



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N° 1: San Juan de Marcona – Urcos

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 Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N° 1: San Juan de Marcona – Urcos

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	9
I.4. Infraestructura y equipos de la Concesión	10
I.5. Hechos de importancia.....	11
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	11
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	13
III.1. Tráfico vehicular	13
III.2. Servicios Obligatorios	16
IV. RÉGIMEN TARIFARIO	18
V. INVERSIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN	19
V.1. Evolución de las inversiones	19
V.2. Aporte por regulación	21
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	22
VI.1. Niveles de servicio	22
VI.2. Indicadores de Tráfico.....	23
VI.3. Accidentes.....	23
VI.4. Reclamos, sanciones y penalidades	26
VII. INDICADORES COMERCIALES	27
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO	29
VIII.1. Estados financieros	29
VIII.2. Indicadores financieros	33
IX. CONCLUSIONES	35
Anexo N° 1 Ficha de Contrato de Concesión.....	37
Anexo N° 2 Resumen Estadístico	40



INDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 Aspectos generales de la concesión	7
Cuadro N° 2 Inversión referencial.....	8
Cuadro N° 3 Modificaciones contractuales.....	9
Cuadro N° 4 Unidades de peaje y pesaje.....	10
Cuadro N° 5 Ubicación de las unidades de peaje y pesaje	12
Cuadro N° 6 Variación anual del tráfico por estación de peaje, años 2024 y 2025	15
Cuadro N° 7 Ejes cobrables por estación de peaje, año 2025	16
Cuadro N° 8 Motivos de llamadas de emergencia, año 2025.....	17
Cuadro N° 9 Tarifas vigentes durante el año 2024 y 2025	19
Cuadro N° 10 Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2014 - 2025.....	24
Cuadro N° 11 Número de Reclamos por Materia, año 2025	26
Cuadro N° 12 Ingresos por servicios, años 2024 y 2025.....	29
Cuadro N° 13 Costos de prestación de servicios, años 2024 y 2025.....	30
Cuadro N° 14 Costos por mantenimiento de emergencia y otros costos, años 2024 y 2025.....	30
Cuadro N° 15 Costos de administración, años 2024 y 2025	31
Cuadro N° 16 Resultados integrales, años 2024 y 2025.....	31
Cuadro N° 17 Estado de Situación Financiera, años 2024 y 2025.....	32
Cuadro N° 18 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, años 2024 y 2025.....	32
Cuadro N° 19 Ratios de Liquidez, años 2024 y 2025.....	33
Cuadro N° 20 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2024 y 2025	34
Cuadro N° 21 Ratios de Rentabilidad, años 2024 y 2025	34

INDICE DE GRÁFICO

Gráfico N° 1 Mapa del Corredor Vial Interoceánico Sur (IIRSA Sur)	10
Gráfico N° 2 Evolución del tráfico por tipo de vehículo, periodo 2007 – 2025	13
Gráfico N° 3 Evolución del tráfico mensual, años 2024 – 2025.....	14
Gráfico N° 4 Tráfico por tipo de vehículo por estación de peaje, año 2025 (En porcentajes).....	15
Gráfico N° 5 Llamadas de emergencia realizadas, periodo 2014 – 2025.....	17
Gráfico N° 6 Asistencias mecánicas, periodo 2014 – 2025	18
Gráfico N° 7 Inversiones Reconocidas por el Ositrán, periodo 2007– 2025.....	20
Gráfico N° 8 Aportes por regulación, periodo 2014 – 2025	21
Gráfico N° 9 Nivel de servicio global, periodo 2015 – 2025.....	22
Gráfico N° 10 Intensidad Media Diaria (IMD), años 2024-2025.....	23
Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, años 2014 – 2025	24
Gráfico N° 12 Daños personales por accidentes, años 2014 – 2025	25
Gráfico N° 13 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, año 2025	25
Gráfico N° 14 Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, año 2025.....	26
Gráfico N° 15 Número de Reclamos, 2009-2025	27
Gráfico N° 16 Recaudación de peaje por tipo de vehículo, periodo 2008 - 2025	28
Gráfico N° 17 Cofinanciamiento otorgado por el Estado, periodo 2008 - 2025	29



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2025, de la Concesión del Tramo 1 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, IIRSA Sur Tramo 1), que comprende el tramo San Juan de Marcona – Urcos. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

El 23 de octubre de 2007, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y Carretera Andina del Sur S.A.C. (en adelante, Survial o el Concesionario)¹ suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo 1 de la Iniciativa para la “Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA” (en adelante, Contrato de Concesión), por un plazo de 25 años contados desde el inicio de la explotación. La fecha de inicio de la explotación de la Concesión se produjo el 7 de diciembre del año 2007, dándose inicio al cobro de las tarifas de peaje.

La Concesión responde a un esquema de construcción, operación y transferencia, bajo la modalidad de cofinanciamiento donde se obliga al Concedente a pagar al Concesionario el monto que no sea cubierto por la recaudación del peaje, hasta cumplir con el monto garantizado denominado Pago Anual por Servicio (en adelante, PAS).

El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 757,6 kilómetros desde el puerto de San Juan de Marcona (Ica) hasta la ciudad de Urcos (Cusco). A lo largo de dicho tramo, la Concesionaria tiene por objeto dedicarse única y exclusivamente a la rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura de los tramos de la Concesión, la conservación de las obras y la explotación del servicio en virtud de lo establecido en el Contrato de Concesión.

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de 5 unidades de peaje (4 fijas y 1 móvil) y 3 unidades de pesaje (1 fija y 2 móviles). Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, auxilio mecánico, estaciones de atención de emergencias (24 horas), servicios higiénicos y casetas de comunicación de emergencia (cada 10 km).

El tráfico vehicular presentó un aumento del 13,5 % entre 2024 y 2025, al pasar de 1,6 millones a 1,8 millones de vehículos, de los cuales el 56,9 % corresponde a vehículos ligeros y el 43,1 % a vehículos pesados. Del mismo modo, en cuanto al número de ejes cobrables, el tráfico alcanzó los 4,1 millones de ejes, lo que representó un incremento del 15,6 % respecto al año anterior.

La inversión reconocida acumulada ascendió a USD 152,4 millones en 2025, lo cual representó un avance de 104,8 % con relación a la inversión total comprometidas, esto significa un incremento del 0,3% (0,4 millones de dólares) respecto al año 2024, explicado por la implementación de reductores de velocidad (10 gibas) en los centros poblados de Pampamarca y Occoruro; así como distritos de Andahuayllillas y Huaro.

Asimismo, en el 2025, las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación ascendió a 1,0 millones de soles, monto que muestra una caída de 12,9 % en relación con el aporte de 2024 (S/ 1,2 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2025. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (95 %), alcanzando un nivel de cumplimiento del 96,3 %. El número de accidentes se incrementó en 10,5 % entre el 2024 y 2025, pasando de 418 a 462; mientras que, el número de accidentes por cien mil vehículos se redujo en

¹ En Junta General de Accionistas celebrada el 11 de febrero de 2019 y en las Juntas Generales de Accionistas Aclaratorias de fecha 13 de setiembre de 2021 y 25 de noviembre de 2021, se aprobó la Adaptación de la Sociedad a una Sociedad Anónima Cerrada sin Directorio y la consecuente modificación total del Estatuto Social, en donde se procedió con el cambio de la denominación social de la Concesionaria Survial S.A.C. por la de Carretera Andina del Sur S.A.C. la cual quedó inscrita en la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos con fecha 8 de enero de 2022, manteniéndose como nombre comercial el de Survial.



2,6 %, al pasar de 26,6 a 25,9 accidentes por cada cien mil vehículos. Por su parte, durante 2025 se registraron diez reclamos, los cuales se relacionan con temas referidos a la facturación o cobro de tarifa, mantenimiento de la vía, daño o pérdida en perjuicio de los usuarios y falta de señalización.

Con relación a las tarifas de peaje cobradas en cada una de las cinco unidades de peaje, durante 2025, las mismas se mantuvieron en los mismos niveles que se aplican desde el inicio de la explotación de la Concesión (diciembre de 2007), debido a que aún no concluyen las obras obligatorias.

Los ingresos totales constituidos por: (i) servicios de operación y mantenimiento rutinario, (ii) servicios por mantenimiento periódico y (iii) servicios por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, alcanzaron los S/ 92,9 millones, esto es, un 75,2 % mayor que los S/ 53,0 millones registrados en el 2024. En lo que respecta a los costos totales de servicios, estos se incrementaron en 73,6 %, al pasar de S/ 55,2 millones en 2024 a S/ 95,9 millones en 2025, debido a los mayores costos de mantenimiento periódico.

Durante el 2025, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ -3,0 millones, lo que significó una profundización de la pérdida con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ -2,2 millones). De manera contraria, la pérdida de operación se contrajo, ascendiendo en el 2025 a S/ -5,3 millones. Finalmente, respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2025 pasó a S/ -9,3 millones frente a los S/ -2,4 millones obtenidos en el 2024, incrementándose así las pérdidas registradas.

Al cierre del año 2025, la empresa incrementó sus valores contables frente al nivel registrado en 2024. Así, los activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 27,1 % al pasar de S/ 53,8 millones en el 2024 a S/ 68,4 millones al finalizar el 2025. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha reducido conforme a la disminución de los indicadores de liquidez general del 2025 frente a los del 2024, revelando que al final del ejercicio del 2025, la empresa mantiene la condición de no disponer de suficientes recursos para afrontar la totalidad de sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, la mayoría de los márgenes operativos registraron una leve recuperación dentro del terreno negativo, a excepción del margen neto que empeoró respecto a lo registrado el año anterior. De otro lado, se ha incrementado considerablemente la ineficacia final con relación al nivel de patrimonio y profundizado el nivel de ineficacia asociado al valor de los activos de la empresa.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición de la empresa

1. Carretera Andina del Sur S.A.C. se constituyó el 20 de setiembre de 2007 en el Perú bajo el nombre de Surval S.A. Tiene como accionista mayoritario a la empresa UNNA Infraestructura S.A.C. (perteneciente al Holding UNNA Inversiones S.A.C.²) quien posee el 99,995 % del capital social del Concesionario. Por su parte, la empresa UNNA Transporte S.A.C. (antes denominada CONCAR S.A.C., perteneciente al Holding UNNA Inversiones S.A.C.) posee el 0,005 % de las acciones. Ambas empresas pertenecen al Grupo Aenza (antes, grupo Graña y Montero) y se dedican a brindar servicio de construcción, operaciones, conservación y gestión de infraestructuras.

I.2. Principales Características del Contrato de Concesión

2. El 23 de octubre de 2007 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y Carretera Andina del Sur S.A.C., por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo³. El Cuadro 1 resume las principales características del contrato de concesión.

Cuadro N° 1 Aspectos generales de la concesión	
Concesionario	CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.
Accionistas de la Concesión	UNNA Infraestructura S.A.C. 99,995 % UNNA Transporte S.A.C. 0,005 %
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Mejor Oferta Económica (MOE)
Inversión comprometida ⁴	USD 145,4 millones (incluido IGV)
Inversión acumulada al 2025	USD 152,4 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	23 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	3

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

3. Conforme a lo señalado en la Cláusula 2.3 del Contrato de Concesión, la concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que el Concesionario construye, financia y se hace cargo del proyecto infraestructura por un periodo determinado, luego del cual entrega la infraestructura al Estado. Así, la infraestructura que forma parte del tramo de la concesión mantiene en todo momento su condición pública.
4. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, por la cual el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir

² De acuerdo a los Estados Financieros auditados de AENZA S.A.A. y Subsidiarias, publicada por Bolsa de Valores de Lima, se aprobó un plan de reorganización corporativa en febrero del 2024.
<https://documents.bvl.com.pe/hhii/023106/20260227181001/EEFF32CONSOLIDADO32AENZA322025.PDF>

³ La cláusula 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.

⁴ El compromiso de inversión corresponde al Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente, pues no existe el concepto de "compromiso de inversión" sino el pago de las obras mediante cuotas anuales equivalentes a porciones del PAO contractual. Se añadió la inversión de la Obra Adicional "Señalización y ordenamiento del tránsito urbano de la ciudad de Chalhuanca" y "Construcción de la vía de evitamiento Urcos".



con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS). Conforme a lo establecido en el Anexo XIII del Contrato de Concesión, el PAS tiene como objetivo reconocer los costos de inversión y mantenimiento de las obras, por lo que está compuesto por la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).

5. Por otro lado, de existir la necesidad de realizar trabajos para cumplir los niveles de servicio contractuales en los que las labores de Mantenimiento Rutinario no sean suficientes, el Concedente y el Concesionario podrán llegar a un acuerdo para la ejecución y el pago de la solución requerida. Dicho pago será con cargo a la cuenta de Eventos Catastróficos o con cargo al Concedente, de no ser suficiente el monto en la referida cuenta.
6. De acuerdo con el Anexo V del Contrato de Concesión del Tramo N° 1 de IIRSA Sur, el costo directo referencial de las obras asciende a USD 57,0 millones (Ver Cuadro 2). Este costo directo se distribuye en la ejecución de obras en 9 tramos, de los cuales el tramo de Nazca –Desvío Pampachiri, el tramo más extenso de la Concesión, concentra el 45 %, seguido del tramo 8, Puente Cunyac – Cuzco (18 %) y el tramo Abancay - Puente Cunyac (14 %).

