



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Concesión de la Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**





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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2025: Concesión de la Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica

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 del Concesionario	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de Influencia	11
I.4. Infraestructura y equipos	12
I.5. Hechos de importancia	13
II. Oferta de servicios prestados en la infraestructura	13
III. Demanda de los servicios prestados	14
III.1. Tráfico vehicular	14
III.2. Servicios obligatorios	17
IV. Régimen tarifario	20
V. Inversiones y pagos al Estado	21
V.1. Inversiones	21
V.2. Pagos al Estado	22
VI. Desempeño operativo	23
VI.1. Niveles de servicio	23
VI.2. Indicadores de tráfico	24
VI.3. Accidentes	25
VI.4. Reclamos	27
VII. INDICADORES COMERCIALES	28
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO	29
VIII.1. Estados Financieros	29
VIII.2. Indicadores Financieros	34
IX. CONCLUSIONES	36
ANEXOS	39



Gráficos

Gráfico N° 1: Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica.....	12
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico vehicular, 2011-2025	14
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual por tipo de vehículo, 2025	15
Gráfico N° 4: Evolución del tráfico mensual, 2024-2025	15
Gráfico N° 5: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2025	16
Gráfico N° 6: Tráfico de vehículos por ejes cobrables, 2011-2025.....	17
Gráfico N° 7: Llamadas a la central de emergencia, 2014-2025	18
Gráfico N° 8: Motivo de llamada de emergencia, 2024-2025	18
Gráfico N° 9: Asistencias médicas, 2014-2025	19
Gráfico N° 10: Asistencias mecánicas, 2014-2025.....	20
Gráfico N° 11: Evolución de Inversiones reconocidas	21
Gráfico N° 12: Retribución al Concedente, 2016-2025.....	22
Gráfico N° 13: Aporte por regulación, 2016-2025.....	23
Gráfico N° 14: Evaluaciones de Niveles de Servicio, 2013-2025	24
Gráfico N° 15: Intensidad Media Diaria (IMD), 2024-2025	24
Gráfico N° 16: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2025.....	25
Gráfico N° 17: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025	26
Gráfico N° 18: Indicadores de accidentes, 2014 - 2025	27
Gráfico N° 19: Evolución mensual de reclamos y materia de reclamos, 2024-2025	28
Gráfico N° 20: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013 - 2025	28
Gráfico N° 21: Recaudación por tipo de pago, 2013-2025	29

CUADROS

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la concesión.....	7
Cuadro N° 2: Descripción de la infraestructura vial	8
Cuadro N° 3: Modificaciones Contractuales	8
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2024-2025	16
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2025	17
Cuadro N° 6: Motivo de llamadas de emergencias y características, 2025.....	19
Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024-2025.....	20
Cuadro N° 8: Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2025.....	25
Cuadro N° 9: Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2025.....	26
Cuadro N° 10: Evolución de reclamos, 2016-2025.....	27
Cuadro N° 11: Ingresos por servicios 2025-2024	30
Cuadro N° 12: Costos de prestación de servicios 2025-2024	30
Cuadro N° 13: Gastos de administración 2025-2024	31
Cuadro N° 14: Estado de Resultados 2025-2024.....	31
Cuadro N° 15: Estado de Situación Financiera 2025-2024	33
Cuadro N° 16: Análisis Vertical y Horizontal Estado de Situación Financiera, 2025-2024	33
Cuadro N° 17: Ratios de Liquidez, 2025 - 2024	34
Cuadro N° 18: Ratios Apalancamiento / endeudamiento, 2025- 2024	35
Cuadro N° 19: Ratios de Rentabilidad, 2025 - 2024.....	36



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial N° 6), para el año 2025. El informe describe, entre otros aspectos, la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, ingresos, desempeño operativo, entre otros.

La Concesión de la Red Vial N° 6 fue otorgada a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, Coviperú) en septiembre de 2005, por un período de 30 años, luego de haberse adjudicado la Buena Pro del Concurso el 20 de julio del mismo año al Consorcio Binacional Andino. Durante el plazo de vigencia de la Concesión se han firmado en total 11 Adendas al Contrato de Concesión¹.

Además del uso y acceso a la vía, los servicios que a la fecha se prestan en esta concesión son: auxilio médico y mecánico, central de emergencia, servicios higiénicos, policía nacional y comunicación en tiempo real. Además, Coviperú presta los siguientes servicios opcionales: seguro de accidentes, internet en el peaje de Chilca, servicio de información al usuario, telepeaje y pagos sin contacto a través de tarjeta de crédito o débito.

En 2025, el tráfico de vehículos ascendió a 18,8 millones unidades vehiculares, lo que significó un incremento de 6,7 % con respecto a 2024. Por la estación de Chilca transitó la mayor cantidad de vehículos, concentrando el 49,2 % del flujo de vehículos registrados en dicho año; mientras que, por las estaciones de peaje de Jahuay e Ica, transitaron el 28,0 % y 22,8 % restante, respectivamente. Adicionalmente, el 62,7 % correspondió a vehículos livianos y el 37,3 % a vehículos pesados.

Considerando como unidad de medida los ejes cobrables, el tráfico total de vehículos alcanzó los 40,7 millones en 2025, cifra 9,2 % superior a los ejes cobrables registrados el año anterior. En el tráfico de vehículos pesados, el 56,3 % de los ejes cobrables de 2025 correspondieron a vehículos de 6 ejes (16,3 millones de ejes cobrables).

Conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión, en 2025 se fijó la tarifa en S/ 19,40 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje para los vehículos pesados, lo que representa un aumento en 3,2 % respecto de la tarifa en el 2024 (S/ 18,80).

Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario ascienden a USD 541,06 millones (incluido IGV). En 2025, se reconocieron inversiones por un monto de USD 52,77 millones, siendo la inversión acumulada a diciembre de 2025 de un valor de USD 510,63 millones, lo que representa un avance de 94,4 % de la ejecución de sus inversiones.

En 2025, el Concesionario efectuó pagos al Estado por concepto de Aporte por Regulación y por Retribución al Estado. El primero de ellos ascendió a S/ 3,45 millones, monto superior en 10,8 % al registrado en el año 2024 (S/ 3,11 millones); mientras que, el segundo fue estimado en S/ 58,41 millones, monto superior en 41,2 % al registrado en 2024 (S/ 41,36 millones), en línea con el retorno del pago por concepto de retribución equivalente al 18,61 % (previo a ello era de 1 % hasta enero de 2024, según lo estipulado en la Adenda 6).

Ositrán verificó el cumplimiento de los estándares de calidad y niveles de servicio previstos para la Red Vial N° 6, encontrándose que en 2025 el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos en el Contrato de Concesión (95 %), alcanzando un nivel de cumplimiento con 97,60 %. También obtuvo una medición del Indicador de rugosidad IRI de 1,57; cifra inferior al máximo nivel aceptable de 3,0.

De acuerdo a lo reportado por Coviperú, en 2025 se registraron 790 accidentes, cifra superior en 28,9% a la registrada en 2024 (613 accidentes). Tales eventos ocurridos en 2025 tuvieron como consecuencia 673 personas heridas y 66 personas fallecidas. Por otra parte, en 2025, el índice de accidentes por cada cien mil vehículos se incrementó respecto al año anterior, al pasar de 3,5 a 4,2.

¹ La décima primera adenda al Contrato de Concesión se firmó el 19 de julio del 2024.



Por otro lado, en el 2025 se presentaron un total de 47 reclamos ante Coviperú, cifra inferior en 33,8 % a los reclamos presentados en 2024 (71). En el presente año, el 63,8 % del total de reclamos se relacionó al cobro de la tarifa.

En cuanto a la recaudación obtenida por concepto de cobro de peajes, en el 2025 se recaudó en total S/ 393,16 millones (con IGV), lo que significó un crecimiento de 12,5 % con respecto al año 2024. Cabe indicar que, del monto recaudado, S/ 140,90 millones de ellos fueron obtenidos a través de canales de pago más modernos como telepeaje y pago sin contacto (tarjeta de crédito y débito), representando el 35,8 % de la recaudación.

Durante el año 2025, los ingresos totales del Concesionario ascendieron a S/ 409,3 millones, lo que representa un incremento del 35,0 % en comparación con los S/ 303,2 millones obtenidos en 2024. Este crecimiento fue impulsado tanto por el aumento del 12,3 % en los ingresos por servicios de operación y mantenimiento (cobro de peajes), equivalente a S/ 36,5 millones adicionales, como por la fuerte expansión en los ingresos por servicios de construcción, los cuales crecieron un 1071,9 % en línea con una mayor ejecución de inversiones. Por el lado de los costos totales, estos se incrementaron 68,6 %, pasando de S/ 205,1 millones a S/ 345,8 millones, debido principalmente al aumento en los costos de construcción. Como resultado de que los costos avanzaron a mayor ritmo que los ingresos, la utilidad bruta se redujo de S/ 98,1 millones en 2024 a S/ 63,5 millones en 2025; sin embargo, la utilidad neta se incrementó en 58,5 %, ubicándose en S/ 41,5 millones, impulsada de manera positiva por las ganancias por diferencia en cambio neta.

Entre 2024 y 2025, se registró una disminución del 6,9 % en el valor contable de los activos totales de la empresa, que pasaron de S/ 776,0 millones a S/ 722,5 millones, debido a una contracción en el activo no corriente (por la amortización de intangibles), la cual fue parcialmente atenuada por la expansión del activo corriente. En este último componente, se aprecia un incremento del 93,5 % en la cuenta de efectivo y equivalentes de efectivo, lo que incidió positivamente en los indicadores de liquidez respecto al año anterior. Respecto a la estructura de capital, los pasivos totales disminuyeron en 17,0 %, mientras que el patrimonio neto se incrementó en 18,6 %, lo que incidió en el aumento del índice de solvencia de 1,40 a 1,56. Finalmente, a pesar del retroceso en los márgenes operativos, la rentabilidad sobre el capital (ROE) y sobre los activos (ROA) se recuperó de manera importante en 2025, subiendo a 15,9 % y 5,7 %, respectivamente, como resultado de la expansión del margen neto y la mayor eficiencia en la generación de utilidades netas al cierre del ejercicio.



I. Aspectos generales de la concesión

I.1. Composición del Concesionario

1. El 20 de julio de 2005 se otorgó la Buena Pro de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial N° 6) a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, Coviperú), conformado por tres empresas (i) la peruana Construcción y Administración S.A., con el 25 % de las acciones; y por las empresas ecuatorianas (ii) Hidalgo & Hidalgo S.A, con el 65 % de las acciones; y (iii) la empresa Conorte S.A. con el 10 % de las acciones.
2. Construcción y Administración S.A. (CASA) es una de las principales empresas constructoras del Perú, perteneciente al grupo empresarial Hidalgo & Hidalgo, el cual cuenta con presencia en Ecuador, Perú, Colombia, Honduras, Bolivia y El Salvador. En tanto, el grupo empresarial Hidalgo & Hidalgo es una empresa ecuatoriana dedicada a la construcción y gerencia de infraestructura, especialmente en áreas de vialidad, puentes, túneles, saneamiento, electrificación. Por su parte, la empresa Concesionaria Norte Conorte S.A. de Ecuador se dedica a obras de superficie en calles, carreteras, autopistas, puentes o túneles, asfaltado de carretera, pintura y otros tipos de marcado de carretera.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El Contrato de Concesión se suscribió el 20 de septiembre de 2005, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Coviperú para la construcción, mantenimiento y explotación del tramo Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica.

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la concesión	
Concesionario	Concesionaria Vial del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo & Hidalgo S.A. (Ecuador): 65 % Construcción y Administración S.A.(Perú): 25 % Concesionaria Norte Conorte S.A. (Ecuador): 10 %
Modalidad de Concesión	Autofinanciada
Factor de competencia	Retribución al Estado (1 % de los ingresos mensuales por peaje, desde la suscripción del contrato hasta el año 4 como máximo; y posteriormente, hasta el final de la concesión, el 18,61 % de los ingresos mensuales por peaje)
Inversión comprometida	USD 541,06 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2025	USD 510,63 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	20 de setiembre de 2005
Vigencia de la Concesión	30 años (prorrogables a 32 si es que las obras de la Segunda Etapa se realizan entre el año 17 y 19)
Número de Adendas	11

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

4. La concesión fue otorgada por un periodo de vigencia de 30 años. El objeto de la Concesión es la construcción y explotación de 221,7 km de la carretera Panamericana Sur, la misma que está comprendida por los sub-tramos señalados en el siguiente cuadro:



Cuadro N° 2: Descripción de la infraestructura vial

Tramo N°	Ruta	Tramo		Longitud (Km)
		Desde	Hasta	
1	R01S	Puente Pucusana	Ingreso Cerro Azul	72,7
2	R01S	Ingreso Cerro Azul	Cerro Calavera	1,6
3	R01S	Cerro Calavera	Pampa Clarita	18,7
4	R01S	Pampa Clarita	Intercambio Chinchá Alta	33,1
5	R01S	Intercambio Chinchá Alta	Empalme San Andrés	41,1
6	R01S	Empalme San Andrés	Guadalupe	54,5
Longitud Total				221,7

Fuente: Contrato de Concesión de Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A

5. En la concesión de la Red Vial N° 6 se otorgó al Concesionario la facultad de explotación de la infraestructura, la cual prevé el cobro de tarifas de peaje a los usuarios con la finalidad de financiar las labores de inversión, operación y mantenimiento de la carretera.

Modificaciones contractuales

6. A diciembre del 2025, se han firmado 11 (once) adendas al Contrato de Concesión, las cuales se describen en el cuadro a continuación:

Cuadro N° 3: Modificaciones Contractuales

Adenda 1	
Fecha de suscripción:	28 de agosto de 2007
Principales temas:	(1) Modificación de las definiciones de obras complementarias y obras nuevas en la cláusula 1.5 y modificaciones a las cláusulas 6.20 y 6.22. (2) Modifica en la descripción de las obras (Anexo II). (3) Modificaciones relacionadas a la conservación de las obras complementarias (sección 2 del Anexo I). (4) Modificación relacionadas a la ubicación de las unidades de peaje (cláusula 8.14).
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	8 de abril de 2009
Principales temas:	(1) Establecer las condiciones con las cuales se llevará a cabo la modificación del cronograma contractual de obras. (2) Actualizar los plazos previstos en el contrato de concesión para la entrega de predios a la sociedad concesionaria.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	16 de marzo de 2010
Principales temas:	(1) Modificación de las cláusulas 6.20 6.21 y 6.22 relacionadas a obras complementarias y nuevas. (2) Modificación de la cláusula 16.1 relacionada a las enmiendas, adiciones o modificaciones al contrato.
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	15 de junio de 2011
Principales temas:	(1) Adelantar el inicio de la ejecución de las obras.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	13 de agosto de 2012
Principales temas:	(1) Sustituir Obra de Revegetación y su Mantenimiento correspondientes a las progresivas km 0+000 hasta km 53+386, por la construcción e incorporación de las siguientes Obras (incluido su respectivo mantenimiento): Intercambio Vial Asia (como parte de las obras de la Primera Etapa), y Puente Peatonal Asia (como parte de las obras del Módulo A de la Segunda Etapa). (2) Incorporar los términos de la Tabla conteniendo los Valores Mínimos de Nivel de Servicio Global del Apéndice 7 del Anexo I al Contrato de Concesión.



