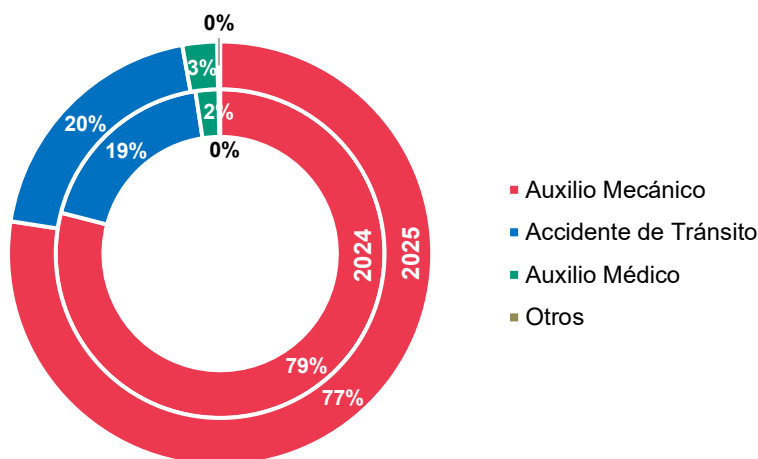


Fuente: DEVIANDES S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

45. Con relación al motivo de las llamadas de emergencia realizadas en el 2025 el mayor porcentaje de ellas (77,4 %) correspondieron a solicitudes de auxilio mecánico seguido por reportes de accidentes de tránsito (19,7 %) y solicitudes de auxilios médicos (2,7 %).

Gráfico N° 7 Motivo de llamadas de emergencia, 2024 – 2025



Fuente: DEVIANDES S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

46. Durante el 2025 se observó que del total de llamadas para reportar emergencias el 38,0 % (2612) generaron interrupción del tránsito vehicular, siendo las solicitudes de auxilio mecánico el tipo de incidente que generó mayores interrupciones en la vía.



Cuadro N° 6 Motivo de llamada de emergencia, 2025

(Número de llamadas)

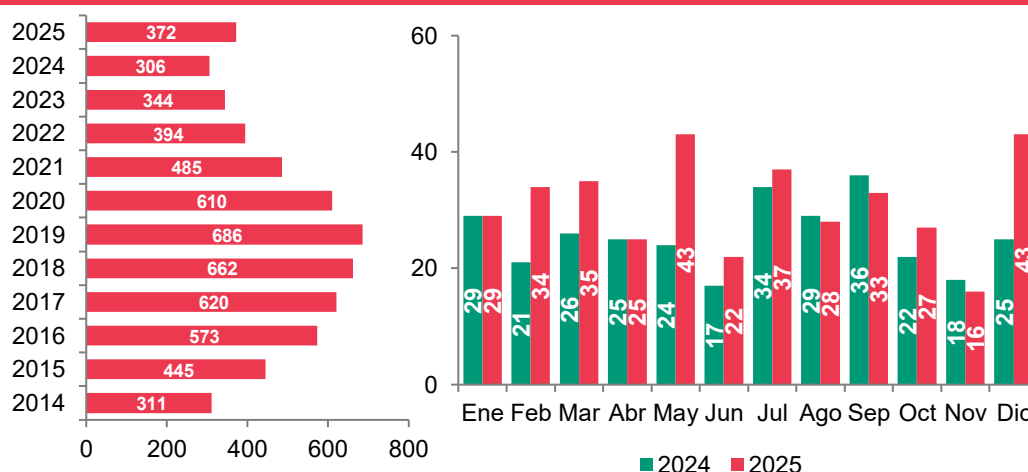
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación		Total
	Sí	No	Celular	Postes SOS	
Auxilio Mecánico	1905	3419	5251	73	5324
Accidente de Tránsito	687	667	1341	13	1354
Auxilio Médico	13	170	183	0	183
Otros	7	7	11	3	14
Total	2612	4263	6786	89	6875

Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

47. En cuanto al medio de comunicación que se utilizó en 2025 para reportar el accidente o incidente en la vía, el 98,7 % de sucesos reportados al concesionario (6786) se realizó por llamadas de teléfonos particulares a la central de emergencia y el 1,3 % restante (89) se realizó por medio de la utilización de los postes SOS instalados a lo largo de la concesión.
48. Con respecto a la utilización de los postes SOS por motivo de llamada de emergencia, en 2025, el 82,0 % correspondió a solicitudes de auxilios mecánicos (73), el 14,6 % fue utilizado para reportar accidentes de tránsito (13), mientras que el 3,4 % restante corresponde a otros motivos.
49. En lo que respecta a asistencias médicas durante el 2025, el concesionario proporcionó 372 auxilios médicos cifra que representó un incremento de 21,6 % en relación con las asistencias médicas brindadas el año anterior (306). El mayor número de auxilios médicos se proporcionó en los meses de mayo y diciembre, con 43 cada uno.

Gráfico N° 8 Asistencias médicas, 2014 – 2025



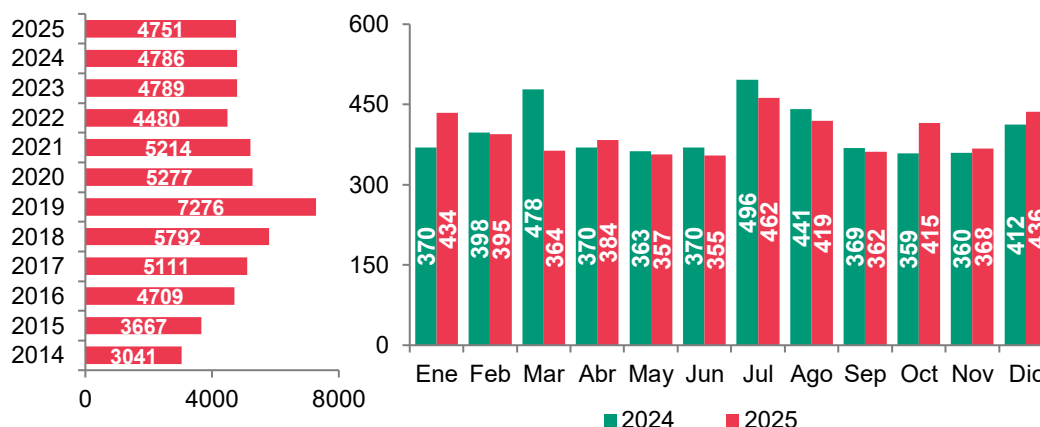
Fuente: DEVIANDES S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

50. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de las asistencias mecánicas brindadas a lo largo del tramo de la concesión, apreciándose que en 2025 el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario ascendió a 4751 lo cual representó una caída de 0,7 % respecto de lo registrado en el 2024 (4786). A nivel mensual se observa que, en los meses de enero, julio y diciembre de 2025 se presentan el mayor número de estos eventos, con 434, 462 y 436 respectivamente, ello debido al mayor número de vehículos que transitan en dichos meses.



Gráfico N° 9 Asistencias mecánicas, 2014 – 2025



Fuente: DEVIANDES S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

IV. ESQUEMA TARIFARIO

51. De acuerdo con la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión a partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión, el Concesionario cobrará el peaje vigente a dicha fecha para los vehículos ligeros y pesados en las unidades de peajes existentes, es decir, en las unidades de peaje de Corcona, Quiulla y Casaraca.
52. A partir de enero de 2012, el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peajes existentes un peaje de USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. Asimismo, a partir del mes calendario siguiente a la recepción de la totalidad de las obras a cargo del Concesionario, se deberá cobrar en la nueva unidad de peaje el mismo monto (USD 1,50) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. En ambos casos la regla a aplicar sería la siguiente:
 - Los Vehículos Ligeros pagarán una Tarifa equivalente a un eje.
 - Los Vehículos Pesados pagarán una Tarifa por cada eje.
53. Conforme a lo establecido en la Cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, a partir del 10 de enero de cada año, todos los peajes son reajustados anualmente en forma ordinaria por el Concesionario conforme a las variaciones del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y el índice de Precios y el índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana.
54. De este modo, a partir del 10 de enero de 2025, y conforme a lo señalado en el contrato de Concesión, se efectuó el reajuste de las tarifas cobradas en las estaciones de peaje de Corcona, Casaraca y Quiulla. Como se aprecia en el siguiente gráfico, las tarifas vigentes durante 2025 registraron, en promedio, incrementos de 2,6 % con relación a los niveles del año anterior.

**Cuadro N° 7 Tarifas aplicadas, 2024 – 2025****(Soles)**

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa 2024 (con IGV)	Tarifa 2025 (con IGV)	Var 2024-2025
Livianos	Vehículo	8,10	8,30	2,5 %
Pesados - 2 ejes	Vehículo	16,20	16,60	2,5 %
Pesados - 3 ejes	Vehículo	24,20	24,90	2,9 %
Pesados - 4 ejes	Vehículo	32,30	33,10	2,5 %
Pesados - 5 ejes	Vehículo	40,40	41,40	2,5 %
Pesados - 6 ejes	Vehículo	48,50	49,70	2,5 %
Pesados - 7 ejes	Vehículo	56,50	58,00	2,7 %

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

55. Además, el Contrato de Concesión establece lineamientos específicos para la aplicación de las Tarifas Diferenciadas, definiéndolas como un régimen especial otorgado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) conforme a la normativa vigente. Asimismo, se dispone que la recaudación derivada de estas tarifas no podrá exceder el tres por ciento (3 %) de los ingresos totales anuales en las unidades de peaje.
56. En caso de superarse dicho umbral, el MTC asume directamente la compensación correspondiente, garantizando que el Concesionario no vea afectado su equilibrio económico-financiero. Adicionalmente, se establece que cualquier reajuste tarifario deberá preservar la proporcionalidad entre la tarifa regular y las Tarifas Diferenciadas.
57. En ese sentido, a partir del 10 de enero de 2025, y conforme a lo señalado en el contrato de Concesión, se efectuó el reajuste de las tarifas diferenciadas cobradas en las estaciones de peaje de la Concesión. Como se aprecia en el siguiente gráfico, las tarifas vigentes durante 2025 registraron, en promedio, incrementos de 2,7 % con relación a los niveles del año anterior.

Cuadro N° 8 Tarifas diferenciadas aplicadas, 2024 – 2025**(Soles)**

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa 2024 (con IGV)	Tarifa 2025 (con IGV)	Var 2024-2025
Vehículos Ligeros Diferenciados 1	Vehículo	2,50	2,60	4,0 %
Vehículos Ligeros Diferenciados 2 ⁹	Vehículo	3,30	3,40	3,0 %
Vehículos Ligeros Diferenciados 3 ¹⁰	Vehículo	4,50	4,60	2,2 %
Vehículos Pesados Diferenciado 1 ¹¹	Vehículo	5,00	5,10	2,0 %
Vehículos Pesados Diferenciado 2 ¹²	Vehículo	7,60	7,80	2,6 %
Vehículos Pesados Diferenciado 3	Vehículo	9,80	10,00	2,0 %

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

⁹ Solo en las estaciones de Corcona y Casaracra

¹⁰ Solo en la estación de Casaracra

¹¹ Solo en las estaciones de Corcona y Casaracra

¹² Solo en las estaciones de Corcona y Casaracra



58. Cabe mencionar que, en enero de 2018, el Concesionario entregó las obras requeridas para tener el derecho de instalar y activar el cuarto peaje de Ticlio (ubicado en el KM 128, provincia de Huarochiri) del Subtramo 1 Puente Ricardo Palma - La Oroya e iniciar el cobro de peajes el 20 de febrero de 2018. Sin embargo, el peaje no se activó por actos de protestas sociales de las comunidades adyacentes, por lo que se declaró la suspensión de dicho derecho como un evento de fuerza mayor. A la fecha, aún no se ha activado el cobro de tarifas en la estación de peajes de Ticlio, lo que ha llevado a la apertura de un proceso arbitral internacional ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI) entre el Concesionario y el Concedente (para mayor detalle ver Anexo N° 2).