Cuadro N° 2 Inversión referencial		
Sector	Tramo	Costo Directo (En USD, sin IGV)
1	Marcona - Emp. R01S	1 337 951
2	Emp. R01S -Nazca	2 702 478
3	Nazca - Desv. Pampachiri	25 388 847
4	Desv. Pampachiri - Chalhuanca	3 669 689
5	Chalhuanca - Emp. R03S	4 057 932
6	Emp. R03S - Abancay	600 233
7	Abancay - Pte. Cunyac	7 736 523
8	Pte. Cunyac - Cuzco	10 029 618
9	Cuzco - Urcos	1 449 695
Total		56 972 965

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

7. Al costo directo de las obras establecido en el Contrato de Concesión, debe añadirse el costo del estudio definitivo de ingeniería (EDI), el estudio de impacto ambiental (EIA), los gastos generales y una utilidad de 10 %. A la sumatoria de este monto se incorpora el IGV para obtener un subtotal de USD 87 millones. Sobre el monto anterior se prevé un 10 % para contingencias más el costo de las obras complementarias. Las obras presupuestadas en el Contrato fueron la construcción de las unidades de peaje y las unidades de pesaje. De esta forma, el presupuesto referencial total de la obra ascendió a USD 98,9 millones. Posteriormente, este monto referencial se modificó en el año 2009 llegando a los USD 135,9 millones y, en el 2013, con la inclusión de obras adicionales de señalización y la vía de evitamiento de Urcos (USD 9,5 millones), la inversión se incrementó a USD 145,4 millones.
8. De acuerdo a la cláusula 15.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al regulador el aporte por regulación establecido en el Artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión.
9. Asimismo, de conformidad con la cláusula 9.10 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá realizar pagos al Concedente por concepto de supervisión de obras durante el período de ejecución de estas. Para este afecto, el Concesionario abona al Regulador hasta un monto equivalente al 4 % de la inversión proyectada referencial.



Modificaciones Contractuales

10. A la fecha, el Ositrán ha emitido opinión respecto de tres adendas, las cuales estuvieron relacionadas con la aceptación de las obras de construcción, el mecanismo de compensación por actividades de mantenimiento periódico; el mecanismo de control y certificación de avances de obra; la suspensión de obligaciones de las obras de construcción, así como el PAMO y la Tasa CME Term SOFR. El Cuadro 3 resume los principales temas tratados en dichas adendas.

Cuadro N° 3 Modificaciones contractuales Adenda 1	
Fecha de suscripción:	22 de octubre de 2010
Opinión de Ositrán:	Acuerdo de Consejo Directivo N° 1299-360-10-CD-OSITRAN Informe N° 028-10-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificación de cláusulas 6.26, 6.27 y 6.28 referidas a la aceptación de las obras de construcción. (2) Modificación de la cláusula 9.11 referida al mecanismo de compensación por actividades de mantenimiento periódico. (3) Modificación al literal (iii) del numeral 1.1 del Anexo IX, referido al mecanismo de control y certificación de avances de obra. (4) Contiene la suspensión de obligaciones de las obras de construcción.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	02 de junio de 2011
Opinión de Ositrán:	Acuerdo de Consejo Directivo N° 1351-381-11-CD-OSITRAN Informe N° 008-11-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Precisar el cuarto párrafo del Literal A del Apéndice 3 del Anexo XIII referidas al PAMO. (2) Precisar el Literal b) referido a Las Cuentas del Fideicomiso de Administración del Apéndice 4 del Anexo XIII. (3) Precisar el quinto párrafo del Numeral 3 referido a la Revisión del PAMO del Apéndice 5 del Anexo XIII.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	02 de octubre del 2025
Opinión de Ositrán:	Oficio N°0585-2024-PD-OSITRAN ⁵ Informe Conjunto N° 00187-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ)
Principales temas:	(1) Modificar la Cláusula 1.6 para incorporar la definición de Tasa CME Term SOFR. (2) Modificar el primer y segundo párrafo de la Cláusula 9.15 del Contrato de Concesión. (3) Modificar el tercer párrafo de los Anexos II (Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras del Contrato de Concesión y III (Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión). (4) Modificar el tercer párrafo del Apéndice 3 del Anexos XIII (Contrato Financiero).

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.3. Área de Influencia

11. El tramo otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 757,6 km, y se extiende desde el puerto de San Juan de Marcona en Ica hasta la ciudad de Urcos en Cusco. Así, la vía comunica los departamentos de Ica, Ayacucho, Apurímac y Cusco, pasando por las ciudades de Nazca, Puquio, Chalhuanca, Abancay, Anta, Cusco y Urcos (ver Gráfico 1).

⁵ Teniendo en cuenta que al 27 de noviembre del 2024 el Organismo Regulador no conto con el quorum requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo, además de lo establecido expresamente en el numeral 138.8 del artículo 138° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362 que en caso de que transcurra el plazo máximo de diez (10) días hábiles, contados desde la recepción de su solicitud, y el Ositrán no emita su opinión no vinculante, esta será entendida como favorable. Por lo tanto, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán no ha identificado una situación de emergencia que justifique que se proceda a emitir la opinión técnica del Ositrán de manera excepcional, en consecuencia, por medio del Oficio N° 0585-2024-PD-OSITRAN despacho verifica que no se han realizado observaciones que ameriten cuestionamientos al objeto del Proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión.



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

12. El tramo 1 del corredor vial se encuentra conectado en la ciudad de Urcos al tramo 2 del IIRSA Sur (hasta el Puente Inambari en la región Madre de Dios), el cual a su vez está conectado con el tramo 3 que se dirige hacia la ciudad de Iñapari en la frontera con Brasil y con el tramo 4 (Puente Inambari – Azángaro) que culmina en el departamento de Puno.

I.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

13. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 757,6 kilómetros desde San Juan de Marcona hasta Urcos, dividido en nueve (9) subtramos (Ver Cuadro 4):

Cuadro N° 4 Unidades de peaje y pesaje		
Sub Tramo	Longitud (km)	Estaciones de peaje
Sub Tramo 1: San Juan de Marcona – Empalme Panamericana	39,7	1. Marcona
Sub Tramo 2: Empalme Panamericana – Nazca	38,3	–
Sub Tramo 3: Nazca – Dv. Pampa Chiri	245,8	2. Pampa Galeras
Sub Tramo 4: Dv. Pampa Chiri – Chalhuanca	95,2	–
Sub Tramo 5: Chalhuanca – Empalme R03S	102,7	3. Pampamarca
Sub Tramo 6: Empalme R03S – Abancay	15,3	4. Pichirhua
Sub Tramo 7: Abancay – Puente Cunyac	96,7	–
Sub Tramo 8: Puente Cunyac – Cusco	92,7	5. Ccasacancha
Sub Tramo 9: Cusco – Urcos	31,2	–
Total	757,6 km	

Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

14. La Concesión también incluye 5 unidades de peaje y 3 estaciones de pesaje (una fija y dos móviles), cada una de las cuales cuenta con servicios higiénicos de uso público. Asimismo, se



ha establecido una Central de Atención de Emergencias ubicada en Cusco, la cual funciona las 24 horas y los 365 días del año. Entre tanto, como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 75 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados a cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por la Central de Atención de Emergencias, y a través de estos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.

15. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición tres (3) grúas remolcadoras para el traslado de vehículos ubicadas en Nazca, Pampamarca (Apurímac) y Ccasacancha (Cusco), las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día, a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito. Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las tres (3) estaciones de pesaje (1 fija y 2 móviles).

I.5. Hechos de importancia

16. En el Tramo 1: San Juan de Marcona – Urcos, se ejecutó la obra adicional de implementación de reductores de velocidad entre las progresivas Km 260+300 al Km 261+300 en el centro poblado de Pampamarca (03 gibas); Km 828+300 al Km 830+000 en el poblado de Occoruro; y Km 999+520 al Km 1011+300 y Km 1011+300 al Km 1014+870 en los distritos de Andahuaylillas y Huaró (07 gibas). Asimismo, se recuperó los niveles de servicio del sector Km 907+710 con trabajos de mantenimiento de emergencia, estabilizándose el talud superior e inferior.
17. Por otro lado, el 02 de octubre del 2025 se firmó la Adenda 3, que modifica la Cláusula 1.6 de la Sección I: Antecedentes y Definiciones, Cláusula 9.15 de la Sección IX: Régimen Económico, Anexo II Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, Anexo III Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento y; literal A sobre el PAMO, del Apéndice 3 Sobre el PAS, del Anexo XIII del Contrato Financiero del Contrato de Concesión, con relación a la inclusión de la tasa CME TERM SOFR.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

18. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
19. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A diciembre de 2025, se encuentran operando tres⁶ unidades de peaje y una unidad de pesaje (fija) en el tramo concesionado. La ubicación de dichas unidades se muestra en el Cuadro 5.

⁶ A diciembre de 2025, las unidades de peaje en operación son: Marcona, Pampa Galeras y Pichirhua.
<https://www.survial.com.pe/tarifas/>



Cuadro N° 5
Ubicación de las unidades de peaje y pesaje

UNIDAD DE PEAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Marcona	Km 31+400 Ruta 26	Ica	Fija
Pampa Galeras	Km 106+000 Ruta 26A	Ayacucho	Fija
Pampamarca (ex Chalhuanca)	Km 273+120 Ruta 26A	Apurímac	Fija
Pichirhua (ex Casinchihua)	Km 411+700 Ruta 26A	Apurímac	Móvil
Ccasacancha (ex Huillque)	Km 917+000 Ruta 26A	Cusco	Fija
UNIDAD DE PESAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Nazca	Km 9+175 Ruta 26A	Ica	Fija
Iscahuaca	km 294+150 (móvil)	Ayacucho	Móvil
Anta	Km 930+760 (móvil)	Cusco	Móvil

Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

20. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 1, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
21. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
- ✓ Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder de 100 km.
 - ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje. Cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
22. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.



23. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de estos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo con los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

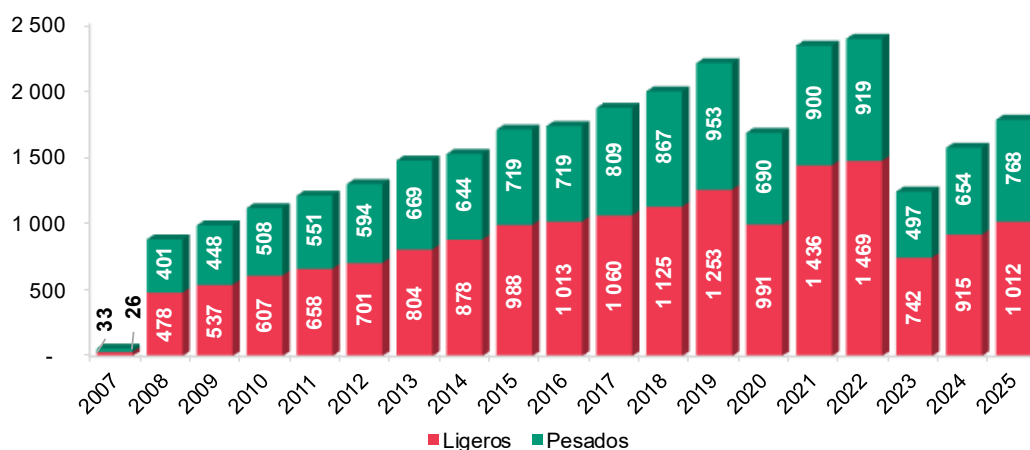
24. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como el número de ejes. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación (es decir, en aquellos donde se realiza el cobro de las tarifas de peaje), las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario a portal web del Programa Declaración Estadística (PDE) del Ositrán⁷.

III.1. Tráfico vehicular

Tráfico en unidades vehiculares

25. El Gráfico 2 presenta la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la vía concesionada. Durante 2025, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la carretera IIRSA Sur Tramo 1 ascendió a 1,8 millones, lo que representa un incremento del 13,5 % en comparación con el año anterior (1,6 millones). En particular, se observa que el aumento fue más significativo en los vehículos pesados (17,4 %) que en los vehículos ligeros (10,6 %). Asimismo, en 2025 las estaciones de Ccasacancha y Pampamarca permanecieron inoperativas, motivo por el cual no se dispone de información sobre el tránsito vehicular en dichas estaciones.