Adenda 6	
Fecha de suscripción:	30 de enero de 2015
Principales temas:	(1) Adelantar el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a la Segunda Etapa del cronograma contractual de obras, comprendidas en el Anexo II del Contrato de Concesión y que no han sido objeto de la Adenda N° 4 y Adenda N° 5. (2) Acordar las condiciones para la ejecución de las obras de la Tercera Etapa y su Respectivo Mantenimiento. (3) Implementar lo resuelto en el Laudo Arbitral del Caso N° 2474-2012-CCCL. (4) Acordar la no obligación de ejecutar las obras de Revegetación correspondientes a las progresivas Km. 53+386 al Km. 94+500 de la segunda etapa, cuyo costo de inversión y mantenimiento será deducido del monto de inversión de las obras de la tercera etapa y su mantenimiento rutinario.
Adenda 7	
Fecha de suscripción:	20 de julio de 2016
Principales temas:	(1) Encargar a la Sociedad Concesionaria los estudios para la ejecución de las Obras Nuevas. (2) Encargar la ejecución de las labores constructivas de las Obras Nuevas así como establecer el procedimiento para su ejecución. (3) Encargar de ejecución del Mantenimiento Periódico del Subtramo 5. (4) Adoptar acuerdos necesarios para que la Sociedad Concesionaria se encargue de la ejecución de las obras correspondientes al cierre de la Laguna de Oxidación ubicada en sector de San Clemente y finalmente modificar la Cláusula 6.20.
Adenda 8	
Fecha de suscripción:	1 de diciembre de 2016
Principales temas:	(1) Permitir que el financiamiento de las obras se dé a través del mercado de capitales mediante la emisión de títulos valores a través de un Fideicomiso de Titulización o fondo de inversión, por ejemplo. (2) Actualizar la definición de Acreedores Permitidos a los estándares actuales. (3) Viabilizar que el cierre financiero pueda ser acreditado con empresas vinculadas, precisando que este financiamiento no califica como Endeudamiento Garantizado Permitido. (4) Modificar el monto de la Inversión Proyectada Referencial, el mismo que conlleva a actualizar los importes de garantía a favor de los Acreedores Permitidos ante un evento de caducidad de la concesión, en caso se financie a través de un Endeudamiento Garantizado Permitido.
Adenda 9	
Fecha de suscripción:	1 de diciembre de 2016
Principales temas:	(1) Permitir la sustitución de inversiones del Intercambio Vial de Tambo de Moral por el Paso a Desnivel de Tambo de Mora y sus mejoras. (2) Permitir la colaboración de la Sociedad Concesionaria en la liberalización de predios que está a cargo del Concedente. (3) Precisar la regulación sobre la caducidad del Contrato de Concesión por Pagos pendientes relacionados a encargos de Obras Nuevas y/o colaboración en la liberalización de predios. (4) Precisar el inicio de la ejecución de las Obras nuevas contempladas en el Anexo 2 de la Adenda / de Contrato de Concesión.
Adenda 10	
Fecha de suscripción:	29 de mayo de 2024
Principales temas:	(1) Sustituir la tasa LIBOR como tasa de referencia empleada en el Contrato de Concesión, considerando que la LIBOR está siendo eliminada del mercado financiero, por lo que no se encontrará disponible durante toda la vigencia del Contrato de Concesión. (2) Establecer un régimen de transición para el reemplazo de las actuales garantías por aquellas que deban ser reemplazadas en los términos pactados en esta Adenda.
Adenda 11	
Fecha de suscripción:	19 de julio de 2024



Principales temas:

(1) Modificar determinados aspectos de la Cláusula 6.20 del Contrato de Concesión, referentes a la regulación de Obras Nuevas. (2) Modificar el numeral 6.3 de la Sección 2 del Anexo 1 del Contrato de Concesión. (3) Realizar precisiones y modificaciones al Anexo XI del Contrato de Concesión específicamente en los numerales 1.3, 2.2 y 4.1. (4) Encargar a la SOCIEDAD CONCESIONARIA la ejecución de las labores constructivas de las Obras Nuevas señaladas en el Anexo N°1 de la presente Adenda, conforme a las condiciones y términos pactados en esta. (5) Incorporar una Cláusula Anticorrupción. (6) Regulación del pago del monto equivalente al Aporte por Regulación de las Inversiones contenidas en la presente Adenda (7) Establecer a través del Anexo N°1 el listado de Obras Nuevas a ser encargadas a la SOCIEDAD CONCESIONARIA. (8) Establecer a través del Anexo N°2 el cronograma de plazo referencial para la entrega de áreas liberadas a la SOCIEDAD CONCESIONARIA con relación a las Obras Nuevas a ser encargadas con la presente Adenda.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

Compromisos de inversión

7. La inversión comprometida para el tramo vial concesionado asciende a USD 541,06 millones (incluido IGV), conforme a lo establecido en la Adenda N° 6. El proyecto de inversión se dividió en actividades preparatorias, primera etapa, segunda etapa y tercera etapa. Cabe indicar que la realización de cada etapa y sus plazos están sujetos a diversas condiciones señaladas en el Contrato de Concesión, las cuales incluyen también compromisos del Estado Peruano.
8. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, la segunda etapa deberá iniciarse a partir de la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos:
 - a) Si entre los años 12 y 16 de la Concesión (entre septiembre de 2017 y agosto de 2021), el tráfico promedio anual registrado por las unidades de peaje durante los 36 meses precedentes asciende a 18 millones de ejes cobrables o más, se dará inicio al Módulo A de la segunda etapa. Al año 17 de la Concesión (2022), se iniciaron las obras correspondientes al Módulo B de la segunda etapa².
 - b) Si al inicio del año 17 de la Concesión (2022), el tráfico anual registrado entre los años 14 y 16 (2021-2022) de la misma alcanza los 13 millones de ejes cobrables o más, se iniciarán las obras de los Módulos A y B.
 - c) En caso ninguno de los supuestos previstos en los literales a) o b) precedentes hubiera ocurrido, la sociedad concesionaria deberá incrementar el monto de la carta fianza de “Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras” a USD 9 millones, y deberá escoger una de las siguientes opciones:
 - c.1) Realizar las obras correspondientes a la segunda etapa a más tardar al año 19 de la Concesión, en cuyo caso el plazo de concesión se ampliará a 32 años.
 - c.2) No realizar las obras correspondientes a la segunda etapa, en cuyo caso se producirá la caducidad de la Concesión, y el Concedente recuperará la Concesión de forma anticipada al finalizar el año 19. En este caso, no será aplicable la indemnización establecida en la cláusula 14.12.
9. Finalmente, la tercera etapa se iniciará sólo cuando el tráfico de la totalidad de unidades de peaje de la Concesión, durante 2 años consecutivos, sea de 23 millones de ejes cobrables o más³, siempre que esto ocurra a más tardar 5 años antes de la culminación de la Concesión, considerando las ampliaciones de plazo concedidas para la ejecución de las obras de la segunda etapa.

² Cabe indicar que desde el año 2011 se alcanzaron los 19,5 millones de ejes cobrables, antes de lo previsto en el contrato de Concesión.

³ Para el año 2013, correspondiente al 9no año de la concesión el tráfico de ejes cobrables alcanzó los 23 millones.



Esquema tarifario

10. Las tarifas fueron fijadas en el Contrato de Concesión; y, a partir de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa, estas se ajustan anualmente de acuerdo a un promedio del Índice de Precios al Consumidor de Perú (IPC) y el de Estados Unidos (CPI).
11. El literal d) de la cláusula 8,17 del Contrato de Concesión establece el mecanismo ordinario de ajuste del peaje anual, para mitigar el efecto inflación y tipo de cambio. Dichos ajustes deberán efectuarse a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al de la aprobación de la culminación de las obras.

$$Peaje_i = [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i] + [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0]$$

Donde:

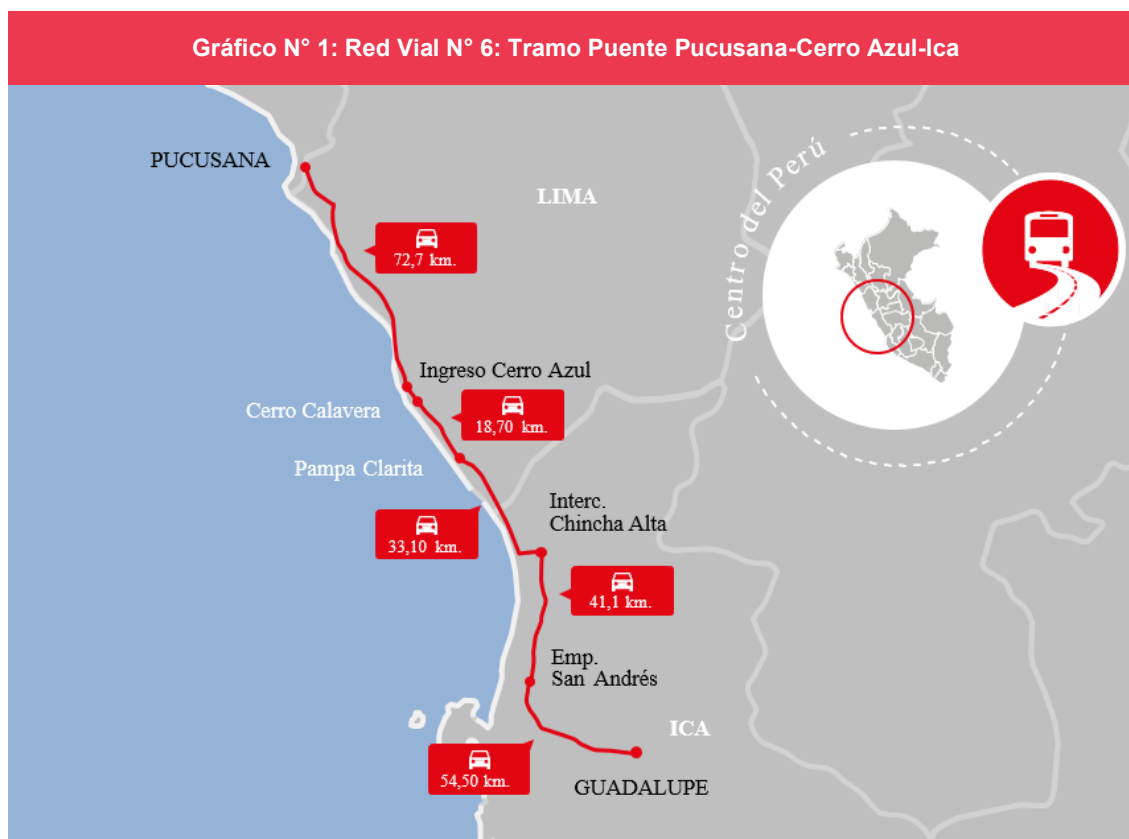
Peaje:	es el monto a cobrar en S/ sin incluir el IGV ni otros aportes de ley, por cada vehículo liviano o por cada eje para vehículos pesados.
i:	es el mes anterior a aquel en el que se realiza el ajuste tarifario
0:	es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.
CPI:	es el índice de precios al consumidor (<i>Consumer Price Index</i>) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (<i>The Bureau of Labour Statistics</i>). Para el mes <i>i</i> de ajuste, se utilizará el CPI publicado para 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).

Pagos al Estado

12. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, Coviperú deberá pagar al Concedente, a través del Regulador, una retribución ascendente al:
 - 1,0 % de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la fecha de culminación de obras de la primera etapa, o a más tardar a la finalización del año 4 de la Concesión; y,
 - 18,61 % de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o a más tardar al inicio del quinto año de la Concesión y hasta la finalización del Contrato de Concesión.
13. Cabe indicar que debido a la firma de la Adenda 6 en enero de 2015, se descontó la retribución establecida contractualmente en 17,61 % de los ingresos mensuales como forma de financiar el adelanto de las inversiones de la segunda etapa y ejecución de la tercera etapa. Dicho descuento tuvo vigencia hasta febrero de 2024.

I.3. Área de Influencia

14. La concesión posee una longitud de 221,7 km iniciándose en el Puente Pucusana (Región Lima) hasta la ciudad de Ica (Región Ica).
15. Dicha vía atraviesa la Panamericana Sur y cruza las provincias de Cañete en la Región Lima, así como las provincias de Chincha, Pisco e Ica en la Región Ica. En las provincias de Cañete, Chincha y Pisco, la carretera se une con la red nacional en empalmes que se dirigen a la región Junín, la región Huancavelica y la región Ayacucho, respectivamente, así como otros empalmes que llevan al Aeropuerto Internacional de Pisco y al terminal portuario General San Martín en Paracas.



Fuente: Memoria Institucional de Ositrán 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

I.4. Infraestructura y equipos

16. La vía comprende un total de 221,7 km iniciándose en el Puente Pucusana (Región Lima) hasta la ciudad de Ica (Región Ica), los cuales se dividen en seis tramos:
- Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul (72,7 km)
 - Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera (1,6 km)
 - Cerro Calavera – Pampa Clarita (18,7 km)
 - Pampa Clarita – Intercambio Chincha Alta (33,1 km)
 - Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés (41,1 km)
 - Empalme San Andrés – Guadalupe (54,5 km)
17. Asimismo, cuenta con tres (3) estaciones de peaje ubicadas en Chilca (km 66), Jahuay (km 187) e Ica (km 275). De la misma manera cuenta con dos estaciones de pesaje ubicados en Cerro Azul (estación doble) e Ica.
18. La Concesión contrata los servicios de terceros para las labores de construcción y mantenimiento de la vía, por lo que no adquiere activos fijos que sean requeridos por las labores de construcción.
19. Por otra parte, la concesión cuenta con cuatro (4) ambulancias equipadas, en cada una de las cuales se cuenta con un médico y un paramédico para poder atender los auxilios médicos, cinco (5) grúas para atender los auxilios mecánicos. Asimismo, en la estación de peaje de Chilca se cuenta con servicio de internet, el cual no tiene costo adicional.