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

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

Cuadro N° 9 Obligaciones asociadas a las OPA

Obras de Puesta a punto (OPA)	Longitud
Subtramo Puente Ricardo Palma – La Oroya	135,35 km
Subtramo La Oroya - Huancayo	119,45 km
Subtramo La Oroya – desvío Cerro de Pasco	122,57 km
Obras de drenaje puentes y bermas a nivel de la rasante de la calzada	

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

61. Por otra parte, las obligaciones asociadas a las ONPA consisten en la construcción de 2 óvalos, 10 puentes peatonales, 29 ensanches de plataforma y 7 obras de mejoramientos construcción de variantes)¹³. De acuerdo con lo establecido en el EDI, aprobado mediante Resolución Directoral N° 590-2012-MTC/20 del 22 de agosto de 2012, el monto total presupuestado para las ONPA inicialmente ascendía a S/ 86,6 millones (alrededor de USD 30,5 millones, incluido IGV).
62. Si bien las OPA debían culminarse en julio de 2014, de acuerdo con lo previsto originalmente en el Contrato de Concesión, dichas obras recién se iniciaron en febrero de 2015, debido a retrasos por parte del concedente en la entrega de los terrenos necesarios con los niveles de servicio establecidos en el contrato¹⁴.
63. Al cierre de 2025, el compromiso total de inversión ascendió a USD 153,7 millones, de los cuales se han reconocido un total de USD 120,3 millones, es decir se tiene un avance del

¹³ Para mayor detalle ver anexo.

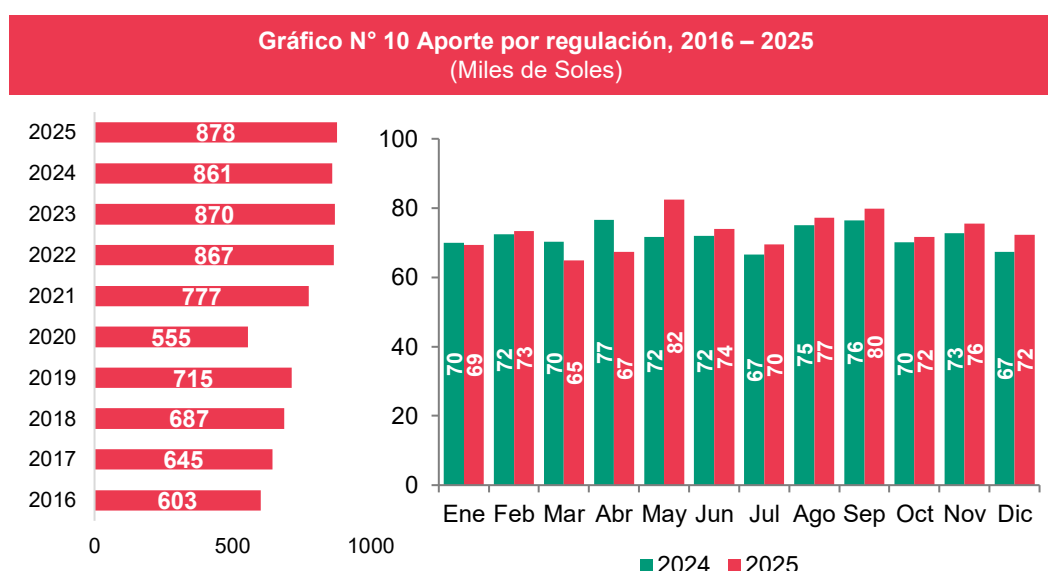
¹⁴ Recién el 15 de agosto de 2013, el Concedente dispuso la entrega de los subtramos al Concesionario, luego de más de 4 meses de retraso en relación a lo previsto en el Contrato de Concesión (31 de marzo de 2013). No obstante, los subtramos entregados no alcanzaban los niveles de servicio indicados en las cláusulas 7.10 y 7.11 del Contrato de Concesión, conforme se dejó constancia en el "Acta de entrega de los subtramos: Puente Ricardo Palma - La Oroya, La Oroya – Huancayo y La Oroya – Desvío Cerro de Pasco". Como consecuencia de ello, el 17 de diciembre de 2013, el Concesionario y el MTC suscribieron un Acta de Suspensión de las Obligaciones Contractuales, con lo cual la obligación de iniciar la ejecución de las OPA, entre otras, quedaron suspendidas hasta el 11 de febrero de 2014, plazo que fue ampliado hasta agosto de 2014, con la firma de la primera adenda al acta de Suspensión de obligaciones Contractuales, en virtud de la no entrega de la vía en las condiciones contractuales de parte del MTC.



78,3 % quedando pendiente por ejecutar alrededor de USD 33,4 millones en ONPA. Cabe mencionar que, las obras no han podido ser culminadas por la demora en la entrega de terrenos saneados y libres de interferencias por parte del Concedente al Concesionario.

V.2. Aporte por Regulación

64. De acuerdo con lo señalado en el Contrato de Concesión, el pago por aporte por regulación corresponde al 1 % de los ingresos de la Concesión, que incluyen los ingresos por construcción, los ingresos por operación y mantenimiento, y los ingresos por peaje. Durante el 2025 el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 877,55 mil, lo que representó un incremento de 1,9 % en relación con los aportes realizados en 2024 (S/ 861,17 mil).



Fuente: DEVIANDES S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

65. Como se observa en el gráfico anterior, el Aporte por Regulación mensual en 2025 registró sus niveles más bajos durante los primeros meses del año, producto de los trabajos de mantenimiento de la vía. Es así, que a partir de mayo se evidencia que en todos los meses superó los valores alcanzados en 2024.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

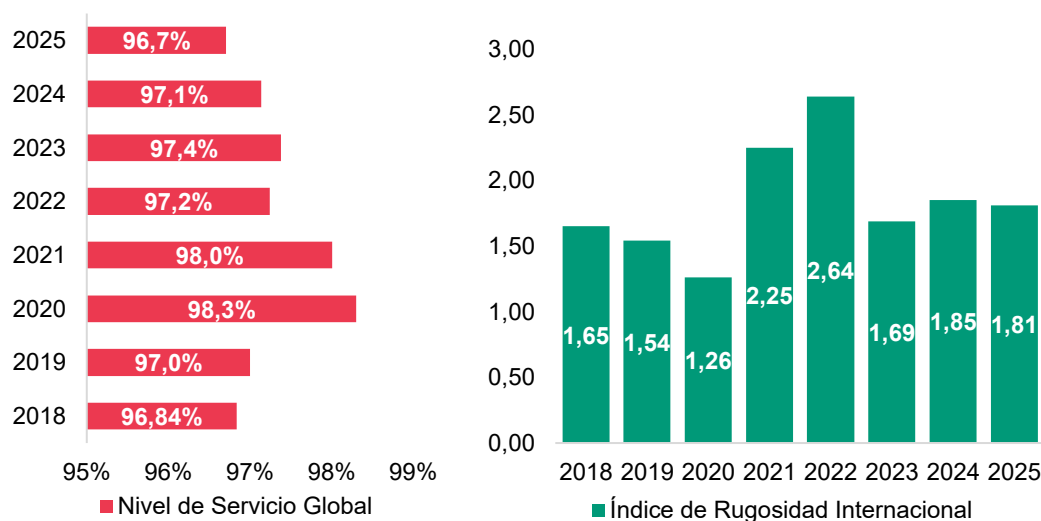
VI.1. Niveles de Servicio

66. De acuerdo con el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
67. Cabe mencionar que, durante los períodos en que los tramos se encuentren en obra (habiendo sido el cronograma de obra aprobado por el Regulador) no se evaluarán los niveles de servicio afectados para la obra, ni se considerarán dichos tramos para el cálculo del nivel de servicio global del Contrato. En ese sentido, las mediciones del Nivel de Servicio Global se realizaron únicamente a partir del año 2018.
68. En 2025, el Ositrán efectuó la medición del Nivel de Servicio global cuyo resultado fue de 96,71 %, el cual es superior al 95,0 % establecido como el umbral mínimo. Así también, una medida alternativa del nivel de servicio de la infraestructura vial es el Índice de



Rugosidad Internacional (IRI). La última medición del IRI arrojó un resultado de 1,81 encontrándose debajo del umbral permisible 3,5.

Gráfico N° 11 Evaluaciones de Niveles de Servicio, 2018 – 2025



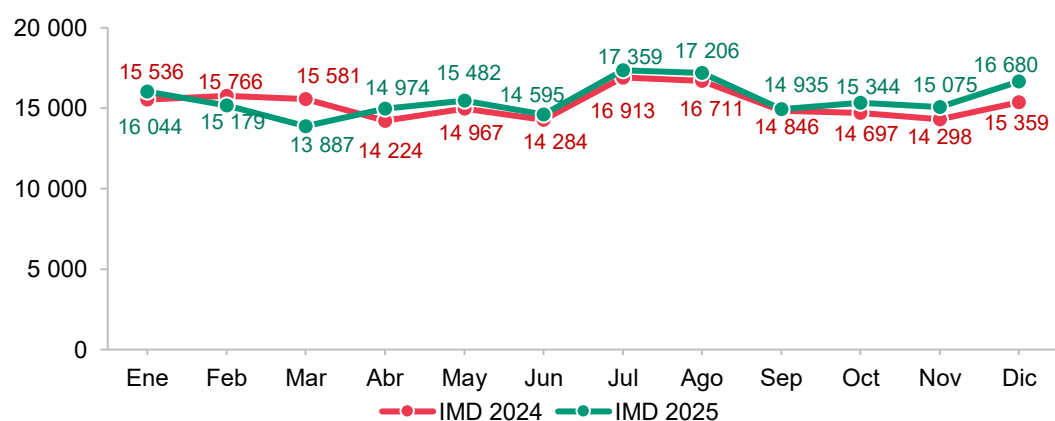
Fuente: Gerencia de Administración – Ositrán.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

VI.2. Indicadores de Tráfico

69. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD) se define como el número total de vehículos que atraviesan una determinada sección durante un período determinado, dividido entre la cantidad de días que comprende dicho período¹⁵. Al respecto el promedio del IMD en el 2025 ascendió a 15 563 vehículos diarios, flujo superior en 2,0 % al contabilizado en el 2024 (15 265 vehículos diario).

**Gráfico N° 12 Intensidad Media Diaria (IMD), 2024 – 2025
(Unidades vehiculares)**



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

¹⁵ Calculado en base a la información provista por el concesionario. Es preciso acotar que el tráfico vehicular se contabiliza en base a las unidades que pasan por las unidades de peaje. El IMD mensual se calcula de la siguiente manera:

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



70. Al comparar el IMD mensual, de 2024 y 2025, los meses de julio y agosto fueron los que presentaron la mayor intensidad en el uso de la vía concesionada. Asimismo, en los meses de marzo y junio se registró el menor IMD en el 2025.

VI.3. Accidentes

71. En cuanto al desempeño operativo del Concesionario, en 2025 se produjeron 1154 accidentes, cifra 3,1 % superior a los 1119 accidentes registrados en el 2024. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos se incrementó en 23,2 % (de 284 a 350), mientras que el número de víctimas mortales disminuyó en 4,8 % (de 42 a 40 fallecidos) en relación con lo registrado en 2024.
- 72.

