



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Concesión del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2025: Concesión del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborados sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2026

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	7
I.1. Composición de la Empresa	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de Influencia	10
I.4. Principales Activos de la Concesión	11
I.5. Hechos de Importancia	12
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	13
III.1. Tráfico vehicular	13
III.2. Servicios obligatorios	15
IV. ESQUEMA TARIFARIO	17
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	18
V.1. Evolución de las inversiones	18
V.2. Pagos al Estado	20
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	21
VI.1. Niveles de servicio	21
VI.2. Indicadores de tráfico	22
VI.3. Accidentes	23
VII. INDICADORES COMERCIALES	25
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO	26
VIII.1. Estados Financieros	26
VIII.2. Indicadores Financieros	29
IX. CONCLUSIONES	31
X. ANEXOS	33



CUADROS

Cuadro N° 1 Datos Generales de la Concesión	7
Cuadro N° 2 Estructura de los ingresos PAS (PAO+PAMO).....	8
Cuadro N° 3 Principales obras de rehabilitación y conservación	9
Cuadro N° 4 Modificaciones Contractuales	10
Cuadro N° 5 Tramos de la concesión.....	11
Cuadro N° 6 Concesión Valle del Zaña: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2025	15
Cuadro N° 7 Concesión Valle del Zaña: Motivo de llamada de emergencia, 2025	16
Cuadro N° 8 Tarifas fijadas por el regulador, 2024 – 2025.....	18
Cuadro N° 9 Accidentes por tipo y consecuencia, 2021 – 2025.....	23
Cuadro N° 10 Resultados Integrales 2025 y 2024	26
Cuadro N° 11 Estado de Situación Financiera 2025 y 2024.....	27
Cuadro N° 12 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2025 y 2024	28
Cuadro N° 13 Ratios de Liquidez, 2025 y 2024.....	29
Cuadro N° 14 Ratios de Apalancamiento / Endeudamiento, 2025 y 2024	30
Cuadro N° 15 Ratios de Rentabilidad, 2024 y 2025	30

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Datos Generales de la Concesión	11
Gráfico N° 2 Antes y después de la Concesión	12
Gráfico N° 3 Concesión Valle del Zaña: Evolución de tráfico por tipo de vehículo, 2019-2025..	14
Gráfico N° 4 Concesión Valle del Zaña: Evolución de tráfico mensual, 2024 – 2025.....	14
Gráfico N° 5 Concesión Valle del Zaña: 2019 – 2025	15
Gráfico N° 6 Concesión Valle del Zaña: Llamadas de emergencia, 2024 – 2025	16
Gráfico N° 7 Concesión Valle del Zaña: Asistencias mecánicas, 2024 – 2025	17
Gráfico N° 8 Concesión Valle del Zaña: Asistencias médicas, 2024 – 2025.....	17
Gráfico N° 9 Inversión reconocida anual, 2011 – 2025	19
Gráfico N° 10 Aporte por regulación, 2011 – 2025.....	20
Gráfico N° 11 Nivel de servicio global, 2016 – 2025	22
Gráfico N° 12 Intensidad Media Diaria, mensual, 2024 – 2025	23
Gráfico N° 13 Tipos de Accidente de Tránsito y consecuencias, 2025	24
Gráfico N° 14 Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2025	24
Gráfico N° 15 Recaudación por cobro de peaje, 2019-2025	25
Gráfico N° 16 Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2011-2025	25



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico de la Concesión de la Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oytún (en adelante, Concesión) para el año 2025. Así, en este informe 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 30 de abril de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el concedente o MTC) suscribió con Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A. (en adelante, Obrainsa o el Concesionario) el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oytún, (en adelante, el Contrato de Concesión). Dicho Contrato fue suscrito bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*), con una vigencia de 15 años.

La Concesión se compone de 3 tramos viales que comprenden un total de 47 kilómetros de carretera que atraviesa el departamento de Lambayeque. El primer tramo conecta Nuevo Mocupe con el valle del Zaña, el segundo tramo se ubica entre Zaña y Cayaltí, y el tercer tramo va desde Cayaltí hasta Oytún.

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

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de estas, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá operar los servicios de cobro de peaje, y prestar de manera obligatoria y gratuita los servicios de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real (postes SOS), servicios de emergencia de auxilio mecánico y asistencia médica en casos de accidentes.

Con relación a la evolución del tráfico, debe mencionarse que se cuenta con información a partir de noviembre de 2019, mes en el cual se inició la explotación de la Concesión con el correspondiente inicio de operaciones de la Unidad de Peaje San Nicolás y cobro de las tarifas de peaje. Ahora bien, para el 2025, el tráfico vehicular registrado fue de 0,76 millones vehículos, un 13,1 % superior con relación al mismo periodo del año anterior (0,67 millones de vehículos), explicado fundamentalmente por la circulación de vehículos ligeros (86,9 %) y vehículos pesados (13,1 %).

Al finalizar el 2025, el Concesionario ha presentado un avance de 99,93 % de cumplimiento de su compromiso de inversión, encontrándose reconocidas por parte del Regulador desde el 19 de diciembre de 2017. Las obras si bien fueron culminadas en 2014, el proceso de aceptación de esta presentó demoras, pues debido al desgaste por el uso normal de la vía y al incremento del tráfico, la infraestructura no cumplía con los niveles de servicio estipulados en el Contrato de Concesión.

Durante el 2025, el Concesionario pagó al regulador un total de S/ 78 331 por concepto de aporte por regulación, lo que representó una expansión del 3,2 % con relación al año anterior (S/ 75 884).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2025. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos (95 %), alcanzando una medición del 98,73 %. En lo que respecta al número de accidentes vehiculares registrados, estos se incrementaron de 11 en 2024 a 20 en 2025. Cabe precisar que producto de los accidentes se registraron 24 personas heridas y ninguna persona fallecida. Por otro lado, no se presentaron reclamos por usuarios ante el Concesionario.



Respecto a la tarifa básica establecida en el peaje San Nicolás para vehículos ligeros y pesados, en 2025 esta se mantuvo en S/ 3,00 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados), asimismo se estableció la misma tarifa diferenciada de S/ 1,50 la cual es aplicable siempre y cuando no se recorra por parte del usuario más de 23,4 km.

Adicionalmente, se observa que la recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 2,75 millones, lo que representó un crecimiento de 16,5 % respecto al año anterior (S/ 2,36 millones), en línea con el mayor flujo vehicular que registró la Concesión. Por su parte, entre 2011 y 2025, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 62,1 millones y S/ 112,6 millones, respectivamente.

En lo que respecta a la situación financiera del Concesionario, los ingresos totales percibidos por concepto de ingresos de operación se incrementaron en 1,3 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 5,38 millones a S/ 5,45 millones. Por su parte, los costos de operación se redujeron en 4,0 %, pasando de S/ 2,93 millones a S/ 2,81 millones. Como resultado, la utilidad bruta aumentó en 7,5 %, pasando de S/ 2,45 millones a S/ 2,64 millones. Asimismo, la utilidad neta del ejercicio alcanzó S/ 263 mil, lo que representó un incremento de 8,7 % respecto al resultado obtenido en 2024 (S/ 242 mil).

Al cierre del año 2025, la empresa incrementó sus valores contables respecto al ejercicio anterior. En efecto, los activos totales (así como el total de pasivo y patrimonio) aumentaron en 6,3 %, pasando de S/ 27,55 millones en 2024 a S/ 29,29 millones en 2025. Si bien los indicadores de liquidez registraron una reducción respecto al año previo, la empresa mantuvo una adecuada capacidad para afrontar sus obligaciones de corto plazo, registrando una liquidez general de 3,2 veces y una liquidez absoluta de 1,9 veces.

En relación con la solvencia financiera y la estructura de financiamiento, los indicadores de endeudamiento mostraron una mayor participación de recursos de terceros en comparación con 2024, mientras que el índice de solvencia presentó una ligera disminución. No obstante, la empresa mantuvo niveles adecuados de respaldo patrimonial. Finalmente, los indicadores de rentabilidad reflejaron una evolución favorable durante el ejercicio 2025, evidenciada por el incremento del margen bruto, margen neto, ROE y ROA, lo que denota una mejora en la capacidad de generación de utilidades y en la eficiencia en el uso de los recursos de la concesión.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

I.1. Composición de la Empresa

1. Concesión Valle del Zaña S.A. cuenta como principal accionista a Patrimonio Fideicomitido INTIPUQUIO con el 64.99990 % de la participación y Obras de Ingeniería S.A.C. que posee el 35.00001 % de la participación.
2. Intipuquio S.A. es una Sociedad Anónima con Directorio, la cual tiene como objeto social dedicarse a la compra, venta, administración de acciones, así como al desarrollo de actividades agroindustriales, pudiendo llevar a cabo todo tipo de operaciones de carácter financiero que sean necesarios para los fines enunciados y asimismo, realizar todo tipo de actividades relacionadas a su objeto social,
3. Obras de Ingeniería S.A. se dedica a realizar proyectos de ingeniería y construcción en los sectores público y privado. Sus proyectos están relacionados a infraestructura vial, portuaria, hidráulica, saneamiento, movimiento de tierras, así como todo tipo de edificaciones y proyectos inmobiliarios.
4. La Concesionaria tiene por finalidad dedicarse, exclusivamente, a las actividades de construcción, conservación y explotación del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oytún

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

5. El 30 de abril de 2009, el Estado, a través del MTC, suscribió con Obrainsa el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oytún, el cual se ubica en la región de Lambayeque.

Cuadro N° 1 Datos Generales de la Concesión	
Concesionario	Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A.
Composición accionaria	Intipuquio S.A. (64,9999 %), Obras de Ingeniería S.A. (35,0001 %)
Modalidad de la concesión	Cofinanciada
Esquema del contrato	BOT (build, operate and transfer)
Factor de competencia	PAS (Pago por Servicio)
Inversión comprometida	USD 24,85 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2025	USD 24,83 millones (inc. IGV)
Suscripción de contrato	30 de abril de 2009
Inicio de la concesión	20 de diciembre de 2017
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	1

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

6. El Contrato de Concesión tiene como objeto la prestación del servicio público de infraestructura vial a favor de los usuarios, para lo cual se concede al Concesionario el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Para tal fin, el Concesionario debe cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y niveles de servicio, previsto en su respectivo Contrato.
7. El Contrato de Concesión se encuentra dentro del marco de un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*) y se suscribió por un plazo de 15 años, bajo la modalidad de cofinanciamiento. Si bien el 24 de julio de 2018 se determinó que el inicio de la explotación sería el 20 de diciembre de 2017, el 29 de agosto de 2018, el Concedente y el Concesionario acordaron suspender temporalmente las obligaciones derivadas del inicio de la explotación, así como aquellas relacionadas con el inicio de cobro del Peaje San Nicolás, por el plazo computado desde el 20 de diciembre de 2017 hasta el 20 de setiembre de 2018. Posteriormente, se amplió este plazo hasta el 31 de octubre de 2019.



Finalmente, en noviembre de 2019 la unidad de peaje mencionada inició con sus operaciones, con lo cual se inició el periodo de explotación.