I.5. Hechos de importancia

20. El Concesionario informó en junio de 2025 la suspensión temporal de autorizaciones para el tránsito de vehículos de carga especial mayores a 60 toneladas en los puentes Asia 1 y Mala. Esto incluye nuevas solicitudes, evaluaciones en curso y autorizaciones ya emitidas. Se recomienda a los usuarios evitar estos puentes y usar rutas alternas. Además, la concesionaria está solicitando ampliar la restricción a vehículos de más de 48 toneladas debido al estado de las estructuras.
21. Durante 2025, continuó la ejecución del Intercambio Vial Bujama, obra iniciada el 4 de octubre de 2024 y culminada en noviembre de 2025. Posteriormente, luego del pronunciamiento pericial correspondiente, se ejecutó el Sistema de Contención del Subtramo 5 (Tambo de Mora, Matagente y San Clemente I y II), cuyos trabajos concluyeron en diciembre de 2025, siendo la obra recepcionada el 28 de enero de 2026.
22. Asimismo, los proyectos Paso a Desnivel Litardo Bajo y Paso a Desnivel San Miguel, iniciados el 15 de enero de 2025, registraron importantes avances durante el ejercicio. El Paso a Desnivel Litardo Bajo culminó su construcción en noviembre de 2025, encontrándose pendiente de recepción debido a observaciones de carácter ambiental; por su parte, el Paso a Desnivel San Miguel continuó en ejecución al cierre del ejercicio, con plazo contractual vigente hasta el 23 de febrero de 2026.
23. Finalmente, el 25 de noviembre de 2025 las partes acordaron la ejecución de las obras Paso a Desnivel Chinchaysullo con accesos y Paso Peatonal San Clemente, cuyos trabajos se iniciaron el 26 de diciembre de 2025, manteniéndose en ejecución al cierre del periodo.

II. Oferta de servicios prestados en la infraestructura

24. Además del acceso a la vía, los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos: Servicios Obligatorios, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.
25. Los Servicios Obligatorios, que son otorgados de manera gratuita, se detallan a continuación:
 - Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Total: 34 Sistemas SOS).
 - Servicio de auxilio médico las 24 horas.
 - Servicio de auxilio mecánico y grúa.
 - Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
 - Servicios higiénicos en cada Estación de Peaje.
26. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
 - Seguro contra accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación) siempre y cuando haya sido responsabilidad directa de la concesionaria.
 - Servicio gratuito de internet para el usuario en la Estación de Peaje de Chilca.
 - Servicio de información al usuario mediante planos de ubicación, planos turísticos, y paneles electrónicos.
 - Sistema Easyway⁴ en las unidades de peaje.

⁴ El Sistema Easyway es un medio de pago electrónico vehicular, siendo su principal ventaja la de evitar detenerse en las unidades de cobro para realizar el pago de peaje. Actualmente, este sistema funciona en las tres estaciones de peaje de la concesión, en un solo carril, donde se realiza su venta y recarga. Para su funcionamiento, se coloca un dispositivo llamado



- Servicio de cobro sin contacto para vehículos ligeros en todas las unidades de peaje.

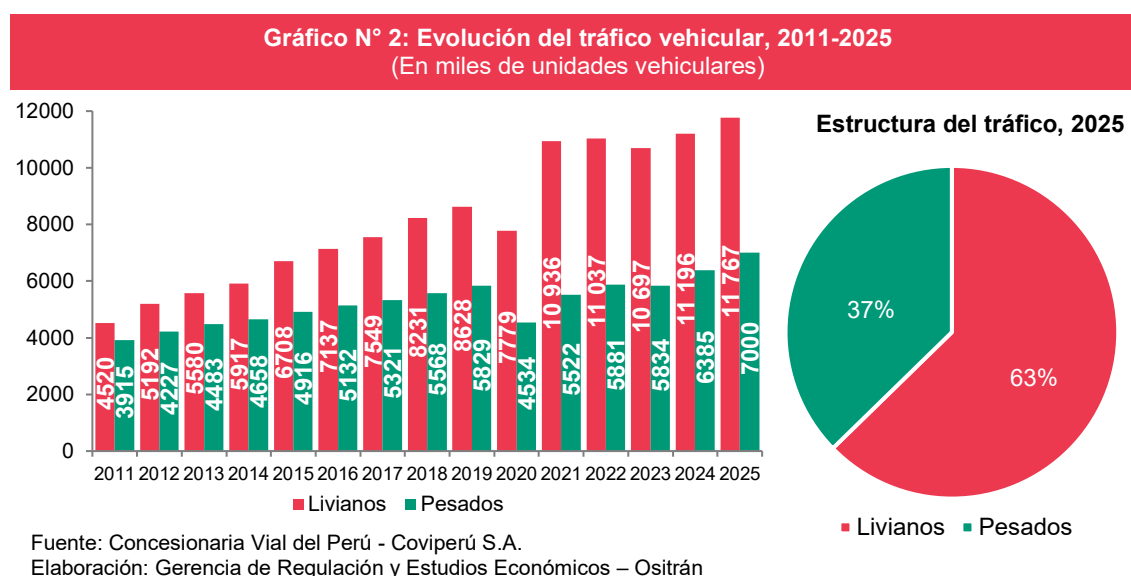
III. Demanda de los servicios prestados

27. 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 han sido obtenidas de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE) ⁵.

III.1. Tráfico vehicular

Tráfico en unidades vehiculares

28. En el 2025 se registró un incremento el flujo vehicular en comparación con 2024, siendo el número de vehículos que transitó por la carretera en 2025 de 18,8 millones, cifra 6,7 % superior al número de vehículos registrados el año anterior (17,6 millones de vehículos).
29. En 2025, los vehículos livianos representaron el 62,7 % del total de vehículos y el 37,3 % restante correspondió a vehículos pesados, siendo precisamente el tráfico de vehículos pesados los que presentaron mayor variación, al pasar de 6,4 a 7,0 millones de vehículos entre 2024 y 2025, lo que representa un crecimiento de 9,6 %; mientras que el tráfico de vehículos ligeros creció en 5,1 % en el mismo periodo, al pasar de 11,2 millones en el 2024 a 11,8 millones en el 2025.



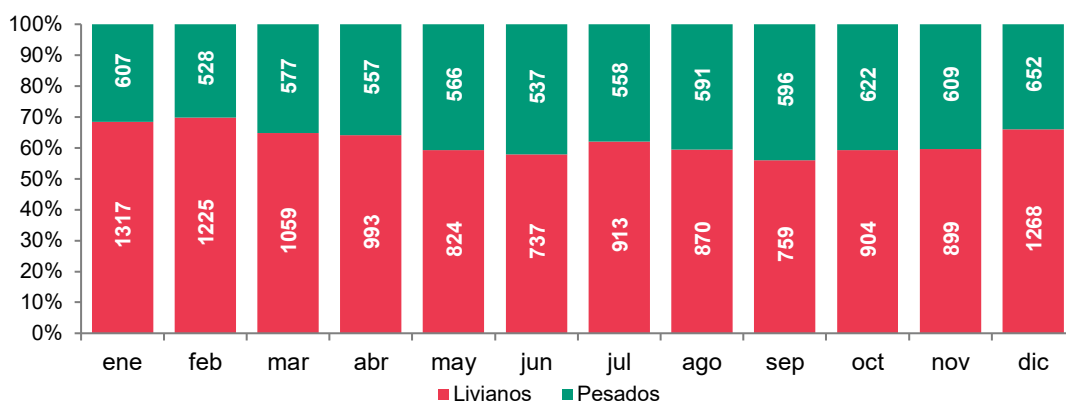
30. En términos mensuales, se aprecia que los meses de enero, febrero, marzo y diciembre fueron los que registraron el mayor flujo de vehículos ligeros, superando el millón por mes. Por su parte, en el tráfico de vehículos pesados, octubre, noviembre, diciembre y enero fueron los meses de máxima afluencia de ese tipo de vehículos, superando en dichos meses los 600,000 vehículos.

Sticker Tag, el cual es instalado al interior del vehículo en la parte superior del parabrisas, con el propósito de que cuando éste se aproxime a la vía de cobro se pueda detectar y realizar el cobro de peaje automáticamente.

⁵ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@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 OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual por tipo de vehículo, 2025
(En miles de unidades vehiculares)

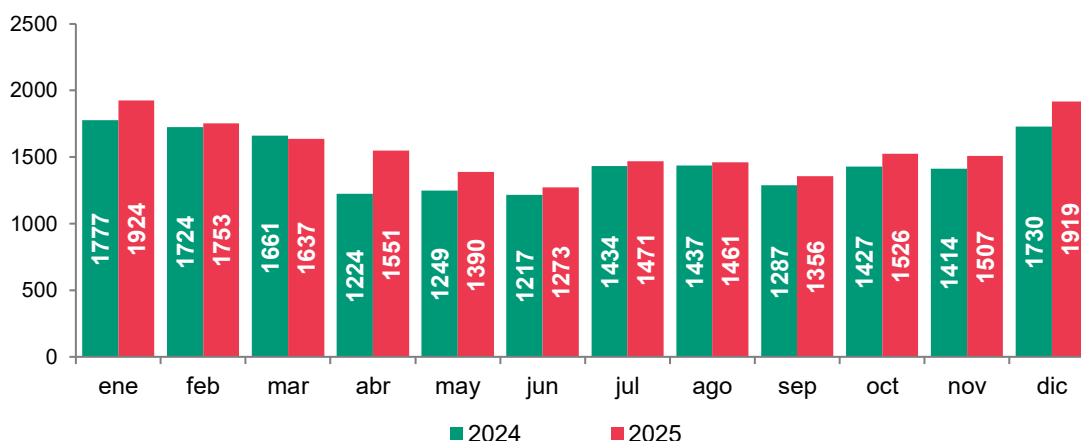


Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

31. El siguiente gráfico presenta el tráfico mensual de vehículos durante 2024 y 2025, donde se aprecia que en la mayoría de los meses del 2025 se registró un incremento en el nivel del tráfico, respecto del 2024, siendo el mes de abril el de mayor variación, con un incremento de 26,7 %. En tanto, solo marzo fue el mes en el que se registró una caída de 1,5 % en el tráfico en 2025, respecto al año anterior. Esto puede ser explicado porque la semana santa del 2025 cayó en abril, mientras que la del 2024 fue en marzo.

Gráfico N° 4: Evolución del tráfico mensual, 2024-2025
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

32. Según la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje, en el 2025, la estación de Chilca, la más cercana a la ciudad de Lima, concentró la mayor cantidad de vehículos respecto al tráfico total registrado, alcanzando la cifra de 9,2 millones (49,2 %). En tanto, por la unidad de Jahuay circularon 5,3 millones de vehículos (28,0 %); mientras que, por la estación de Ica, transitaron 4,3 millones de vehículos (22,8 %).



Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2024-2025
(En miles de unidades vehiculares)

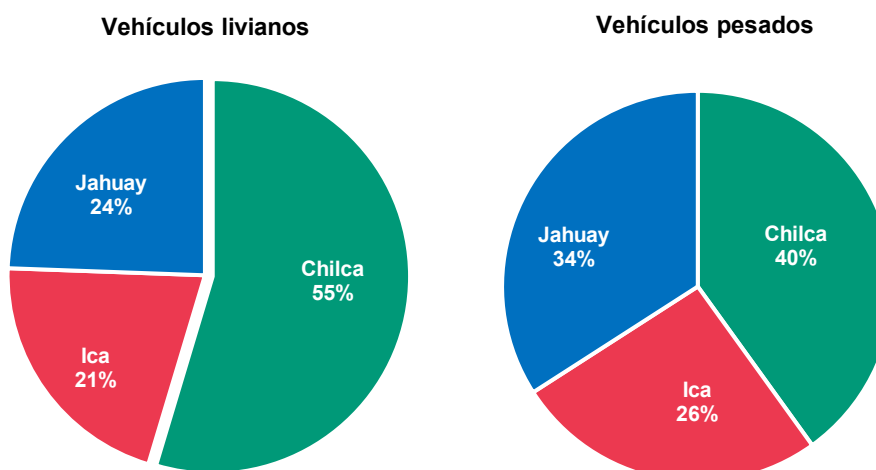
Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2024	2025	Flujo	Var. %
Livianos	Chilca	6167	6429	262	4,2 %
	Ica	2300	2464	164	7,1 %
	Jahuay	2729	2875	146	5,3 %
Pesados	Chilca	2575	2804	229	8,9 %
	Ica	1661	1810	149	9,0 %
	Jahuay	2149	2386	237	11,0 %
Total	Chilca	8742	9233	491	5,6 %
	Ica	3961	4274	313	7,9 %
	Jahuay	4878	5261	383	7,8 %

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

33. Como se mencionó previamente, en el 2025, la estación de Chilca se caracterizó por presentar una mayor afluencia de vehículos, siendo este también el caso de los vehículos livianos, concentrando el 54,6 % del tráfico de dicho tipo de vehículos (livianos) del total de la concesión. Por su parte, las estaciones de Jahuay e Ica concentraron el 24,4 % y 20,9 % restantes, respectivamente. Situación similar se aprecia con el tráfico de vehículos pesados, siendo nuevamente la estación de Chilca que presentó la mayor afluencia de vehículos pesados (40,1 %), seguido de las estaciones de Peaje de Jahuay (34,1 %) e Ica (25,9 %).

Gráfico N° 5: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2025
(Porcentaje)



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

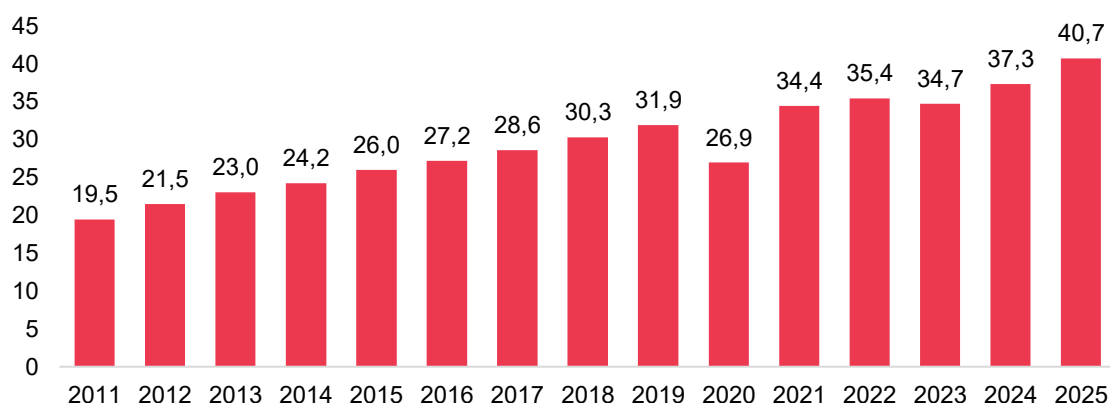
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

Tráfico en ejes cobrables

34. En el 2025, el tráfico de vehículos en términos de ejes cobrables sumó un total de 40,7 millones de ejes, lo que representó un incremento de 9,2 % en relación con lo registrado en el 2024 (37,3 millones de ejes cobrables).
35. Cabe indicar que, el Contrato de Concesión tenía previsto que si a partir del año 9 de la concesión (año 2014) se alcanzaban 18 millones de ejes cobrables durante tres años se daría el inicio de las obras de la segunda etapa; sin embargo, dicho hito se superó desde el 2011, sexto año de la concesión, tres años antes de lo previsto en el contrato de concesión.