Gráfico N° 2
Evolución del tráfico por tipo de vehículo, periodo 2007 – 2025
(En miles de unidades vehiculares)



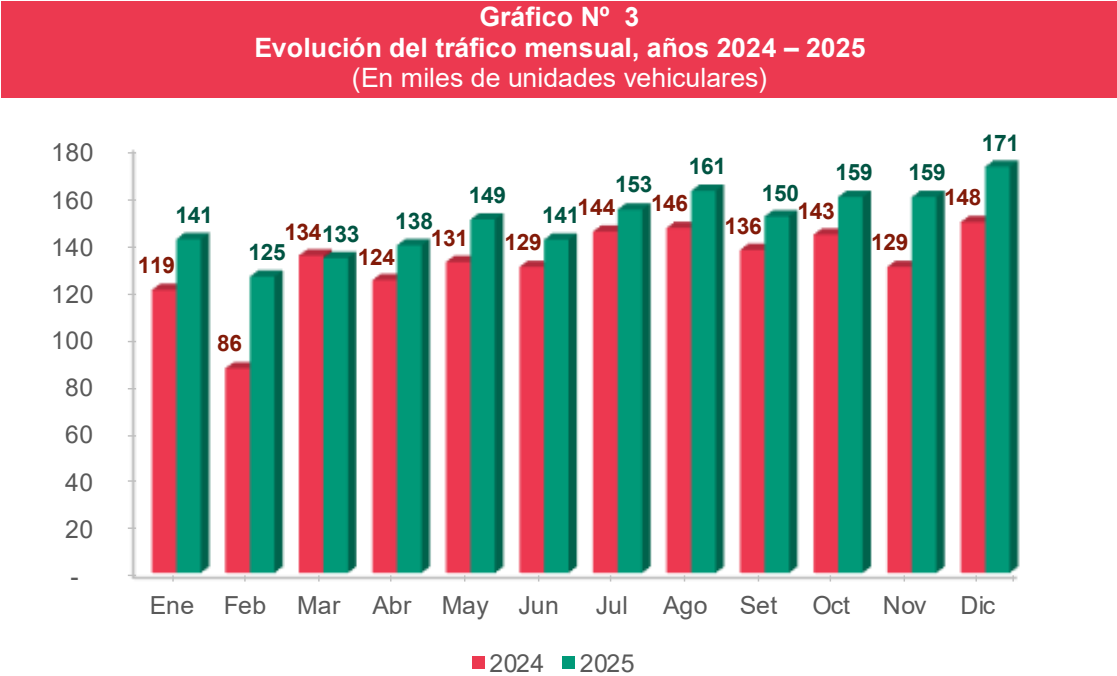
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁷ 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@ositrn.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de Ositrán, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



26. El Gráfico 3 muestra la evolución mensual del tráfico entre 2024 y 2025. Se observa que, en la mayoría de los meses, con excepción de marzo, los niveles registrados en 2025 fueron superiores a los del año anterior. La disminución observada en marzo se explica por las constantes restricciones viales ocasionadas por derrumbes y/o deslizamientos de taludes producto de las lluvias. Asimismo, las mayores variaciones se registraron en los meses de febrero y noviembre. Finalmente, cabe destacar que en diciembre de 2025 se alcanzó el mayor volumen de tráfico del año.

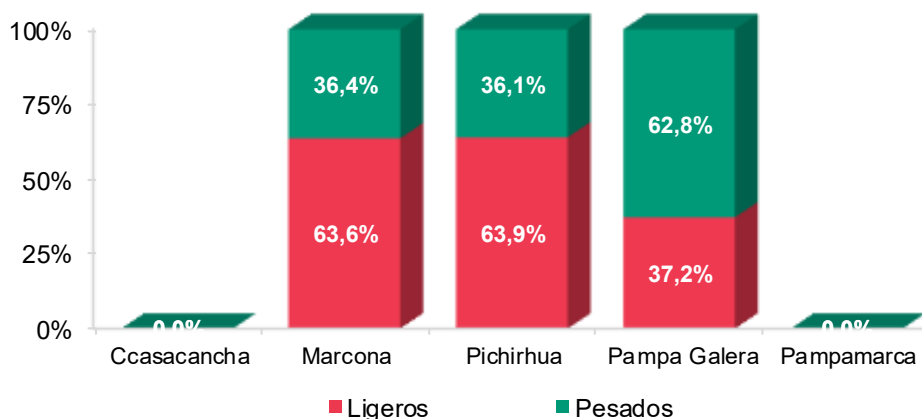


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

27. Las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Marcona (37,2 %), Pichirhua (36,8 %) y Pampa Galera (26,0 %) del tráfico total en 2025, siendo las estaciones de peaje de Marcona y Pichirhua las que concentraron el mayor flujo de estos (con una participación conjunta del 74,0%). Por su parte, los vehículos pesados representaron el 43,1 % del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo la garita de peaje de Pampa Galera la que captó el mayor porcentaje de vehículos pesados. Cabe recalcar que las estaciones de peaje de Ccasacancha y Pampamarca, durante el 2025, se encuentran inoperativas, explicando los valores nulos del Gráfico 4 que muestra la distribución de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión.



Gráfico N° 4
Tráfico por tipo de vehículo por estación de peaje, año 2025
(En porcentajes)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2025 la estación de Marcona recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 421 000 vehículos (41,6 % del tráfico total de vehículos ligeros). En segundo lugar, se ubicó la estación de Pichirhua, por la cual transitaban 419 000 vehículos (41,4 % del tráfico total de vehículos ligeros).
29. En lo que respecta a los vehículos pesados, la estación de Pampa Galera (Región Ayacucho) recibió el mayor tráfico de vehículos con 290 000 unidades (37,8 % del total de vehículos pesados). En ese mismo sentido, la estación de Marcona (Región Ica), con 241 000 vehículos, fue la segunda estación con mayor tráfico (31,4 % del total).
30. Considerando la variación del tráfico entre los años 2024 y 2025 por estación de peaje y tipo de vehículo, de las tres estaciones operativas, la estación de peaje de Pichirhua registró el mayor crecimiento anual en comparación con las demás, con incrementos del 18,4 % en el tráfico de vehículos ligeros y del 24,8 % en el de vehículos pesados (Ver Cuadro 6).

Cuadro N° 6
Variación anual del tráfico por estación de peaje, años 2024 y 2025
(En miles de unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	2024	2025	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos ligeros	915	1 012	10,6%
Ccasacancha*	-	-	-
Marcona	402	421	4,7%
Pampa Galera	159	172	8,3%
Pampamarca*	-	-	-
Pichirhua	354	419	18,4%
Vehículos Pesados	654	768	17,4%
Ccasacancha*	-	-	-
Marcona	218	241	11,0%
Pampa Galera	247	290	17,5%
Pampamarca*	-	-	-
Pichirhua	190	237	24,8%

* Peajes no se encuentran operativos durante 2025
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Tráfico en ejes cobrables

31. En términos de ejes cobrables, en el 2025 el tráfico vehicular alcanzó más de 4,1 millones de ejes, lo cual representó un incremento del 15,6 % respecto al año anterior (que se registraron 3,6 millones de ejes). De dicho total, el 75,4 % correspondió a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en el Cuadro 7, los vehículos de 6 ejes⁸ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 1,70 millones de ejes (41,4 % del total de ejes).

Cuadro N° 7 Ejes cobrables por estación de peaje, año 2025 (En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)								
ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	Más de 6	
Unidades Vehiculares	1 012	195	205	41	38	284	6	1 780
Ccasacancha*	-	-	-	-	-	-	-	-
Marcona	421	106	39	6	5	85	1	663
Pampa Galera	172	35	99	20	17	116	3	462
Pampamarca*	-	-	-	-	-	-	-	-
Pichirhua	419	55	66	15	16	82	2	656
Ejes Cobrables	1 012	390	614	164	191	1 703	41	4 114
Ccasacancha*	-	-	-	-	-	-	-	-
Marcona	421	211	118	22	25	511	5	1 314
Pampa Galera	172	69	297	81	84	697	23	1 424
Pampamarca*	-	-	-	-	-	-	-	-
Pichirhua	419	110	199	60	81	495	12	1 376

* Peajes no se encuentran operativos durante 2025

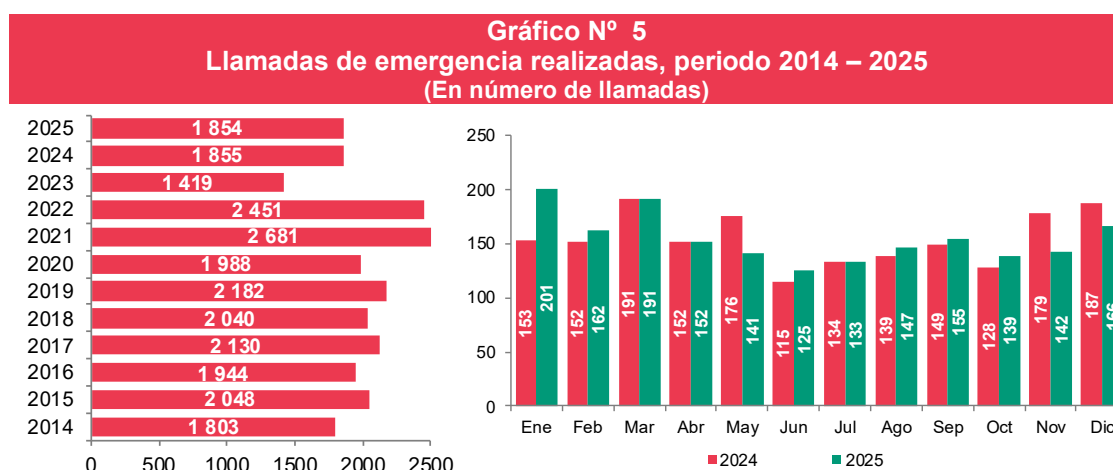
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Servicios Obligatorios

32. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
33. Durante 2025, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 1854, cifra inferior en 0,1 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (1855 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de enero y marzo.

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



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

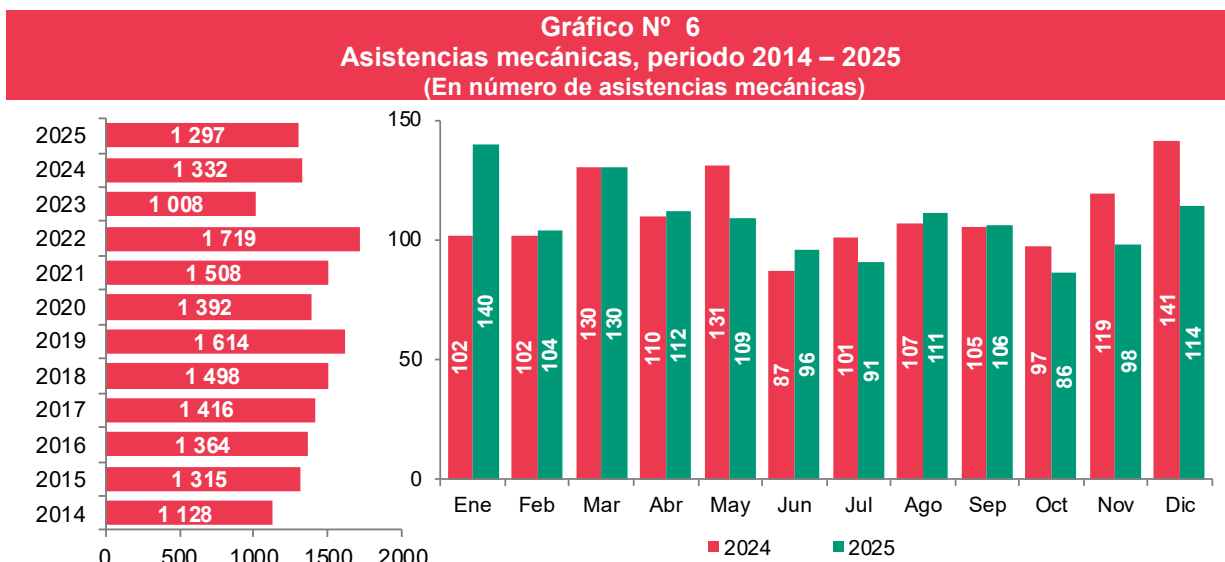
34. Además, como se muestra en el Cuadro 8, la mayor proporción de llamadas correspondió a solicitudes de auxilio mecánico (70,0 %) y a reportes de accidentes de tránsito (24,9 %). Cabe señalar que, a nivel agregado, no se registró una variación significativa respecto de 2024, dado que el total de llamadas se redujo en apenas una unidad. No obstante, se observó un incremento del 11 % en las llamadas para reportar accidentes de tránsito (de 418 a 462), así como una disminución del 3 % en las solicitudes de auxilio mecánico (de 1331 a 1297). Estos cambios compensatorios explican la prácticamente nula variación en el total de llamadas respecto de 2024. En términos generales, según los registros de llamadas de emergencia, el 34,1 % de los incidentes reportados implicó una interrupción de la vía.

Cuadro N° 8			
Motivos de llamadas de emergencia, año 2025			
(En número de llamadas)			
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Total
	Sí	No	
Auxilio Mecánico	370	927	1 297
Accidente de Tránsito	177	285	462
Desastres ambientales	48	2	50
Otros	37	8	45
Total	632	1 222	1 854

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas fue de 1297 durante 2025, lo que representó una reducción de 2,6 % en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (1332). Como se aprecia en el Gráfico 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de enero y marzo.



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. RÉGIMEN TARIFARIO

36. Conforme a lo establecido en la Cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación (diciembre de 2007), el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo, la misma que se cobrará en ambos sentidos del desplazamiento⁹. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa equivalente a un eje; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa diferenciada según el número de ejes.
37. A partir de la fecha de inicio de la explotación (diciembre de 2007) y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por el Concedente (actualmente se tiene un avance físico de la carretera de 100,0 %), el Concesionario, debe cobrar el peaje vigente más el IGV. Finalizado el mes calendario, el Concesionario deberá cobrar una tarifa equivalente a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro importe aplicable. El cobro se realiza en soles, para lo que se empleará el tipo de cambio de la fecha de la aceptación de la totalidad de las obras de construcción.
38. A partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aprobación de la culminación de las obras, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo con la siguiente fórmula.

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

Donde:

Peaje: es el monto por cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.

i: es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.

0: es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.

CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of*

⁹ Cabe mencionar que, los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia, los vehículos militares y los vehículos de la Cruz Roja Peruana están exonerados del cobro de las tarifas.



Labour Statistics). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.

TC: es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.

IPC: es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

39. De producirse una variación de más del 10 % desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
40. En el Cuadro 9 se muestra el detalle de las tarifas cobradas en cada una de las cinco unidades de peaje (incluido el IGV) durante el año 2025. Cabe señalar que, las tarifas no han sufrido variaciones desde el inicio de la explotación (diciembre de 2007), pues de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, los peajes recién podrán ser ajustados por el Concesionario cuando se apruebe la culminación de las obras obligatorias programadas.