Cofinanciamiento

8. La Concesión se otorgó bajo la modalidad cofinanciada, por lo que los ingresos del Concesionario están dados por el cobro al Concedente del Pago por Servicio (en adelante, PAS). El PAS representa la contraprestación que percibirá la empresa conforme vaya ejecutando los compromisos establecidos en el Contrato de Concesión y su monto tiene como finalidad reconocer los recursos empleados para la inversión, así como para los costos de operación y conservación.
9. El monto del PAS se calcula como la suma del PAO (pago por obras) y el PAMO (pago por conservación y operación) y se financia a través del cobro de los peajes y del cofinanciamiento. Así, en primer lugar, corresponde utilizar el ingreso obtenido por el peaje y en caso dicho ingreso no sea suficiente, se utilizará el cofinanciamiento, siendo el monto de este último equivalente a la diferencia entre el PAS y la recaudación.

$$\text{Cofin} = \text{PAO} + \text{PAMO} - (\text{RecPeaje} - \text{Prov.Emerg.VialExtraor})$$

Donde:

- Cofin: Cofinanciamiento del Concedente
 - RecPeaje: Recaudación de Peaje
 - Prov.Emerg.VialExtraor: Provisión por emergencia vial extraordinaria
10. Conforme a la propuesta económica presentada por el adjudicatario en la etapa del Concurso, el monto por concepto de PAS asciende a USD 17 millones, conforme el detalle que se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 2 Estructura de los ingresos PAS (PAO+PAMO)			
Ingresos ¹	Monto	Fuentes	Procedimiento de pago
PAO	USD 15 621 462,00 ²	- Peaje - Cofinanciamiento	Será cancelado mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAO's. No incluye IGV.
PAMO	USD 1 443 029,00 ²		Cancelado trimestralmente durante un periodo de 15 años. No incluye IGV.

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

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

Fuente: Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

11. Cabe mencionar que el PAO es cancelado por el concedente a través del fideicomiso de administración mediante la emisión del CAO. Por otra parte, durante la ejecución del proyecto se realizaron ajustes de metrados por un importe de USD 4 millones que no pertenecen al PAO y que conforme lo establecido en el Contrato de Concesión debían ser cancelados en el último hito constructivo junto con el último CAO.
12. Por su parte, el PAMO tiene por finalidad retribuir las actividades de conservación y operación, el cual comenzará a devengarse con el inicio de la etapa de explotación, la cual se iniciará una vez que se emita el último CAO. El PAMO será cancelado mediante cuotas trimestrales (de USD 0,360 mil) durante el tiempo que dure la explotación. En caso de que el peaje no cubra el PAMO, la diferencia será aportada por el Estado Peruano.
13. En lo referido al ajuste del PAMO, se ha establecido que dicho pago será objeto de una revisión al cuarto, octavo y décimo segundo año contados a partir de la fecha de inicio de



explotación. La variación del PAMO ajustado no deberá representar una variación real mayor del cinco por ciento (5 %) con respecto al PAMO del año anterior.

14. Adicionalmente, se tiene previsto que el monto del PAMO debe ser reajustado anualmente de acuerdo a la inflación que se suscite, aplicándole la siguiente fórmula:

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

Donde:

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

Compromisos de inversión y mantenimiento

15. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene a su cargo la rehabilitación de la superficie asfaltada existente del Tramo Zaña - Cayaltí, el mejoramiento a nivel de asfalto del tramo Cayaltí – Oyotún, así como la operación y conservación de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún (ver cuadro siguiente).

Cuadro N° 3 Principales obras de rehabilitación y conservación					
Tramo	Descripción	Inicio	Fin	Longitud	Principales obras
1	Nuevo Mocupe - Zaña	0+000	10+700	10,70 km	- Conservación de la superficie asfaltada existente. - Conservación de obras de arte y drenaje y señalización.
2	Zaña-Cayaltí	11+750	15+200	3,45 km	- Rehabilitación de la superficie asfaltada existente. - Conservación de obras de arte y drenaje y señalización
3	Cayaltí-Oyotún	15+200	47+847	32,647 km	- Mejoramiento a nivel de asfalto con tratamiento superficial bicapa
TOTAL				46,797 km	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

16. Así, entre las principales obras que consideran la inversión inicial del proyecto están: (i) reconfiguración de la subrasante existente; (ii) conformación del pavimento a nivel de asfaltado con Tratamiento Superficial Bicapa; (iii) mejoramiento y construcción de banquetas; (iv) construcción, reconstrucción y/o rehabilitación de sistemas de drenaje; (v) obras de estabilización y protección de taludes; (vi) obras de encauce y defensa ribereña; (vii) construcción de badenes; (viii) construcción de muros de concreto y dissipadores de energía aluvional; (ix) construcción y reconstrucción de pontones; (x) mejoramiento de la señalización y elementos de seguridad vial; (xi) construcción y equipamiento de estación de peaje; e, (xii) implementación y equipamiento necesario para la prestación de servicios a usuarios.

Esquema tarifario

17. Con relación a las tarifas, conforme a lo establecido en la cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa (peaje + IGV) a partir de la fecha de inicio de la explotación, como contraprestación por el servicio brindado. El peaje será determinado por el Regulador antes de la fecha de inicio de la explotación, para lo



cual tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida.

18. La tarifa se cobrará en ambos sentidos de desplazamiento (cláusula 9.4), estableciéndose una tarifa básica para los vehículos ligeros y una tarifa básica por cada eje para los vehículos pesados (cláusula 9.5). El peaje será reajustado en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de inicio de la explotación mediante la siguiente fórmula

$$Peaje_{ajustado} = Peaje \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right)$$

Donde:

Peaje Ajustado: Es el monto a cobrar en Soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
Peaje: Es el monto en Soles del peaje determinado por el REGULADOR.
Periodo i: Es el mes anterior al que se realiza el cálculo de Peaje Ajustado.
Periodo 0: Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje.
IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el INEI.

19. En la eventualidad que en el transcurso de un año calendario se produzca una variación de más del 10 % del IPC, desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario utilizando la misma fórmula (cláusula 9.5).

Modificaciones contractuales

20. En el 2017, se firmó la primera adenda al Contrato de Concesión con el objetivo de viabilizar la aceptación de las obras de construcción, emisión y pago del CAO, e iniciar la etapa de explotación. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las principales modificaciones:

Cuadro N° 4 Modificaciones Contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	18 de abril de 2017
Principales modificaciones:	(1) Se incluyó la cláusula 6.29A que establece el procedimiento de aceptación de obras. (2) Redefinir el procedimiento para la emisión del último CAO. (3) Se modificó la cláusula 8.9 del Contrato de Concesión referida al inicio de la explotación.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

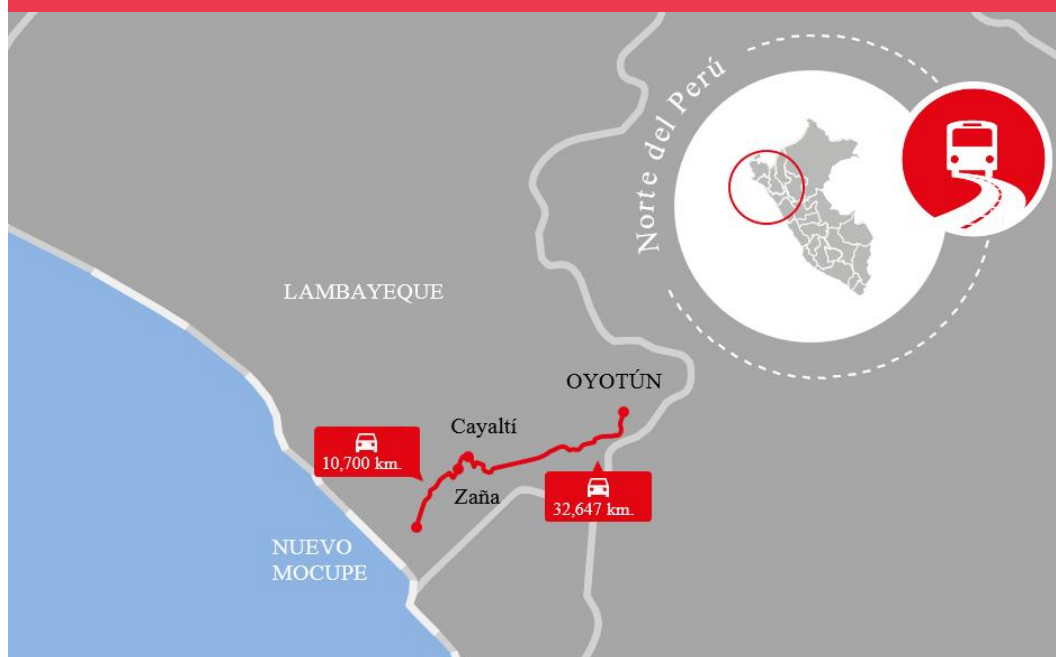
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

1.3. Área de Influencia

21. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, el tramo concesionado atraviesa los distritos de Lagunas, Zaña, Cayaltí, Nueva Arica y Oyotún ubicados en el departamento de Lambayeque, Provincia de Chiclayo. Así, la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan la costa con la sierra de la provincia de Chiclayo en la región Lambayeque, facilitando el intercambio comercial entre las zonas productoras con los centros de comercialización ubicados en la Costa.



Gráfico N° 1
Datos Generales de la Concesión



Fuente: Memoria Institucional del Ositrán 2016

I.4. Principales Activos de la Concesión

Infraestructura

22. La Concesión está ubicada en Lambayeque y comprende una extensión de aproximadamente 46,8 kilómetros, la cual se subdivide en tres tramos, conforme se detalla en el Cuadro N° 5. El primer tramo comprende desde Nuevo Mocupe hasta Zaña, lo que representa 10,7 km extensión y se localiza en la provincia de Chiclayo (Región de Lambayeque), mientras tanto el tramo de Zaña – Cayaltí tiene una extensión de 3,45 km también se encuentra en la provincia de Chiclayo. Finalmente, el tercer tramo también localizado en la misma provincia tiene una extensión de 32,65 km aproximadamente y va desde Cayaltí hasta Oytún.

Cuadro N° 5
Tramos de la concesión

Tramo	Localidad		Longitud (km)	Provincia
	Desde	Hasta		
1	Nuevo Mocupe	Zaña	10,7	Chiclayo
2	Zaña	Cayaltí	3,5	Chiclayo
3	Cayaltí	Oytún	32,6	Chiclayo
Total			46,8	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

23. Adicionalmente a la infraestructura que corresponde a las vías concesionadas, la concesión cuenta con un área destinada a la unidad de peaje, por la cual se hará efectivo el cobro de dicho concepto. En el siguiente gráfico se muestra el antes y después de la infraestructura otorgada en administración al consorcio Obrainsa.



Gráfico N° 2
Antes y después de la Concesión



Fuente: Plan de Negocios 2020 de Obrainsa.

Equipos de la concesión

24. Entre los equipos con los que cuenta el concesionario destaca una camioneta que forma parte del equipo de auxilio mecánico, juntamente con una grúa remolque, las cuales son empleadas actualmente desde que empezó la explotación de los tramos administrados por dicha concesión. Adicionalmente se cuenta con una ambulancia que prestará servicio de asistencia médica a los usuarios que lo requieran.

I.5. Hechos de Importancia

25. En agosto de 2025, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) publicó el proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión del tramo vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, correspondiente a la Concesión Valle del Zaña. La propuesta contractual busca actualizar y adecuar disposiciones vinculadas a la construcción, conservación y explotación de la infraestructura vial, en el marco de la gestión de la concesión supervisada por Ositrán¹.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

26. Mediante el Contrato de Concesión suscrito entre Obrainsa y el MTC, el Concedente transfirió al Concesionario la potestad de prestar el servicio público de acceso y uso de la infraestructura a los usuarios. 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 de los tramos, de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión.
27. En lo que refiere a la tarifa y peaje, de acuerdo con el Contrato de concesión se estableció que sea calculado por el Regulador, tal como se desarrolla en la sección relacionada a tarifas del presente Informe.
28. El concesionario tendrá que proveer de manera obligatoria y gratuita de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, los siguientes servicios:
 - Servicio de central de emergencia, que funcionará durante las 24 horas de todos los días del año (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieren resultado averiados en la vía (a partir de la fecha de inicio de la explotación).