Cuadro N° 10 Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2025
(Número de Accidentes)

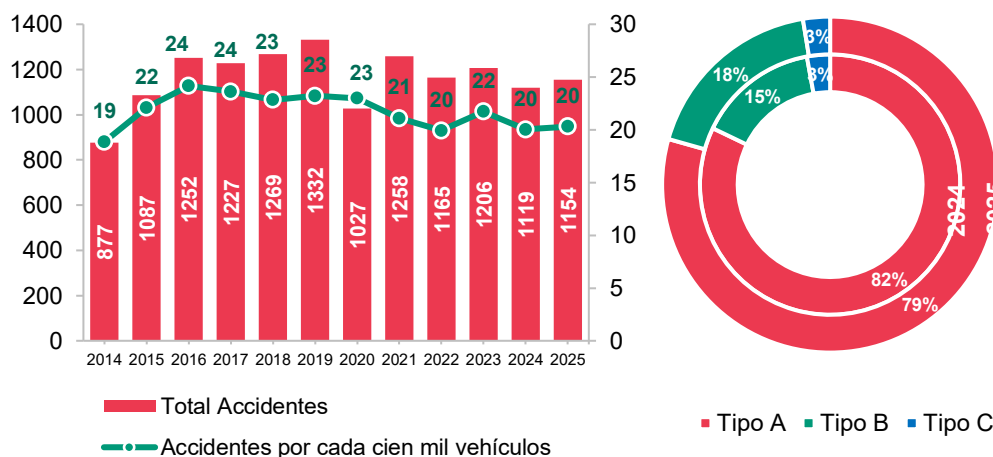
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	llesos	Heridos	Fallecidos
2014	734	131	12	855	254	21
2015	875	184	28	1061	333	50
2016	1006	218	28	1235	394	34
2017	971	221	35	1165	409	49
2018	1004	223	42	1237	438	75
2019	1070	225	37	1320	403	58
2020	826	176	25	963	274	33
2021	990	227	41	1204	386	78
2022	922	219	24	1083	347	34
2023	970	203	33	1155	325	56
2024	919	168	32	1077	284	42
2025	916	208	30	1112	350	40

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

73. En el gráfico siguiente se muestra que la cantidad de accidentes ocurridos por cada cien mil vehículos transitados se incrementó ligeramente de 20,0 accidentes en 2024 a 20,3 accidentes en el 2025.

Gráfico N° 13
Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2025



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

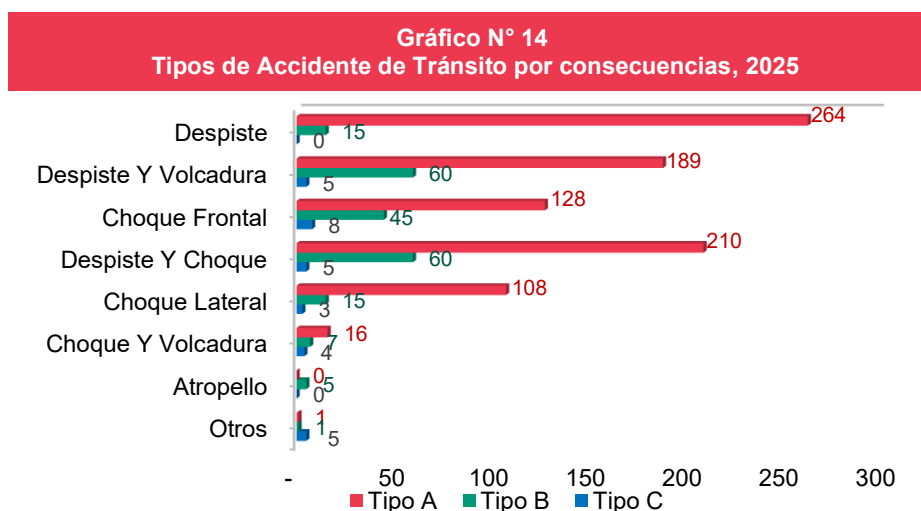
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.



74. Se aprecia que el 79,4 % de los accidentes ocurridos en 2025 han generado daño material, es decir, consecuencias sobre los bienes; mientras que un porcentaje mucho menor correspondió a accidentes que generaron personas heridas (18,0 %) y por último el 2,6 % de los accidentes reportó consecuencias fatales sobre la vida de las personas (fallecidos).
75. El gráfico a continuación muestra el número de accidentes acontecidos en la vía según el tipo de accidente ocurrido. Como se puede observar, el despiste de vehículos es el principal tipo de accidente ocurrido en la vía en el 2025 con 279 eventos reportados que representan el 24,2 % del total de accidentes, seguido por despiste y choque con 275 eventos, que representan el 23,8 %. Mientras que despiste y volcadura con 254 accidentes representa el 22,0 %.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

76. El siguiente cuadro muestra el número de personas heridas o fallecidas según el tipo de accidente. En 2025, 350 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito, de las cuales el 32,0 % (112) sufrieron daños a causa de accidentes por despiste y volcadura de vehículos, mientras que el 27,1 % (95) a causa de despiste y choque. De igual manera, otro 24,0 % (84) sufrieron daños producto de accidentes por choque frontal.
77. Con respecto al número de fallecidos por accidentes de tránsito en 2025, se registró un total de 40 víctimas mortales. De estas, 11 fallecieron a causa de choques frontales entre vehículos, mientras que otros casos correspondieron a accidentes por despiste y volcadura, despiste y choque, así como choque y volcadura, con 7 decesos en cada uno de estos tipos de accidente.

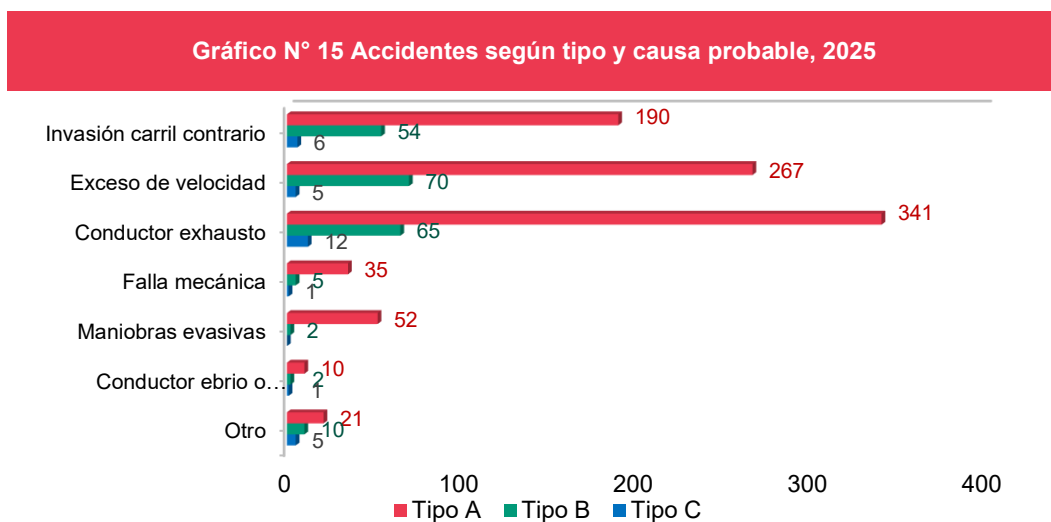
Cuadro N° 11 Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2025				
(Número de personas y porcentaje)				
Tipo de accidente	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Despiste	18	5,1 %	0	0,0 %
Despiste Y Volcadura	112	32,0 %	7	17,5 %
Choque Frontal	84	24,0 %	11	27,5 %
Despiste Y Choque	95	27,1 %	7	17,5 %
Choque Lateral	19	5,4 %	3	7,5 %
Choque Y Volcadura	16	4,6 %	7	17,5 %
Atropello	5	1,4 %	0	0,0 %
Otros	1	0,3 %	5	12,5 %
Total	350	100 %	40	100 %

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.



78. El gráfico siguiente muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de este, es decir A (con daños materiales), B (Con Heridos) y C (Con pérdidas Humanas). Así, para el año 2025, se observa que la principal causa de los accidentes fue el cansancio de los conductores, representando el 36,2 % del total (418 casos). Le siguen el exceso de velocidad, con un 29,6 % (342 accidentes), y la invasión de carril contrario, con 250 casos (21,7 %).



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

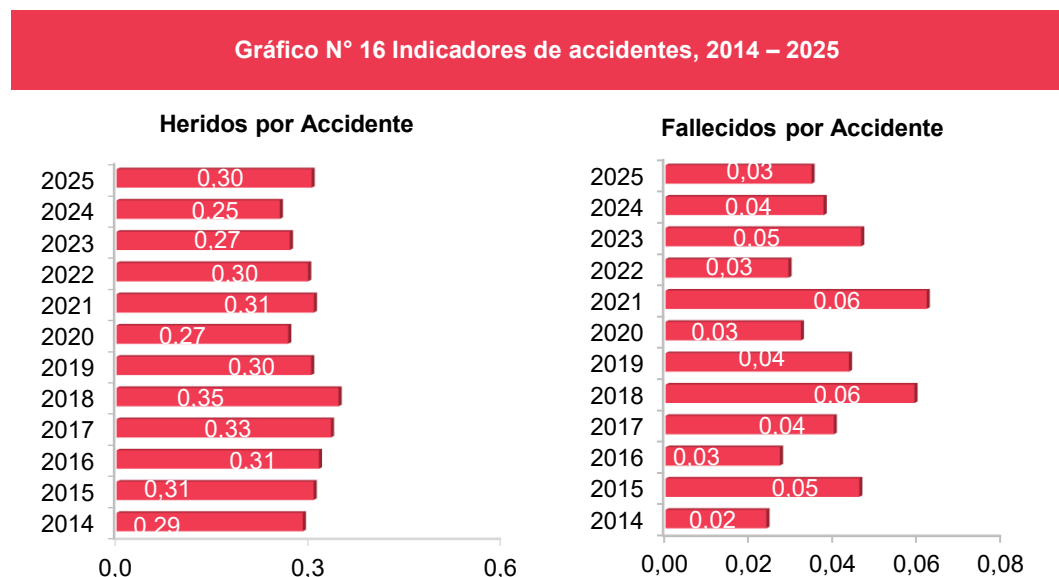
Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

79. Por otra parte, durante 2025, el exceso de velocidad fue la principal causa de accidente que generó la mayor cantidad de personas heridas (60 accidentes), mientras que el cansancio de los conductores fue la principal causa de accidente que generó personas fallecidas (12 accidentes). Por otra parte, en 2025, el índice de personas heridas por accidente decreció en relación con el año anterior alcanzando el valor de 0,30; de la misma forma, el índice de personas fallecidas por cada accidente ocurrido en la vía alcanzó 0,03 personas fallecidas.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

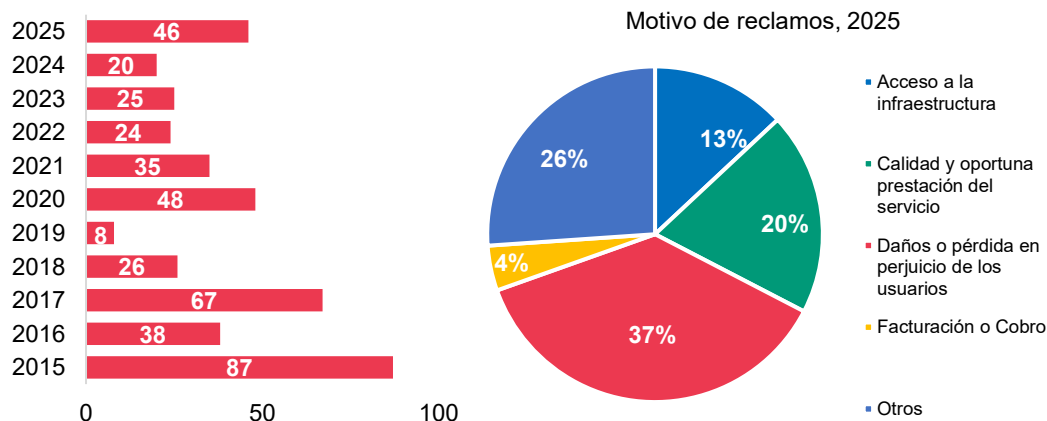
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.



VI.4. Reclamos

80. Durante el año 2025, el número de reclamos presentados por los usuarios de la vía fue de 46, lo cual representó un incremento de un poco más del doble de reclamos respecto a los presentados en 2024 (20). Los reclamos presentados por los usuarios de la vía concesionada estuvieron relacionados con el acceso a la infraestructura, la atención inadecuada de la vía y cobro de la tarifa.