Gráfico N° 6: Tráfico de vehículos por ejes cobrables, 2011-2025
(ejes cobrables)



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

36. En el 2025 se puede observar que, más de la mitad de los ejes cobrables en el tráfico de vehículos pesados corresponde a vehículos de 6 ejes (56,3 %)⁶, alcanzando la cifra de 16,3 millones de ejes cobrables. Seguidamente se tiene a los vehículos de 2 ejes que concentran el 13,7 % del número total de ejes de vehículos pesados.

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

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	Más de 7	
Unidades vehiculares							
Chilca	847 562	515 750	132 354	223 640	1 052 246	32 334	2 803 886
Ica	501 116	345 608	78 336	161 100	705 230	18 506	1 809 896
Jahuay	641 092	456 074	109 860	198 362	957 102	23 588	2 386 078
Ejes cobrables							
Chilca	1 695 124	1 547 250	529 416	1 118 200	6 313 476	231 162	11 434 628
Ica	1 002 232	1 036 824	313 344	805 500	4 231 380	135 826	7 525 106
Jahuav	1 282 184	1 368 222	439 440	991 810	5 742 612	169 544	9 993 812

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

37. Con respecto a la afluencia de vehículos pesados por unidad de peaje, se observa que la estación de Chilca concentró el 39,5 % (11,4 millones) del total de ejes cobrables, Jahuay el 34,5 % (9,9 millones) e Ica el 26,0 % (7,5 millones).

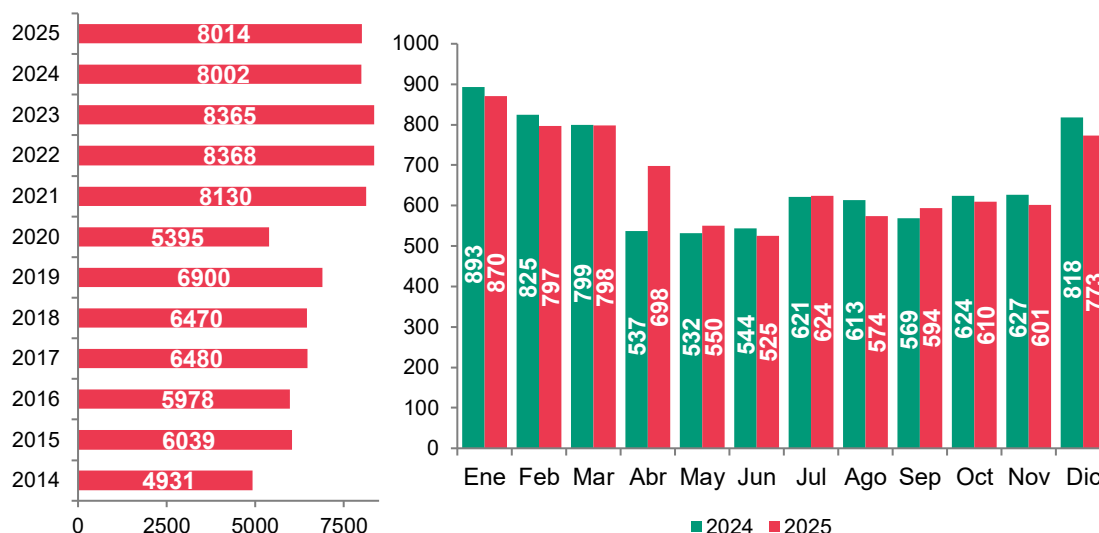
III.2. Servicios obligatorios

38. Con respecto a las llamadas de emergencia recibidas por el concesionario, estas se incrementaron ligeramente en 0,1 %, pasando de 8002 llamadas en 2024 a 8014 en el 2025. Al analizar la evolución de dicho indicador de manera mensual, se aprecia que el mes en el que Coviperú recibió el mayor número de llamadas reportando emergencias (870) fue el mes de enero, seguido del mes de febrero con 797. En tanto, los meses con menor registro de llamadas de emergencia fueron mayo y junio con 550 y 525 llamadas, respectivamente.

⁶ Son los vehículos denominados “Camión semiremolque” que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



Gráfico N° 7: Llamadas a la central de emergencia, 2014-2025

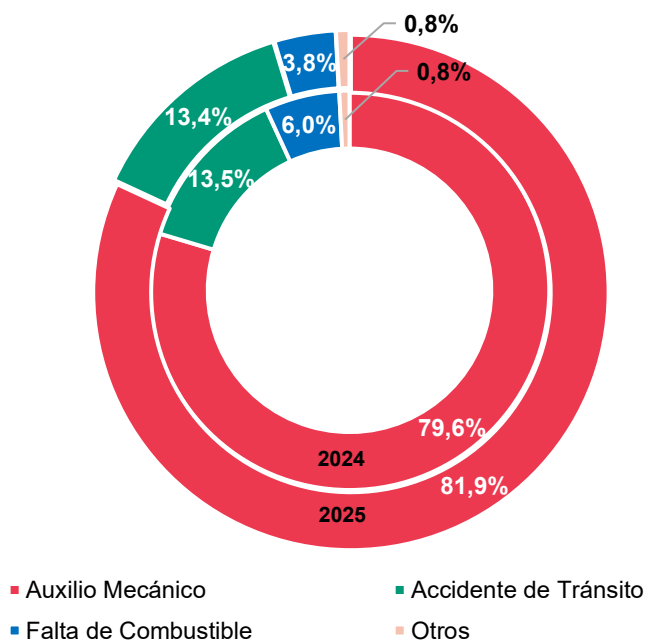


Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

39. Respecto a los motivos de las llamadas de emergencia, en el 2025, el 81,9 % de llamadas realizadas por los usuarios a la central de emergencia fueron solicitudes de auxilio mecánico; mientras que, el 13,4 % y el 3,8 % de ellas tuvieron la finalidad de reportar accidentes de tránsito y falta de combustible, respectivamente.

Gráfico N° 8: Motivo de llamada de emergencia, 2024-2025



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán



40. Durante el 2025, se observó que solo el 2,0 % de sucesos ocurridos generaron interrupciones en el tránsito vehicular. Por otro lado, es importante resaltar que, aunque el concesionario cuenta con postes SOS a lo largo de la vía, todas las llamadas de emergencia realizadas fueron hechas a través de los teléfonos celulares de los usuarios.

Cuadro N° 6: Motivo de llamadas de emergencias y características, 2025
(Llamadas de emergencia)

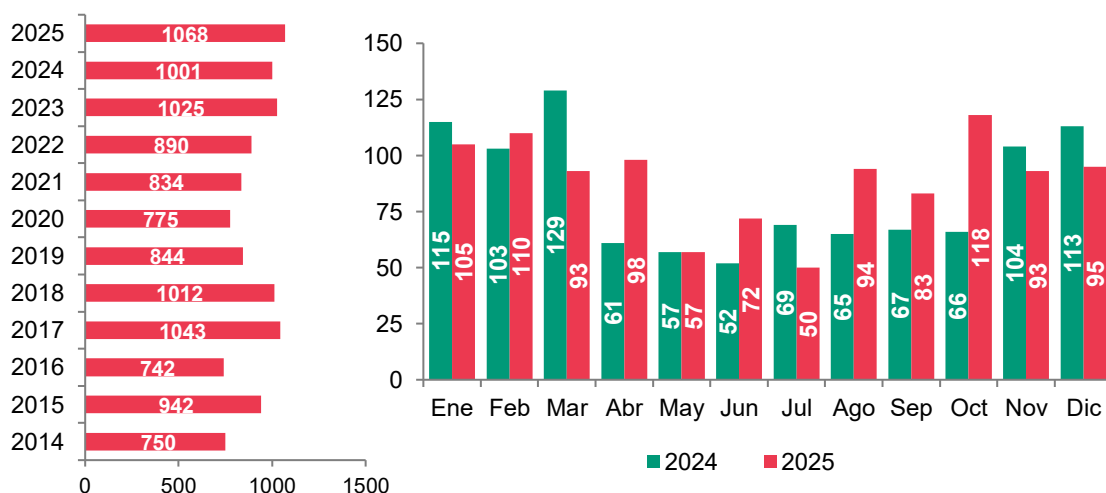
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación	Total
	Sí	No		
Auxilio Mecánico	0	6564	Celular	6564
Accidente de Tránsito	155	920		1075
Falta de Combustible	0	308		308
Otros	2	65		67
Total	157	7857	8014	8014

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

41. En lo que respecta a las solicitudes de asistencias médicas, en 2025 se reportaron un total de 1068 solicitudes, cifra superior en 6,7 % respecto a lo reportado en 2024 (1001). En los meses de enero, febrero y octubre se presentaron la mayor cantidad de auxilios médicos alcanzando 105, 110 y 118 asistencias médicas, respectivamente. En promedio, la cantidad mensual de asistencias médicas realizadas en el 2025 (89) es mayor al promedio mensual de 2024 (83).

Gráfico N° 9: Asistencias médicas, 2014-2025



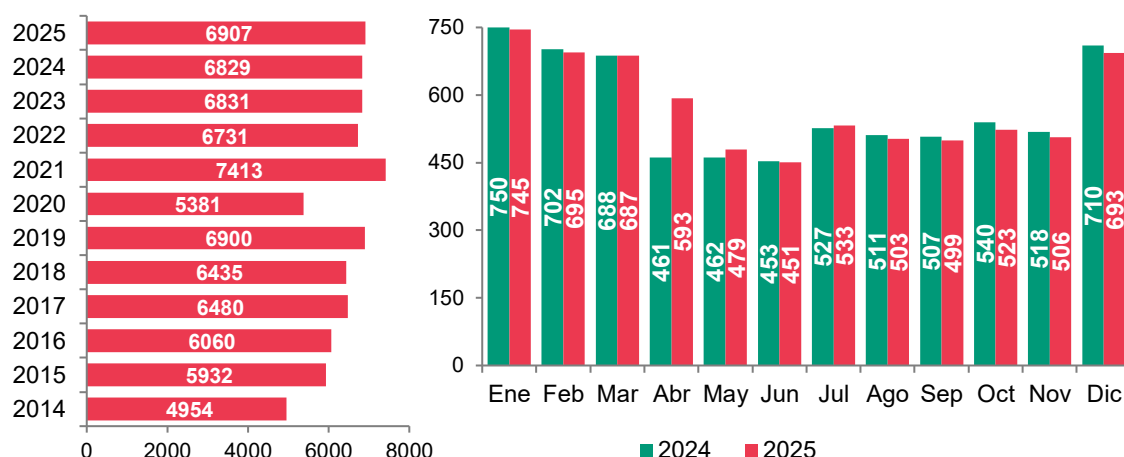
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

42. En el 2025, Coviperú proporcionó 6907 asistencias mecánicas, cifra superior en 1,1 % respecto al año anterior (6829). A nivel mensual se puede indicar que, en los meses de enero, febrero, marzo y diciembre de 2025 se registraron la mayor cantidad de asistencias mecánicas, sin embargo, el mes que tuvo el mayor incremento respecto al valor del año anterior fue abril, con un 28,6 %.



Gráfico N° 10: Asistencias mecánicas, 2014-2025



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

IV. Régimen tarifario

43. De acuerdo a la cláusula 8.17, numeral d), del Contrato de Concesión, los peajes podrán ser reajustados anualmente en forma ordinaria según la evolución de la inflación y del tipo de cambio, conforme se explicó en la primera sección de este Informe
44. Por ello, en atención a lo establecido en la cláusula antes mencionada, el 20 de febrero del 2025 se actualizó el peaje, fijándose la tarifa en S/ 19,40 por vehículo ligero o eje, la cual es 3,2 % superior respecto a la tarifa del año 2024 de S/ 18,80 por vehículo ligero o eje.

Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024-2025⁷
(En Soles)

Vehículo	Unidad de cobro	Tarifa 2024 (con IGV)	Tarifa 2025 (con IGV)	Var 2024-2025
Livianos	Por vehículo	18,80	19,40	
2 ejes	Por vehículo	37,60	38,80	
3 ejes	Por vehículo	56,40	58,20	
4 ejes	Por vehículo	75,20	77,60	3,2 %
5 ejes	Por vehículo	94,00	97,00	
6 ejes	Por vehículo	112,80	116,40	
7 ejes	Por vehículo	131,60	135,80	

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

45. Cabe mencionar que, en las estaciones de peaje de Coviperú se cobran los peajes en un solo sentido de la vía, siendo que las estaciones de peaje de Chilca (km. 66) y la garita de control de Ica (km. 275) se encuentran en el sentido Norte a Sur, mientras que la estación de peaje de Jahuay (Km. 187 + 150) en sentido Sur-Norte.