¹ Consultar referencia aquí: https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/7097414-proyecto-de-adenda-n-2-al-contrato-de-concesion-para-la-construccion-conservacion-y-explotacion-del-tramo-vial-nuevo-mocupe-cayalti-oyotun?utm_source=chatgpt.com



- Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real conformado por casetas debidamente señalizadas, ubicadas a una distancia máxima de 10 km una de otra. Este servicio deberá estar operativo a más tardar al finalizar el segundo año a partir de la fecha de inicio de la explotación.
 - Servicio de apoyo policial contiguo a la zona de localización de la unidad de peaje, para apoyo a las labores de vigilancia y control desde la fecha de inicio de la explotación.
 - Servicio de emergencia médica en casos de accidentes, dotando a la vía de equipo de emergencia para brindar primeros auxilios y realizar el traslado de las personas accidentadas al centro médico más cercano.
29. Además, otro servicio obligatorio que deberá implementar el Concesionario, y por el que se le permitirá cobrar, será el de servicios higiénicos en las unidades de peaje. Estos deberán estar operativos, a más tardar, en la misma fecha en la que la unidad de peaje comience a ser operada. Sin embargo, el concesionario no ha cobrado por el uso de este servicio durante 2025.
30. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en los Contratos de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. Estos servicios podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como áreas de servicios opcionales, y podrán ser prestados previa aprobación por parte del regulador.
31. Cabe mencionar que, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 2093-633-18-CD-OSITRAN, de fecha 21 de marzo de 2018, el Regulador aprobó tarifas diferenciadas, que permiten a los vehículos autorizados por el MTC a pagar tarifas menores que las tarifas regulares.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Tráfico vehicular

32. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán².

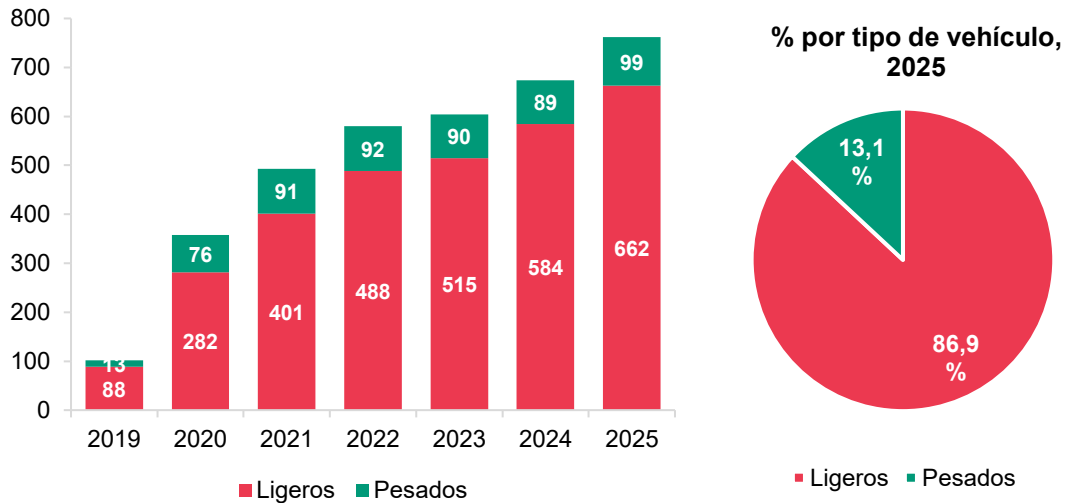
Trafico en unidades vehiculares

33. Durante 2025, el número total de vehículos que transitaron por la carretera concesionada ascendió a 0,76 millones unidades vehiculares, lo que representó un crecimiento de 13,1 % respecto de 2024 (0,67 millones de unidades vehiculares). Cabe indicar que del total de vehículos que transitaron por la vía en 2025, el 86,9 % correspondió a vehículos ligeros (0,66 millones de unidades vehiculares), mientras que el 13,1 % correspondió a vehículos pesados (0,10 millones de unidades vehiculares).

² El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. A partir del 1° de marzo de 2022 se puso en marcha el portal web Programa de Declaración Estadística (PDE) como único mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo el ámbito de Ositrán, reemplazando al correo electrónico, a la fecha la plataforma viene siendo usada por entidades prestadoras de aeropuertos, carreteras y ferrovías.



Gráfico N° 3
Concesión Valle del Zaña: Evolución de tráfico por tipo de vehículo, 2019-2025
(En miles de unidades vehiculares)

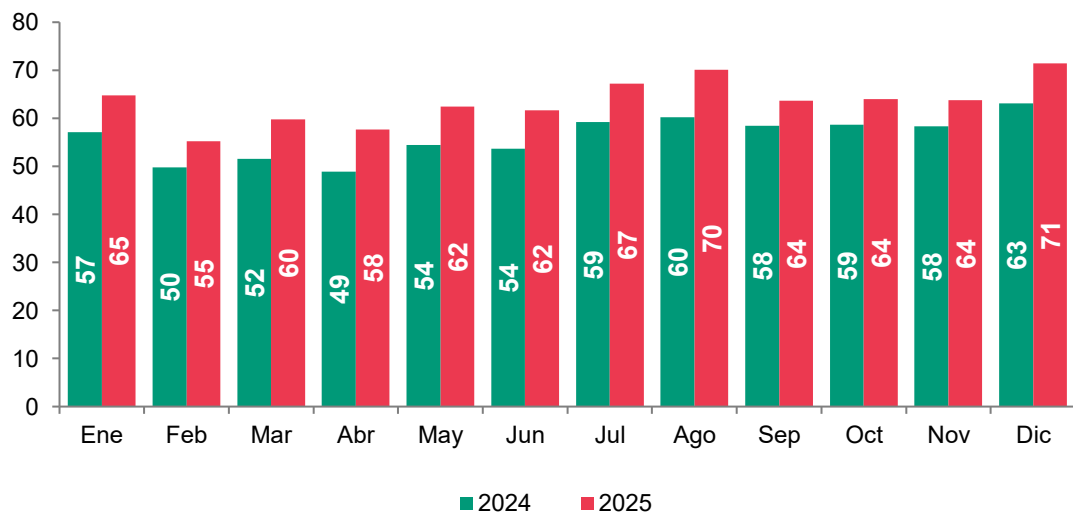


Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

34. El Gráfico N° 4 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2024 y 2025, apreciándose que en 2025 se presentó una mayor expansión del tráfico en todos los meses, en comparación con el año anterior. Particularmente, en los meses de marzo, abril y agosto de 2025 se registraron los mayores incrementos del tráfico en niveles de 16,1 %, 17,8 % y 16,3 % con relación a los mismos meses del año anterior, respectivamente.

Gráfico N° 4
Concesión Valle del Zaña: Evolución de tráfico mensual, 2024 – 2025
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A.

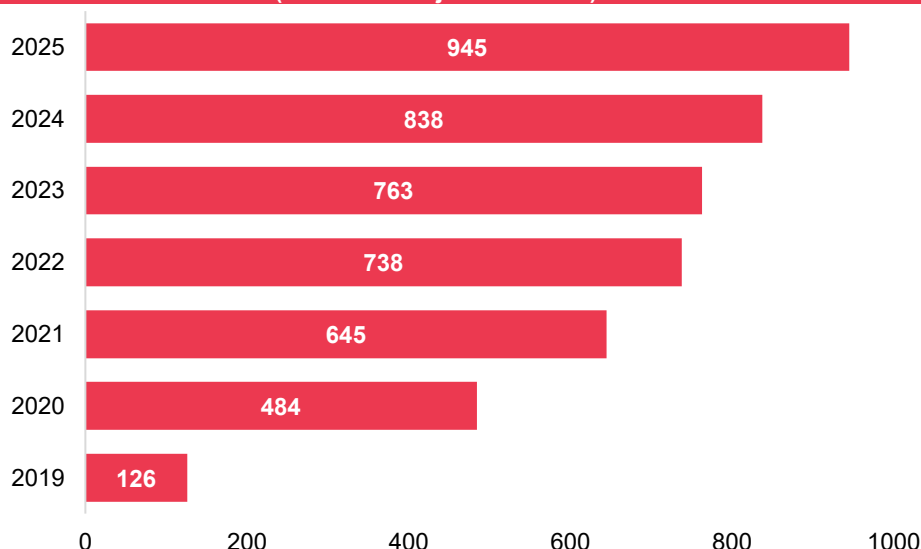
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Tráfico en ejes cobrables

35. En términos de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó los 0,95 millones de ejes, de los cuales la mayor proporción (70,1 %) correspondió a ejes cobrables de vehículos ligeros, mientras que los ejes de vehículos pesados contribuyeron con el 29,9 %, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes.



Gráfico N° 5
Concesión Valle del Zaña: 2019 – 2025
(En miles de ejes cobrables)



Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

36. Como se muestra en el Cuadro N° 6, además de los vehículos ligeros, los vehículos de 2 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 0,13 millones de ejes (13,5 % del total de ejes), lo cual indica que la mayor cantidad de vehículos pesados que transitan por la Concesión corresponden a camiones o buses pequeños.

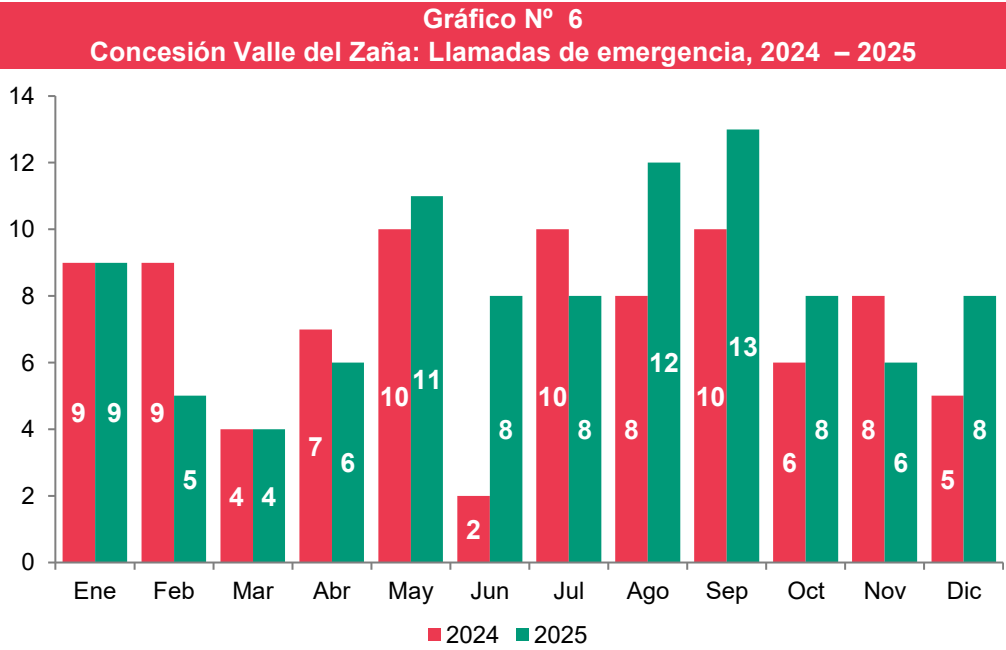
Cuadro N° 6
Concesión Valle del Zaña: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2025
(En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares								
San Nicolás	662,3	63,9	16,8	3,3	3,3	11,0	1,0	761,7
Ejes Cobrables								
San Nicolás	662,3	127,8	50,4	13,1	16,7	66,3	8,7	945,3

Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Servicios obligatorios

37. Como se ha mencionado previamente, el concesionario tiene la obligación de brindar servicios a los usuarios, tales como la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
38. Con respecto al número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes y/o accidentes durante 2025, las mismas ascendieron a 98 llamadas, cifra superior en 11,4 % respecto de las llamadas registradas el año anterior (88 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, los meses en los que se registraron las mayores cantidades de llamadas fueron mayo, agosto y septiembre (36 llamadas en conjunto).



Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Como se muestra en el Cuadro N° 7, el 82,7 % de las llamadas (81) tuvieron como objetivo solicitar auxilio mecánico, mientras que las restantes se realizaron para informar exclusivamente sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito. Cabe señalar que las llamadas fueron reportadas en su mayoría a través de dispositivos celulares (76,5 %). Asimismo, el 76,5 % de la totalidad de incidentes o accidentes reportados en 2025 generaron interrupción de la vía.

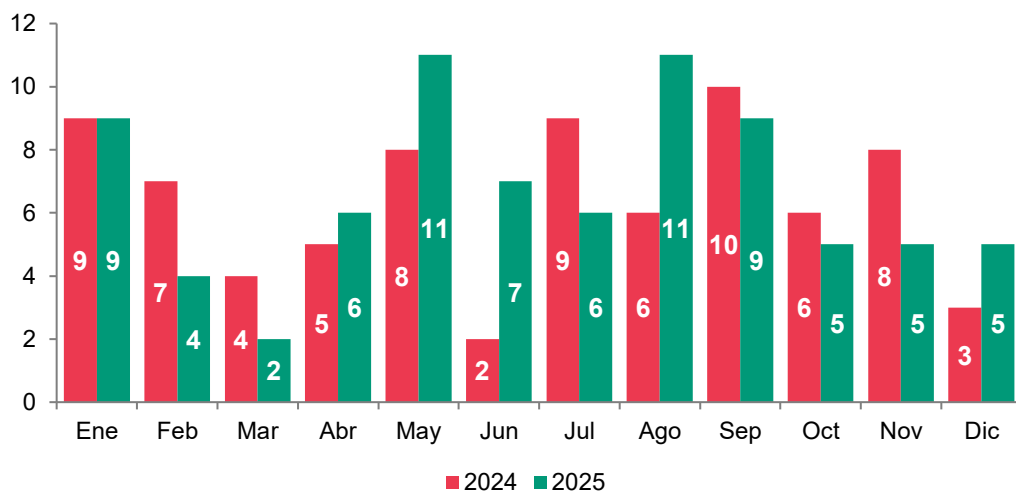
Cuadro N° 7						
Concesión Valle del Zaña: Motivo de llamada de emergencia, 2025						
(Número de llamadas)						
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Celular	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	63	18	62	0	19	81
Accidente de Tránsito	12	5	13	0	4	17

Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. Asimismo, como se aprecia en el Gráfico N° 7, la mayor cantidad de las 81 solicitudes de asistencia mecánica se produjo en los meses de enero, mayo, agosto y septiembre, lo que consolidó un incremento de 5,2 % con relación a las asistencias efectuadas el año anterior (77).



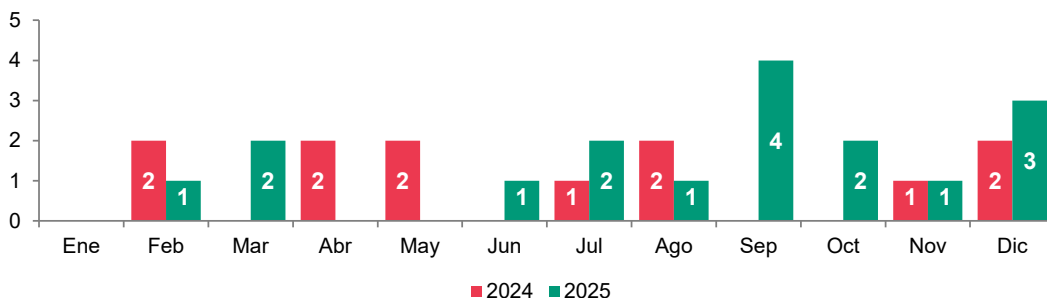
Gráfico N° 7
Concesión Valle del Zaña: Asistencias mecánicas, 2024 – 2025



Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. En lo que respecta al servicio de asistencias médicas, se realizaron 17 servicios de atención a lo largo de 2025, lo que representó un incremento de 41,7 % respecto a las registradas en 2024 (12), produciéndose la mayor cantidad de asistencias médicas en el mes de septiembre.

Gráfico N° 8
Concesión Valle del Zaña: Asistencias médicas, 2024 – 2025



Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. ESQUEMA TARIFARIO

42. El 19 de octubre de 2012, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2012-CD-OSITRAN, se fijó el peaje básico de la Concesión. Posteriormente, el 21 de marzo de 2018, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 2093-633-18, se aprobó el procedimiento para el cobro de la tarifa diferenciada en la concesión del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí, Oyotún. La tarifa que debe cobrar el Concesionario, en ambos sentidos, está compuesta por el peaje (básico o diferenciado) más el IGV, y los tributos que le fueren aplicables. Dicha tarifa fue calculada mediante la metodología de disposición a pagar (DAP) y, para 2025, se mantuvo la misma tarifa básica y diferenciada por eje cobrable y sentido



Cuadro N° 8
Tarifas fijadas por el regulador, 2024 – 2025
(En Soles, incluido IGV)

Concesión	Fecha de vigencia	Tarifa		Descripción
Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún	A partir de 20 de diciembre del 2024	Básica	3,00	Por eje cobrable y por sentido
		Diferenciada	1,50	Por eje cobrable y por sentido. Por distancia recorrida de hasta 23,4 km.
	A partir de 20 de diciembre de 2025	Básica	3,00	Por eje cobrable y por sentido
		Diferenciada	1,50	Por eje cobrable y por sentido. Por distancia recorrida de hasta 23,4 km.

Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

43. El 29 de agosto de 2018 se acordó suspender temporalmente las obligaciones derivadas del inicio de explotación, así como aquellas obligaciones relacionadas con el inicio del cobro del peaje. Sin embargo, al reiniciarse la operación de la Concesión –como sucedió a finales de 2020–, el Concesionario deberá realizar anualmente un reajuste por inflación de acuerdo con la metodología detallada en la cláusula 9.6 de su Contrato.
44. La tarifa de peaje comprenderá una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida. Esta tarifa diferenciada es aplicable siempre y cuando no se recorra por parte del usuario más de 23,4 km. Asimismo, este tipo de tarifas es aplicable a vehículos de transporte público, los cuales son usados, principalmente, por personas de bajos recursos³.
45. Los servicios que son de carácter obligatorios a ser provistos por el concesionario tienen un precio cero, así tenemos los siguientes: Central de Emergencias, Traslado de Vehículos ligeros por medio de Grúas, Postes SOS, Unidades de Ambulancia de manera preventiva para cualquier incidente. Por otro lado, en el caso del uso de los Servicios Higiénicos (ubicado en la garita de peaje), el concesionario determinará el precio.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

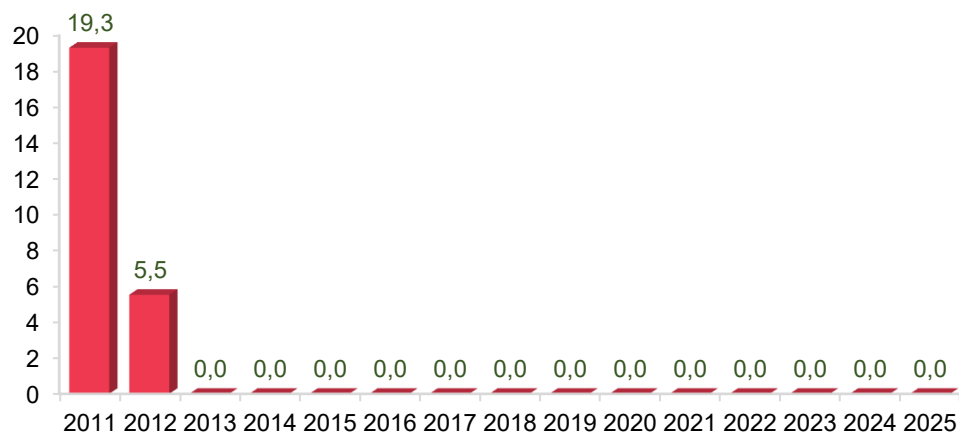
V.1. Evolución de las inversiones

46. Al cierre de 2025, la inversión ejecutada por el concesionario, que ha sido reconocida por el Regulador, ascendió a USD 24,83 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance de 99,9 % con relación al compromiso total de inversión (USD 24,85 millones, incluido IGV). Cabe señalar que, dicha inversión se ejecutó entre 2011 y 2012. Con ello, al 2025, se había alcanzado un nivel de cumplimiento de 100 % del total de kilómetros comprometidos para construcción (32,65 km) y para ser intervenidos (14,15 km) como parte de la obra principal.

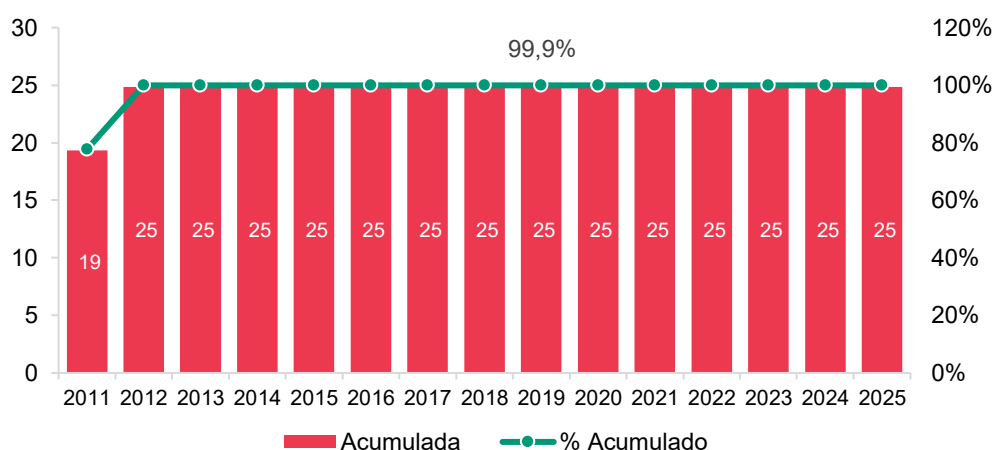
³ En la literatura se le denomina a este tipo de peajes como precios sociales, los cuales son otorgados a determinados grupos de usuarios, a quienes el gobierno los subvenciona el uso de la carretera con algún tipo de precio sombra, o mediante cupones o subsidios (Estache y De Rus, 2003).



Gráfico N° 9
Inversión reconocida anual, 2011 – 2025
(En miles de USD, incluido IGV)



■ Inversiones reconocidas



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

47. Las obras de construcción se iniciaron el 9 de enero de 2011 y culminaron el 5 de febrero de 2012. Así, se culminaron todas las obras previstas en el Contrato de Concesión cumpliendo todos los estándares y niveles de servicio, con excepción de la Unidad de Peaje que no pudo culminarse por falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, motivo por el que no se pudo iniciar el proceso de aceptación de obras.
48. En noviembre de 2013, el MTC cumplió con la entrega de los terrenos necesarios para construir la unidad de peaje, obra que se culminó en setiembre de 2014⁴.
49. Así, en diciembre de 2017 recién se pudo iniciar el proceso de aceptación de obras luego de la firma de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, lo cual ha permitido la aceptación del avance de obras de construcción, la emisión y pago del último Certificado de Avance de Obra (CAO) incluyendo la variación de metrados.