Gráfico N° 17 Reclamos presentados a la Concesión, 2015 – 2025



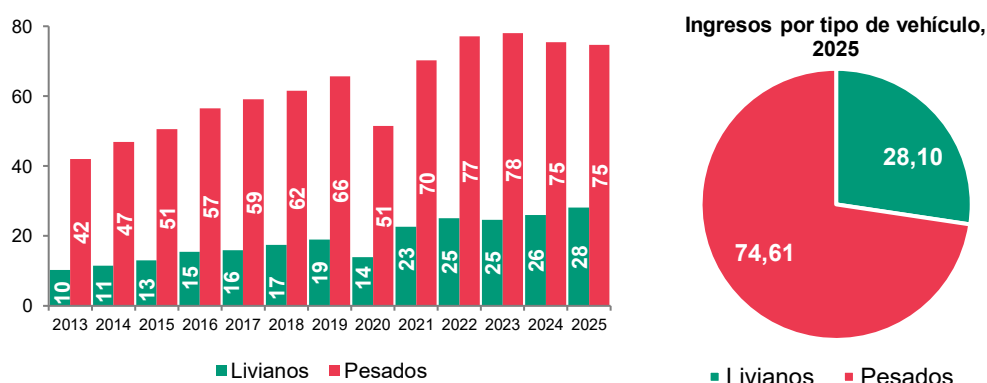
Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

VII. INDICADORES COMERCIALES

81. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 102,71 millones durante 2025, lo que representó un incremento de 1,2 % con respecto a los S/ 101,50 millones recaudados en el 2024. Los vehículos pesados representaron el 72,6 % de la recaudación total de 2025; mientras que los vehículos livianos aportaron el 27,4 %.
82. Analizando la recaudación por tipo de vehículo, se aprecia que los pagos efectuados por los vehículos ligeros en 2025 (S/ 28,10 millones) fueron 7,9 % superiores a los recaudados el año anterior (S/ 26,06 millones). Por el contrario, la recaudación de peajes por vehículos pesados se redujo en 1,1 %, pasando de S/ 75,45 a S/ 74,61 millones.

Gráfico N° 18 Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013 – 2025



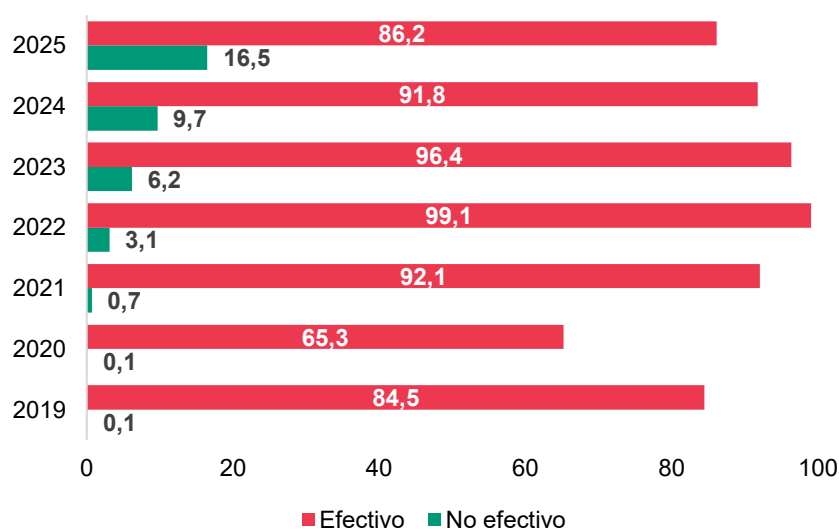
Fuente: DEVIANDES S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.



83. Cabe señalar, además, que los pagos realizados por medios distintos al efectivo han mostrado una tendencia creciente desde la implementación de esta modalidad de cobro. En 2019, estos representaban apenas el 0,1 % del total de ingresos (S/ 84,02 mil), mientras que para 2025 alcanzan el 16,1 % (S/ 16,52 millones).

Gráfico N° 19 Recaudación de peaje por tipo de cobro, 2019 – 2025



Fuente: DEVIANDES S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estados Financieros

Estado de Resultados integrales

84. Dada la naturaleza autofinanciada de la concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario provienen del cobro de peajes en las unidades de Corcona, Quiulla y Casaracra, así como del reconocimiento contable del peaje dejado de recaudar en la Unidad de Ticlio y de las pretensiones reconocidas a favor de la Concesionaria por el Laudo del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI) que quedó firme en julio de 2025. Así, en el ejercicio 2025 la empresa obtuvo ingresos por servicios por S/ 136,6 millones, lo que representó un aumento de S/ 14,0 millones (+11,4 %) con relación a los ingresos registrados el año anterior, cuya cifra ascendió a S/ 122,6 millones.
85. El incremento responde principalmente a tres factores. En primer lugar, los ingresos por recaudación de peaje en las unidades operativas sumaron S/ 87,0 millones (sin incluir IGV) en 2025 (S/ 86,0 millones en 2024), con un crecimiento de S/ 1,0 millón (+1,2 %). En segundo lugar, el peaje dejado de recaudar en la Unidad de Ticlio ascendió a S/ 34,97 millones en 2025 (S/ 36,54 millones en 2024), con una ligera contracción de S/ 1,6 millones (-4,3 %). En tercer lugar, la Concesionaria reconoció S/ 13,2 millones correspondientes al periodo del 7 de marzo de 2018 al 20 de agosto de 2018, otorgados por el Laudo, e ingresos por estudios de ingeniería cobrados al MTC por S/ 1,4 millones.
86. En el ejercicio 2025 los costos por servicios ascendieron a S/ 67,8 millones, lo que representa el 49,7 % de los ingresos por servicios y un aumento de S/ 4,2 millones (+6,7 %) en comparación con el ejercicio 2024. Este incremento se explica principalmente por el aumento en los servicios de conservación vial rutinaria, que crecieron S/ 3,8 millones (+30,2 %), y por el incremento en cargas de personal, que se elevaron S/ 0,7 millones



(+8,7 %) en 2025. Lo anterior fue parcialmente compensado por una reducción en la provisión de mantenimiento periódico de S/ 0,8 millones (-4,9 %).

87. Considerando los ingresos y costos indicados, la utilidad bruta en el ejercicio 2025 alcanzó los S/ 68,7 millones, lo que representa el 50,3 % de los ingresos totales y significa un crecimiento de S/ 9,8 millones (+16,5 %) respecto al ejercicio 2024.
88. Respecto a los gastos administrativos en el ejercicio 2025, estos ascendieron a S/ 7,8 millones, representando el 5,7 % de los ingresos por servicios y un aumento de S/ 1,1 millones (+16,8 %) respecto al ejercicio 2024. Este incremento se explica principalmente por el aumento en los servicios de asesoría y consultoría y en las cargas de personal administrativo.
89. La partida de deterioro de la cuenta por cobrar Ticlio constituye el principal factor que afecta la utilidad operativa del ejercicio 2025. Dicho deterioro ascendió a S/ 95,5 millones en 2025, frente a S/ 25,9 millones en 2024, lo que representa un incremento de S/ 69,5 millones (+268,1 %). Este aumento refleja la evaluación de la Concesionaria sobre la pérdida esperada de los saldos acumulados por cobrar al MTC de conformidad con la NIIF 9. El saldo acumulado de deterioro al cierre de 2025 ascendió a S/ 168,8 millones.
90. Por su parte, la línea de otros ingresos y gastos neto registró en 2025 un saldo positivo de S/ 24,1 millones, frente a un saldo negativo de S/ 4,2 millones en 2024, con una variación favorable de S/ 28,3 millones. Este resultado se explica principalmente por el reconocimiento de los intereses generados por el Laudo CIADI por S/ 22,4 millones, los cuales no tenían precedente en ejercicios anteriores.
91. Como resultado de lo indicado, la utilidad operativa del ejercicio 2025 registró una pérdida de S/ 10,4 millones, frente a una utilidad de S/ 22,2 millones en el ejercicio 2024, lo que implica una caída de S/ 32,6 millones. Esta variación se sustenta en la fuerte alza del deterioro de la cuenta Ticlio, que neutralizó la mejora de la utilidad bruta y el efecto positivo de los ingresos del Laudo.
92. En el ejercicio 2025 los gastos financieros disminuyeron a S/ 36,4 millones, lo que representa el 26,6 % de los ingresos por servicios y una reducción de S/ 1,0 millón (-2,8 %) respecto al ejercicio 2024. Dicha reducción refleja la disminución de los intereses sobre las obligaciones financieras con entidades bancarias (-S/ 4,8 millones), parcialmente compensada por el aumento de los intereses devengados sobre préstamos con partes relacionadas (+S/ 1,2 millones) y los costos del reperfilamiento de la deuda realizados en noviembre de 2025 por S/ 2,6 millones.
93. Respecto a la diferencia de cambio, en el ejercicio 2025 ascendió a una ganancia de S/ 30,3 millones, frente a una pérdida de S/ 4,3 millones en 2024, con una variación favorable de S/ 34,6 millones. Esta ganancia se originó principalmente por la apreciación del sol frente al dólar estadounidense, que redujo el valor en soles del crédito sindicado denominado en dólares. La Concesionaria no emplea mecanismos de cobertura para proteger sus flujos de caja de las fluctuaciones del tipo de cambio y de las tasas de interés.
94. Como resultado de lo indicado, la pérdida neta del ejercicio 2025 ascendió a S/ 15,2 millones, lo que representa el 11,1 % de los ingresos por servicios y supone una mejora de S/ 1,6 millones respecto a la pérdida neta de S/ 16,8 millones registrada en el ejercicio 2024. Esta mejora se explica por la ganancia cambiaria (+S/ 34,6 millones) y el reconocimiento de intereses del Laudo CIADI (+S/ 22,4 millones), que compensaron el aumento del deterioro de la cuenta Ticlio (+S/ 69,5 millones).



Cuadro N° 12 Estado de Resultados Integrales, 2025 – 2024
(En miles de soles)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2025	2024	2025	2024
Ingresos por servicios	136 575	122 567	100,0 %	100,0 %	11,4 %	14 008
Costo de servicios	(67 832)	(63 585)	(49,7 %)	(51,9 %)	6,7 %	4 247
Utilidad bruta	68 743	58 982	50,3 %	48,1 %	16,5 %	9 761
Gastos de administración	(7 753)	(6 639)	(5,7 %)	(5,4 %)	16,8 %	1 114
Deterioro de cuenta por cobrar Ticlio	(95 485)	(25 938)	(69,9 %)	(21,2 %)	268,1 %	69 547
Otros ingresos / gastos neto	24 119	(4 201)	17,7 %	(3,4 %)	674,1 %	28 320
Utilidad (pérdida) operativa	(10 376)	22 204	(7,6 %)	18,1 %	-146,7 %	(32 580)
Gastos financieros	(36 382)	(37 423)	(26,6 %)	(30,5 %)	-2,8 %	(1 041)
Diferencia de cambio, neta	30 338	(4 286)	22,2 %	(3,5 %)	807,8 %	34 624
Subtotal gastos financieros y diferencia de cambio	(6 044)	(41 709)	(4,4 %)	(34,0 %)	85,5 %	35 665
Pérdida antes del impuesto a la renta	(16 420)	(19 505)	(12,0 %)	(15,9 %)	15,8 %	3 085
Impuesto a la renta	1 263	2 749	0,9 %	2,2 %	-54,1 %	(1 486)
Pérdida neta del ejercicio	(15 157)	(16 756)	(11,1 %)	(13,7 %)	9,5 %	1 599

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – DEVIANDES.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Nota: En el Estado de Resultados Integrales (ERI) de los estados financieros auditados al 31 de diciembre de 2025, la celda correspondiente a la utilidad bruta del ejercicio 2025 aparece en blanco (valor omitido). El valor correcto es S/ 68 743 miles, resultado de deducir el costo de servicios (S/ 67 832 miles) de los ingresos por servicios (S/ 136 575 miles). Como consecuencia de esta omisión, la utilidad (pérdida) operativa del ejercicio 2025 se consigna en el dictamen auditado como (S/ 79 119) miles, cuando el valor correcto es (S/ 10 376) miles; la diferencia equivale exactamente al importe de la utilidad bruta no impresa (S/ 68 743 miles). Los valores presentados en el cuadro analítico precedente corresponden a los valores corregidos, derivados de la aplicación aritmética de las propias cifras de los estados financieros. Se recomienda comunicar esta inconsistencia al equipo auditor para la corrección del documento fuente.