⁷ La tarifa se aplica en todas las estaciones de peaje

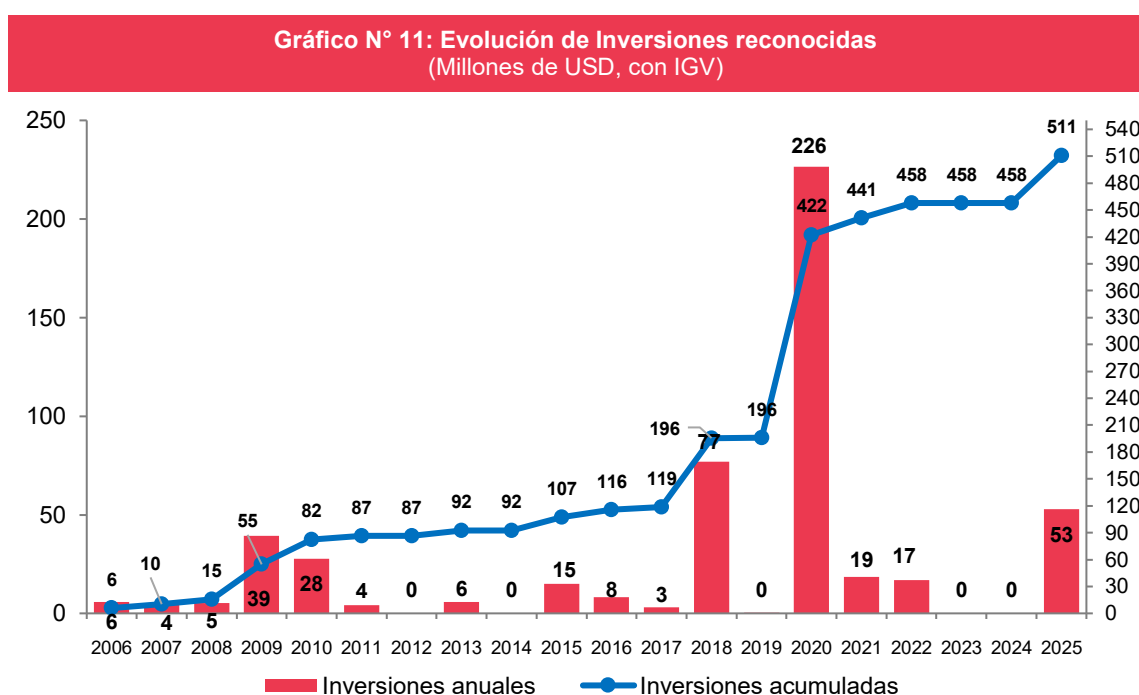


46. Todos los vehículos que transiten por la vía pagan la tarifa establecida por derecho de paso. Sin embargo, están exonerados de este pago los vehículos policiales y militares de las Fuerzas Armadas, vehículos del Instituto Nacional Penitenciario, del cuerpo de bomberos y ambulancias de los Servicios Asistenciales Médicos como lo menciona el Decreto Ley N° 22467, Decreto Legislativo N° 1328 y Ley N° 24423.

V. Inversiones y pagos al Estado

V.1. Inversiones

47. Al 31 de diciembre de 2025, la inversión acumulada aprobada por el Regulador ascendió a USD 510,63 millones (incluido IGV), lo que representó un avance del 94,4 % del total de la inversión comprometida (USD 541,06 millones, incluido IGV)



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

48. Las inversiones durante el 2025 corresponden a la ejecución de las siguientes obras complementarias:
- Ejecución del Intercambio Vial de Bujama (Km 90.33), con una inversión ejecutada de S/ 33,33 millones, cuyas obras civiles fueron culminadas y debidamente recepcionadas el 19 de diciembre de 2025.
 - Ejecución del Paso a Desnivel San Miguel (Km 218.8), con una inversión referencial de S/ 26,85 millones, iniciada en enero de 2025; a la fecha de corte, la obra se encuentra pendiente de culminación, debido a la falta de liberación de predios por parte del Concedente.
 - Ejecución del Paso a Desnivel Litardo Bajo (Km 196), con una inversión ejecutada de S/ 23,0 millones, cuyas labores constructivas culminaron en noviembre de 2025. Al cierre del 2025 aún no se había iniciado el trámite de recepción de obra debido a controversias de carácter ambiental.
 - Ejecución del Paso a Desnivel Chinchaysullo (Km 202), con una inversión referencial de S/ 33,06 millones, habiéndose iniciado su ejecución el 26 de diciembre de 2025.



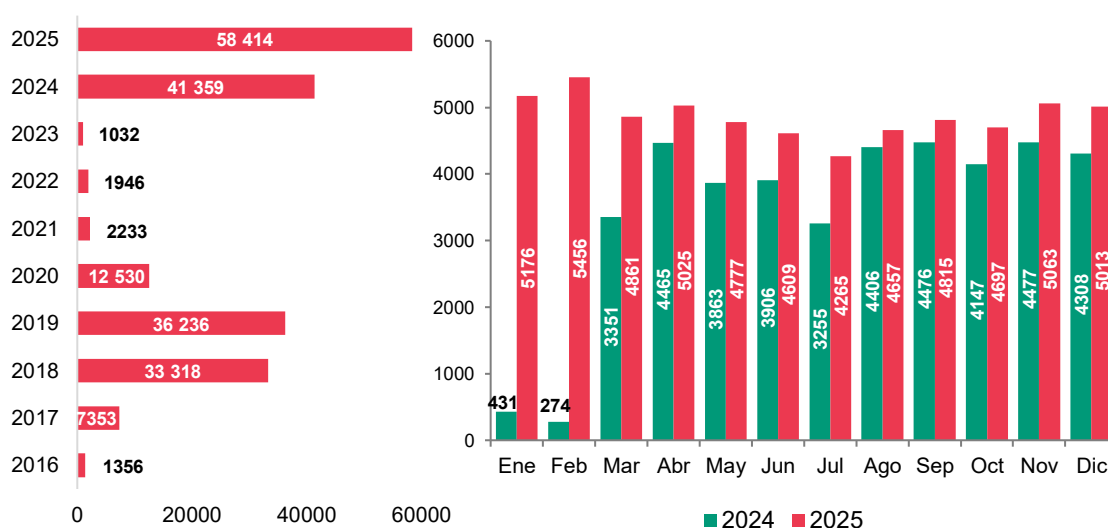
- e. Ejecución del Paso Peatonal San Clemente (Km 216.9), con una inversión referencial de S/ 4,99 millones, iniciada el 26 de diciembre de 2025.



V.2. Pagos al Estado

49. Según contrato, el pago por concepto de Retribución al Estado correspondió al 18,61 % de los ingresos mensuales por peaje obtenido por el Concesionario, porcentaje aplicable de acuerdo a los términos del Contrato de Concesión.
50. Sin embargo, en el marco de lo estipulado en la Adenda N° 6 firmada en enero de 2015, concerniente al adelanto de obras de la segunda y tercera etapa, el Concesionario ha utilizado el 17,61 % de dichos ingresos mensuales como adelanto de inversión para la ejecución de obras, transfiriendo el 1 % restante como retribución al Estado hasta febrero de 2024.
51. En ese sentido, para el año 2024, la proporción a pagar retornó al nivel de 18,61 %, de modo que el pago realizado por la empresa como retribución al Concedente superó de manera significativa los montos mensuales registrados previamente, alcanzando los S/ 41,36 millones al cierre de 2024, mientras que para el año 2025 este monto se incrementó en 41,2 %, alcanzando la cifra de S/ 58,41 millones.

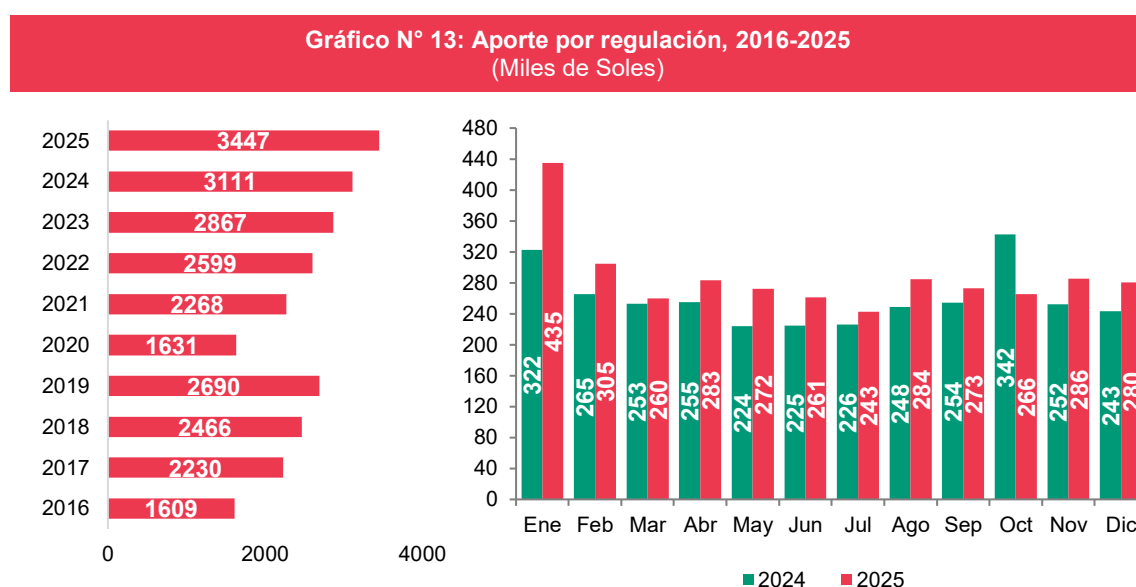
Gráfico N° 12: Retribución al Concedente, 2016-2025
(Miles de Soles)





Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

52. Por su parte, el pago por aporte por regulación que el Concesionario tiene que transferir a favor del Ositrán corresponde al 1 % del total de ingresos de la Concesión (ingresos por construcción, ingresos por peaje, entre otros). Como se puede ver en el Gráfico N°13, el aporte por regulación se ha venido incrementando en línea con los mayores ingresos de la concesión, siendo el 2020 el único año en el que se registraron menores aportes producto del Covid-19.
53. Para el 2025, el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 3,45 millones, cifra superior en 10,8 % a la registrada en el año 2024 (S/ 3,11 millones). De manera mensual, en enero de 2025 se registró el mayor nivel de aporte por regulación por un monto de S/ 435 mil, un 34,9 % superior al registrado en 2024.



Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI. Desempeño operativo

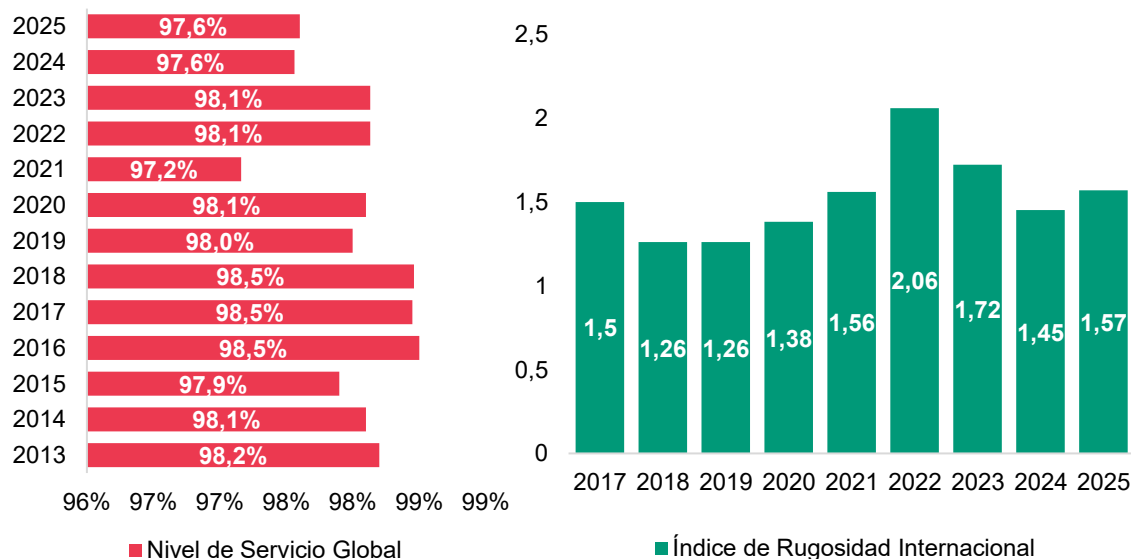
VI.1. Niveles de servicio

54. De acuerdo al 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 límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato, así como para el Indicador Global de cumplimiento de los niveles de servicios, el mismo que 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, cuyo límite aceptable fue fijado en 95 %.
55. Es responsabilidad del Regulador fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y, en el marco de su rol fiscalizador, aplicar las sanciones que correspondan, en caso de identificar incumplimientos.
56. Durante el año 2025, el Ositrán efectuó la medición del Nivel de Servicio global (NSG), cuyo resultado fue de 97,60 %, superando al 95 % establecido como el umbral mínimo aceptable en el Anexo I del contrato de concesión. Una medida alternativa del nivel de servicio de la infraestructura vial es el Índice de Rugosidad Internacional (IRI), el cual es un indicador de confort



y seguridad en la vía que se mide aproximadamente en el onceavo mes de cada año. La última medición del IRI efectuada en 2025 tuvo como resultado un nivel de 1,57; cifra inferior al máximo nivel aceptable de 3,0. En general se puede apreciar que desde que se registra estos indicadores, siempre se ha mantenido dentro de los parámetros establecidos.

Gráfico N° 14: Evaluaciones de Niveles de Servicio, 2013-2025



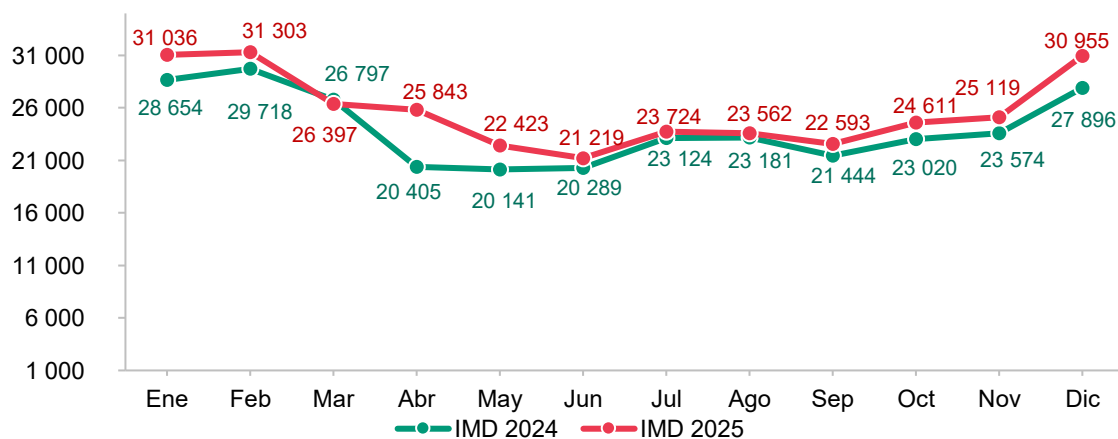
Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI.2. Indicadores de tráfico

57. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad media Diaria (IMD)⁸. Como se observa en el siguiente gráfico, el IMD en el 2025 fue de 25 732, cifra superior en 7,1 % al IMD del 2024 (24 020).

Gráfico N° 15: Intensidad Media Diaria (IMD), 2024-2025
(Unidades vehiculares)



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

⁸ El IMD mensual resulta de dividir el tráfico registrado en un determinado mes (medido en número de vehículos) entre el número de días de ese mes.



VI.3. Accidentes

58. A lo largo del año 2025 se registraron 790 accidentes ocurridos en la vía concesionada, lo que representó un incremento del 28,9 % respecto al 2024 (613 accidentes). En tanto, en el caso de las víctimas de los accidentes, el número de heridos se incrementó en 23,5 % (de 545 a 673 heridos). De igual manera, el número de víctimas mortales se incrementó en 15,8 % (de 57 a 66 fallecidos) en relación con lo registrado en 2024.