⁴

El 4 de setiembre de 2014, el Concesionario concluyó con la ejecución de las Obras Complementarias que forman parte de las Obras de Construcción, correspondiente a: i) la edificación de la unidad de peaje, oficinas, instalaciones de apoyo para Servicios Obligatorios y Opcionales, entre otros; y, ii) la instalación de equipos o sistemas mecánicos, eléctricos o electrónicos; terminándose con ello el último Hito Constructivo de las Obras de Construcción.



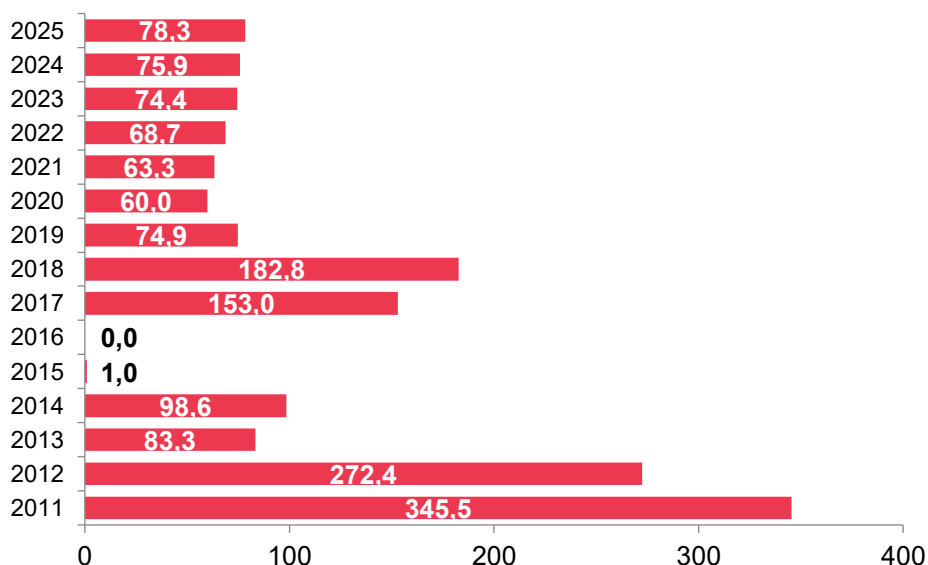
V.2. Pagos al Estado

Aporte por regulación

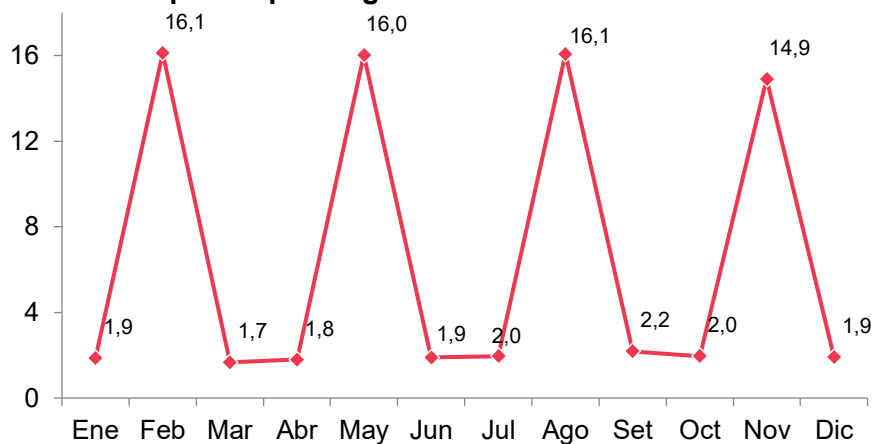
50. Según la cláusula 15.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá dar un aporte por regulación al Ositrán, que represente el 1 % de sus ingresos de acuerdo con el artículo 14 de la ley N° 26917 y al Artículo 10 de la Ley N° 27332, en los términos y montos a que se refieren dichos dispositivos legales.
51. En 2025, el Concesionario transfirió S/ 78 331 al regulador por concepto de aporte por regulación, lo cual significó una ligera expansión de 3,2 % con relación al año anterior (S/ 75 884 mil). Cabe notar que, en los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre se dio el mayor aporte por regulación (80,6 % del total). En general, debido a que el pago del PAMO se efectúa de manera trimestral, los mayores aportes se producen una vez durante dichos trimestres, en este caso, los meses previamente mencionados que dieron un mayor aporte por regulación.

Gráfico N° 10
Aporte por regulación, 2011 – 2025
(En miles de Soles)

Aportes por Regulación



Aportes por Regulación - Mensual en 2025



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Aporte por Supervisión

52. La cláusula 9.10 del Contrato de Concesión especifica que el Concesionario debe transferir al Regulador una suma ascendente a USD 0,79 millones por concepto de supervisión de Estudios y Obras, los mismos que se pagaron siguiendo las siguientes modalidades:
- Primera cuota equivalente al 10 % del monto correspondiente a la supervisión de Estudios y Obras, a pagarse a los 30 días calendario de suscrito el contrato de supervisión.
 - El 90 % restante del pago por supervisión de Estudios y Obras en 12 cuotas mensuales iguales, pagaderas al mes siguiente del inicio de las Obras de Construcción.
53. Los pagos por concepto de la supervisión de Estudios y Obras se efectuarán a través de la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración indicada en el Apéndice III del Anexo II.2 del Contrato.
54. En caso de que el costo de la supervisión de Estudios y Obras acordado entre el Regulador y el supervisor sea menor al porcentaje indicado, la diferencia deberá transferirse a la cuenta de emergencia vial extraordinaria del fideicomiso de administración antes referido.

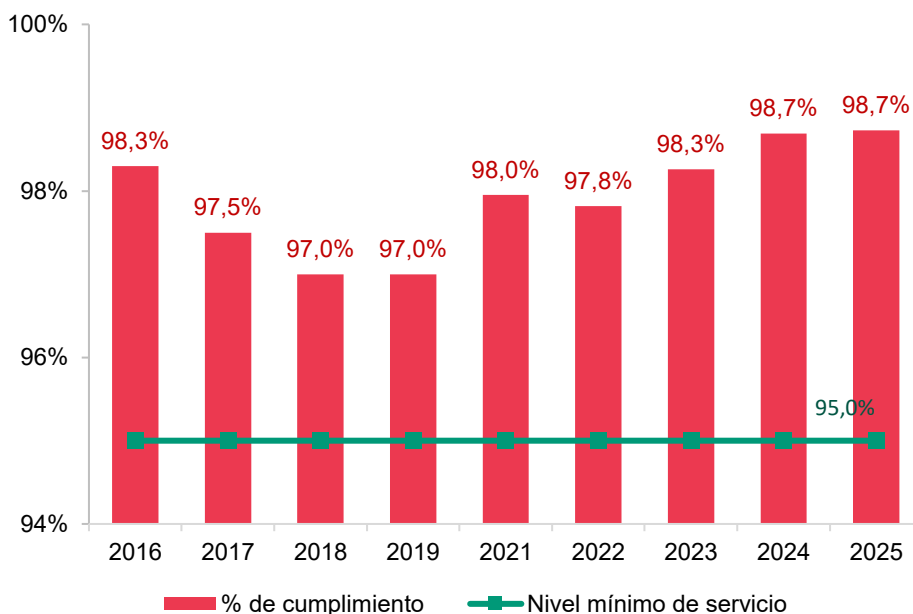
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio

55. De acuerdo con el Contrato de Concesión, corresponde al Ositrán la supervisión del buen estado de los bienes y de la infraestructura vial de la Concesión, para lo cual el Concesionario debe cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros, los cuales son exigibles al Concesionario en su etapa de operación.
56. El indicador relativo al nivel de servicio global mide la calidad de la vía, según los parámetros fijados en el Contrato de Concesión. Así, dicho indicador se construye a partir de una ponderación del porcentaje de cumplimiento de niveles de servicio en los componentes que están inmersos en una autopista, como es el caso de la calzada, berma, estructuras de drenaje entre otros. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá mantener el nivel de servicio global en un nivel superior al 95 %.
57. Durante 2025, el Concesionario logró cumplir con los niveles de servicio exigidos. En efecto, durante el periodo se obtuvo un nivel de servicio global del 98,73 %, porcentaje superior al nivel de servicio global exigido en el Contrato de Concesión (95 %).



Gráfico N° 11
Nivel de servicio global, 2016 – 2025
(En porcentajes)



Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. Por otra parte, en 2025, el Ositrán ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)⁵. El valor máximo de la rigurosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5. Los resultados obtenidos de la evaluación muestran que la rugosidad de la vía registró un nivel de IRI de 1,72, con lo que se evidenció que el concesionario cumplió con mantener la vía concesionada bajo los niveles de servicio previstos en el Contrato (valor máximo admisible de 3,5).

VI.2. Indicadores de tráfico

59. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)⁶ está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 12, el IMD del periodo de explotación resultó 2087 vehículos por día, cifra 13,1 % superior a lo registrado en 2024 (1840 vehículos por día). Asimismo, durante los meses de 2025, la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos en todos los meses respecto al año anterior.

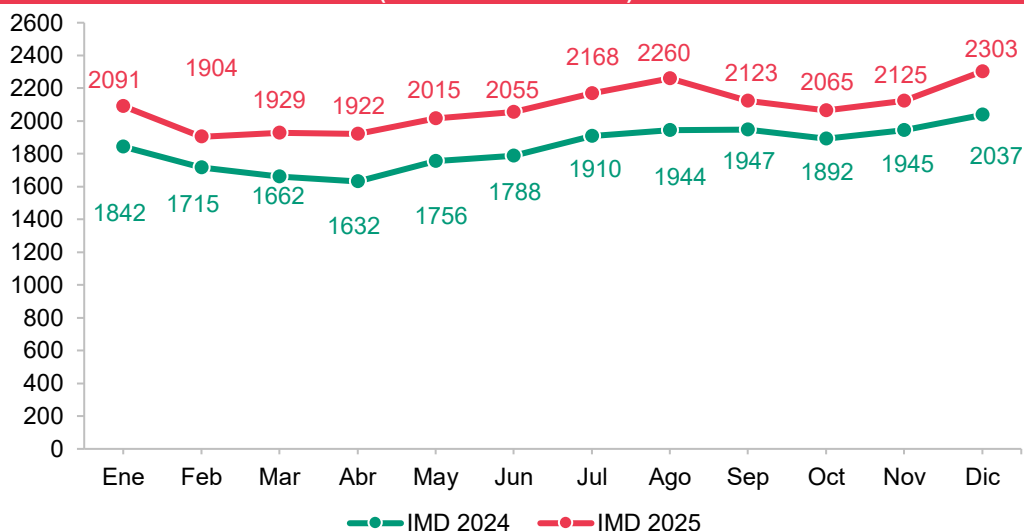
⁵ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI) es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1 km.

⁶ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



Gráfico N° 12
Intensidad Media Diaria, mensual, 2024 – 2025
(número de vehículos)



Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Accidentes

60. Durante 2025, se registraron 20 accidentes en la vía concesionada, cifra superior en 81,8 % a lo registrado el año anterior (11 accidentes). Cabe destacar que producto de dichos accidentes se reportaron 24 personas heridas y ninguna víctima mortal.