Cuadro N° 9 Tarifas vigentes durante el año 2024 y 2025 (Expresados en Soles)			
CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA 2024 (Peaje + IGV)	TARIFA 2025 (Peaje + IGV)
Vehículos Ligeros	Por vehículo	3,90	3,90
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por vehículo	7,70	7,70
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por vehículo	11,60	11,60
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por vehículo	15,40	15,40
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por vehículo	19,20	19,20
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por vehículo	23,10	23,10
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por vehículo	26,90	26,90
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por vehículo	30,70	30,70

Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

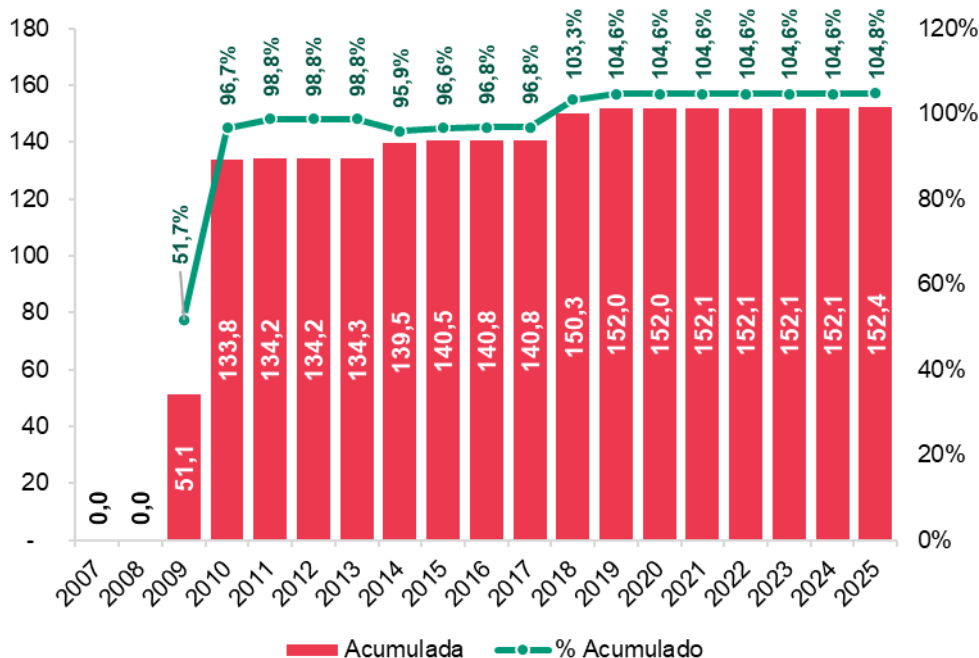
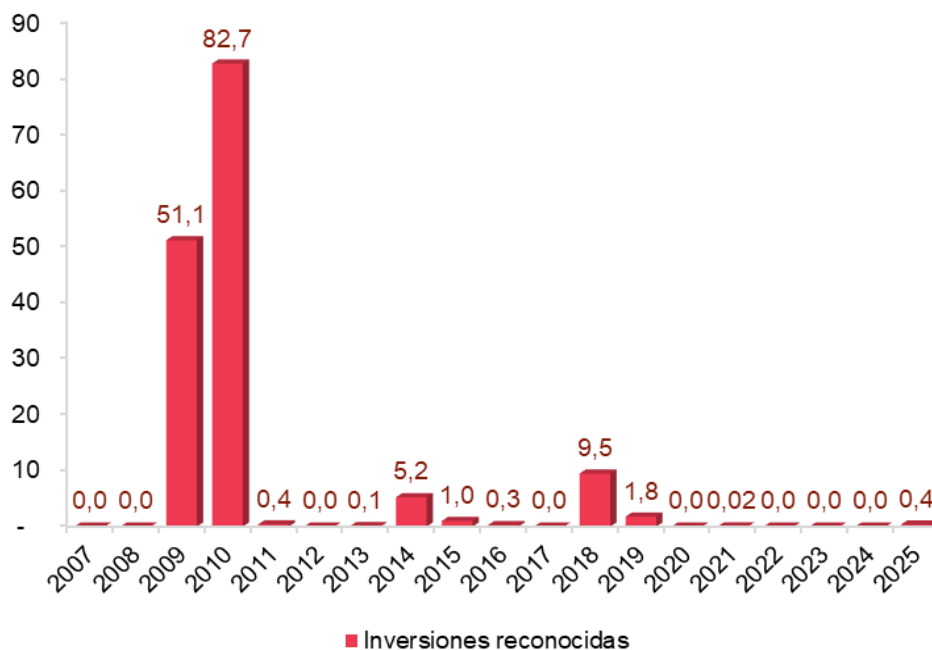
V. INVERSIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN

V.1. Evolución de las inversiones

41. Al 31 de diciembre del año 2025, la inversión acumulada reconocida del Concesionario ascendió a USD 152,4 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 104,8 % del total de la inversión comprometida (USD 145,4 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad. El Gráfico 7 muestra las inversiones reconocidas desde el 2007 hasta el 2025. En ese sentido se reconocieron inversiones durante el 2025 por el monto de 0,4 millones de dólares, que implica un crecimiento del 0,2 % (pasando de 152,1 a 152,4 millones de dólares) del porcentaje acumulado de inversiones reconocidas como es observable en la segunda parte del Gráfico 7.



Gráfico N° 7
Inversiones Reconocidas por el Ositrán, periodo 2007– 2025
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

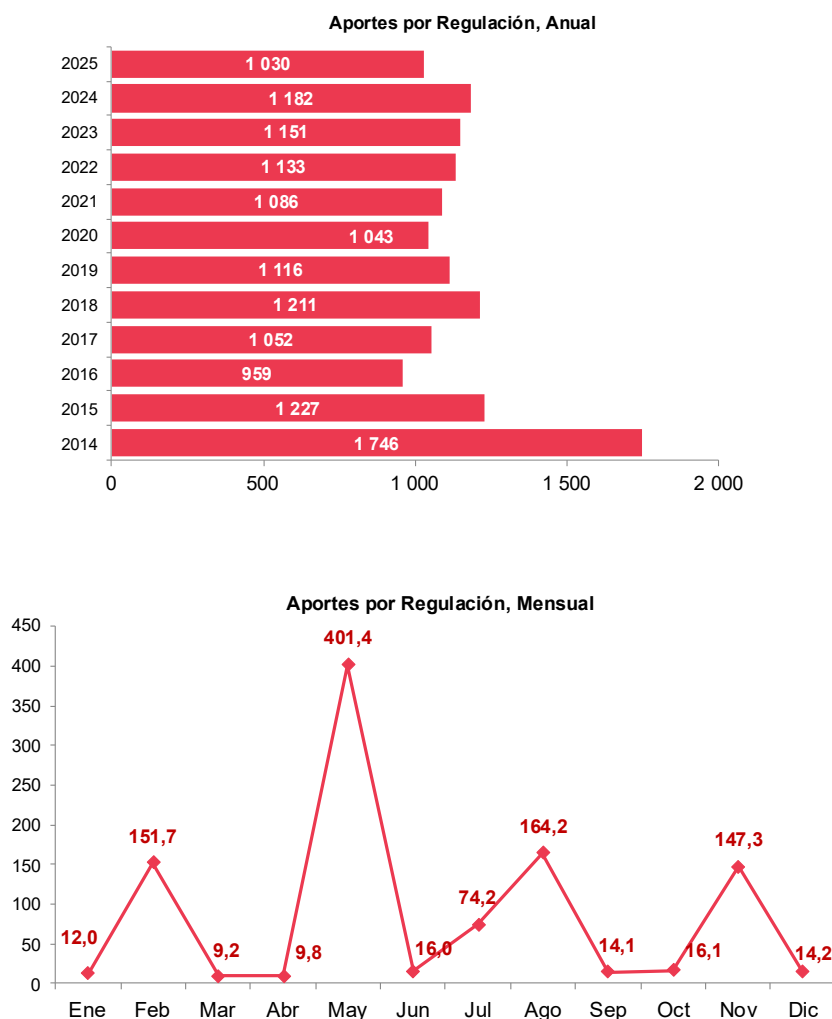
42. En ese sentido, en cuanto a las obras adicionales, para el año 2025 el Concesionario ejecutó y concluyó la implementación de reductores de velocidad entre las progresivas Km 260+300 al Km 261+300 en el Centro Poblado de Pampamarca (03 gibas); Km 828+300 al Km 830+000 en el Poblado de Occoruro; y Km 999+520 al Km 1014+870 en los Distritos de Andahuaylillas y Huaro (07 gibas).



V.2. Aporte por regulación

43. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 4 de julio de 2011, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales por concepto de aportes de regulación a Ositrán equivalentes al 1 % del total de facturación (incluidos peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios).
44. Durante 2025, el pago por concepto de Aporte por Regulación fue S/ 1,0 millón, monto que representó una reducción del 12,9 % con relación a los aportes pagados en 2024 (S/ 1,2 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico 8, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 8
Aportes por regulación, periodo 2014 – 2025
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

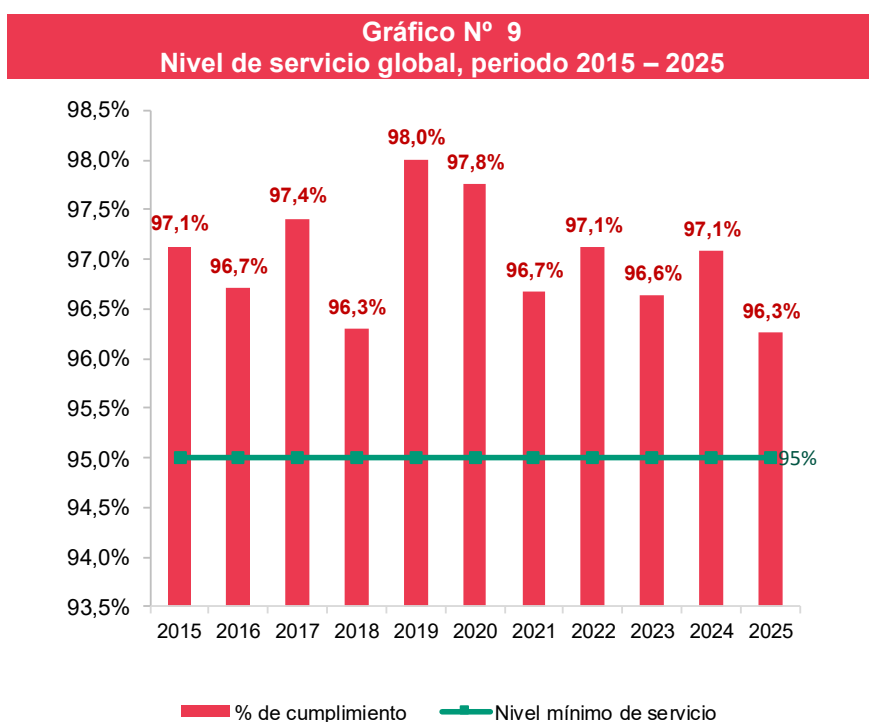
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio

45. De acuerdo con lo establecido en el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador es el encargado de supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
46. En el Gráfico 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
47. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos, pasando de un 97,1 %, en el cumplimiento de los niveles de servicio, en 2024, a 96,3 % en 2025. Manteniéndose por encima del nivel mínimo exigido (95 %).



Fuente: Gerencia de administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

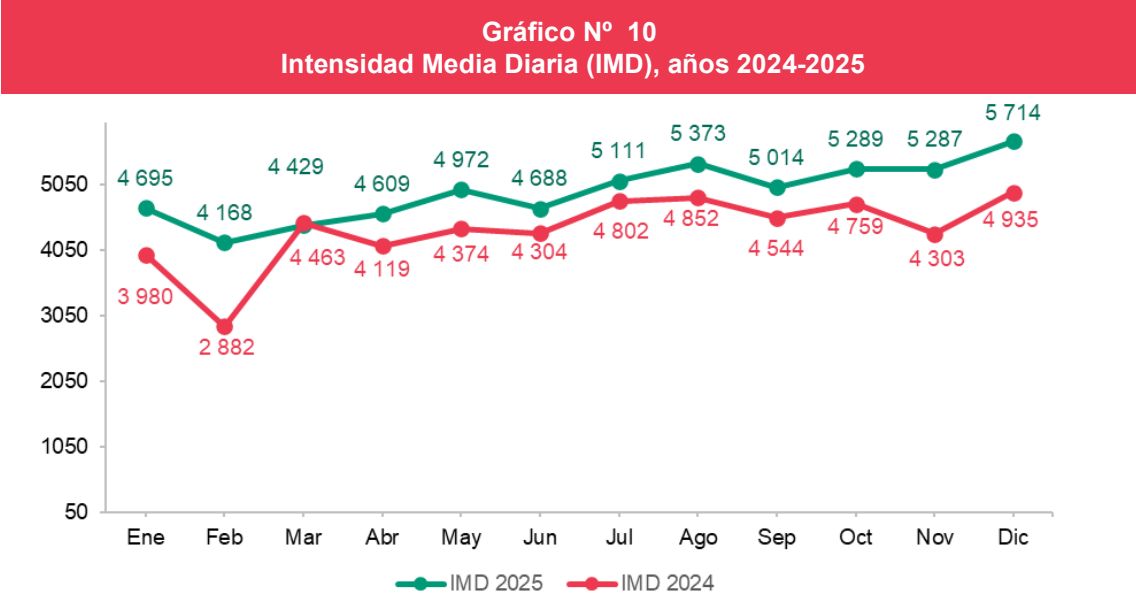
48. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹⁰. El valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Durante el 2025, la rigurosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 2,9; cumpliendo con el valor admisible de 3,5 que es el valor que debe mantener la vía concesionada bajo los niveles de servicio previstos en el Contrato.