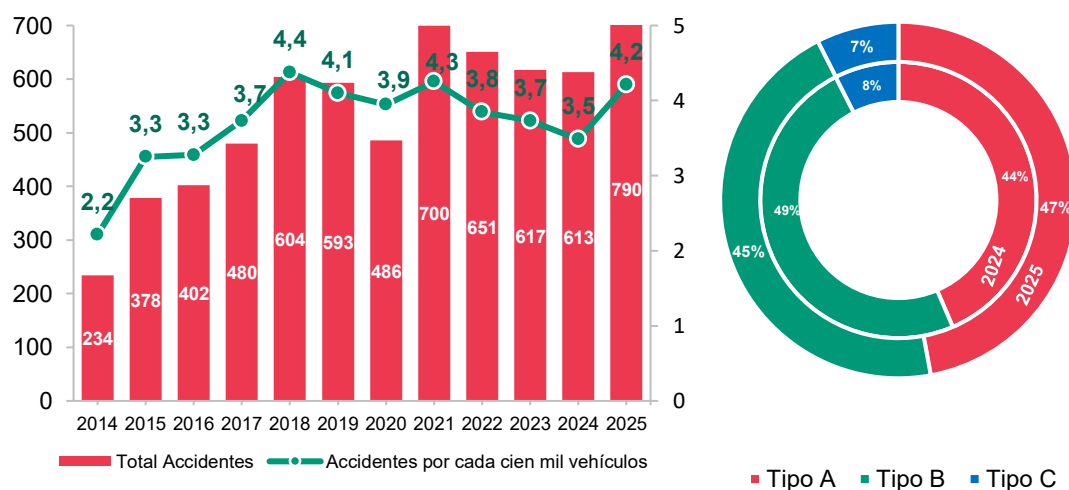
Cuadro N° 8: Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2025
(Número de Accidentes)

Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	44	171	19	182	411	26
2015	103	250	25	290	487	30
2016	189	186	27	656	346	35
2017	220	220	40	406	461	47
2018	269	271	64	251	536	75
2019	289	258	46	285	479	55
2020	212	246	28	366	407	39
2021	353	309	39	695	531	42
2022	267	330	54	591	634	63
2023	257	317	43	539	561	47
2024	267	300	46	637	545	57
2025	372	359	59	837	673	66

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

59. En el siguiente gráfico, se puede observar que la cantidad de accidentes por cada cien mil vehículos aumentó en el 2025 llegando a ser 4,2, revirtiendo la tendencia que se venía dando en los últimos 4 años. Por otro lado, el 47,1 % de los accidentes ocurridos en 2025 han generado daños materiales, es decir consecuencias sobre los bienes; mientras que, un 45,4 % de los accidentes generaron personas heridas y, por último, el 7,5 % de los accidentes reportó consecuencias fatales sobre la vida de las personas (fallecidos).

Gráfico N° 16: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2025



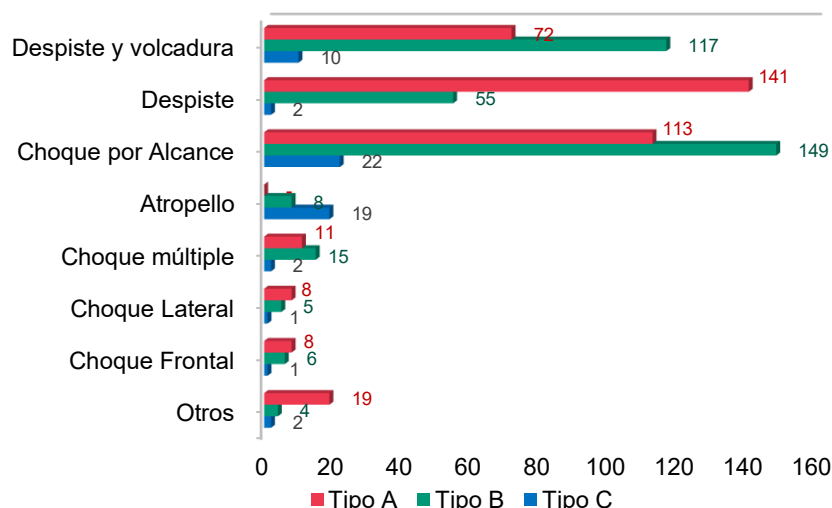
Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.
Tipo B: Accidentes con personas heridas.
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.



60. El Gráfico N° 17 muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente ocurrido. Como puede apreciarse, el principal tipo de accidente ocurrido en la vía correspondió principalmente a choques por alcance de vehículos (31,9 %), seguido por despistes y volcaduras con 199 eventos (25,2 %) y el despiste de vehículos con 198 accidentes (25,1 %).

Gráfico N° 17: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

61. Respecto a las consecuencias generadas por los accidentes, los choques por alcance en el 2025 son el tipo de accidente que ha ocasionado la mayor cantidad de heridos (42,9 %); por otro lado, los choques por alcance y atropellos concentran la mayor cantidad de personas fallecidas (40,9 % y 27,3 %, respectivamente, por cada tipo de accidente mencionado).

Cuadro N° 9: Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2025
(Número de personas y porcentaje)

Causas	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Despiste y volcadura	235	34,9 %	11	16,7 %
Despiste	77	11,4 %	2	3,0 %
Choque por Alcance	289	42,9 %	27	40,9 %
Atropello	13	1,9 %	18	27,3 %
Choque múltiple	36	5,3 %	5	7,6 %
Choque Lateral	7	1,0 %	1	1,5 %
Choque Frontal	12	1,8 %	1	1,5 %
Otros	4	0,6 %	1	1,5 %
Total	673	100,0 %	66	100,0 %

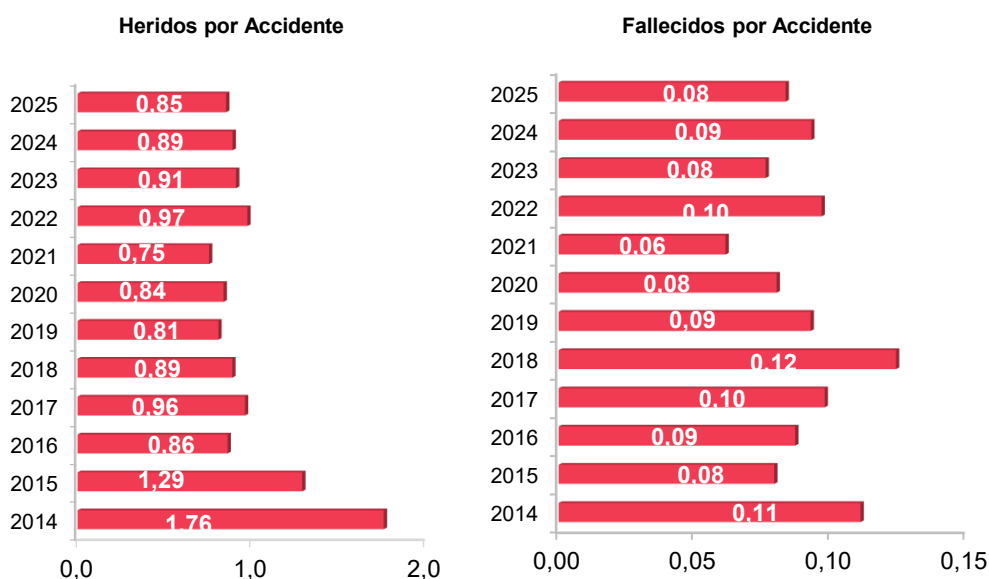
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

62. En lo que respecta a los indicadores de accidentes en 2025 se puede observar que la cantidad de heridos por accidentes ocurridos se ha reducido de 0,89 en el 2024 a 0,85 en el 2025. De igual manera, los fallecidos por accidentes ocurridos pasaron de 0,09 en el 2024 a 0,08 en el 2025.



Gráfico N° 18: Indicadores de accidentes, 2014 - 2025



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

VI.4. Reclamos

63. El número de reclamos que los usuarios de las vías concesionadas presentaron ante Coviperú en 2025 se redujo en 33,8 %, pasando de 71 reclamos en 2024 a 47 reclamos en 2025. Del total de reclamos resueltos por el Concesionario, la mayor cantidad de ellos (42) fueron declarados infundados, mientras que 2 fueron calificados como improcedentes, 1 fue fundado y otros 2 desestimados.

Cuadro N° 10: Evolución de reclamos, 2016-2025
(Número de reclamos)

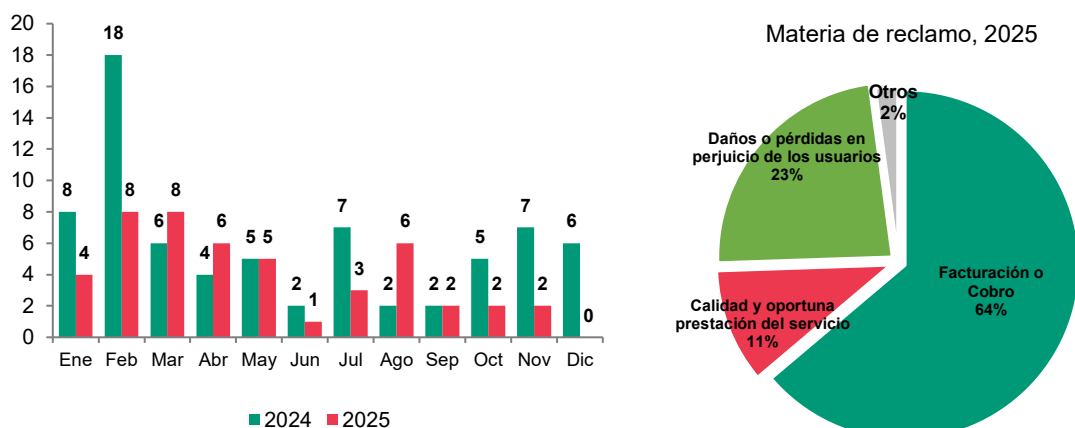
INDICADOR	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
En proceso	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Inadmisible	1	8	2	9	10	6	0	2	0	0
Improcedente	4	6	7	6	1	4	0	1	24	2
Fundados	5	1	0	0	1	2	3	0	1	1
Infundado	61	54	40	35	42	34	36	33	43	42
Desistimiento	11	14	21	0	0	3	7	2	1	2
Total Reclamos	82	83	70	50	54	49	46	38	71	47

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

64. En relación con la materia de los reclamos en 2025, el 63,8 % del total de reclamos (30) estuvieron relacionados con el cobro de tarifa, el 23,4 % con los daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (11) y el 10,6 % con la atención inadecuada (5).



Gráfico N° 19: Evolución mensual de reclamos y materia de reclamos, 2024-2025
(Número de reclamos)

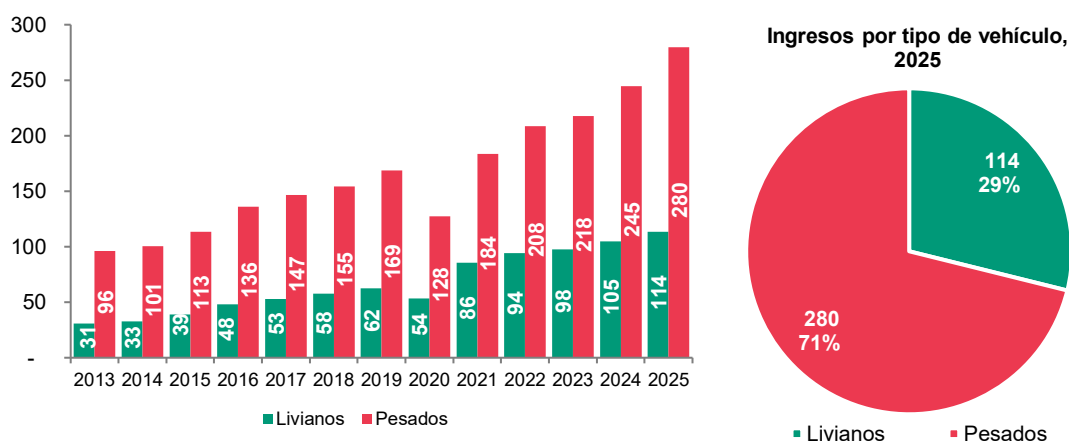


Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

VII. INDICADORES COMERCIALES

65. En el 2025, se recaudaron en total S/ 393,16 millones por concepto de peaje, lo que implicó un incremento de la recaudación en 12,5 %, influenciado tanto por el aumento de la tarifa de peaje y el nivel de tráfico en la vía. Con respecto a los ingresos percibidos según tipo de vehículo, se observa el crecimiento tanto de la recaudación por vehículos ligeros (+8,3 %), así como de la recaudación por vehículos pesados (+14,3 %).

Gráfico N° 20: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013 - 2025
(Millones de Soles)

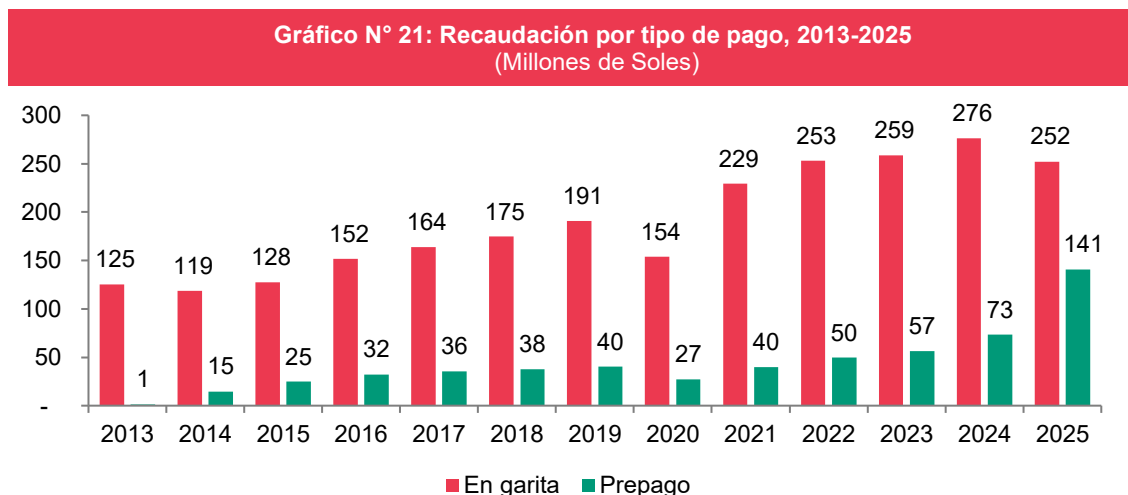


Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

66. Cabe señalar que, en 2025, la recaudación efectuada bajo la modalidad de telepeaje y no contacto alcanzó los S/ 140,90 millones, lo que representó el 35,8 % de la recaudación total; mientras que el 64,2 % restante corresponde al pago en la unidad de peaje en efectivo. Cabe indicar que el uso del telepeaje y no contacto muestra un crecimiento paulatino en los últimos 5 años. En efecto, la participación de dicha modalidad pasó de 15,0 % en 2020 a 35,8 % en 2025.
67. Dicho monto (S/ 140,90 millones) por concepto de ingresos por vales prepago y telepeaje muestra un incremento de 92,2 % del monto recaudado por esta modalidad de cobro con respecto al 2024 (S/ 73,31 millones). En el gráfico se puede observar el crecimiento de la



recaudación de la Concesión para los años 2013-2025, según la modalidad de pago utilizada por los usuarios.