Cuadro N° 9 Accidentes por tipo y consecuencia, 2021 – 2025
(Número de Accidentes)

Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2021	0	2	0	4	3	0
2022	1	7	1	12	10	1
2023	0	15	0	10	21	0
2024	0	9	2	3	16	2
2025	2	18	0	0	24	0

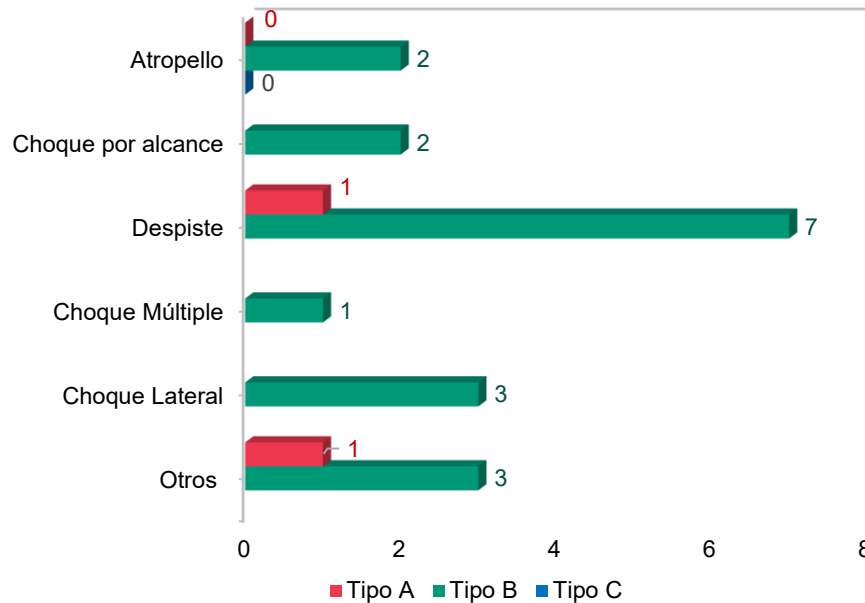
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

61. Respecto al número de accidentes por cada cien mil vehículos, en 2025 fue de 2,6, ratio superior al registrado en 2024 (1,6 accidentes por cada cien mil vehículos). Por otro lado, los accidentes registrados en 2025 correspondieron en gran mayoría a accidentes tipo B (18 accidentes), mientras que los restantes solo al tipo A (2 accidentes).
62. En cuanto al tipo de accidentes registrados en 2025, 8 de los 20 accidentes de tránsito (40,0 %) ocurrieron debido al despiste de vehículos; asimismo, 30,0 % fue por choques de varios tipos y el 30,0 % corresponde a otros tipos de accidentes. El Gráfico N° 13 resume los tipos de accidentes por tipo de accidente y consecuencias respecto a la vida humana.



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

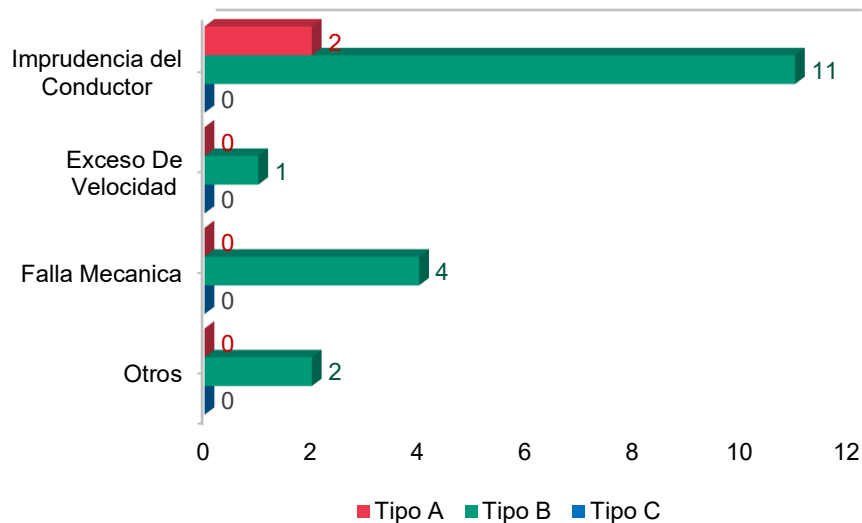


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

63. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes en 2025, las maniobras imprudentes del conductor representaron el 65,0 %. Asimismo, el 25,0 % de los accidentes se debieron a fallas mecánicas y exceso de velocidad, mientras que el 10,0 % restante corresponde a otras causas. El Gráfico N° 14 muestra, además, las causas probables de los accidentes según tipo de consecuencia.

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



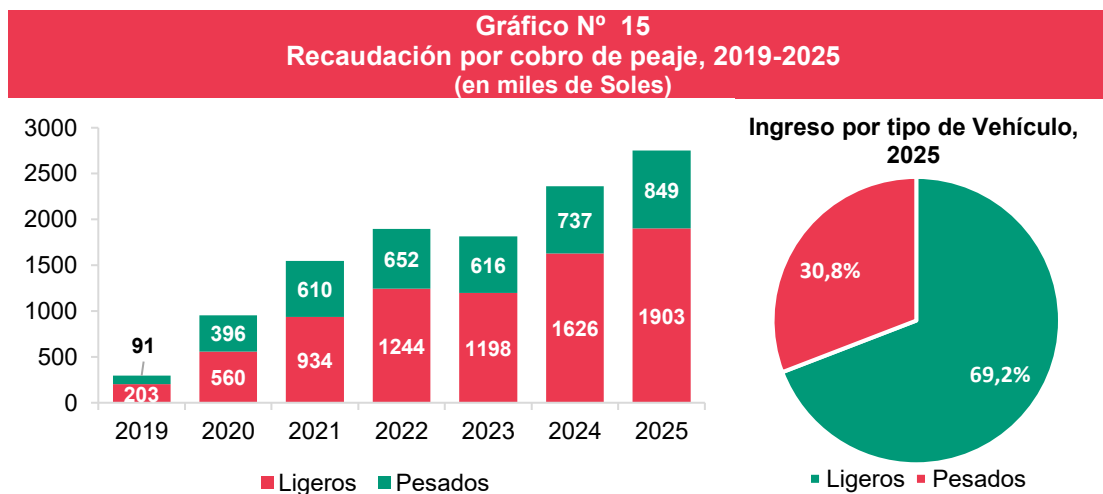
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán



VII. INDICADORES COMERCIALES

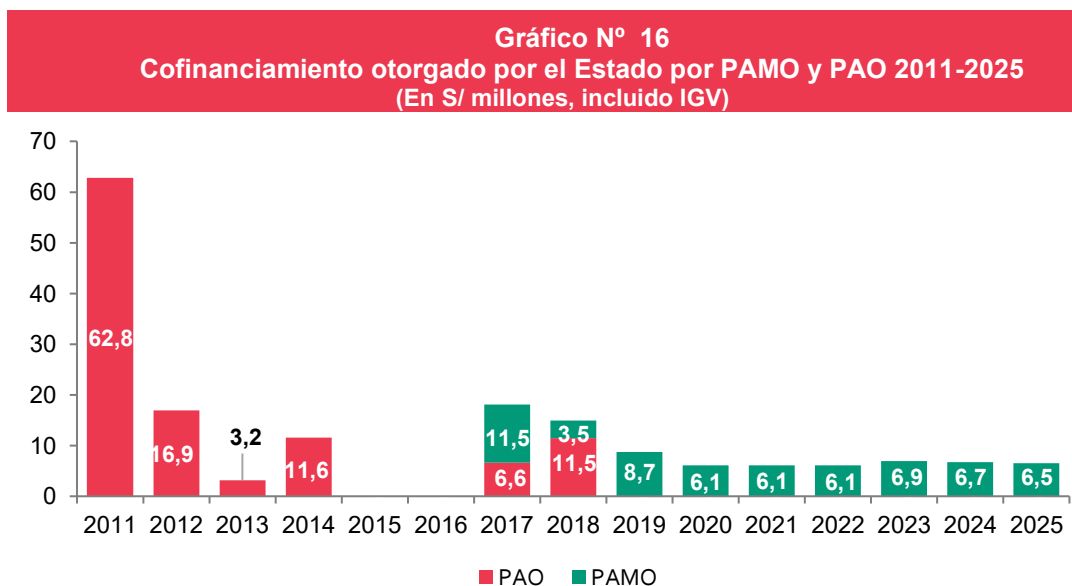
64. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 2,75 millones durante 2025, que significó un monto 16,5 % superior a la recaudación registrada el año anterior (S/ 2,36 millones). Cabe señalar que el 69,2 % de la recaudación de 2025 correspondió al cobro de vehículos ligeros, mientras que el 30,8 % restante correspondió a vehículos pesados, como se puede observar en el Gráfico N° 15.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

65. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)⁷, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario⁸. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2025, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO ascendió a S/ 6,53 millones. Entre 2011 y 2025, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 62,1 millones y S/ 112,6 millones, respectivamente.



Fuente: MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

⁷ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en:

<http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

⁸ En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecidas para recibir los pagos correspondientes.



VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estados Financieros

Estado de Resultados integrales

66. 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.
67. En 2025, los ingresos por operación ascendieron a S/ 5,45 millones, lo que representa un ligero incremento de 1,3 % respecto a los S/ 5,38 millones registrados en el año anterior, equivalente a una expansión de S/ 68,0 mil. Esta variación estuvo explicada, principalmente, por un aumento de 29,5 % en los ingresos por ajuste de valorizaciones, que pasaron de S/ 1,58 millones en 2024 a S/ 2,04 millones en 2025. No obstante, este aumento fue atenuado por una caída de 10,5 % en los ingresos por obras, los cuales se redujeron de S/ 3,81 millones a S/ 3,41 millones en el presente ejercicio.
68. En paralelo, los costos de operación mostraron una reducción del 4,0 %, al pasar de S/ 2,93 millones en 2024 a S/ 2,81 millones en 2025, ocasionando que la proporción de los costos respecto a los ingresos totales disminuya de 54,4 % a 51,6 %. En consecuencia, la utilidad bruta del ejercicio 2025 se incrementó en 7,5 % frente al año anterior, situándose en S/ 2,64 millones, frente a los S/ 2,45 millones alcanzados en 2024.
69. Por su parte, los gastos administrativos totalizaron S/ 1,49 millones en 2025, reflejando un incremento de 11,4 % en comparación con los S/ 1,34 millones del ejercicio anterior. Este ascenso se explica, principalmente, por un significativo incremento en los servicios prestados por terceros, que se expandieron en 429,9 %, al pasar de S/ 0,21 millones en 2024 a S/ 1,09 millones en 2025. No obstante, este aumento fue atenuado por una caída de 67,0 % en las cargas de personal, que se redujeron de S/ 0,92 millones a S/ 0,30 millones. Esta contención en ciertos rubros contribuyó parcialmente a mitigar el impacto negativo del mayor gasto administrativo sobre la utilidad operativa, la cual finalmente cerró con un avance de 2,8 %, alcanzando los S/ 1,15 millones frente a los S/ 1,12 millones del año previo.