95. En lo que respecta al EBITDA, este ascendió a S/ 4,2 millones en el ejercicio 2025, representando una disminución de S/ 32,5 millones (-88,7 %) respecto al ejercicio 2024, en el que se registró S/ 36,7 millones. Este descenso se explica principalmente por la fuerte caída en la utilidad operativa (-S/ 32,6 millones), originada por el incremento extraordinario del deterioro de la cuenta Ticlio. El margen EBITDA pasó de 29,9 % en 2024 a 3,0 % en 2025.

Cuadro N° 13 EBITDA, 2025 – 2024¹⁶
(En miles de soles)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2025	2024	2025	2024
Utilidad (pérdida) operativa	(10 376)	22 204	-7,6 %	18,1 %	-146,7 %	(32 580)
Depreciación y amortización	14 538	14 471	10,6 %	11,8 %	0,5 %	67
EBITDA	4 162	36 675	3,0 %	29,9 %	-88,7 %	(32 513)

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – DEVIANDES.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁶ EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization): utilidad (pérdida) operativa más depreciación y amortización de intangibles. La utilidad operativa corresponde a la cifra proforma corregida de S/ (10 376) miles, que elimina el error aritmético identificado en el dictamen auditado. El margen EBITDA se calcula como EBITDA / ingresos por servicios × 100.



Cuadro N° 14 EBITDA Operativo Ajustado (excluye partidas no monetarias y no recurrentes), 2025 – 2024¹⁷
(En miles de soles)

Concepto	2025	2024	% Vert. 2025	% Vert. 2024	% Horiz.	Variación
Utilidad (pérdida) operativa (proforma corregida)	(10 376)	22 204	(7,6 %)	18,1 %	-146,7 %	(32 580)
(+) Deterioro Ticlio (NIIF 9, no monetario)	95 485	25 938	69,9 %	21,2 %	268,1 %	69 547
(-) Laudo arbitral Ticlio (no recurrente)	(24 119)	0	(17,7 %)	0,0 %	n.a.	(24 119)
(+) Depreciación y amortización	14 538	14 471	10,6 %	11,8 %	0,5 %	67
EBITDA Operativo Ajustado	75 528	62 613	55,3 %	51,1 %	20,6 %	12 915

Nota metodológica: El EBITDA Operativo Ajustado neutraliza dos partidas que distorsionan la lectura del desempeño operativo de 2025: (i) el deterioro contable de la cuenta por cobrar Ticlio por S/ 95 485 miles, que es un cargo no monetario reconocido bajo NIIF 9 y no afecta la caja del ejercicio, y (ii) el ingreso por el laudo arbitral Ticlio reconocido dentro de «Otros ingresos / gastos neto» por S/ 24 119 miles, que es un ingreso no recurrente y no representativo de la operación. Sumando la Depreciación y Amortización del ejercicio, el indicador resultante refleja la capacidad de generación operativa recurrente del negocio. Sobre esta base, el EBITDA Operativo Ajustado asciende a S/ 75 528 miles en 2025 (55,3 % de los ingresos), frente a S/ 62 613 miles en 2024 (51,1 %), evidenciando un crecimiento real de 20,6 %.

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – DEVIANDES (PwC).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. En conclusión, en el ejercicio 2025 la empresa obtuvo una pérdida neta de S/ 15,2 millones, que representa una mejora de S/ 1,6 millones respecto al ejercicio 2024. Esta mejora se sustenta principalmente en la ganancia por diferencia de cambio de S/ 30,3 millones —originada por la apreciación del sol frente al dólar— y en el reconocimiento de intereses del Laudo CIADI por S/ 22,4 millones, que en conjunto compensaron el deterioro masivo de la cuenta Ticlio (+S/ 69,5 millones). Al respecto, es necesario indicar que la Concesionaria no ha contratado mecanismos de cobertura para protegerse de las variaciones del tipo de cambio y de las tasas de interés.

Estado de Situación Financiera

97. En 2025, el activo total alcanzó S/ 401,2 millones, reflejando una contracción de S/ 24,7 millones (-5,8 %) en comparación con el ejercicio 2024. Esta disminución del activo total se atribuye principalmente a la reducción del activo no corriente en S/ 34,1 millones (-8,4 %), efecto que fue parcialmente compensado por el incremento del activo corriente en S/ 9,4 millones (+50,5 %).
98. En el ejercicio 2025, el activo corriente ascendió a S/ 28,0 millones, lo que representa un crecimiento de S/ 9,4 millones (+50,5 %) respecto al ejercicio 2024. Esta expansión se explica principalmente por:
- Un aumento en otras cuentas por cobrar, las cuales ascendieron a S/ 18,1 millones en 2025, representando el 4,5 % del activo total y mostrando un crecimiento de S/ 6,3 millones (+53,5 %) respecto al ejercicio 2024. Este incremento obedece al reconocimiento de pretensiones del Laudo CIADI y derechos de cobro al MTC por atención de emergencias y obras.

¹⁷ Métrica de gestión no auditada elaborada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán. Se obtiene a partir del EBITDA reportado mediante la reversión de las dos partidas no recurrentes y no monetarias detalladas en el cuadro. No forma parte de los estados financieros auditados; debe interpretarse como indicador complementario de la capacidad operativa recurrente.



- II. Un aumento en los fondos en retención, que pasaron de S/ 0,2 millones en 2024 a S/ 2,8 millones en 2025, debido al mayor saldo del fideicomiso Devianes III destinado al servicio de deuda. Estos fondos no son de libre disponibilidad para la Concesionaria.
 - III. Una reducción en el saldo de efectivo y equivalentes de efectivo, que descendió a S/ 5,7 millones en 2025, representando el 1,4 % del activo total y suponiendo una disminución de S/ 0,8 millones (-12,3 %) respecto al ejercicio 2024.
99. En el ejercicio 2025 el activo no corriente ascendió a S/ 373,2 millones, lo que representa una contracción de S/ 34,1 millones (-8,4 %) respecto al ejercicio 2024. Los principales factores que explican esta reducción son:
- I. Una disminución en cuentas por cobrar comerciales, las cuales ascendieron a S/ 107,0 millones en 2025, representando el 26,7 % del activo total y mostrando una caída de S/ 24,9 millones (-18,9 %) respecto al ejercicio 2024. Dicha disminución se explica por el incremento del deterioro acumulado de la cuenta Ticlio, que pasó de S/ 73,3 millones a S/ 168,8 millones durante el ejercicio 2025.
 - II. Una disminución en activos intangibles y costos pre-contratos, que ascendieron a S/ 137,1 millones en 2025, representando el 34,2 % del activo total y mostrando una caída de S/ 14,1 millones (-9,3 %) respecto al ejercicio 2024, como resultado de la amortización anual del activo intangible de la concesión.
 - III. Un aumento en el activo por impuesto a la renta diferido, que ascendió a S/ 20,0 millones en 2025, mostrando un incremento de S/ 5,1 millones (+34,3 %) respecto al ejercicio 2024, principalmente por las diferencias temporales asociadas al mantenimiento periódico.
100. El pasivo total ascendió a S/ 366,6 millones en el ejercicio 2025, representando el 91,4 % del activo total, lo cual significó una reducción de S/ 9,6 millones (-2,5 %) respecto al ejercicio 2024. Esta reducción se explica por la disminución del pasivo corriente en S/ 14,7 millones (-29,1 %), parcialmente compensada por el aumento del pasivo no corriente en S/ 5,2 millones (+1,6 %).
101. La significativa disminución del pasivo corriente se explica principalmente por:
- I. Una reducción en las obligaciones financieras de corto plazo, las cuales alcanzaron S/ 9,4 millones en 2025 frente a S/ 32,0 millones en 2024, lo que representa una caída de S/ 22,5 millones (-70,4 %). Esta reducción obedece al refinanciamiento del crédito sindicado formalizado mediante la Quinta Adenda al Contrato de Préstamo Bancario suscrita el 27 de noviembre de 2025, que extendió el plazo de pago hasta 2034 y trasladó el grueso de la deuda al largo plazo.
 - II. Un incremento en cuentas por pagar comerciales, que aumentaron S/ 6,4 millones (+73,8 %) respecto de 2024.
102. Respecto al pasivo no corriente en el ejercicio 2025, el aumento se explica principalmente por:
- I. Un incremento en cuentas por pagar a partes relacionadas, las cuales ascendieron a S/ 91,8 millones, representando el 22,9 % del activo total y mostrando un aumento de S/ 5,1 millones (+5,9 %) respecto al ejercicio 2024. Dichos pasivos devengan intereses a una tasa del 16 % anual y su pago está subordinado al crédito sindicado.
 - II. Un incremento en provisiones no corrientes, que ascendieron a S/ 84,8 millones, representando el 23,1 % del pasivo total y suponiendo un aumento de S/ 11,0 millones (+15,0 %), asociado al devengamiento de la provisión por mantenimiento periódico.
103. La cuenta de Patrimonio Neto en el ejercicio 2025 registra S/ 34,5 millones, representando el 8,6 % del activo total. Su principal cuenta es la de capital social, que representa el 27,6



% del activo total. El Patrimonio Neto disminuyó en S/ 15,2 millones (-30,5 %) respecto al ejercicio 2024, siendo el aumento en las pérdidas acumuladas el factor que explica esta reducción.

Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera, 2025 – 2024
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2025	2024		2025	2024
ACTIVO CORRIENTE	27 971	18 583	PASIVO CORRIENTE	35 801	50 525
Efectivo y equivalente de efectivo	5 711	6 511	Obligaciones financieras	9 447	31 965
Otras cuentas por cobrar	18 118	11 800	Cuentas por pagar comerciales	15 010	8 637
Fondos en retención	2 815	245	Cuentas por pagar a partes relacionadas	466	466
Gastos pagados por anticipado	1 327	27	Otras cuentas por pagar	1 706	1 479
			Provisiones	9 172	7 978
ACTIVO NO CORRIENTE	373 186	407 290	PASIVO NO CORRIENTE	330 822	325 657
Cuentas por cobrar comerciales	107 017	131 945	Obligaciones financieras	154 262	165 228
			Cuentas por pagar a partes relacionadas	91 806	86 713
Provisión por cobrar	108 230	108 230	Provisiones	84 754	73 716
Activos intangibles y costos pre-contratos	137 060	151 131			
Mobiliario y equipo	887	1 102			
Impuesto a la renta diferido activo	19 992	14 882	TOTAL PASIVO	366 623	376 182
			PATRIMONIO NETO	34 534	49 691
			Capital social	110 555	110 555
			Capital adicional	284	284
			Reserva legal	493	493
			Pérdidas acumuladas	(76 798)	(61 641)
TOTAL ACTIVO	401 157	425 873	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	401 157	425 873

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Nota: En el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto (ECPN) de los estados financieros auditados al 31 de diciembre de 2025, la columna de pérdidas acumuladas en las filas de saldos de cierre presenta inconsistencias aritméticas. En la fila «Saldos al 31 de diciembre de 2024», el ECPN consigna pérdidas acumuladas de S/ (44 885) miles, cuando el valor correcto es S/ (61 641) miles; la diferencia equivale a la pérdida neta del ejercicio 2024 (S/ 16 756 miles), que no fue incorporada al saldo de cierre. De modo análogo, en la fila «Saldos al 31 de diciembre de 2025», el ECPN consigna S/ (61 641) miles, cuando el valor correcto es S/ (76 798) miles; la diferencia equivale a la pérdida neta del ejercicio 2025 (S/ 15 157 miles). En ambos casos, el patrimonio total es correcto y coincide con el Estado de Situación Financiera (S/ 49 691 miles en 2024 y S/ 34 534 miles en 2025). El error se limita a la columna de pérdidas acumuladas de las filas de cierre, lo que indica que el cuadro reprodujo el saldo inicial en lugar del saldo final.