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estados Financieros

Estado de Resultados integrales

68. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser autofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de recaudación de peajes e inversiones autorizadas por el Concedente (MTC), siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.
69. En el año 2025, los ingresos totales provenientes de los servicios de operación y mantenimiento (principalmente el cobro de peajes)⁹ y la actividad de construcción alcanzaron los S/ 409,3 millones, lo que representa un incremento del 35,0 % en comparación con los S/ 303,2 millones obtenidos en 2024. Este crecimiento se dio principalmente por el gran aumento en los ingresos por servicios de construcción¹⁰, los cuales fueron de S/ 76,2 millones, lo que representa un aumento del 1071,9 % (S/ 69,7 millones más) en comparación con los S/ 6,5 millones registrados en 2024, en línea con las nuevas inversiones efectuadas. Por otro lado, los ingresos de servicios de operación y mantenimiento crecieron en 12,3 %, lo que equivale a S/ 36,5 millones adicionales respecto al año anterior.

⁹ Se registra en dicho rubro las devoluciones de los montos por concepto de peaje cobrados de manera indebida o en exceso a los vehículos con categoría M2.

¹⁰ Corresponde a las inversiones efectuadas en 2025, relacionadas a los servicios de construcción de Obra Nueva Intercambio Vial Bujama (Adenda N° 7 y 11) aprobada con Acta firmada en Setiembre e inicio de obras en octubre de 2024.



Cuadro N° 11
Ingresos por servicios 2025-2024
(En miles de soles)

Ingresos por servicios	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2025	2024	2025 / 2024	
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	333 157	296 691	81,4%	97,9%	12,3%	36 466
Peaje Chilca	125 794	112 827	30,7%	37,2%	11,5%	12 967
Peaje Jahuay	90 670	78 780	22,2%	26,0%	15,1%	11 890
Peaje Ica	72 496	64 966	17,7%	21,4%	11,6%	7 530
Telepeaje	44 200	40 125	10,8%	13,2%	10,2%	4 075
Devoluciones	(3)	(7)	0,0%	0,0%	-57,1%	4
Ingresos por servicios de construcción de obras	76 185	6 501	18,6%	2,1%	1071,9%	69 684
Total	409 342	303 192	100%	100%	35,0%	106 150

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Vial del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. En lo que respecta a los costos totales, durante el ejercicio 2025 estos ascendieron a S/ 345,8 millones, lo que representa un incremento del 68,6 % en comparación con el ejercicio 2024, cuyo monto fue de S/ 205,1 millones. Este crecimiento de los costos va acorde al incremento de los ingresos, donde el mayor impacto se debió a los costos de construcción, los cuales crecieron en 1771,3 % (de 4,7 a 88,3 millones), mientras que los costos de operación y mantenimiento lo hicieron en 28,5 % (57,2 millones más). Al interior de los costos de operación y mantenimiento, se observa un aumento significativo en los costos de mantenimiento periódico (88,7 % más), mientras que la retribución al concedente aumentó en 26,4 %. Este aumento puede ser explicado por el retorno del porcentaje de 18,61 % de ingresos mensuales como retribución del concedente desde febrero de 2024, luego que la Adenda N° 6 lo haya reducido temporalmente a 1 %.

Cuadro N° 12
Costos de prestación de servicios 2025-2024
(En miles de soles)

Costos de operación y construcción	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025 / 2024
Costos de operación y mantenimiento	257 522	200 357	74,46%	97,70%	28,5%
Retribución al Concedente	59 133	46 774	17,1%	22,8%	26,4%
Mantenimiento periódico	92 296	48 900	26,7%	23,8%	88,7%
Amortización	67 498	67 468	19,5%	32,9%	0,0%
Servicios de mantenimiento rutinario de la red vial	17 148	17 263	5,0%	8,4%	-0,7%
Servicios de operación de peajes	10 018	9 717	2,9%	4,7%	3,1%
Aporte por regulación a Ositrán	3 748	3 224	1,1%	1,6%	16,3%
Otros costos menores	7 681	7 011	2,2%	3,4%	9,6%
Costo de construcción	88 325	4 720	25,5%	2,3%	1771,3%
Costos adenda 7 y 11	88 325	4 720	25,5%	2,3%	1771,3%
Total	345 847	205 077	100,0%	100,0%	68,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Vial del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

71. En el caso de los gastos administrativos, si bien la variación del total registrado presenta un crecimiento marginal de solo 0,6 % en el ejercicio 2025 con respecto al 2024 (al pasar de S/ 22,8 millones a S/ 22,9 millones), el comportamiento interno de sus componentes revela variaciones de distinta magnitud y signo que terminaron compensándose. Por un lado, se revirtió la tendencia a la baja mediante el incremento en Cargas de personal, que aumentó en 21,1 % al pasar de S/



7,0 millones en 2024 a S/ 8,4 millones en 2025, sumado al crecimiento de 30,8 % en Depreciación (que pasó de S/ 2,0 millones a S/ 2,6 millones). En sentido contrario y con signo negativo, este impacto fue mitigado por la reducción en Servicios prestados por terceros, que disminuyeron en 20,1 % (pasando de S/ 6,4 millones a S/ 5,1 millones), y por la caída en Cargas diversas de gestión, que descendieron de S/ 7,3 millones a S/ 6,6 millones.

Cuadro N° 13
Gastos de administración 2025-2024
(En miles de soles)

Gastos de administración	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2025	2024	2025 / 2024	
Servicios prestados por terceros	5 108	6 392	22,3%	28,1%	-20,1%	(1 284)
Cargas diversas de gestión	6 608	7 292	28,8%	32,0%	-9,4%	(684)
Cargas de personal	8 441	6 968	36,8%	30,6%	21,1%	1 473
Depreciación	2 618	2 002	11,4%	8,8%	30,8%	616
Tributo	103	77	0,4%	0,3%	33,8%	26
Amortización	46	47	0,2%	0,2%	-2,1%	(1)
Total	22 924	22 778	100%	100%	0,6%	146

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Vial del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

72. En el siguiente Estado de Resultados Integrales, la utilidad bruta del ejercicio 2025 ascendió a S/ 63,5 millones, lo que representa una reducción del 35,3 % respecto a los S/ 98,1 millones obtenidos en 2024. Esta caída se explica principalmente por el incremento de los costos totales en 68,6 % (impulsados fuertemente por los costos de construcción), los cuales superaron al crecimiento de los ingresos totales, que aumentaron un 35,0 %. En esa misma línea, la utilidad operativa mostró una contracción significativa de 46,1 %, alcanzando los S/ 40,6 millones en 2025 (frente a los S/ 75,3 millones del año anterior).

Cuadro N° 14
Estado de Resultados 2025-2024
(En miles de soles)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2025	2024	2025 / 2024	
Ingresos Totales	409 342	303 192	100,0%	100,0%	35,0%	106 150
Ingresos por peajes	333 157	296 691	81,4%	97,9%	12,3%	36 466
Ingresos por construcción	76 185	6 501	18,6%	2,1%	1071,9%	69 684
Costos Totales	(345 847)	(205 077)	-84,5%	-67,6%	68,6%	(140 770)
Costos de operación de la concesión	(257 522)	(200 357)	-62,9%	-66,1%	28,5%	(57 165)
Costos de construcción	(88 325)	(4 720)	-21,6%	-1,6%	1771,3%	(83 605)
Utilidad bruta	63 495	98 115	15,5%	32,4%	-35,3%	(34 620)
Gastos de administración	(22 924)	(22 778)	-5,6%	-7,5%	0,6%	(146)
Utilidad operativa	40 571	75 337	9,9%	24,8%	-46,1%	(34 766)
Gastos financieros	(25 063)	(25 256)	-6,1%	-8,3%	-0,8%	193
Diferencia en cambio, neta	29 344	(5 146)	7,2%	-1,7%	-670,2%	34 490
Otros ingresos, neto	819	2 173	0,2%	0,7%	-62,3%	(1 354)
Resultado antes del impuesto a la ganancia	45 671	47 108	11,2%	15,5%	-3,1%	(1 437)
Impuesto a la renta	(4 204)	(20 940)	-1%	-7%	-79,9%	16 736
Ganancia (pérdida) neta del año	41 467	26 168	10,1%	8,6%	58,5%	15 299

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Vial del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. En relación a la ganancia neta del ejercicio, en el año 2025 esta aumentó a S/ 41,5 millones, lo que representa un incremento del 58,5 % en comparación con los S/ 26,2 millones obtenidos en 2024. Esta mejora se explica principalmente por el impacto positivo de la diferencia en cambio



neta —que pasó de una pérdida de S/ 5,1 millones en 2024 a una ganancia de S/ 29,3 millones en 2025—, lo cual logró contrarrestar la caída registrada en la utilidad operativa, mientras que los gastos financieros se mantuvieron prácticamente estables con una variación de apenas -0,8 %.

Estado de Situación Financiera

74. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de sus activos, pasivos y el patrimonio neto.
75. Al cierre del ejercicio 2025, el valor total de los activos de la concesión —y en consecuencia, también del pasivo y patrimonio— se contrajo en 6,9 % respecto al año anterior, pasando de S/ 776,0 millones en 2024 a S/ 722,5 millones en 2025. Esta variación se explica principalmente por una disminución de 8,8 % en los activos no corrientes, que bajaron de S/ 736,6 millones a S/ 672,0 millones (debido a la amortización en los activos intangibles netos), lo cual fue parcialmente contrarrestado por el incremento del activo corriente, el cual aumentó en 28,4 % al pasar de S/ 39,3 millones a S/ 50,5 millones.
76. En cuanto a la composición del activo, el activo corriente representó el 7,0 % del total en 2025, cifra superior al 5,1 % registrado en 2024. Por su parte, el activo no corriente mantuvo su participación mayoritaria, representando el 93,0 % del total de activos. Dentro del activo corriente, la cuenta “Efectivo y equivalentes de efectivo”, con un saldo de S/ 10,1 millones (1,4 % del total), presentó un incremento del 93,5 % respecto a los S/ 5,2 millones registrados el año anterior. En cambio, la cuenta “Otras Cuentas por Cobrar” fue la cuenta predominante del activo corriente en dicho año, al concentrar el 4,4 % del activo total (S/ 31,6 millones). En el activo no corriente, la cuenta de activos intangibles continúa siendo la de mayor peso, representando el 92,1 % del activo total (S/ 665,5 millones), aunque ha mostrado una disminución de 9,1 % respecto al año 2024.
77. En el lado del pasivo y patrimonio, los pasivos totales disminuyeron en 17,0 %, pasando de S/ 556,0 millones en 2024 a S/ 461,6 millones en 2025. En contraste, el patrimonio neto se incrementó en 18,6 %, alcanzando los S/ 260,8 millones. Respecto al total, el pasivo representó el 63,9 %, mientras que el patrimonio neto explicó el 36,1 %. Dentro del pasivo, el pasivo corriente creció 15,3 %, de S/ 246,1 millones en 2024 a S/ 283,8 millones en 2025; mientras que el pasivo no corriente se redujo en 42,6 %, de S/ 309,9 millones a S/ 177,8 millones.
78. Dentro del pasivo corriente, la cuenta de mayor peso sigue siendo Cuentas por pagar a partes relacionadas, que aumentó de S/ 170,8 millones en 2024 a S/ 189,9 millones en 2025, representando el 41,1 % del total del pasivo. En el pasivo no corriente, las cuentas por pagar a partes relacionadas¹¹ también continúan siendo las más significativas, aunque se redujeron notablemente de S/ 273,1 millones a S/ 145,2 millones, representando el 31,5 % del pasivo total.

¹¹ En mayo del 2022, la Concesionaria y CASA suscribieron un Contrato de Mutuo para el financiamiento de las obligaciones derivadas de la ejecución de Obras de Mantenimiento Periódico. CASA financió el monto total de las primeras valorizaciones mensuales hasta una suma de USD 6 millones, monto que generará intereses y servirá como fondo de garantía de fiel cumplimiento.