Cuadro N° 10
Resultados Integrales 2025 y 2024
(En miles de soles)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos de operación	5 450	5 382	100,0%	100,0%	1,3%
Costos de operación	-2 812	-2 928	-51,6%	-54,4%	-4,0%
Utilidad bruta	2 638	2 454	48,4%	45,6%	7,5%
Gastos administrativos	-1 489	-1 336	-27,3%	-24,8%	11,4%
Utilidad de operación	1 149	1 117	21,1%	20,8%	2,8%
Otros ingresos, neto	-49	14	-0,9%	0,3%	-453,2%
Gastos financieros, neto	-265	-765	-4,9%	-14,2%	-65,4%
Ganancia por diferencia de cambio, neta	-370	-3	-6,8%	-0,1%	13225,9%
Utilidad neta antes del impuesto a la renta	465	363	8,5%	6,8%	28,0%
Impuesto a la renta	-202	-121	-3,7%	-2,3%	66,5%
Utilidad (pérdida) neta del año	263	242	4,8%	4,5%	8,7%

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



70. En cuanto a la utilidad de operación, durante 2025 esta se situó en S/ 1,15 millones, lo que representa un incremento de 2,8 % respecto a los S/ 1,12 millones registrados en 2024. Como se describió previamente, este crecimiento estuvo impulsado tanto por el incremento en los ingresos de operación (1,3 %) como por la optimización en los costos operativos (-4,0 %), lo cual logró compensar el aumento en los gastos administrativos (+11,4 %) y mantener la tendencia positiva de la rentabilidad bruta.
71. Respecto al resultado final del ejercicio, la utilidad neta ascendió a S/ 263 000 en 2025, lo que refleja una expansión de 8,7 % frente a los S/ 242 000 del año anterior. Este avance se debió a la estabilidad del resultado operativo, el cual fue potenciado por una reducción significativa de 65,4 % en los gastos financieros netos, que pasaron de S/ 765 000 a S/ 265 000. No obstante, este efecto positivo fue parcialmente atenuado por el desempeño adverso en otros ingresos netos, que pasaron de una ganancia de S/ 14 000 a una pérdida de S/ 49 000, por una mayor pérdida por diferencia de cambio que se elevó de S/ 3000 a S/ 370 000 y por el incremento de 66,5 % en el impuesto a la renta, que aumentó de S/ 121 000 a S/ 202 000 en dicho periodo.

- **Estado de Situación Financiera**

72. 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 observa los movimientos para los años 2024 y 2025.

Cuadro N° 11
Estado de Situación Financiera 2025 y 2024
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2025	2024		2025	2024
ACTIVOS CORRIENTES	22 833	21 293	PASIVO CORRIENTE	7 028	5 025
Efectivo y equivalente de efectivo	13 183	12 092	Cuentas por pagar comerciales	2 397	1 271
Cuentas por cobrar comerciales	4 218	3 822	Cuentas por pagar diversas	2 376	1 382
Cuentas por cobrar diversas	980	1 070	Cuentas por pagar relacionadas	913	919
Cuentas por cobrar relacionadas	4 339	4 191	Bonos por pagar	1 269	1 421
Gastos pagados por anticipado	69	73	Sobregiro bancario	73	32
Inventarios	45	47			
			PASIVO NO CORRIENTE	12 587	13 116
			Ingresos diferidos	12 587	11 696
			Bonos por pagar	0	1 421
ACTIVOS NO CORRIENTES	6 456	6 258	TOTAL PASIVO	19 616	18 141
Cuentas por cobrar diversas, neto	6 171	6 009			
Equipos diversos, neto	201	146	PATRIMONIO NETO	9 674	9 411
Intangibles	7	9	Capital social	8 075	8 075
Impuesto a la renta diferido	77	95	Reserva legal	857	832
			Resultados acumulados	742	503
TOTAL ACTIVOS	29 289	27 551	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	29 289	27 551

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Cuadro N° 12
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2025 y 2024
(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	78,0%	77,3%	7%	PASIVO CORRIENTE	24,0%	18,2%	40%
Efectivo y equivalente de efectivo	45,0%	43,9%	9%	Cuentas por pagar comerciales	8,2%	4,6%	89%
Cuentas por cobrar comerciales	14,4%	13,9%	10%	Cuentas por pagar diversas	8,1%	5,0%	72%
Cuentas por cobrar diversas	3,3%	3,9%	-8%	Cuentas por pagar relacionadas	3,1%	3,3%	-1%
Cuentas por cobrar relacionadas	14,8%	15,2%	4%	Bonos por pagar	4,3%	5,2%	-11%
Gastos pagados por anticipado	0,2%	0,3%	-5%	Sobregiro bancario	0,2%	0,1%	132%
Inventarios	0,2%	0,2%	-4%				
				PASIVO NO CORRIENTE	43,0%	47,6%	-4%
				Ingresos diferidos	43,0%	42,5%	8%
				Bonos por pagar	0%	5,2%	-100%
ACTIVOS NO CORRIENTES	22,0%	22,7%	3%	TOTAL PASIVO	67,0%	65,8%	8%
Cuentas por cobrar diversas, neto	21,1%	21,8%	3%				
Equipos diversos, neto	0,7%	0,5%	38%	PATRIMONIO NETO	33,0%	34,2%	3%
Intangibles	0,0%	0,0%	-25%	Capital social	27,6%	29,3%	0%
Impuesto a la renta diferido	0,3%	0,3%	-19%	Reserva legal	2,9%	3,0%	3%
				Resultados acumulados	2,5%	1,8%	47%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	6%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. Al cierre del año 2025, el total de activos ascendió a S/ 29,29 millones, lo que representa un incremento de 6 % respecto a los S/ 27,55 millones registrados al cierre de 2024. El crecimiento estuvo impulsado, principalmente, por el aumento del efectivo y equivalente de efectivo, así como de las cuentas por cobrar comerciales en el activo corriente. Desde el lado del pasivo, destacó el incremento en las cuentas por pagar comerciales y diversas dentro del pasivo corriente, que aumentaron en conjunto S/ 2,12 millones.
74. Así mismo, el activo corriente pasó de representar el 77,3 % de los activos totales en el año 2024 al 78,0 % en el año 2025, ascendiendo a S/ 22,83 millones. Por otro lado, el activo no corriente se incrementó pasando de S/ 6,26 millones en el 2024 a S/ 6,46 millones en el 2025, lo que equivale a una expansión de 3 %. La partida de Efectivo y equivalente de efectivo mostró la mayor variación en términos absolutos dentro del activo, aumentando a S/ 13,18 millones en comparación con los S/ 12,09 millones consignados al ejercicio 2024, lo que representa un crecimiento de 9 %.
75. Por el lado del pasivo, el pasivo corriente pasó de representar el 18,2 % de los pasivos totales y patrimonio en 2024 al 24,0 % al ejercicio 2025, alcanzando S/ 7,0 millones (S/ 5,0 millones en 2024); mientras que el pasivo no corriente disminuyó de S/ 13,1 millones en 2024 a S/ 12,6 millones en 2025, lo que representa una reducción de 4,0 %. Al respecto, las cuentas por pagar comerciales y las cuentas por pagar diversas mostraron las mayores variaciones en términos absolutos, incrementándose en S/ 1,1 millones y S/ 1,0 millones, respectivamente. En contraste, la partida de bonos por pagar del pasivo no corriente se redujo en S/ 1,4 millones respecto al ejercicio anterior.
76. En relación con el patrimonio, este registró un incremento de 3 %, pasando de S/ 9,4 millones al cierre de 2024 a S/ 9,7 millones al cierre de 2025. Este aumento de S/ 0,26 millones se explica principalmente por el crecimiento de la partida Resultados Acumulados, la cual pasó de S/ 0,50 millones en 2024 a S/ 0,74 millones al cierre del ejercicio 2025, como consecuencia de las utilidades generadas durante el periodo.



VIII.2. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

77. 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 mantiene recursos en exceso para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por encima de 1.
78. En particular, el aumento del activo corriente y del pasivo corriente han resultado en una ratio liquidez clásica⁹ de 3,2 en 2025. De manera similar, el ratio de prueba ácida¹⁰, se redujo de 4,2 en el 2024 a 3,2 para el 2025, esto, considerando que el activo corriente está conformado por efectivo, cuentas por cobrar, gastos pagados por anticipado e inventarios.

Cuadro N° 13
Ratios de Liquidez, 2025 y 2024

Ratios	2025	2024
Liquidez general	3,2	4,2
Prueba Ácida	3,2	4,2
Liquidez absoluta	1,9	2,4

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. De forma similar, el ratio de liquidez absoluta¹¹ o también llamado ratio de prueba defensiva, se redujo de 2,4 a 1,9. No obstante este comportamiento, se evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo mantiene una cobertura del total del pasivo corriente, en caso de requerir cancelarse dicha obligación.

Ratios de Endeudamiento Financiero

80. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
81. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2025 reflejan la mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, tal como se aprecia en el siguiente cuadro:

⁹ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁰ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

¹¹ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente



Cuadro N° 14
Ratios de Apalancamiento / Endeudamiento,
2025 y 2024

Ratios	2025	2024
Deuda/Patrimonio	202,8%	192,8%
Endeudamiento del Activo	67,0%	65,8%
Calidad de la Deuda	35,8%	27,7%
Índice de Solvencia	149,3%	151,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

82. La ratio Deuda/Patrimonio¹² muestra para el ejercicio 2025 que, por cada S/ 100 de patrimonio, existe S/ 202,8 de deuda, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento de la empresa y también denota un incremento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2024 (192,8 %).
83. La ratio endeudamiento del activo¹³ en el ejercicio 2025 indica que del total de activos, un 67,0 % está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 65,8 % que tuvo en el 2024, lo cual denota una leve disminución del financiamiento del activo con recursos propios, denotando un retroceso del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
84. La ratio de calidad de la deuda¹⁴ muestra que este ratio se incrementó al pasar de 27,7 % a 35,8 % al final del ejercicio 2025, lo que denota que el 64,2 % de la deuda remanente de la empresa es de largo plazo.
85. Finalmente, el índice de solvencia¹⁵ para el ejercicio 2025 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,49 de activo total. En el 2024 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,52 de activo total. 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, se redujo levemente el nivel de solvencia de la empresa.

Ratios de Rentabilidad

86. Las 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° 15
Ratios de Rentabilidad, 2024 y 2025

Ratios	2025	2024
Margen Bruto	48,4%	45,6%
Margen Operativo	21,1%	20,8%
Margen EBITDA	21,1%	20,8%
Margen Neto	4,8%	4,5%
ROE	2,7%	2,6%
ROA	0,9%	0,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹² El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

¹³ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



87. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto¹⁶ aumentó, al pasar de 45,6 % a 48,4 % entre los años 2024 y 2025. Respecto al margen operativo¹⁷ y el margen EBITDA¹⁸, ambos presentan el mismo incremento, pasando de 20,8 % en el 2024 a 21,1 % en el 2025, respectivamente. De otro lado, el margen neto¹⁹ se incrementó de 4,5 % en el 2024 a 4,8 % en el 2025. Este último ratio indica que, en el ejercicio 2025, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 4,8 de utilidad neta.
88. El ROE²⁰ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa respecto a sus recursos propios, así, se aprecia que en el ejercicio 2025, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 2,7 de utilidad neta mientras que en el ejercicio 2024 se obtuvo S/ 2,6 de utilidad neta.
89. Finalmente, se observa un crecimiento para la rentabilidad sobre los activos o ROA²¹ la cual aumentó a 0,9 % (0,8 % en el 2024), así la empresa obtuvo mayores ganancias para el 2025 sobre el capital invertido.