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

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2025	2024	2025 / 2024		2025	2024	2025 / 2024
ACTIVO CORRIENTE	7,0 %	4,4 %	50,5 %	PASIVO CORRIENTE	8,9 %	11,9 %	-29,1 %
Efectivo y equivalente de efectivo	1,4 %	1,5 %	-12,3 %	Obligaciones financieras	2,4 %	7,5 %	-70,4 %
Otras cuentas por cobrar	4,5 %	2,8 %	53,5 %	Cuentas por pagar comerciales	3,7 %	2,0 %	73,8 %
Gastos pagados por anticipado	0,3 %	0,0 %	4814,8 %	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0,1 %	0,1 %	0,0 %
			1049,0 %	Otras cuentas por pagar	0,4 %	0,3 %	15,3 %
				Provisiones	2,3 %	1,9 %	15,0 %
ACTIVO NO CORRIENTE	93,0 %	95,6 %	-8,4 %	PASIVO NO CORRIENTE	82,5 %	76,5 %	1,6 %
Cuentas por cobrar comerciales	26,7 %	31,0 %	-18,9 %	Obligaciones financieras	38,5 %	38,8 %	-6,6 %
Provisión por cobrar	27,0 %	25,4 %	0,0 %	Cuentas por pagar a partes relacionadas	22,9 %	20,4 %	5,9 %
Activos intangibles y costos pre-contratos	34,2 %	35,5 %	-9,3 %	Provisiones	21,1 %	17,3 %	15,0 %
Mobiliario y equipo	0,2 %	0,3 %	-19,5 %				
Impuesto a la renta diferido activo	5,0 %	3,5 %	34,3 %	TOTAL PASIVO	91,4 %	88,3 %	-2,5 %
				PATRIMONIO NETO	8,6 %	11,7 %	-30,5 %
				Capital social	27,6 %	26,0 %	0,0 %
				Capital adicional	0,1 %	0,1 %	0,0 %
				Reserva legal	0,1 %	0,1 %	0,0 %
				Pérdidas acumuladas	-19,1 %	-14,5 %	-24,6 %
TOTAL ACTIVO	100 %	100 %	-5,8 %	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100 %	100 %	-5,8 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – (Concesionario).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. En conclusión, el activo total en el ejercicio 2025 ascendió a S/ 401,2 millones, reflejando una contracción de S/ 24,7 millones (-5,8 %) respecto a 2024. Esta disminución se atribuye principalmente a la reducción en la cuenta por cobrar comercial Ticlio (-S/ 24,9 millones) por el mayor deterioro reconocido y a la amortización de activos intangibles (-S/ 14,1 millones), parcialmente compensadas por el aumento de otras cuentas por cobrar corrientes (+S/ 6,3 millones). En cuanto al nivel de solvencia, este desmejoró debido al aumento de las pérdidas acumuladas, que redujeron el patrimonio en S/ 15,2 millones, pese a la reducción del pasivo total en S/ 9,6 millones, favorecida por el refinanciamiento del crédito sindicado que trasladó la deuda financiera al largo plazo.

VIII.2. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

105. En el ejercicio 2025, la empresa registró una mejora en los ratios de liquidez respecto al ejercicio 2024. Esta mejora no obedece a una mayor disponibilidad de activos líquidos, sino principalmente a la reducción del pasivo corriente como consecuencia del refinanciamiento del crédito sindicado, que trasladó las obligaciones financieras de corto plazo al largo plazo. No obstante, los tres ratios de liquidez se mantienen por debajo de la unidad, lo que refleja que la empresa aún no dispone de suficientes recursos de corto plazo para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo.
106. El ratio de liquidez general aumentó a 0,78 en el ejercicio 2025 (0,37 en el ejercicio 2024), lo que significa que por cada sol de pasivo corriente existe S/ 0,78 de activo corriente para respaldar su pago. El ratio de prueba ácida en el ejercicio 2025 alcanzó 0,74 (0,37 en el ejercicio 2024), lo que significa que por cada sol de pasivo corriente existe S/ 0,74 de activo corriente, descontados los gastos pagados por anticipado, para garantizar su pago.



107. Finalmente, en el caso del ratio de liquidez absoluta, se aprecia un incremento a 0,16 en el ejercicio 2025 (0,13 en el ejercicio 2024), lo que significa que por cada sol de pasivo corriente existe S/ 0,16 de efectivo y equivalentes de efectivo para respaldar su pago. Cabe precisar que los fondos en retención (S/ 2,8 millones) se encuentran en el fideicomiso DevianDES III destinados al pago del servicio de deuda y no son de libre disponibilidad para la Concesionaria, por lo que no se incluyen en el numerador de este ratio.

Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2025 – 2024¹⁸

Ratios	2025	2024
Liquidez clásica	0,78	0,37
Prueba ácida	0,74	0,37
Liquidez absoluta	0,16	0,13

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – DEVIANDES.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ratios de Endeudamiento Financiero

108. En los ejercicios 2025 y 2024, los ratios de endeudamiento permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa, medido en relación al patrimonio, aumentó como consecuencia de la reducción del patrimonio neto, generada por las pérdidas acumuladas. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera, se aprecia que el pasivo total disminuyó en términos absolutos, si bien la base patrimonial se contrajo en mayor medida.
109. Respecto al ratio de calidad de la deuda, se aprecia que disminuyó de 13,4 % en 2024 a 9,8 % en 2025. Esto indica que la proporción del pasivo corriente disminuyó respecto al pasivo total, resultado del refinanciamiento del crédito sindicado que trasladó la deuda financiera al largo plazo, mejorando en términos relativos el perfil de vencimientos de la deuda.
110. El ratio Deuda-Patrimonio muestra para el ejercicio 2025 que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 10,6 de deuda. En comparación con el ejercicio 2024, donde el ratio fue de 7,6, se aprecia una desmejora, la cual se explica principalmente por la reducción del patrimonio neto (-S/ 15,2 millones).
111. El ratio de Endeudamiento del Activo también aumenta en el ejercicio 2025 respecto al ejercicio 2024. En 2025, el activo total es financiado en un 91,4 % por el pasivo total, mientras que en 2024 este valor fue de 88,3 %, denotando un aumento en el financiamiento del activo total con recursos de terceros.
112. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2025 muestra que por cada sol de pasivo total corresponde S/ 1,09 de activo total. Cuanto más alto sea este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa. Para el ejercicio 2024 este indicador fue de 1,13, lo cual refleja una ligera desmejora en el nivel de solvencia de la empresa en 2025.

¹⁸ Fórmulas aplicadas: (i) Liquidez general = activo corriente / pasivo corriente; (ii) Prueba ácida = (activo corriente – gastos pagados por anticipado) / pasivo corriente; (iii) Liquidez absoluta = efectivo y equivalentes de efectivo / pasivo corriente. Los fondos en retención (S/ 2 815 miles en 2025) no se incluyen en el numerador de la liquidez absoluta por encontrarse fideicomisados en DevianDES III con destino exclusivo al servicio de la deuda, sin libre disponibilidad para la Concesionaria. Cifras tomadas de los estados financieros auditados al 31 de diciembre de 2025.

**Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento, 2025 – 2024¹⁹**

Ratios	2025	2024
Deuda - Patrimonio	10,6	7,6
Endeudamiento del Activo	91,4 %	88,3 %
Calidad de la Deuda	9,8 %	13,4 %
Índice de Solvencia	1,09	1,13

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ratios de Rentabilidad

113. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y de los recursos propios. El margen bruto mejoró ligeramente, dado que en el ejercicio 2025 ascendió a 50,3 % y en el ejercicio 2024 fue de 48,1 %. Sin embargo, el margen operativo registró una fuerte caída, pasando de 18,1 % en 2024 a -7,6 % en 2025; estos resultados se explican en gran medida por el incremento extraordinario del deterioro de la cuenta por cobrar Ticlio (+S/ 69,5 millones), que superó con amplitud la mejora de la utilidad bruta.
114. El margen EBITDA presentó una caída sustancial, pasando de 29,9 % en 2024 a 3,0 % en 2025. Este indicador muestra que, en 2025, por cada S/ 100 de ingresos por servicios, el EBITDA es de S/ 3,0, lo que refleja la drástica reducción en la capacidad de la empresa para generar flujo de caja operativo.
115. El margen neto mejoró levemente, pasando de -13,7 % en 2024 a -11,1 % en 2025. En 2025, por cada S/ 100 de ingresos por servicios, se obtuvo una pérdida de S/ 11,1. La mejora respecto a 2024 se debe principalmente a la ganancia por diferencia de cambio (+S/ 30,3 millones) y al reconocimiento de intereses del Laudo CIADI (+S/ 22,4 millones), factores de naturaleza no recurrente.
116. El ROE permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. En 2025, el ROE disminuyó respecto a 2024: en 2025 se obtuvo una pérdida de S/ 43,9 por cada S/ 100 de patrimonio, mientras que en 2024 la pérdida fue de S/ 33,7 por cada S/ 100 de patrimonio. Esta desmejora se explica principalmente por la erosión del patrimonio neto (-30,5 %) producto de las pérdidas acumuladas.
117. De la misma forma, el ROA mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa. Este indicador presenta una leve mejora al pasar de -3,9 % en 2024 a -3,8 % en 2025, reflejo de una pérdida neta menor sobre una base de activos también menor.

Cuadro N° 19 Ratios de Rentabilidad, 2025 – 2024

Ratios	2025	2024
Margen Bruto	50,3 %	48,1 %
Margen Operativo	-7,6 %	18,1 %
Margen Neto	-11,1 %	-13,7 %
Margen EBITDA	3,0 %	29,9 %
ROE	-43,9 %	-33,7 %
ROA	-3,8 %	-3,9 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁹ Fórmulas aplicadas: (i) Deuda / Patrimonio = pasivo total / patrimonio neto; (ii) Endeudamiento del activo = pasivo total / activo total × 100; (iii) Calidad de la deuda = pasivo corriente / pasivo total × 100; (iv) Índice de solvencia = activo total / pasivo total. Los ratios que involucran patrimonio neto están sujetos a la salvedad del auditor independiente (PwC) respecto de la aplicación de la NIIF 9 al deterioro de la cuenta por cobrar Ticlio, cuyo impacto no fue cuantificado en el dictamen auditado. Cifras tomadas de los estados financieros auditados al 31 de diciembre de 2025.



IX. CONCLUSIONES

118. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo 2 del Corredor vial interoceánico Centro durante el año 2025 se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En el 2025 el número de vehículos que transitaron por la vía de la Concesión ascendió a 5,7 millones, cifra superior a los 5,6 millones de vehículos registrados en el 2024.
 - (ii) De las tres estaciones de peaje ubicadas en la Concesión la estación de Corcona (Región Lima) recibió el 46,2 % del total de vehículos del 2025, seguida por Quiulla (La Oroya – Huancayo) y Casaracra (La Oroya- Cerro de Pasco), que concentraron el 29,1 % y 24,7 % respectivamente.
 - (iii) En términos de ejes cobrables, durante 2025, el tráfico de vehículos pesados disminuyó 3,5 % respecto a lo registrado el año anterior, teniendo la mayor concentración en los vehículos de 6 ejes, los cuales representaron el 55,0 % del total de ejes cobrables de los vehículos pesados.
 - (iv) Durante 2025, se registraron 6875 llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes, cifra que representó una caída de 2,1 % con relación a las llamadas recibidas el año anterior. Del total de dichas llamadas, el 77,4 % fueron efectuadas para solicitar auxilio mecánico. Así, el 98,7 % del total de llamadas atendidas fueron reportadas mediante el teléfono celular. Además, del total de incidentes reportados en el 2025, el 38,0 % generaron interrupción de la vía.
 - (v) Con respecto a las asistencias médicas proporcionadas por el Concesionario en el 2025, se prestaron 372 auxilios médicos, cifra 21,6 % mayor a las asistencias médicas brindadas el año anterior. Por otra parte, el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario ascendió a 4751, lo cual representó una reducción del 0,7 % respecto de lo registrado en el 2024.
 - (vi) Las tarifas vigentes en 2025 ascendieron a S/ 8,30 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje de vehículo pesado, como consecuencia de la aplicación del factor de actualización anual previsto en el Contrato de Concesión.
 - (vii) Durante 2025, Ositrán no reconoció inversiones del Concesionario. De esta manera, la inversión acumulada se mantuvo en USD 120,30 millones lo que representa un avance de 78,3 % respecto de la inversión comprometida por el concesionario.
 - (viii) En lo que respecta al pago por concepto de Aporte por Regulación, durante 2025 el concesionario efectuó un pago total de S/ 877,55 miles, cifra superior en 1,9 % respecto del monto transferido a favor de Ositrán en 2024.
 - (ix) En cuanto al desempeño operativo de la Concesión en el 2025 se produjeron 1154 accidentes, lo que significó un incremento de 3,1 % en relación con el número de accidentes registrados en 2024 (1119). Adicionalmente, el número de heridos y fallecidos en el 2025 fue de 350 y 40, respectivamente.
 - (x) Durante 2025, la recaudación por el cobro de peaje se incrementó en 1,2 % respecto de lo registrado el año anterior, pasando de S/ 101,5 millones recaudados en el 2024 a S/ 102,7 millones en el 2025.
 - (xi) En cuanto a la situación financiera, el activo total al 31 de diciembre de 2025 ascendió a S/ 401,2 millones, cifra inferior en S/ 24,7 millones (-5,8 %) a la del ejercicio 2024. Esta contracción se explica principalmente por la mayor provisión



por deterioro de la cuenta por cobrar Ticlio (-S/ 24,9 millones) y la amortización de activos intangibles (-S/ 14,1 millones), compensadas parcialmente por el incremento de otras cuentas por cobrar corrientes (+S/ 6,3 millones). El pasivo total representó el 91,4 % del activo total, y el índice de solvencia fue de 1,09, inferior al 1,13 de 2024, como consecuencia de la reducción del patrimonio neto en S/ 15,2 millones por mayores pérdidas acumuladas.