¹⁰ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.



VI.2. Indicadores de Tráfico

49. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹¹. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referida al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico 10, el IMD anual en el 2025 resultó aproximadamente 4946 vehículos por día, lo que representa una subida de 15,3 % respecto a los 4360 registradas por día en el 2024. Asimismo, durante todos los meses de 2025, la Intensidad Media Diaria (IMD) se mantuvo por encima de los valores registrados en 2024. Diciembre fue el mes que registró la mayor IMD en 2025, debido al incremento del tráfico vehicular característico de ese periodo.



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

VI.3. Accidentes

50. Como se observa en el Cuadro 10, durante 2025 el número de accidentes en la vía concesionada se incrementó en 10,5 % respecto del año anterior, pasando de 418 accidentes en 2024 a 462 en 2025. En cuanto a las víctimas, el número de heridos se redujo en 57,1 %, al pasar de 98 a 42 personas; mientras que la cantidad de fallecidos se mantuvo constante respecto de lo registrado en 2024 y 2025, con un total de 21 víctimas mortales.

¹¹ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



Cuadro N° 10
Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2014 - 2025
(Expresados en número de ocurrencias)

Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	406	56	10	1 137	232	38
2015	417	68	19	976	220	54
2016	374	71	20	861	209	29
2017	436	62	19	944	145	38
2018	345	58	18	765	211	35
2019	342	59	16	774	217	33
2020	352	40	19	483	100	27
2021	551	45	24	928	91	68
2022	508	36	16	805	59	19
2023	296	22	16	486	47	21
2024	370	31	17	574	98	21
2025	425	22	15	632	42	21

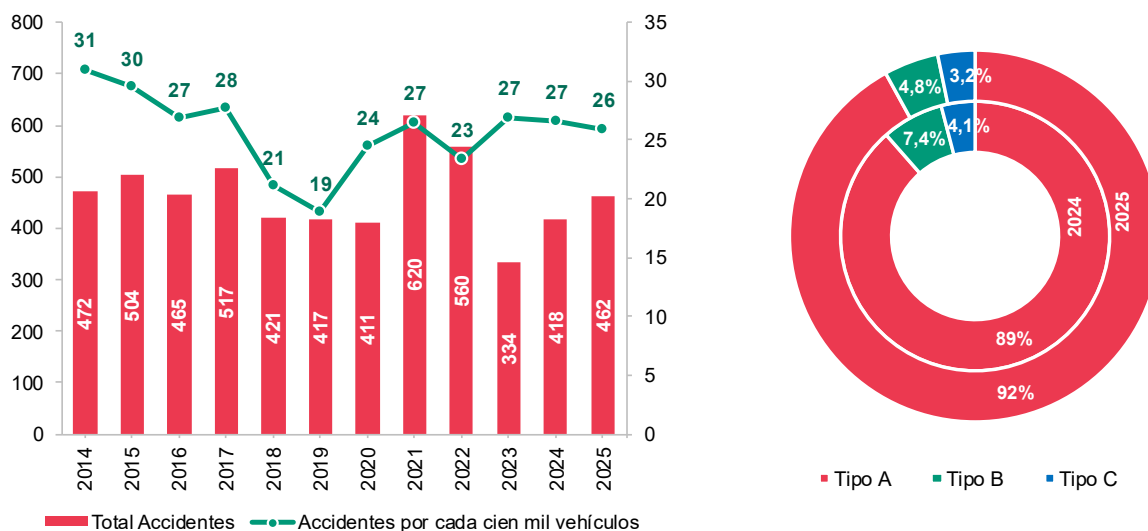
Nota: Tipificación del accidente según los daños que se generaron: **Tipo A** (Accidente solo con daños materiales), **Tipo B** (Accidente con heridos y sin fallecidos), y **Tipo C** (Accidente con fallecidos).

Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. El número de accidentes por cada cien mil vehículos fue 26 en 2025, cifra inferior en 2,6 % respecto al año anterior. Por otro lado, como se observa en el Gráfico 11, respecto a las consecuencias de los accidentes, 3,2 % (15) implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C), mientras que 4,8 % (22) reportaron heridos (Accidentes Tipo B).

Gráfico N° 11
Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, años 2014 – 2025



Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

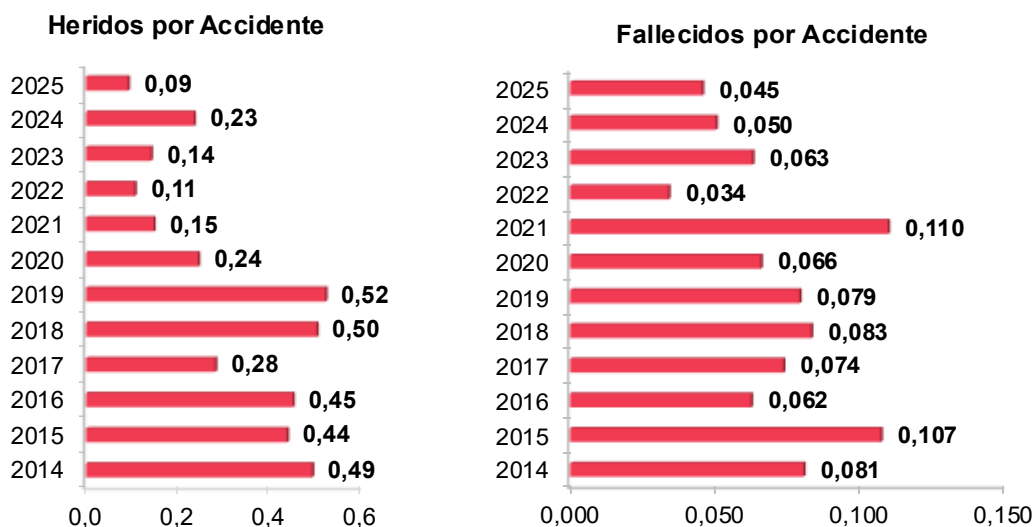
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. El número de heridos por accidente decayó en 61,2 %, pasando de 0,2 a 0,0 heridos por cada accidente (equivalente a una disminución de 23 a 9 heridos por cada cien accidentes). En lo que respecta a la cantidad de víctimas fatales por accidente, se redujo en 9,5 %, pasando de 0,050 a 0,045 fallecidos por accidente (equivalente a una disminución de 50 a 45 fallecidos por cada



mil accidentes). En el Gráfico 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2025.

Gráfico N° 12
Daños personales por accidentes, años 2014 – 2025

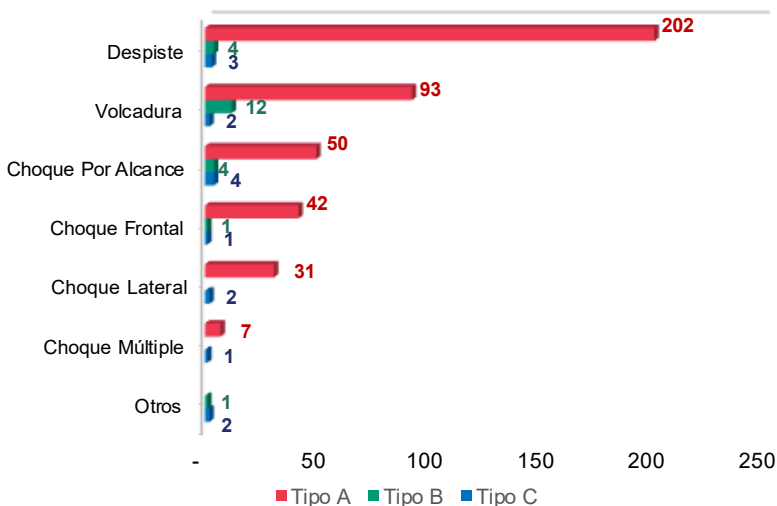


Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. En 2025, el 45,2 % de los accidentes de tránsito correspondió a despistes de vehículos, de los cuales la mayoría ocasionó únicamente daños materiales (96,7 %), mientras que el 1,4 % produjo pérdidas humanas. Asimismo, el 23,2 % de los accidentes correspondió a volcaduras y el 12,6 % a choques por alcance; respecto de este último tipo, el 6,9 % implicó pérdidas humanas. El Gráfico 13 resume los tipos de accidentes según las consecuencias ocasionadas sobre la vida humana.

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



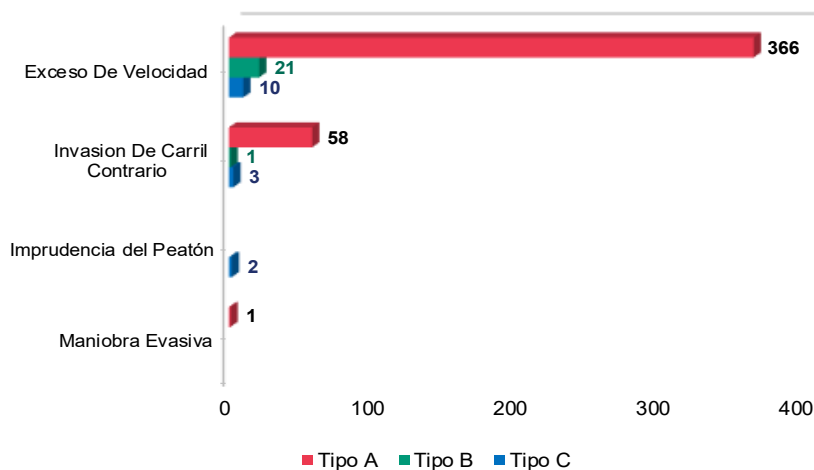
Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



54. En cuanto a las causas probables de los accidentes, el exceso de velocidad representó el 85,9 % del total. Asimismo, el 13,4 % de los accidentes se atribuyó a acciones temerarias, como la invasión del carril contrario; el 0,4 %, a imprudencias del peatón; y el 0,2 %, a maniobras evasivas. Por otro lado, el Gráfico 14 muestra las consecuencias de los accidentes según el tipo de resultado.

Gráfico N° 14
Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, año 2025



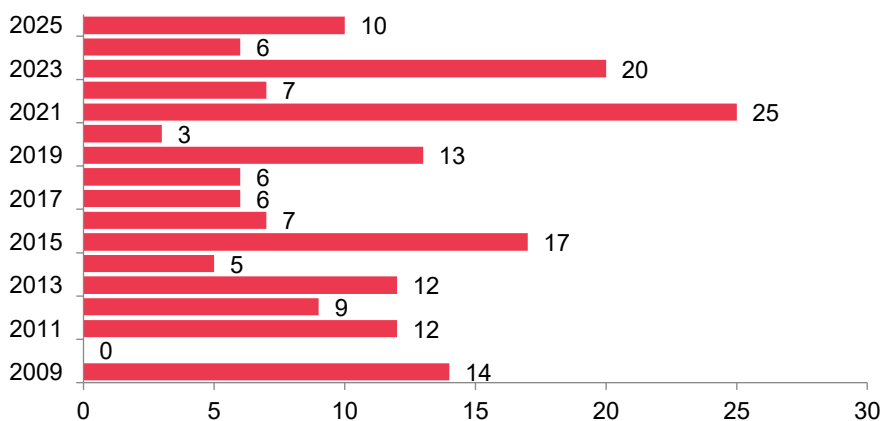
Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.4. Reclamos, sanciones y penalidades

55. En 2025, el Concesionario tramitó diez reclamos, cifra superior respecto a los reclamos tramitados durante el año anterior (seis reclamos). Del Gráfico 15, que muestra de forma histórica los reclamos entre el periodo 2009 al 2025, se puede destacar la tendencia decreciente desde el año 2021 donde se observa el pico histórico con 25 reclamos. Por otro lado, cabe notar que, durante 2025, los reclamos estuvieron relacionados a temas como facturación o cobro de tarifas, mantenimiento de berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta, daño o pérdida en perjuicio de los usuarios y falta de difusión de información acerca de actividades obra/mantenimiento; estas cifras se muestran en el Cuadro 11.