IX. CONCLUSIONES

90. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico de la concesión Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oytún en el año 2025, identificando los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo.
91. Al cierre de 2025, el Contrato de Concesión ha sido modificado en una oportunidad con fecha 18 de abril de 2017, adenda que tuvo por objetivo viabilizar la aceptación de obras de construcción, emisión y pago del CAO, e iniciar con la etapa de explotación de la concesión.
92. El tráfico total de vehículos registrados durante 2025 fue de 761,7 mil, lo que representa un crecimiento de 13,1 % respecto de 2024 (673,4 mil). De dicho total, el 86,9 % correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 13,1 % restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 0,95 millones ejes en el referido periodo.
93. Al cierre de 2025, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario, que ha sido reconocida por el Ositrán, ascendió a USD 24,83 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 99,9 % del total de la inversión comprometida (USD 24,85 millones, incluido IGV). En 2025, Ositrán no ha reconocido inversiones por parte del concesionario.
94. En 2025, el Concesionario transfirió S/ 78 331 al regulador por concepto de aporte por regulación, lo cual significó un crecimiento de 3,2 % con relación al año anterior.
95. Con relación al desempeño operativo durante 2025, 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 98,73 %. Respecto al número de accidentes en el periodo de análisis se registraron un total de 20 accidentes, consecuencia de ello se registraron solo 24 personas heridas. Por otra parte, el 40,0 % ocurrieron debido al despiste de los vehículos, mientras que la principal causa de los accidentes se debió a la imprudencia de los conductores (65,0 %).
96. La recaudación de peaje ascendió a S/ 2,75 millones en 2025, cifra 16,5 % mayor que lo recaudado en 2024, en línea con el mayor flujo de tráfico vehicular. Por su parte, entre 2011 y 2025, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 62,10 millones y S/ 112,56 millones, respectivamente.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

²⁰ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

²¹ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



97. Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos de operación se incrementaron en 1,3 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 5,38 millones a S/ 5,45 millones. En contraste, los costos de operación disminuyeron en 4,0 %, pasando de S/ 2,93 millones en 2024 a S/ 2,81 millones en 2025. Como consecuencia, la utilidad bruta aumentó en 7,5 %, pasando de S/ 2,45 millones a S/ 2,64 millones. Asimismo, la utilidad de operación registró un incremento de 2,8 %, alcanzando S/ 1,15 millones. Por su parte, la utilidad neta del ejercicio ascendió a S/ 263 mil, lo que representó un crecimiento de 8,7 % respecto a los S/ 0,24 millones obtenidos en 2024.
98. Al cierre del año 2025, los activos totales (así como el total de pasivo y patrimonio) aumentaron en 6,3 %, pasando de S/ 27,55 millones en 2024 a S/ 29,29 millones en 2025. Por otro lado, los indicadores de liquidez registraron una reducción respecto al año anterior; sin embargo, la empresa mantuvo una adecuada capacidad para atender sus obligaciones de corto plazo, registrando una liquidez general de 3,2 veces y una liquidez absoluta de 1,9 veces. En cuanto a la estructura financiera, los indicadores de endeudamiento reflejaron una mayor participación de recursos de terceros en el financiamiento de los activos, mientras que el índice de solvencia presentó una ligera reducción. Finalmente, los indicadores de rentabilidad mostraron una evolución favorable respecto a 2024, reflejada en el incremento del margen bruto, margen neto, ROE y ROA, evidenciando una mejora en la capacidad de generación de beneficios y en la eficiencia en el uso de los recursos de la empresa.



X. ANEXOS

Anexo N° 1 Ficha de Contrato

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Concesión Valle del Zaña S.A.Carretera: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún			
Fecha de actualización: 20 de abril de 2022			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 46,797 Km., los cuales se encuentran subdivididos en: ▪ Nuevo Mocupe – Zaña (10,700 Km.) ▪ Zaña – Cayaltí (3,450 Km.) ▪ Cayaltí – Oyotún (32,647 Km.)	Anexo I, Numeral 1
2	Fecha de suscripción	30 de abril de 2009.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	El contrato se inicia en la fecha de suscripción del Contrato y culmina a los 15 años contados desde el inicio de Explotación, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1. Cláusula 4.3.
4	Adendas	Adenda 1: 18 de abril 2017	Adenda 1
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5.
6	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PPO y el PAMO.	Cláusula 9.7.b Anexo VIII
7	Capital social mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a 2,5 % de la inversión proyectada referencial lo que equivale a USD 434 638,54.	Anexo I, Numeral 3
8	Garantías a favor del Concesionario	Si el Concesionario así lo solicitara, el Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones pertinentes, para que se otorgue la garantía del Estado de la República del Perú en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas. Esta no constituye una garantía financiera.	Cláusula 11.1.
9	Garantías a favor del Concedente	▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras asciende a USD 1 738 554,14 (10 % de la Inversión Proyectada Referencial). ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión asciende a un monto equivalente a dos (02) cuotas trimestrales del PAMO más IGV, equivalente a USD 858 602,26.	Cláusula 11.2. Cláusula 11.3. Anexo I, Numeral 4 y 5
10	Compromiso de Inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 17 385 541,43 (incluido el IGV).	Anexo I, Numeral 2
11	Obras	▪ En el tramo Nuevo Mocupe - Cayaltí: Conservación vial periódica de superficie asfaltada existente. ▪ En el tramo Zaña - Cayaltí: Rehabilitación de la superficie asfaltada existente. ▪ En el tramo Cayaltí – Oyotún: Mejoramiento a nivel de asfaltado con tratamiento superficial bicapa.	Anexo III, Apéndice 1
12	Inicio de explotación	La fecha de inicio de la explotación es cuando se dé la aprobación de las Obras de Construcción por parte del Concedente.	Cláusulas 8.9. Adenda 1



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesión Valle del Zaña S.A. Carretera:
Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Fecha de actualización: 20 de abril de 2022

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Tarifas	- Se cobrará la Tarifa a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación. Estará compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables. - El Peaje será determinado por el Regulador en la Fecha de Inicio de la Explotación. - El Concesionario cobrará la tarifa a cada usuario, según lo siguiente; - Cada Vehículo ligero pagará una tarifa. - Cada vehículo pesado pagará una tarifa por cada eje. - El Regulador tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una diferenciada en función a la distancia recorrida.	Cláusula 9.2. Cláusula 9.5.
14	Ajuste de peaje	- El peaje será reajustado en forma ordinaria por el concesionario, a partir del año calendario siguiente al de inicio de explotación. - Este reajuste ordinario se realizará cada 12 meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo con el método de ajuste de peajes especificado en el contrato. - En el reajuste se utilizará el Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana. - El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10 %) del IPC. - Al peaje se le sumará el IGV y otros impuestos de Ley y el resultado se redondeará a los diez (10) céntimos más próximos.	Cláusula 9.6.
15	Equilibrio económico – financiero	- El Regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha afectado, cuando debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, se demuestre la existencia de variaciones de ingresos, costos o ambos a la vez. - Se restablecerá el equilibrio en Base al EE.GG.PP auditado, en función a la diferencia entre a) resultado neto de ingresos menos costos debidamente acreditados y b) resultado neto de ingresos menos costos debidamente acreditados que se hubiere obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables. - Se calculará el % de desequilibrio a través de la fórmula establecida en el Contrato. Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10 % se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Dicha compensación podrá ser adicionada o descontada, según la parte afectada en la siguiente cuota trimestral del PAMO. - Las partes podrán acordar otro mecanismo de compensación.	Cláusula 9.14 - 9.16
16	Pólizas de seguros	Durante la vigencia de la Concesión, el Concesionario debe contratar los siguientes seguros: - De responsabilidad civil. - Sobre los bienes en construcción. - De riesgos laborales. - Otras pólizas.	Cláusula 12.2.a) b) c) y d)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesión Valle del Zaña S.A. Carretera:
Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Fecha de actualización: 20 de abril de 2022

Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	Penalidades	El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO a la cuenta de Emergencia vial extraordinaria del Fideicomiso de Administración. Se refieren a: ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Obras de Construcción. ▪ De la Conservación de las Obras. ▪ Explotación de la Concesión. ▪ Régimen de Seguros. ▪ Consideraciones Socio Ambientales. ▪ Fideicomiso de Administración.	Cláusula 15.7 Anexo X Adenda 1
17	Causales de caducidad	La concesión caducará por la verificación de alguna de las siguientes causales: ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Decisión Unilateral del Concedente (Interés Público). ▪ Fuerza Mayor o Caso Fortuito.	Cláusula 16.1
18	Solución de controversias	▪ Trato Directo ▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia ▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 10 millones, se somete arbitraje internacional administrado por CIADI. El proceso se desarrollará en Washington DC - Estados Unidos de América en idioma castellano. ▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 10 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima. El arbitraje se desarrollará en Lima - Perú en idioma castellano	Cláusula 18.10. Cláusula 18.11.a) Cláusula 18.11.b)
20	PAS	▪ El Pago por Servicio (PAS) asciende a USD 17 064 491,00. ▪ El PAS tiene como fuente: - el peaje, y; - el cofinanciamiento. ▪ El PAS equivale a la suma del PPO y PAMO.	Cláusula 9.1 Anexo II 2, Apéndice II
21	PPO	El monto del Pago por Obras (PPO) es de USD 15 621 462,00 (sin IGV) será cancelado por Fideicomiso de Administración mediante el reconocimiento de Avance de Obra a través de los CAO's.	Anexo II.2., Apéndice II, 1.1, 1.3 Anexo II.1.
22	PAMO	El monto del Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) es de USD 1 443 029,00 (sin IGV) trimestrales.	Anexo II 2, Apéndice II 1.1, 1.5
23	CAO	Durante la Etapa de ejecución de las Obras el Concesionario solicitará al Regulador un Certificado de Aceptación de Obra (CAO), por cada Hito ejecutado.	Anexo II, Anexo II.1, Sección II
24	Mecanismo de ajuste del PPO y PAMO	▪ PPO se ajustará por: - Variación de metrados. - Variación de precios de construcción. - Cumplimiento del Decreto Supremo N° 024-2007-MTC ▪ PAMO se ajustará (i) por la inflación y (ii) por la variación del Tipo de cambio (en caso el pago se efectúe en USD).	Anexo II, Apéndice IV



ANEXO N° 2

RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Tramo Vial Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Concesionario:	Concesión Valle del Zaña S.A
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2019/- 2025

a) Tráfico

	UNIDAD	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Unidades Vehiculares								
San Nicolás	Vehículos	101 609	357 662	492 583	579 782	604 316	673 420	761 723
Total Ligeros	Vehículos	88 295	281 726	401 417	488 016	514 745	584 366	662 283
Total Pesados	Vehículos	13 314	75 936	91 166	91 766	89 571	89 054	99 440
Número de Ejes Cobrables								
San Nicolás	Ejes	126 298	484 478	645 280	738 036	763 204	838 106	945 283
Ligeros	Ejes	88 295	281 726	401 417	488 016	514 745	584 366	662 283
Pesados	Ejes	38 003	202 752	243 863	250 020	248 459	253 740	283 000

b) Recaudación por Cobro de Peaje

	UNIDAD	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total	Soles	294 038	956 142	1 544 270	1 895 646	1 813 734	2 362 833	2 752 188
Ligeros	Soles	203 278	560 019	933 986	1 243 921	1 198 226	1 626 066	1 903 188
Pesados	Soles	90 761	396 122	610 284	651 725	615 507	736 767	849 000

c) Accidentes

Accidentes	Personas				9	15	11	20
Heridos	Personas				10	21	16	24
Fallecidos	Personas				1	0	2	0

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

Calle los Negocios 182, Piso 2, Surquillo, Lima - Perú

Teléfono: (511) 440 5115

estudioseconomicos@ositran.gob.pe

<http://www.gob.pe/ositran>

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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