- (xii) Respecto a los resultados del ejercicio, los ingresos por servicios alcanzaron S/ 136,6 millones en 2025, incremento de 11,4 % en relación con el año anterior. Los costos de servicio aumentaron 6,7 %, lo que permitió registrar una utilidad bruta de S/ 68,7 millones (crecimiento de 16,5 %). La pérdida operativa, calculada sobre la cifra proforma corregida del dictamen, fue de S/ 10,4 millones, determinada en gran medida por el deterioro de la cuenta por cobrar Ticlio (S/ 95,5 millones), cargo no monetario reconocido con base en la NIIF 9. La pérdida neta ascendió a S/ 15,2 millones, resultado que mejora en S/ 1,6 millones respecto a la pérdida de S/ 16,8 millones del ejercicio 2024, principalmente por la ganancia por diferencia de cambio de S/ 30,3 millones y el reconocimiento de intereses del laudo arbitral Ticlio por S/ 22,4 millones.
- (xiii) En el ejercicio 2025, los ratios de liquidez clásica, prueba ácida y liquidez absoluta se ubicaron en 0,78, 0,74 y 0,16, respectivamente, manteniéndose por debajo de la unidad. Ello evidencia que los activos corrientes resultaron insuficientes para cubrir la totalidad de las obligaciones de corto plazo. En línea con ello, al cierre del ejercicio se registró un déficit de capital de trabajo de S/ 7,8 millones. No obstante, la mejora observada respecto de 2024 obedece principalmente a la reclasificación de S/ 22,5 millones de obligaciones financieras del corto al largo plazo, derivada de la Quinta Adenda al crédito sindicado suscrita en noviembre de 2025, más que a un fortalecimiento estructural de la generación de caja o de la posición de liquidez de la empresa.
- (xiv) En cuanto al endeudamiento, los ratios Deuda-Patrimonio (10,6), Endeudamiento del Activo (91,4 %) e Índice de Solvencia (1,09) registraron una desmejora respecto a los valores de 2024 (7,6; 88,3 % y 1,13, respectivamente). Este deterioro refleja la contracción del patrimonio neto por las pérdidas acumuladas, en un contexto de pasivo total que disminuyó en términos absolutos gracias al refinanciamiento de la deuda sindicada. La calidad de la deuda mejoró: el pasivo corriente representó el 9,8 % del pasivo total en 2025, frente al 13,4 % de 2024.
- (xv) En cuanto a la rentabilidad del ejercicio 2025, el margen bruto fue de 50,3 % (48,1 % en 2024). El margen operativo fue de -7,6 %, calculado sobre la cifra proforma corregida de la utilidad operativa; la cifra impresa en el dictamen auditado (-S/ 79,1 millones) contiene un error aritmético que omite la utilidad bruta, siendo el valor correcto S/ (10,4) millones. El margen neto fue de -11,1 % (-13,7 % en 2024), con una mejora relativa impulsada por factores no recurrentes. El ROE fue de -43,9 % y el ROA de -3,8 %. El margen EBITDA reportado fue de 3,0 % (29,9 % en 2024); sin embargo, el EBITDA Operativo Ajustado —que excluye el deterioro no monetario Ticlio y el ingreso no recurrente del laudo— fue de S/ 75,5 millones (55,3 % de los ingresos), indicador que refleja la capacidad operativa recurrente de la Concesión.
- (xvi) El 18 de julio de 2025 quedó firme el laudo arbitral del peaje Ticlio por S/ 275,8 millones a favor del Concesionario, al vencer el plazo para interponer recurso de nulidad. No obstante, en el mismo ejercicio el dictamen reconoció un deterioro adicional de S/ 95,5 millones sobre dicha cuenta por cobrar, con base en la NIIF 9, lo que elevó la provisión acumulada a S/ 168,8 millones. El auditor independiente (PwC) emitió una salvedad por no haber obtenido evidencia suficiente para validar el cálculo de la pérdida esperada. Como evento posterior, el 9 de enero de 2026 se



cobró un primer adelanto de S/ 13,0 millones, quedando pendiente de cobro un saldo de S/ 262,8 millones.

- (xvii) En el ejercicio 2025, se suscribió la Quinta Adenda al contrato de préstamo bancario sindicado por USD 49,3 millones, con tasa SOFR a un mes más 6,25 % y vencimiento en marzo de 2034. Esta operación calificó como modificación sustancial bajo la NIIF 9, lo que determinó el reconocimiento de S/ 2,6 millones en costos de transacción como gasto financiero del ejercicio. Como resultado, las obligaciones financieras corrientes se redujeron en 70,4 % (de S/ 32,0 millones a S/ 9,4 millones), con impacto positivo en los ratios de liquidez de corto plazo.
- (xviii) El patrimonio neto al cierre del ejercicio 2025 ascendió a S/ 34,5 millones, cifra que representa menos de un tercio del capital social (S/ 110,6 millones). Esta situación configura una causal de disolución conforme al artículo 407, inciso 4, de la Ley General de Sociedades. La gerencia de la Concesionaria ha informado tres medidas para revertir dicha situación: (i) el cobro del laudo arbitral Ticlio, cuyo primer adelanto de S/ 13,0 millones se recibió en enero de 2026; (ii) el refinanciamiento de la deuda sindicada hasta el año 2034; y (iii) la posible capitalización de los préstamos de accionistas. La efectividad de estas medidas depende del cobro íntegro del laudo y de la decisión de los accionistas.
- (xix) La interpretación de los resultados del ejercicio 2025 requiere considerar el peso de las partidas no monetarias. El estado de flujos de efectivo evidencia que el resultado contable incluye: (i) ingresos de peaje devengados pero no cobrados por S/ 34,9 millones; (ii) intereses y costas del laudo Ticlio devengados pero no percibidos por S/ 35,6 millones; y (iii) ganancia por diferencia de cambio no realizada por S/ 19,9 millones. En conjunto, estas partidas explican que una parte material del resultado positivo del periodo corresponde a devengos contables sin contrapartida de caja en el ejercicio, lo que refuerza la importancia del cobro efectivo del laudo para la sostenibilidad financiera de la Concesión.



X. ANEXOS

ANEXO N° 1 Ficha del Contrato de Concesión

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 377,37 km, los cuales se encuentran subdivididos en: Pte. Ricardo Palma – La Oroya 135,35 km La Oroya – Huancayo 119,45 km – La Oroya – Empalme ruta 003SB - 77,5 km – Empalme ruta 003SB–Cruce ruta PE24 -39,0 km – Cruce ruta PE24 – Empalme ruta 003S - 2,9 km La Oroya – Dv Cerro de Pasco 122,57 km	Anexo 1, apéndice 1
2	Modalidad	Autofinanciada.	Cláusula 2.5.
3	Factor de competencia	Obras obligatorias a ejecutar.	Cláusula 9.3.
4	Fecha de suscripción	27 de setiembre de 2010.	Cláusula 20.2
5	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.	Cláusula 4.1.
6	Adendas	▪ Adenda 1: 01 de setiembre de 2014. ▪ Adenda 2: 12 de enero de 2015.	Adenda 1 Adenda 2
7	Capital mínimo	▪ Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 1 000 000,00 ▪ En un plazo de 30 días de aprobado el Estudio Definitivo de Ingeniería de las obras (excepto las de Puesta a Punto) se deberá incrementar el capital social en 15 % del presupuesto aprobado. ▪ A la fecha de cierre financiero se deberá acreditar un incremento del Capital Social equivalente al Quince por ciento (15 %) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería para las Obras de Puesta a Punto.	Cláusula 3.5.
8	Garantías a favor del Concedente	▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de la Ejecución de Obras: asciende al 10 % del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) emitida a favor del Concedente. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: asciende a USD 6 810 000,00 desde la suscripción del contrato hasta doce (12) meses posteriores a la culminación de la vigencia de la concesión. Alternativamente, se podrá aceptar una carta de Crédito <i>stand-by</i>.	Cláusula 11.2. Cláusula 11.3.
9	Compromiso de inversión	Información técnica sobre la ejecución de obras. ▪ Términos de referencia para el Estudio Definitivo de Ingeniería (excepto obras de puesta a punto). ▪ Términos de referencia para el Estudio de Impacto Ambiental (excepto obras de puesta a punto). ▪ Términos de referencia para el Estudio Definitivo de Ingeniería para las obras de puesta a punto. ▪ Términos de referencia para el Estudio de Impacto Ambiental para las obras de puesta a punto. ▪ Relación general de obras.	Anexo XII, Términos de Referencia de las bases Apéndice 1 a 6



Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	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. Cláusula 18.13.
11	Penalidades	Se refieren a: - Eventos a la fecha de suscripción del contrato. - Régimen de bienes. - Ejecución de obras. - De la Conservación de las Obras. - Explotación de la Concesión. - Régimen de Seguros y responsabilidad del concesionario. - Obligaciones de información y obras. - Fideicomiso de recaudación.	Anexo IX
12	Causales de Caducidad	<u>Terminación del Contrato:</u> - Vencimiento del plazo de la concesión. - Mutuo acuerdo. - Incumplimiento del concesionario. - Incumplimiento del concedente. - Decisión unilateral del concedente. - Fuerza mayor o caso fortuito.	Cláusulas 16.1. – 16.12.
13	Equilibrio Económico	- Las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de la 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. - 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: $PD = \frac{[\text{Monto obtenido en (a)} - \text{Monto obtenido en (b)}]}{[\text{Monto obtenido en (b)}]}$ PD: porcentaje de desequilibrio. - Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10 % se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Si alguna de las partes invoca la ruptura, y esta procede, se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1 % sobre el saldo no pagado por los días de retraso.	Cláusula 10.7.-10.10.



Nº	Tema	Contenido	Ref.
14	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.
15	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación de la concesión deberá producirse al día siguiente de la primera acta de entrega parcial de bienes referida a la entrega simultanea de las unidades de peaje existentes a favor del CONCESIONARIO.	Cláusula 8.10.
16	Índices de serviciabilidad	Son indicadores que califican y cuantifican el estado de la vía, y se utilizan como límites admisibles hasta los cuales puede evolucionar su condición superficial, funcional, estructural y de seguridad. ▪ De la conservación de la vía. ▪ De la conservación de las obras complementarias. ▪ De la explotación. ▪ Otras provisiones.	Cláusula 1.8.51. Anexo I Sección 1 a 4
17	Tarifas	▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje. ▪ Desde el inicio de la explotación hasta el mes de enero de 2012 se deberá cobrar los peajes vigentes más el IGV y otro tributo aplicable. ▪ A partir del mes de enero de 2012 se deberá cobrar USD 1,50 dólares americanos más el IGV y otro tributo aplicable. ▪ A partir del mes calendario siguiente a la recepción de la totalidad de las obras a cargo del concesionario se deberá cobrar en la nueva unidad de peaje USD 1,50 más el IGV y otro tributo aplicable.	Cláusula 9.4.
18	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
19	IMAG	▪ Es la garantía que otorga el concedente para asegurar al concesionario un nivel mínimo de ingresos. ▪ Los montos del IMAG correspondiente a cada año se encuentran establecidos en el contrato de concesión.	Cláusula 1.8.53. Cláusula 10.2.