Cuadro N° 11
Número de Reclamos por Materia, año 2025



Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Gráfico N° 15
Número de Reclamos, 2009-2025

Materia de Reclamo / Periodo	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2025
Facturación o Cobro	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	3
Mantenimiento de la berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2
Daño o pérdida en perjuicio de los usuarios	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	3
Falta de adecuada difusión de actividades de obra/mantenimiento	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Otros	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Total	2	0	1	1	1	0	1	2	1	1	0	0	10

Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

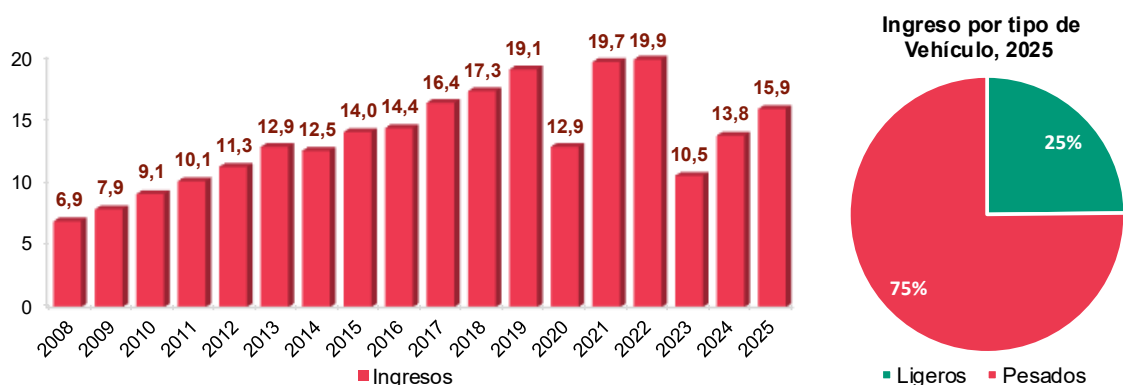
56. Por otro lado, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante febrero del 2025, la concesionaria fue sancionada con el pago de 93,32 UIT tras no haber subsanado incumplimientos y observaciones ya advertidas, al Inventario Anual 2021 y 2022, esto en virtud de la Cláusula 5.11 del Contrato de Concesión y las disposiciones establecidas en el Oficio Circular N°1823-2013-GS-OSITRAN. Al respecto, cabe señalar que se la sanción mencionada obedece a una que es firme a nivel del Ositrán o ha sido consentidas en el 2025, en ese sentido, no se incluyen en este registro aquellas sanciones que están pendientes de resolver en segunda instancia.
57. En años previos, la entidad fue sancionada previamente en tres (3) oportunidades. En primer lugar, por el incumplimiento relativo al cobro de tarifas de vehículos ligeros, durante el periodo del 01 de enero de 2015 hasta el 18 de diciembre de 2019 (Cláusulas 1.6 (definiciones de vehículos ligero y pesado) y 9.6 del Contrato de Concesión), con un monto de 3,21 UIT. En segundo lugar, fue sancionado con una amonestación por el incumplimiento del Concesionario por no informar mensualmente, desde setiembre de 2022 a setiembre de 2023, al Regulador y a la Policía Nacional sobre las infracciones detectadas directa o indirectamente, indicando el tipo de infracción y el infractor si fuera posible, los datos básicos de vehículos y conductores involucrados. Finalmente, por el incumplimiento de efectuar el pesaje de vehículos, desde el 15 de setiembre de 2023 hasta las 00:00 horas del día 19 de setiembre de 2023, con la balanza descalibrada y, asimismo, por no cumplir con su obligación de efectuar el pesaje de vehículos el día 19 de setiembre de 2023 (Numeral 4 del Anexo XI del Contrato de Concesión. Numeral 4 del Anexo XI, del Contrato de Concesión), por un monto de 1,61 UIT.

VII. INDICADORES COMERCIALES

58. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 15,9 millones durante 2025, lo que representó una subida del 15,6 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 13,8 millones). Es importante mencionar que, los meses noviembre y diciembre fueron los que registraron mayores ingresos durante 2025. La mayor proporción de los ingresos proviene principalmente de la recaudación por parte de los vehículos pesados. En efecto, los ingresos por vehículos pesados representaron un 75,2 % del total de ingresos en el 2025. En global, entre el 2008 y 2025, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 244,3 millones (Ver Gráfico 16).



Gráfico N° 16
Recaudación de peaje por tipo de vehículo, periodo 2008 - 2025
(En millones de Soles)



Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

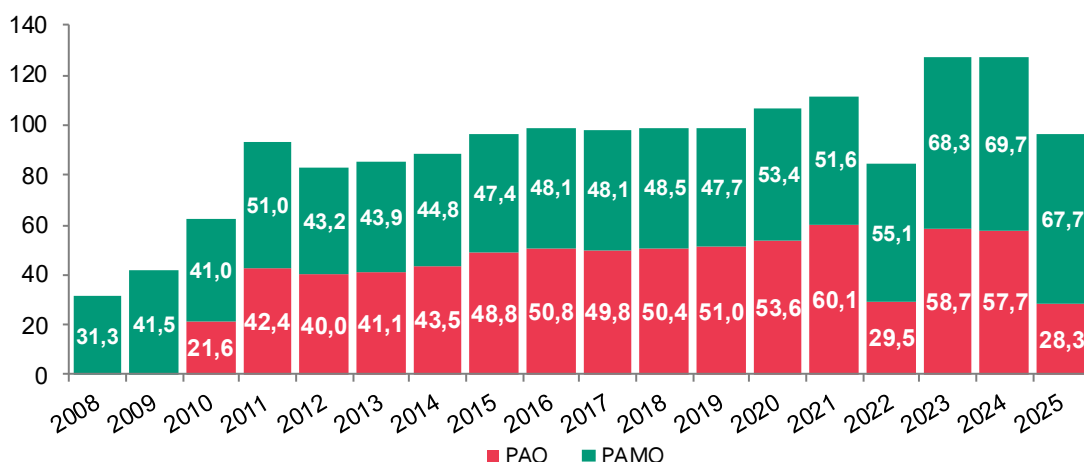
59. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras, realizadas por el Concesionario. Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación.
60. El objetivo de este instrumento financiero es garantizar el empleo eficiente de la recaudación por peaje y el impulso inicial en la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, en los primeros años de la Concesión.
61. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹², en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones) al Concesionario¹³. Al cierre de 2025, el monto total devengado por el Concedente por concepto de PAO ascendió a S/ 727,4 millones; mientras que los montos devengados para financiar el PAMO ascendieron a S/ 902,1 millones.

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

¹³ En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.



Gráfico N° 17
Cofinanciamiento otorgado por el Estado, periodo 2008 - 2025
(En millones de Soles, incluido IGV)



Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C. / MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Como se aprecia, los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO y PAO experimentaron una reducción de 24,6 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 127,4 millones a S/ 96,0 millones, explicadas por la drástica reducción del PAMO en 50,9 % respecto al 2024. De los aportes totales en el 2025, las labores de construcción relacionadas al PAO contractual representaron el 29,5 % y el 70,5 % corresponde a las actividades de mantenimiento (PAMO).

VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estados financieros

• Estado de Resultados Integrales

63. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa).
64. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral.

Cuadro N° 12
Ingresos por servicios, años 2024 y 2025
(En miles de soles)

Concepto	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Por operación y mantenimiento rutinario	35 420	34 641	38,1%	65,3%	2,2%
Por mantenimiento periódico	41 076	0	44,2%	0,0%	-
Por mantenimiento de emergencia y otros ingresos	16 426	18 387	17,7%	34,7%	-10,7%
Total Ingresos por prestación de servicios	92 922	53 028	100,0%	100,0%	75,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – SURVIAL S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



65. En el 2025, los ingresos totales constituidos por: i) los servicios de operación y mantenimiento rutinario, ii) los servicios por mantenimiento periódico, y iii) los servicios por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, alcanzaron los S/ 92,9 millones, esto es, un 75,2 % mayor frente a los S/ 53,0 millones registrados en el 2024.
66. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por operación y mantenimiento rutinario aumentaron en 2,2 %, al pasar de S/ 34,6 millones en el 2024 a S/ 35,4 millones en el 2025; asimismo, los ingresos por mantenimiento periódico registraron un incremento significativo al ascender a S/ 41,1 millones en el 2025 (frente a S/ 0,0 millones en el 2024), debido al reinicio de la ejecución de trabajos de esa índole durante el año 2025. De manera contraria, los ingresos por mantenimiento de emergencia y otros ingresos disminuyeron en 10,7 %, esto es, una reducción de S/ 2,0 millones, pasando de S/ 18,4 millones en el 2024 a S/ 16,4 millones en el 2025.
67. En cuanto a los costos del servicio de operación y mantenimiento rutinario, éste creció en 21,4 % al pasar de S/ 36,1 millones en el 2024 a S/ 43,8 millones en el 2025, mientras que los costos por mantenimiento periódico se incrementaron significativamente en 3120,9 %, al pasar de S/ 1,2 millones en el 2024 a S/ 38,2 millones en el 2025, y los costos por mantenimiento de emergencia y otros costos cayeron en 23,0 %, al pasar de S/ 17,9 millones a S/ 13,8 millones en el 2025. Así, en el 2025 los costos por operación y mantenimiento rutinario representaron el 45,7 %, por los servicios de mantenimiento periódico el 39,9 % y por los servicios por mantenimiento de emergencia y otros costos el 14,4 % del total de costos, respectivamente.

Cuadro N° 13					
Costos de prestación de servicios, años 2024 y 2025					
(En miles de soles)					
Concepto	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Por mantenimiento rutinario	43 834	36 120	45,7%	65,4%	21,4%
Por mantenimiento periódico	38 232	1 187	39,9%	2,1%	3120,9%
Por mantenimiento de emergencia y otros costos	13 807	17 926	14,4%	32,5%	-23,0%
Total Costos por prestación de servicios	95 873	55 233	100,0%	100,0%	73,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – SURVIAL S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. En el caso de los costos por servicio de mantenimiento de emergencia y otros costos, en el siguiente cuadro se muestra las partidas que la integran, identificándose que el rubro servicios prestados por terceros constituye el componente de mayor magnitud, habiéndose reducido en 21,2 %, al pasar de S/ 17,4 millones en el 2024 a S/ 13,7 millones en el 2025, y representando el 99,6 % del total de costos por mantenimiento de emergencia y otros costos.

Cuadro N° 14					
Costos por mantenimiento de emergencia y otros costos, años 2024 y 2025					
(En miles de soles)					
Concepto	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Servicios prestados por terceros	13 745	17 440	99,6%	97,3%	-21,2%
Cargas diversas de gestión	41	486	0,3%	2,7%	-91,6%
Depreciación	0	0	-	0,0%	-
Cargas del personal	21	0	-	0,0%	-
Total Gastos administrativos	13 807	17 926	100,0%	100,0%	-23%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – SURVIAL S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



69. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos cayeron un 5,0 % con respecto al 2024, pasando de S/ 2,5 millones a S/ 2,3 millones en el 2025, principalmente motivado por el efecto de la disminución de la partida Cargas de personal en 13,5 %, esto es, en S/ 0,12 millones.

Cuadro N° 15 Costos de administración, años 2024 y 2025 (En miles de soles)					
Concepto	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Cargas de personal	755	873	32,2%	35,5%	-13,5%
Servicios prestados por terceros	1 515	1 456	64,6%	59,2%	4,1%
Tributos	1	3	0,0%	0,1%	-66,7%
Cargas diversas de gestión	6	5	0,3%	0,2%	20,0%
Depreciación	70	124	3,0%	5,0%	-43,5%
Total Gastos administrativos	2 347	2 461	100,0%	100,0%	-5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – SURVIAL S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

70. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2025, la diferencia entre los ingresos y los costos por servicios generó una utilidad bruta de S/ -2,95 millones, lo que significó una reducción de S/ 746 000 respecto de la registrada el año anterior. En sentido contrario, la utilidad de operación ascendió en el 2025 a S/ -5,3 millones, lo que representó una mejora de S/ 833 000 respecto al ejercicio previo. De esta manera, aumentaron las pérdidas netas en el 2025, al ubicarse en S/ -9,3 millones frente a los S/ -2,4 millones obtenidos en el 2024.

Cuadro N° 16 Resultados integrales, años 2024 y 2025 (En miles de soles)					
	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos	92 922	53 028	100%	100%	75,2%
Costos	-95 873	-55 233	-103,2%	-104,2%	73,6%
Utilidad bruta	- 2 951	- 2 205	-3,2%	-4,2%	33,8%
Gastos administrativos	-2 347	-2 461	-2,5%	-4,6%	-4,6%
Otros ingresos y gastos neto	2	-1463	0,0%	-2,8%	-100,1%
Utilidad (pérdida) de operación	- 5 296	- 6 129	-5,7%	-11,6%	-13,6%
Ingresos financieros	969	4893	1,0%	9,2%	-80,2%
Gastos financieros	-4947	-1141	-5,3%	-2,2%	333,6%
Diferencia en cambio, neta	0	0	0,0%	0,0%	-
Utilidad (pérdida) antes del impuesto a la renta	- 9 274	- 2 377	-10,0%	-4,5%	290,2%
Impuesto a la renta	-2	6	0,0%	0,0%	-133,3%
Utilidad (pérdida) neta del año	- 9 276	- 2 371	-10,0%	-4,5%	291,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – SURVIAL S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

• Estado de Situación Financiera

71. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En los siguientes cuadros se observan los movimientos para los años 2024 y 2025.