ANEXO N° 2

Situación del Peaje de Ticlio

La cláusula 9.1 del Contrato de Concesión establece que en caso el Concesionario se vea imposibilitado de explotar las unidades de peaje debido a actos de protestas sociales que impidan el funcionamiento de las mismas comunicará por escrito al Concedente esta situación para que sea considerado como un evento de fuerza mayor de conformidad con lo establecido en el literal a) de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión. Asimismo, la citada cláusula también dispone que el Concedente con opinión del Ositrán podrá modificar la ubicación de la unidad de peaje para cuyo efecto el Concedente asumirá el costo que demanda tal modificación. De igual forma señala que corresponde al Concedente reestablecer el orden social y en caso persista la resistencia social por más de seis meses el Concedente asumirá los montos que deje de recaudar el Concesionario.

Cumplido los seis meses el 21 de agosto de 2018 el Concesionario cumplió con informar al Concedente (MTC) esta situación para que cumpla con asumir los montos dejados de recaudar. En diciembre de 2018 mediante Resolución N° 037-2018-CD-OSITRAN el Ositrán interpretó el alcance del último párrafo de la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión indicando que de acuerdo con el Contrato de Concesión es obligación del Concedente hacer los pagos correspondientes de acuerdo con las normas del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

En enero de 2019 el MTC presentó un recurso de reconsideración al Ositrán indicando que su obligación como Concedente de asumir los montos dejados de recaudar no corresponde específicamente al pago de efectivo, sino que puede ser mediante otros mecanismos. Sin embargo, en julio de 2019 mediante Resolución N° 033-2019-CD-OSITRAN, el Ositrán declaró infundado el recurso solicitado por el MTC por lo que el Concesionario solicitó nuevamente el pago de los recursos dejados de recaudar sin tener respuesta.

En octubre 2019 el Concesionario inicia el procedimiento de Trato Directo señalado en el Contrato de Concesión para la solución de controversias con la participación del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y el MTC sin llegar a un acuerdo entre las partes.

En junio 2020 la Concesionaria realiza la solicitud de apertura del proceso arbitral internacional ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI) cuyo tribunal fue constituido en agosto 2020. El 5 de enero de 2021 la Concesionaria interpuso la demanda ante el CIADI de acuerdo con el calendario procesal establecido en la primera sesión.

El 15 de abril de 2021 el Concedente dio respuesta a la demanda presentada por el Concesionario incorporando objeciones jurisdiccionales. El 28 de octubre de 2021 la Concesionaria presentó su réplica sobre la respuesta interpuesta por el Concedente.

El 7 de febrero de 2022, el Concedente presentó una contrademanda con los argumentos y observaciones sobre el fondo del asunto. El 8 de abril de 2022, la Concesionaria presentó su contrademanda a la interpuesta por el Concedente.

Durante el mes de junio de 2022, se llevó a cabo presencialmente la Audiencia del caso en las oficinas del Banco Mundial en Washington D.C., Estados Unidos de América. En la audiencia, ambas partes presentaron sus alegatos orales de apertura e interrogaron a los testigos y expertos legales y técnicos.

El 1 de febrero de 2023, se presentaron los costos incurridos en el proceso arbitral por ambas partes. Después de ello, se espera la emisión del laudo final. El 23 de diciembre del 2023, el tribunal informó a las partes que continúa deliberando sobre el caso y comunicaron que emitirán el Laudo a más tardar a finales de abril del 2024.

Con fecha 27 de noviembre de 2024, el Tribunal Arbitral emitió el Laudo con el que concluyó el arbitraje. El Laudo emitido fue favorable a la Concesionaria, principalmente en los siguientes puntos:



- La Concesionaria tiene derecho a cobrar los montos dejados de recaudar en la Unidad de Peaje Ticlio desde el 7 de marzo de 2018 al 27 de noviembre de 2024. Este importe asciende aproximadamente a S/250 millones. El monto exacto debe ser calculado según lo ordenado por el Tribunal Arbitral.
- La Concesionaria tiene derecho a cobrar los intereses legales por los montos dejados de recaudar desde el 7 de marzo de 2028.
- La Concesionaria tiene derecho a cobrar mensualmente los montos que deje de recaudar por la Unidad de Peaje Ticlio desde el día siguiente al Laudo.
- Los montos dejados de recaudar por la Concesionaria, incluso los referidos en el punto anterior, deben pagarse incluyendo el IGV.

El 19 de marzo de 2025 el Tribunal Arbitral emitió su Decisión sobre la Rectificación del Laudo, aceptando lo señalado por el Concedente y excluyendo al IGV de la base de cálculos de los intereses.

Cabe mencionar que, a la fecha, el Concedente no ha cumplido con devolver la totalidad del peaje no cobrado ni con los pagos mensuales, establecidos en el Laudo; sin embargo, el 9 de enero del 2026 la concesionaria recibió un pago parcial del Laudo por parte del MTC por un total de S/13 millones.

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025.

ANEXO N° 3 Resumen estadístico

INDICADORES ANUALES: IIRSA Centro tramo 2

Concesionario

Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. - Devianes

Modalidad

Autofinanciada

Periodo:

2010-2025

a. Tráfico

UNIDAD		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Vehículos																	
Livianos	Vehículo	321 626	1 880 722	2 065 634	2 181 796	2 290 990	2 499 190	2 702 690	2 700 578	2 954 520	3 091 288	2 331 242	3 409 389	3 350 762	3 152 814	3 267 155	3 444 356
Pesados	Vehículo	347 494	2 016 974	2 168 004	2 295 328	2 357 583	2 416 759	2 480 629	2 494 677	2 602 651	2 602 651	2 135 649	2 555 113	2 494 916	2 400 211	2 322 236	2 240 193
Número de Ejes cobrables																	
Livianos	Eje	321 626	1 880 722	2 065 634	2 181 796	2 290 990	2 499 190	2 702 690	2 700 578	2 954 520	3 091 288	2 331 242	3 409 389	3 350 762	3 152 814	3 267 155	3 444 356
Pesados	Eje	1 305 028	7 574 472	8 304 041	8 863 617	9 273 939	9 581 667	9 740 598	9 866 603	10 361 553	10 596 559	8 776 811	10 543 860	10 274 227	9 888 998	9 383 662	9 052 999
Número de Vehículos por unidad de peaje																	
Casaracra		192 170	1 104 072	1 193 666	1 254 765	1 310 548	1 395 986	1 488 365	1 503 768	1 591 411	1 630 041	1 333 035	1 749 549	1 608 579	1 465 591	1 412 982	1 406 784
Ligero	Vehículo	85 502	488 128	526 985	534 374	567 268	632 128	676 663	680 625	735 644	774 274	596 989	863 724	776 481	683 993	701 475	760 122
Pesado	Vehículo	106 668	615 944	666 681	720 391	743 280	763 858	811 702	823 143	855 767	855 767	736 046	885 825	832 098	781 598	711 507	646 662
Corcona		315 550	1 860 448	2 004 334	2 096 487	2 193 244	2 319 372	2 428 705	2 411 242	2 605 093	2 652 649	2 078 065	2 786 661	2 791 060	2 630 369	2 618 899	2 623 877
Ligero	Vehículo	145 560	862 206	925 768	973 044	1 025 585	1 120 055	1 203 565	1 180 611	1 322 044	1 369 600	1 028 183	1 526 379	1 532 233	1 427 095	1 447 672	1 495 348
Pesado	Vehículo	169 990	998 242	1 078 566	1 123 443	1 167 659	1 199 317	1 225 140	1 230 631	1 283 049	1 283 049	1 049 882	1 260 282	1 258 827	1 203 274	1 171 227	1 128 529
Quiulla		161 400	933 176	1 035 638	1 125 872	1 144 781	1 200 591	1 266 249	1 280 245	1 360 667	1 411 249	1 055 791	1 428 292	1 446 039	1 457 065	1 557 510	1 653 888
Ligero	Vehículo	90 564	530 388	612 881	674 378	698 137	747 007	822 462	839 342	896 832	947 414	706 070	1 019 286	1 042 048	1 041 726	1 118 008	1 188 886
Pesado	Vehículo	70 836	402 788	422 757	451 494	446 644	453 584	443 787	440 903	463 835	463 835	349 721	409 006	403 991	415 339	439 502	465 002
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje																	
Casaracra		484 806	2 804 500	3 099 322	3 329 563	3 516 629	3 702 269	3 887 599	3 960 265	4 204 848	4 385 144	3 640 845	4 549 476	4 260 545	3 941 734	3 583 912	3 371 991
Ligero	Vehículo	85 502	488 128	526 985	534 374	567 268	632 128	676 663	680 625	735 644	774 274	596 989	863 724	776 481	683 993	701 475	760 122
Pesado	Vehículo	399 304	2 316 372	2 572 337	2 795 189	2 949 361	3 070 141	3 210 936	3 279 640	3 469 204	3 610 870	3 043 856	3 685 752	3 484 064	3 257 741	2 882 437	2 611 869
Corcona		777 734	4 575 564	5 024 974	5 283 474	5 622 017	5 870 098	6 037 382	6 077 376	6 444 532	6 595 926	5 342 806	6 727 492	6 704 892	6 396 631	6 205 918	6 078 711



Ligero	Vehículo	145 560	862 206	925 768	973 044	1 025 585	1 120 055	1 203 565	1 180 611	1 322 044	1 369 600	1 028 183	1 526 379	1 532 233	1 427 095	1 447 672	1 495 348
Pesado	Vehículo	632 174	3 713 358	4 099 206	4 310 430	4 596 432	4 750 043	4 833 817	4 896 765	5 122 488	5 226 326	4 314 623	5 201 113	5 172 659	4 969 536	4 758 246	4 583 363
Quiulla		364 114	2 075 130	2 245 379	2 432 376	2 426 283	2 508 490	2 518 307	2 529 540	2 666 693	2 706 777	2 124 402	2 676 281	2 659 552	2 703 447	2 860 987	3 046 653
Ligero	Vehículo	90 564	530 388	612 881	674 378	698 137	747 007	822 462	839 342	896 832	947 414	706 070	1 019 286	1 042 048	1 041 726	1 118 008	1 188 886
Pesado	Vehículo	273 550	1 544 742	1 632 498	1 757 998	1 728 146	1 761 483	1 695 845	1 690 198	1 769 861	1 759 363	1 418 332	1 656 995	1 617 504	1 661 721	1 742 979	1 857 767

b. Recaudación por cobro de peaje																	
Total		6 425 133	37 173 866	47 148 337	52 412 031	58 401 391	63 629 719	71 944 142	75 104 154	79 015 364	#####	65 353 005	92 826 680	102 181 790	102 591 681	101 510 077	102 716 184
Livianos	Soles	1 399 726	8 198 095	9 622 122	10 339 145	11 488 612	13 048 682	15 412 630	15 969 818	17 485 635	18 860 994	13 838 946	22 512 061	25 060 507	24 499 951	25 992 843	28 045 187
Pesados	Soles	5 025 407	28 975 771	37 526 215	42 065 040	46 906 267	50 575 843	56 522 894	59 127 894	61 525 618	65 677 947	51 413 488	70 186 251	77 007 853	77 969 532	75 385 147	74 546 310
No efectivo	Soles										83 926	97 243	124 699	107 537	117 232	126 082	119 583
Otros	Soles				7847	6512	5195	8619	6442	4111	7808	3328	3669	5893	4966	6005	5104



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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