Cuadro N° 17
Estado de Situación Financiera, años 2024 y 2025
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2025	2024		2025	2024
ACTIVOS CORRIENTES	44 209	30 638	PASIVO CORRIENTE	60 889	37 189
Efectivo y equivalente de efectivo	14 250	3 345	Otros pasivos financieros	61	-
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	23 953	22 395	Cuentas por pagar comerciales	805	634
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	36	128	Cuentas por pagar a partes relacionadas	57 860	34 537
Otras cuentas por cobrar	5 491	4 587	Otras cuentas por pagar	2 163	2 018
Inventario	253	-			
Gastos contratados por anticipado	226	183	PASIVO NO CORRIENTE	136	-
			Otros pasivos financieros	136	-
ACTIVOS NO CORRIENTES	24 141	23 152	TOTAL PASIVO	61 025	37 189
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	3 056	3 038			
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	18 066	17 269	PATRIMONIO NETO	7 325	16 601
Gastos contratados por anticipado	194	227	Capital emitido	26 400	26 400
Propiedades, planta y equipo, neto	9	5	Reserva legal	-	-
Activos por derecho en uso, neto	205	-	Resultados acumulados	-19 075	-9 799
Activos por impuestos diferidos	2 611	2 613			
TOTAL ACTIVOS	68 350	53 790	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	68 350	53 790

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – SURVIAL S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 18
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, años 2024 y 2025
(Expresado en porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025/2024		2025	2024	2025/2024
ACTIVOS CORRIENTES	64,7%	57,0%	44,3%	PASIVO CORRIENTE	89,1%	69,1%	63,7%
Efectivo y equivalente de efectivo	20,8%	6,2%	326,0%	Otros pasivos financieros	0,1%	0,0%	
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	35,0%	41,6%	7,0%	Cuentas por pagar comerciales	1,2%	1,2%	27,0%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,1%	0,2%	-71,9%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	84,7%	64,2%	67,5%
Otras cuentas por cobrar	8,0%	8,5%	19,7%	Otras cuentas por pagar	3,2%	3,8%	7,2%
Inventario	0,4%	0,0%					
Gastos contratados por anticipado	0,3%	0,3%	23,5%	PASIVO NO CORRIENTE	0,2%	0,0%	-
				Otros pasivos financieros	0,2%	0,0%	
ACTIVOS NO CORRIENTES	35,3%	43,0%	4,3%	TOTAL PASIVO	89,3%	69,1%	64,1%
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	4,5%	5,6%	0,6%				
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	26,4%	32,1%	4,6%	PATRIMONIO NETO	10,7%	30,9%	-55,9%
Gastos contratados por anticipado	0,3%	0,4%	-14,5%	Capital emitido	38,6%	49,1%	0,0%
Propiedades, planta y equipo, neto	0,0%	0,0%	80,0%	Reserva legal	0,0%	0,0%	
Activos por derecho en uso, neto	0,3%	0,0%		Resultados acumulados	-27,9%	-18,2%	94,7%
Activos por impuestos diferidos	3,8%	4,9%	-0,1%				
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	27,1%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	27,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – SURVIAL S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



72. Al cierre del año 2025, se observa que el valor de los activos de la concesión se incrementó en 27,1 % respecto al 2024, pasando de S/ 53,8 millones a S/ 68,4 millones.
73. Por el lado del activo, el activo corriente registró una considerable variación entre el 2024 y 2025, incrementándose de S/ 30,6 millones a S/ 44,2 millones (+44,3 %); en el mismo sentido, los activos no corrientes aumentaron en 4,3 % pasando de S/ 23,2 millones a S/ 24,1 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 57,0 % de los activos totales en el año 2024 al 64,7 % en el año 2025, principalmente por el incremento en S/ 10,9 millones en el rubro Efectivo y equivalente de efectivo; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 43,0 % de los activos totales en el 2024 a representar el 35,3 % de estos en el 2025, a pesar del incremento en el rubro Cuentas por cobrar a partes relacionadas de S/ 0,8 millones.
74. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se incrementaron en un 64,1 %, mientras que el patrimonio neto se redujo en un 55,9 %, ascendiendo en el ejercicio 2025 a S/ 61,0 millones y S/ 7,3 millones, respectivamente, representando el 89,3 % y 10,7 % del total de pasivo y patrimonio. El incremento del pasivo corriente se explica, principalmente, por el aumento en las Cuentas por pagar a partes relacionadas, que ascendieron a S/ 57,9 millones (S/ 34,5 millones en el 2024).
75. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se redujo en el 2025, pasando de S/ 16,6 millones a S/ 7,3 millones (una reducción de 55,9 %), debido a las pérdidas registradas en el ejercicio 2025.

VIII.2. Indicadores financieros

• Ratios de Liquidez

76. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa no dispone de suficientes recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios de liquidez son menores a 1,00.
77. En particular, el incremento del activo corriente en un 44,3 % y del pasivo corriente en un 63,7 % han determinado que el ratio liquidez clásica¹⁴ presenta una disminución de 0,82 en el 2024 a 0,73 en el 2025. Por otro lado, en el ejercicio 2025, el ratio de la prueba ácida¹⁵, que considera solo los activos más líquidos, asciende a 0,32 (0,22 en el ejercicio 2024), lo cual significa que por cada sol de pasivo corriente, existe S/ 0,32 de activo corriente neto del rubro de activos financieros relacionados a acuerdos de concesión y gastos contratados por anticipado, para garantizar su pago.

Cuadro N° 19		
Ratios de Liquidez, años 2024 y 2025		
Ratios	2025	2024
Liquidez general	0,73	0,82
Prueba Ácida	0,32	0,22
Liquidez absoluta	0,23	0,09

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – SURVIAL S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

78. Con relación al ratio de liquidez absoluta¹⁶, o también llamado ratio de prueba defensiva, en comportamiento similar al ratio de prueba ácida, este indicador se incrementó pasando de 0,09 a 0,23, lo que evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí solo no permite respaldar el total del pasivo corriente (solo el 23 %).

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



- Ratios de Endeudamiento Financiero**

79. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2025 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, tal como se observa en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 20		
Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2024 y 2025		
Ratios	2025	2024
Deuda/Patrimonio	833,1%	224,0%
Endeudamiento del Activo	89,3%	69,1%
Calidad de la Deuda	99,8%	100,0%
Índice de Solvencia	1,12	1,45

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – SURVIAL S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

80. Al respecto, el ratio Deuda/Patrimonio¹⁷ muestra para el ejercicio 2025 que por cada S/ 100 de patrimonio existe un S/ 833,1 de deuda, lo cual denota un mayor nivel de apalancamiento de la empresa, toda vez que dicho indicador fue de 224,0 % en 2024. Ello en concordancia de la disminución del patrimonio (-55,9 %) y el significativo incremento del pasivo respecto (64,1 %).
81. Por su parte, el ratio endeudamiento del activo¹⁸ en el ejercicio 2025 indica que, de todo el activo total, un 89,3 % está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio se ha incrementado frente al nivel de 69,1% que tuvo en el 2024, lo cual denota una caída del financiamiento del activo con recursos propios, es decir, del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
82. El ratio de calidad de la deuda¹⁹ muestra que, durante los dos últimos años, este ratio se ha mantenido cercano al 100 % contemplando que no existen obligaciones de largo plazo en los años 2024 y 2025, mientras que el índice de solvencia²⁰ para el ejercicio 2025 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,12 de activo total, mientras que en el 2024 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,45 de activo total. Así, cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que, del 2024 al 2025, disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

- Ratios de Rentabilidad**

83. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios.

Cuadro N° 21		
Ratios de Rentabilidad, años 2024 y 2025		
Ratios	2025	2024
Margen Bruto	-3,2%	-4,2%
Margen Operativo	-5,7%	-11,6%
Margen EBITDA	-5,6%	-11,3%
Margen Neto	-10,0%	-4,5%
ROE	-126,6%	-14,3%
ROA	-13,6%	-4,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – SURVIAL S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

84. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²¹ disminuyó, al pasar de

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

²¹ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.



-4,2 % a -3,2 % entre los años 2024 y 2025. Del mismo modo, en dicho periodo el margen operativo²² se cayó de -11,6 % a -5,7 % y el Margen EBITDA²³ pasó de -11,3 % a -5,6 %. Ello indica que la empresa tuvo una gestión con pérdidas operativas.

85. De otro lado, el margen neto²⁴ pasó de -4,5 % en el 2024 a -10,0 % en el 2025. Este último ratio indica que en el ejercicio 2025 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo pérdidas netas de S/ 10,0, ello como correlato de los resultados operativos negativos, y a pesar del efecto neto positivo de la diferencia de ingresos y gastos financieros en el ejercicio 2025.
86. El ROE²⁵ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que en el ejercicio 2025 disminuye significativamente respecto al ejercicio 2024, puesto que, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 126,6 de pérdida neta en el ejercicio 2025, mientras que en el ejercicio 2024 se obtuvo S/ 14,3 de pérdida neta. Finalmente, se observa que para la utilidad sobre los activos o ROA²⁶, el indicador pasó a -13,6 % (-4,4 % en el 2024), así la empresa redujo algo sus pérdidas en el 2025 sobre el capital invertido.

IX. CONCLUSIONES

87. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 1: San Juan de Marcona – Urcos durante 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante 2025, las estaciones de peaje de Ccasacancha y Pampamarca permanecieron inoperativas, por lo que no se registró el 100 % del tráfico de la concesión en dichas estaciones.
 - (ii) Las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular reflejan un incremento del 13,5 % entre 2024 y 2025, al pasar de 1,6 millones a 1,8 millones de vehículos, de los cuales el 56,9 % correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 43,1 % restante a vehículos pesados. En cuanto al número de ejes cobrables, el tráfico alcanzó los 4,1 millones de ejes, lo que representó un aumento del 15,6 % en comparación con el año anterior.
 - (iii) Al cierre de 2025, el Concesionario cuenta con cinco estaciones de peaje, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Marcona (37,2 %), Pichirhua (36,8 %) y Pampa Galera (26,0 %); mientras que la de Ccasacancha y Pampamarca se mantuvieron inoperativas.
 - (iv) Con relación a la demanda de los servicios obligatorios brindados por el Concesionario, durante el año 2025 se registró una ligera caída del 0,1 % en el número de llamadas de emergencia, mientras que las asistencias mecánicas se redujeron en un 2,6 %.
 - (v) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las estaciones de peaje en operación, se observó que no hay variaciones desde el inicio de la explotación en virtud de lo establecido en la Cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, por el cual los peajes recién podrán ser ajustadas por el concesionario cuando se apruebe la culminación de las obras obligatorias programadas.
 - (vi) Al cierre de 2025, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 152,4 millones, lo cual representó un avance de 104,83 % con relación a la inversión total comprometida, así como un cumplimiento del 100 % de los kilómetros comprometidos para ser intervenidos (750,4 km) como parte de la obra principal. En ese sentido, durante el 2025, se reconocieron inversiones, denominadas obras adicionales, correspondientes implementaciones de reductores de velocidad (10 gibas) en Pampamarca, Occoruro, Andahuaylillas y Huaro.

²² El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²³ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

²⁵ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²⁶ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



- (vii) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación ascendió a 1,0 millón de soles, monto que representa una reducción de 12,9 % en relación con el aporte de 2024 (S/ 1,18 millones).
- (viii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2025, se ha verificado lo siguiente:
- El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 96,3 %.
 - El número de accidentes se incrementó entre el 2024 y 2025, pasando de 418 a 462. Sin embargo, el número de accidentes por cada cien mil vehículos se redujo (pasando de 26,6 a 25,9 accidentes por cada cien mil vehículos). Por otra parte, los tipos de accidentes más frecuentes fueron los despistes y las volcaduras, que en conjunto representaron el 68,4 % del total. Asimismo, el 99,4 % de los accidentes se atribuyó al exceso de velocidad y a acciones temerarias, como la invasión del carril contrario.
 - El número de reclamos fue de 10 durante el 2025, correspondientes a temas como facturación o cobro de tarifas, mantenimiento de la vía, daño o pérdida en perjuicio de los usuarios y falta de señalización.
- (ix) Los ingresos totales constituidos por: (i) servicios de operación y mantenimiento rutinario, (ii) servicios por mantenimiento periódico y (iii) servicios por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, alcanzaron los S/ 92,9 millones, esto es, un 75,2 % mayor que los S/ 53,0 millones registrados en el 2024. En lo que respecta a los costos totales de servicios, estos se incrementaron en 73,6 %, al pasar de S/ 55,2 millones en 2024 a S/ 95,9 millones en 2025, debido a los mayores costos de mantenimiento periódico. En efecto, los costos del servicio de operación y mantenimiento periódico aumentaron en 3120,9 %, pasando de S/ 1,2 millones en el 2024 a S/ 38,2 millones en el 2025. Por el contrario, los costos del servicio por mantenimiento de emergencia y otros costos se redujeron en 23,0 %, los cuales pasaron de S/ 17,9 millones a S/ 13,8 millones en el 2025.
- (x) Durante el 2025, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta negativa de S/ -2,95 millones, lo que significó una profundización de la pérdida con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ -2,21 millones). De manera contraria, la pérdida de operación se redujo, ascendiendo en el 2025 a S/ -5,3 millones (frente a los S/ -6,1 millones del 2024). Finalmente, respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2025 pasó a S/ -9,3 millones frente a los S/ -2,4 millones obtenidos en el 2024, incrementándose así las pérdidas registradas debido al resultado financiero adverso.
- (xi) Al cierre del año 2025, la empresa incrementó sus valores contables frente al nivel registrado en 2024. Así, los activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 27,1 % al pasar de S/ 53,8 millones en el 2024 a S/ 68,4 millones al finalizar el 2025. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha reducido conforme a la disminución de los indicadores de liquidez del 2025 frente a los del 2024, revelando que al final del ejercicio del 2025, la empresa mantiene la condición de no disponer de suficientes recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.
- (xii) En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos, brutos y de EBITDA registraron una leve recuperación respecto a lo registrado el año anterior, aunque permanecieron en terreno negativo. De otro lado, se observó un considerable incremento en los niveles de ineficacia final con relación al nivel de patrimonio.



ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C. Carretera: San Juan de Marcona – Urcos			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo San Juan de Marcona – Urcos (757,6 Km.) que incluye los siguientes subtramos: ▪ San Juan – Emp. Panamericana (39,7 Km.) ▪ Emp. Panamericana – Nazca (38,3 Km.) ▪ Nazca – Dv. Pampa Chiri (245,8 Km.) ▪ Dv. Pampa Chiri-Chal huanca (95,2 Km.) ▪ Chalhuanca – Emp. R03S (102,7 Km.) ▪ Emp. R03S – Abancay (15,3 Km.) ▪ Abancay – Pte. Cunyac (96,7 Km.) ▪ Pte. Cunyac – Cusco (92,7 Km.) ▪ Cusco – Urcos (31,2 Km.)	Anexo I, Apéndice I (p. 142)
2	Fecha de suscripción	23 de octubre de 2007.	Contrato de Concesión
3	Plazo de la concesión	25 años, contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 29) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30)
4	Adendas	▪ Adenda 1: 22 de octubre de 2010. ▪ Adenda 2: 02 de junio de 2011. ▪ Adenda 3: 02 de octubre de 2025.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
6	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	Bases del Contrato, Cláusula 7.2. (p. 33)
7	Capital social mínimo	USD 8 000 000,00. A la Fecha de Suscripción del Contrato, se pagará el 25 %; al finalizar el 1er año de Concesión, se pagará el 40 %; al finalizar el 2do año de Concesión se deberá haber pagado por lo menos el 70 %; y al finalizar el 3er año se debe haber abonado la totalidad del capital social mínimo.	Cláusula 3.3. (p. 25-26)
8	Garantías a favor del Concedente	▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras:</u> USD 8 millones, tendrá vigencia desde el inicio de obras hasta seis meses posteriores a la aceptación y culminación de la totalidad de obras de construcción. ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> USD 4 millones, durante todo el período de vigencia de la Concesión.	Cláusula 11.2. (p. 65) Cláusula 11.3. (p. 66)
9	Garantías a favor del concesionario	El Concesionario puede solicitar una garantía del Estado, en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente. Debe resaltarse que no es una garantía financiera.	Cláusula 11.1. (p. 64)
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 98 893 166,26 (incluido IGV).	Anexo V (p. 177)
11	Solución de controversias	▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje de Conciencia: aplicable a las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes. ▪ Arbitraje de Derecho: aplicable a las Controversias No-Técnicas.	Cláusula 18.10. Cláusula 18.11. (p. 102-105)



Concesionario: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.
Carretera: San Juan de Marcona – Urcos

N°	Tema	Contenido	Ref.
12	Penalidades	Se refieren a: ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Ejecución de obras. ▪ Conservación de otras obras y servicios de Anexo I. ▪ Consideraciones socioambientales.	Anexo X (p. 253)
13	Causales de caducidad	▪ Terminación del Contrato. ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Facultad Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario).	Cláusula 16.1. Cláusula 16.2. Cláusula 16.3. Cláusula 16.4. Cláusula 16.5. Cláusula 16.6. Cláusula 16.9. Cláusula 16.10. (p. 91-97)
14	Equilibrio económico - financiero	▪ Se establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando, debido a Leyes y Disposiciones Aplicables, existan variaciones en los ingresos, costos o ambos a la vez. ▪ El Concedente con opinión del Regulador establecerán la magnitud del desequilibrio estará en función a la diferencia entre: - Resultado neto de ingresos menos costos que incluyen las variaciones por efectos de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y, - Resultado neto de ingresos menos costos que se hubieren obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.	Cláusula 9.12. (p. 62) Cláusula 9.13. (p. 62)
15	Pólizas de seguros	▪ De responsabilidad civil. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ De riesgos laborales. ▪ Otras pólizas. Anualmente, el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro.	Cláusula 12.2. a) (p. 67) Cláusula 12.2. b) (p. 68) Cláusula 12.2. c) (p. 68) Cláusula 12.2. d) (p. 69) Cláusula 12.4. (p. 70)
16	Estándares de servicio	Niveles de servicio para calzada (tratamiento superficial y concreto asfáltico), berma (tratamiento bituminoso y concreto asfáltico), badenes (concreto), drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 130-138)
17	Tarifas	A partir de la fecha de inicio de la explotación hasta la finalización del mes calendario que se produzca la totalidad de Obras, se cobrará tarifa que el Concedente ha venido cobrando en ese Tramo. A partir de la aceptación de las Obras de Construcción, se cobrará USD 1,50 por eje (más impuestos).	Cláusula 9.6. (p. 57)
18	Reajustes de tarifas	Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras. El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en 50 % al IPC nacional y en 50 % al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 9.6.d (p. 58)



Concesionario: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.
Carretera: San Juan de Marcona – Urcos

N°	Tema	Contenido	Ref.
19	PAS	- El Pago por Servicio (PAS) es la contraprestación percibida por el Concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato. - El PAS reconoce los costos de inversión (representados por el PAO) y los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario (representados por el PAMO).	Cláusula 9.1. (p. 56) Anexo XIII (p. 273)
20	PAO	- El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas con periodicidad semestral durante 15 años, a través del Fideicomiso de Administración. El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a Tasa Costo de Deuda +1 %. - El PAO asciende a USD 12 930 094,00.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 272-273)
21	PAMO	- El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión. - El PAMO asciende a USD 11 679 164,50.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 272)
22	Cofinanciamiento	El monto del Cofinanciamiento es igual a: PAO + PAMO - (Recaudación de Peaje - Prov. Eventos Catastróficos)	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 274)
23	Retribución al Estado	No existe	

ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona - Urcos

Concesionario:	CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C. (SURVIAL)																		
Modalidad:	COFINANCIADA																		
Periodo:																			
	2007-2025																		

a) Tráfico																				
	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Vehículos																				
Total Ligeros	Vehículos	32 693	478 375	536 869	606 984	657 701	700 951	803 754	877 701	987 522	1 013 254	1 059 925	1 125 425	1 252 588	990 908	1 436 329	1 469 354	741 944	915 292	1 012 401
Total Pesados	Vehículos	26 068	400 630	448 302	508 027	551 102	594 454	669 085	644 323	718 786	719 074	808 812	867 361	952 954	689 965	900 372	919 265	497 342	654 072	768 060
Número de Ejes Cobrables																				
Total Ligeros	Ejes	32 693	478 375	536 869	606 984	657 701	700 951	803 754	877 701	987 522	1 013 254	1 059 925	1 125 425	1 252 588	990 908	1 436 329	1 469 354	741 944	915 292	1 012 401
Total Pesados	Ejes	84 764	1 329 025	1 511 067	1 751 413	1 977 116	2 211 318	2 522 106	2 366 369	2 645 302	2 700 578	3 178 953	3 357 925	3 679 894	2 804 916	3 648 568	3 665 525	1 984 742	2 643 401	3 101 224
Número de Vehículos por Unidad de Peaje																				
Ccasacancha	Vehículos	18 616	253 443	288 943	339 666	350 046	381 655	439 268	487 689	543 293	609 691	658 629	641 600	729 356	557 274	776 973	757 114	757 114	-	-
Ligeros	Vehículos	10 250	144 607	166 327	194 421	202 267	223 337	263 824	307 724	347 517	400 135	435 944	410 753	490 831	382 859	561 105	552 421	877	-	-
Pesados	Vehículos	8 366	108 836	122 616	145 245	147 779	158 318	175 444	179 965	195 776	209 556	222 685	230 847	238 525	174 415	215 868	204 693	610	-	-
Marcona	Vehículos	11 858	178 970	202 256	221 989	234 724	245 934	291 723	341 543	386 142	338 414	351 556	428 833	532 974	311 526	424 683	518 550	500 952	619 931	662 829
Ligeros	Vehículos	9 007	122 944	145 278	160 233	172 626	184 910	218 616	254 558	283 103	255 050	253 910	305 807	345 195	207 926	289 306	347 572	338 622	402 416	421 443
Pesados	Vehículos	2 851	56 026	56 978	61 756	62 098	61 024	73 107	86 985	103 039	83 364	97 646	123 026	187 779	103 600	135 377	170 978	162 330	217 515	241 386
Pampa Galera	Vehículos	8 589	140 134	162 170	178 384	199 912	218 209	235 215	239 257	242 788	245 809	272 801	285 140	301 932	253 018	356 627	349 444	301 783	405 823	462 052
Ligeros	Vehículos	2 961	49 034	59 393	66 357	74 170	77 736	77 790	81 098	87 533	89 092	93 528	98 993	104 849	102 209	151 468	148 443	120 651	158 796	171 904
Pesados	Vehículos	5 628	91 100	102 777	112 027	125 742	140 473	157 425	158 159	155 255	156 717	179 273	186 147	197 083	150 809	205 159	201 001	181 132	247 027	290 148
Pampamarca	Vehículos	7 229	122 669	133 481	147 376	174 417	184 653	208 546	137 544	205 039	178 602	201 485	208 710	220 550	185 605	252 410	242 878	-	-	-
Ligeros	Vehículos	3 085	54 337	54 835	59 131	70 904	71 380	80 265	56 132	79 857	54 687	51 922	55 479	58 776	59 752	86 245	77 081	-	-	-
Pesados	Vehículos	4 144	68 332	78 646	88 245	103 513	113 273	128 281	81 412	125 182	123 915	149 563	153 231	161 774	125 853	166 165	165 797	-	-	-
Pichirhua	Vehículos	12 469	183 789	198 321	227 596	249 704	264 954	298 087	315 991	329 046	359 812	384 266	428 503	420 730	373 450	526 008	520 633	435 064	543 610	655 580
Ligeros	Vehículos	7 390	107 453	111 036	126 842	137 734	143 588	163 259	178 189	189 512	214 290	224 621	254 393	252 937	238 162	348 205	343 837	281 794	354 080	419 054
Pesados	Vehículos	5 079	76 336	87 285	100 754	111 970	121 366	134 828	137 802	139 534	145 522	159 645	174 110	167 793	135 288	177 803	176 796	153 270	189 530	236 526



b) Ejes																				
	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Ejes por Unidad de Peaje																				
Ccasacancha	Ejes	35 488	484 035	555 758	663 755	703 940	787 595	895 981	946 509	1 030 739	1 138 564	1 241 201	1 237 142	1 342 780	1 049 230	1 386 833	1 350 437	3 288	-	-
Ligeros	Ejes	10 250	144 607	166 327	194 421	202 267	223 337	263 824	307 724	347 517	400 135	435 944	410 753	490 831	382 859	561 105	552 421	877	-	-
Pesados	Ejes	25 238	339 428	389 431	469 334	501 673	564 258	632 157	638 785	683 222	738 429	805 257	826 389	851 949	666 371	825 728	798 016	2 411	-	-
Marcona	Ejes	17 595	285 722	303 978	339 295	357 483	366 479	433 530	500 049	594 119	498 698	580 106	704 745	933 122	558 185	756 210	912 871	921 173	1 205 987	1 314 166
Ligeros	Ejes	9 007	122 944	145 278	160 233	172 626	184 910	218 616	254 558	283 103	255 050	253 910	305 807	345 195	207 926	289 306	347 572	338 622	402 416	421 443
Pesados	Ejes	8 588	162 778	158 700	179 062	184 857	181 569	214 914	245 491	311 016	243 648	326 196	398 938	587 927	350 259	466 904	565 299	582 551	803 571	892 723
Pampa Galera	Ejes	22 193	366 747	428 444	478 944	552 293	628 668	711 131	719 071	707 686	726 045	846 907	880 847	945 114	761 296	1 041 555	1 009 072	896 675	1 237 589	1 423 508
Ligeros	Ejes	2 961	49 034	59 393	66 357	74 170	77 736	77 790	81 098	87 533	89 092	93 528	98 993	104 849	102 209	151 468	148 443	120 651	158 796	171 904
Pesados	Ejes	19 232	317 713	369 051	412 587	478 123	550 932	633 341	637 973	620 153	636 953	753 379	781 854	840 265	659 087	890 087	860 629	776 024	1 078 793	1 251 604
Pampamarca	Ejes	18 003	301 102	343 655	391 512	468 882	520 723	596 753	376 489	579 433	572 320	708 710	728 897	780 182	631 528	829 063	807 167	-	-	-
Ligeros	Ejes	3 085	54 337	54 835	59 131	70 904	71 380	80 265	56 132	79 857	54 687	51 922	55 479	58 776	59 752	86 245	77 081	-	-	-
Pesados	Ejes	14 918	246 765	288 820	332 381	397 978	449 343	516 488	320 357	499 576	517 633	656 788	673 418	721 406	571 776	742 818	730 086	-	-	-
Pichirhua	Ejes	24 178	369 794	416 101	484 891	552 219	608 804	688 465	701 952	720 847	778 205	861 954	931 719	931 284	795 585	1 071 236	1 055 332	905 550	1 115 117	1 375 951
Ligeros	Ejes	7 390	107 453	111 036	126 842	137 734	143 588	163 259	178 189	189 512	214 290	224 621	254 393	252 937	238 162	348 205	343 837	281 794	354 080	419 054
Pesados	Ejes	16 788	262 341	305 065	358 049	414 485	465 216	525 206	523 763	531 335	563 915	637 333	677 326	678 347	557 423	723 031	711 495	623 756	761 037	956 897

	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
c) Recaudación por Cobro de Peaje																				
Total	Soles		6 894 539	7 857 936	9 075 354	10 104 960	11 251 758	12 852 229	12 541 431	14 044 728	14 358 080	16 381 902	17 327 508	19 064 387	12 867 037	19 657 680	19 852 945	10 540 145	13 755 261	15 896 080
Ligeros	Soles		1 811 988	2 059 328	2 340 463	2 540 104	2 733 296	3 134 641	3 423 034	3 851 336	3 951 691	4 133 708	4 389 158	4 885 093	3 466 788	5 601 683	5 730 481	2 893 582	3 569 900	3 948 364
Pesados	Soles		5 082 551	5 798 608	6 734 891	7 564 856	8 518 462	9 717 588	9 118 397	10 193 393	10 406 389	12 248 195	12 938 351	14 179 294	9 400 249	14 055 997	14 122 464	7 646 564	10 185 360	11 947 716

d) Accidentes																				
Accidentes	Número de accidentes	7	185	372	624	424	364	441	472	504	465	517	421	417	411	620	560	334	418	462
Heridos	Personas	453	519	441	417	306	231	276	232	220	209	145	211	217	100	91	59	47	98	42
Fallecidos	Personas	64	91	72	52	24	38	25	38	54	29	38	35	33	27	68	19	21	21	21



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
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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