Cuadro N° 15
Estado de Situación Financiera 2025-2024
(en miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2025	2024		2025	2024
ACTIVO CORRIENTE	50 505	39 337	PASIVO CORRIENTE	283 808	246 100
Efectivo y equivalente de efectivo	10 068	5 204	Cuentas por pagar comerciales	13 647	9 877
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	2 399	3 417	Cuentas por pagar a partes relacionadas	189 872	170 758
Otras cuentas por cobrar	31 624	25 245	Otras cuentas por pagar	36 473	41 068
Servicios pagados por anticipado	6 414	5 471	Provisiones para mantenimiento vial	43 132	22 816
			Obligaciones financieras	684	1 581
ACTIVO NO CORRIENTE	671 959	736 625	PASIVO NO CORRIENTE	177 839	309 930
Instalaciones, mobiliario y equipo	6 424	4 720	Cuentas por pagar a partes relacionadas	145 216	273 094
Activos intangibles, neto	665 535	731 905	Provisiones para mantenimiento vial	7 611	3 879
			Pasivo por impuesto diferido	23 846	31 466
			Otras cuentas por pagar	-	1 491
			Obligaciones Financieras	1 166	-
			TOTAL PASIVO	461 647	556 030
			PATRIMONIO NETO	260 817	219 932
			Capital social	65 760	65 760
			Reserva legal	13 152	13 152
			Resultados acumulados	181 905	141 020
TOTAL ACTIVO	722 464	775 962	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	722 464	775 962

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

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

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2025	2024	2025/2024		2025	2024	2025/2024
ACTIVO CORRIENTE	7,0%	5,1%	28,4%	PASIVO CORRIENTE	39,3%	31,7%	15,3%
Efectivo y equivalente de efectivo	1,4%	0,7%	93,5%	Cuentas por pagar comerciales	1,9%	1,3%	38,2%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,3%	0,4%	-29,8%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	26,3%	22,0%	11,2%
Otras cuentas por cobrar	4,4%	3,3%	25,3%	Otras cuentas por pagar	5,0%	5,3%	-11,2%
Servicios pagados por anticipado	0,9%	0,7%	17,2%	Provisiones para mantenimiento vial	6,0%	2,9%	89,0%
				Obligaciones financieras	0,1%	0,2%	-56,7%
ACTIVO NO CORRIENTE	93,0%	94,9%	-8,8%	PASIVO NO CORRIENTE	24,6%	39,9%	-42,6%
Instalaciones, mobiliario y equipo	0,9%	0,6%	36,1%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	20,1%	35,2%	-46,8%
Activos intangibles, neto	92,1%	94,3%	-9,1%	Provisiones para mantenimiento vial	1,1%	0,5%	96,2%
				Pasivo por impuesto diferido	3,3%	4,1%	-24,2%
				Otras cuentas por pagar	0,0%	0,2%	-100,0%
				Obligaciones Financieras	0,2%	0,0%	-
				TOTAL PASIVO	63,9%	71,7%	-17,0%
				PATRIMONIO NETO	36,1%	28,3%	18,6%
				Capital social	9,1%	8,5%	0,0%
				Reserva legal	1,8%	1,7%	0,0%
				Resultados acumulados	25,2%	18,2%	29,0%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	-6,9%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	-6,9%

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



VIII.2. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

79. Los ratios de liquidez permiten evaluar la capacidad de la empresa para atender sus obligaciones en el corto plazo. Durante los años 2024 y 2025, dichos indicadores se mantuvieron por debajo de 1, lo que evidencia una situación de liquidez limitada. Esta condición refleja que la empresa no cuenta con recursos suficientes para cubrir sus compromisos inmediatos en caso de ser exigidos. En comparación con 2024, los ratios de 2025 muestran una ligera mejora, sugiriendo una leve recuperación en la posición de liquidez de la empresa, aunque manteniéndose en niveles críticamente bajos.
80. En particular, el incremento del *Efectivo y equivalente* durante 2025 influyó positivamente en los indicadores de Liquidez clásica¹² y Prueba ácida¹³, revirtiendo la tendencia de disminución observada en el año anterior. Esta situación otorga al Concesionario un margen ligeramente mayor frente a sus acreedores, pasando la Liquidez clásica de 0,16 a 0,18 y la Prueba ácida de 0,14 a 0,16.
81. El ratio de Liquidez absoluta¹⁴ o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de otros indicadores, este ratio no está sujeto a variaciones de mercado ni al valor temporal de los activos, por lo que representa una medida más estricta de solvencia a corto plazo. Al cierre de 2025, la empresa podía cubrir S/ 0,04 por cada sol de deuda exigible, lo que evidencia una ligera recuperación respecto a 2024 (S/ 0,02).

Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2025 - 2024		
Ratios	2025	2024
Liquidez clásica	0,18	0,16
Prueba ácida	0,16	0,14
Liquidez absoluta	0,04	0,02

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Concesionaria Vial del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ratios de Endeudamiento Financiero

82. Los ratios de endeudamiento del Concesionario al cierre del año 2025 reflejan una continuidad en la tendencia hacia una menor dependencia del financiamiento externo, tal como lo evidencian las variaciones observadas en la mayoría de los indicadores presentados en el Cuadro N° 17. La única excepción a esta tendencia de mejora estructural fue el incremento registrado en el ratio de "Calidad de la deuda", que sugiere un mayor peso relativo de los pasivos exigibles en el corto plazo.
83. El ratio Deuda - Patrimonio¹⁵ disminuyó de 252,8 % en 2024 a 177,0 % en 2025, lo cual indica una reducción significativa en la proporción de recursos ajenos frente a los recursos propios de la empresa. Esta variación responde, principalmente, a la contracción del pasivo no corriente debido a la reducción de cuentas por pagar a partes relacionadas de largo plazo, en conjunto con el fortalecimiento del patrimonio neto.
84. En 2025, el ratio Endeudamiento del Activo¹⁶ se ubicó en 63,9 %, menor al 71,7 % reportado en 2024. Esto implica que una proporción menor del total de activos del Concesionario está financiada mediante deuda, lo que consolida una mayor autonomía frente a terceros y reduce el nivel de apalancamiento sobre la estructura de activos.

¹² El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹³ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total



85. El Índice de solvencia¹⁷ aumentó de 1,40 en 2024 a 1,56 en 2025, lo que indica que, por cada sol (S/ 1,00) de pasivo total, la empresa dispone de S/ 1,56 en activos. Esta evolución refleja una mejora sostenida en la seguridad analítica de la empresa para cubrir sus obligaciones totales con sus recursos disponibles.
86. Finalmente, el ratio Calidad de la deuda¹⁸ se incrementó de 44,3 % en 2024 a 61,5 % en 2025, lo que evidencia un aumento en la proporción de pasivos exigibles en el corto plazo respecto al total del endeudamiento. De este modo, se tiene que más de la mitad de las obligaciones totales de la empresa se concentran en el corto plazo, en línea con el incremento de las provisiones y cuentas corrientes comerciales, lo que incrementa la presión sobre la gestión de la liquidez inmediata.

Cuadro N° 18
Ratios Apalancamiento / endeudamiento, 2025- 2024

Ratios	2025	2024
Deuda - Patrimonio	177,0%	252,8%
Endeudamiento del Activo	63,9%	71,7%
Calidad de la Deuda	61,5%	44,3%
Índice de Solvencia	1,56	1,40

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

Ratios de Rentabilidad

87. Estos ratios permiten evaluar la eficiencia en el uso de los activos concesionados en relación con la gestión operativa de la empresa. Así, se observa que el margen bruto¹⁹ registró una caída significativa en 2025, ubicándose en 15,5 %, frente al 32,4 % alcanzado en 2024. De manera similar, el margen operativo²⁰ se redujo notablemente de 24,8 % en 2024 a 9,9 % en 2025, lo que evidencia un retroceso en la rentabilidad operativa del negocio debido al mayor impacto de los costos de construcción observados en el periodo.
88. Asimismo, el Margen EBITDA²¹, que refleja la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, experimentó una fuerte contracción al pasar de 47,8 % en 2024 a 27,1 % en 2025. En tanto, el Margen neto²² mostró un comportamiento opuesto al expandirse y alcanzar el 10,1 % en 2025, frente al 8,6 % obtenido en 2024, impulsado principalmente por factores no operativos.
89. En relación con la rentabilidad del capital, el ROE²³ revirtió su tendencia previa y se incrementó de manera importante, pasando de 11,9 % en 2024 a 15,9 % en 2025, reflejando una mayor generación de valor para los accionistas sobre su patrimonio. En la misma línea, el ROA²⁴, que mide la rentabilidad sobre la totalidad de los activos, aumentó de 3,4 % a 5,7 % entre 2024 y 2025, lo que consolida una evolución positiva y demuestra que la empresa continuó generando retornos más altos sobre su base total de activos.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²⁰ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

²¹ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

²² El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

²³ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

²⁴ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



Cuadro N° 19
Ratios de Rentabilidad, 2025 - 2024

Ratios	2025	2024
Margen Bruto	15,5%	32,4%
Margen Operativo	9,9%	24,8%
Margen EBITDA	27,1%	47,8%
Margen Neto	10,1%	8,6%
ROE	15,9%	11,9%
ROA	5,7%	3,4%

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

IX. CONCLUSIONES

90. De la evaluación del desempeño de la Concesión Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica durante el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) En 2025, el número de vehículos que circularon por la Concesión ascendió a 18,8 millones, cifra que representó un incremento de 6,7 % con relación a 2024. La estación de Chilca concentró la mayor cantidad de flujo vehicular, con un aporte de 49,2 % del tráfico total, mientras que las estaciones de Jahuay e Ica representaron el 28,0 % y 22,8 %, respectivamente. En cuanto al tipo de vehículos que circularon por la Red Vial N° 6, el 62,7 % correspondió a vehículos livianos y el 37,3 % a vehículos pesados.
- (ii) En 2025, el tráfico vehicular por las estaciones de peaje de Chilca, Ica y Jahuay registraron un incremento de 5,6 %, 7,9 % y 7,8 % respectivamente, en relación con el tráfico de 2024.
- (iii) Asimismo, en 2025 el tráfico expresado en ejes cobrables se incrementó en 9,2 % respecto a lo registrado el año anterior, siendo que los ejes cobrables de vehículos con 6 ejes son los de mayor afluencia, al alcanzar los 16,3 millones, cifra que representó el 56,3 % del total.
- (iv) En 2025, el número de llamadas de emergencia recibidas por Coviperú ascendió a 8014 llamadas, 0,1 % más que en el 2024 (8002). Del total de llamadas de emergencia de 2025, el 82,0 % de ellas tuvo por objetivo solicitar la prestación de auxilio mecánico, siendo necesario precisar que todas las llamadas se realizaron a través de los teléfonos celulares de los usuarios; y, solo el 2,0 % del total de eventos reportados generaron interrupciones en la vía.
- (v) Por otro lado, Coviperú proporcionó un total de 1068 asistencias médicas en 2025, cifra superior en 6,7 % con relación al 2024 (1001). Por otro lado, se brindaron 6907 asistencias mecánicas, cifra superior a las 6829 registradas en el 2024.
- (vi) En el año 2025, la tarifa de peaje fue actualizada conforme el mecanismo previsto en el Contrato de Concesión, que tuvo como resultado que el peaje se fije en S/ 19,40 (incluido IGV), monto superior en 3,2 % al vigente durante 2024.
- (vii) Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario ascienden a USD 541,06 millones. En 2025, se reconocieron inversiones por un total de USD 52,8 millones, siendo la inversión acumulada a dicho año de USD 510,63 millones, lo que representa el 94,4 % de porcentaje de avance.
- (viii) En el 2025, el Concesionario efectuó pagos al Estado por concepto de *Aporte por Regulación y por Retribución al Estado*. El primero de ellos alcanzó los S/ 3,45 millones, monto superior en 10,8 % al transferido en 2024 (S/ 3,11 millones). En tanto que el pago



por Retribución al Estado realizado por la empresa alcanzó los S/ 58,41 millones, monto superior al monto transferido en el 2024 (S/ 41,36 millones).

- (ix) El Ositrán verificó el cumplimiento de los estándares de calidad y niveles de servicio previstos para la Red Vial N° 6, encontrándose que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos en el Contrato de Concesión (95 %), alcanzando un nivel de cumplimiento del 97,60 %. También se obtuvo una medición del Indicador de rugosidad IRI de 1,57, el cual estuvo por debajo del máximo nivel aceptable de 3,0.
- (x) Según lo reportado por Coviperú en el 2025 se reportaron 790 accidentes, cifra 28,9 % superior a los 613 accidentes registrados en el 2024. La cantidad de accidentes por cada cien mil vehículos se incrementó en el 2025, al pasar de 3,5 a 4,2. Dichos accidentes tuvieron como consecuencias 66 personas fallecidas (cifra 15,8 % superior a la reportada en 2024); así como 673 personas que resultaron heridas (23,5 % superior a las 545 personas heridas el 2024).
- (xi) En lo que respecta a los indicadores de accidentes se refleja que la cantidad de heridos por accidentes disminuyó de 0,89 en el 2024 a 0,85 en el 2025 y la cantidad de fallecidos por accidentes se redujo también de 0,09 en el 2024 a 0,08 en el 2025. Ello muestra que los accidentes ocurridos en el 2025 han disminuido en términos de heridos y en cuanto a víctimas mortales que los registrados en el 2024.
- (xii) Por otro lado, en el 2025 se presentaron un total de 47 reclamos ante Coviperú, cifra 33,8 % inferior que los presentados en el 2024, siendo que principalmente el motivo de los reclamos se relaciona al cobro de la tarifa (el 63,8 % de los reclamos).
- (xiii) En cuanto a la recaudación obtenida por concepto de cobro de peajes en las estaciones de peaje, en 2025 se recaudó en total S/ 393,16 millones, lo que significó un crecimiento de 12,5 % con respecto al año 2024. Cabe indicar que en 2025, del monto total recaudado, el 35,8 % (S/ 140,90 millones) fueron obtenidos por la modalidad de telepeaje y pago sin contacto (tarjeta de crédito y débito), proporción superior a la registrada en 2024 (20,9%).
- (xiv) Con relación al desempeño financiero del Concesionario, en 2025 los ingresos totales alcanzaron los S/ 409,3 millones, reflejando un crecimiento de 35,0 % respecto a 2024 (S/ 303,2 millones), impulsado tanto por el aumento de 12,3 % en los ingresos por peajes como por el fuerte incremento en los ingresos por construcción (1071,9 %). En paralelo, los costos totales se incrementaron 68,6 %, alcanzando los S/ 345,8 millones, debido a los mayores costos de operación y de construcción. En ese contexto, la utilidad bruta y la utilidad operativa experimentaron retrocesos de 35,3 % y 46,1 %, respectivamente; sin embargo, la ganancia neta del año aumentó un 58,5 %, cerrando en S/ 41,5 millones en 2025.
- (xv) Al cierre del año 2025, la empresa redujo sus valores contables en relación con el total de activo y pasivo-patrimonio frente a los niveles observados al cierre de 2024, pasando de S/ 776,0 millones en 2024 a S/ 722,5 millones en 2025.
- (xvi) De otro lado, la posición de la empresa en 2025 frente a sus acreedores en el corto plazo mostró una ligera mejora conforme al valor de los indicadores de liquidez de 2024. A pesar de ello, la empresa continúa registrando indicadores por debajo de la unidad, lo que refleja que no cuenta con todos los activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad. En tanto, la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros continuaron consolidando una tendencia de mejora respecto del año previo.
- (xvii) La posición de liquidez del Concesionario experimentó una leve recuperación en 2025, con ratios que aún se mantienen por debajo de 1 pero con una ligera subida en el ratio de liquidez absoluta (de S/ 0,02 en 2024 a S/ 0,04 por cada sol de deuda exigible). Esta situación sigue evidenciando una capacidad limitada en el corto plazo; pese a ello, la empresa mostró mejoras en su solvencia general, con un índice de solvencia de 1,56 (frente a 1,40 en 2024) y una menor proporción de endeudamiento sobre activos (63,9 %



vs. 71,7 %), lo cual confirma una progresiva mejora en la autonomía financiera. No obstante, el ratio de calidad de la deuda aumentó a 61,5 % (frente a 44,3 % en 2024), lo que advierte una mayor concentración de pasivos corrientes.

- (xviii) Finalmente, respecto a los indicadores de rentabilidad, en 2025 se registró un comportamiento mixto. Por un lado, se observó un deterioro en los márgenes operativos: el margen bruto cayó a 15,5 % (desde 32,4 % en 2024) y el margen operativo a 9,9 %. En contraste, el margen neto se expandió hasta alcanzar el 10,1 % (frente al 8,6 % del año anterior). En esa misma línea de recuperación, el ROE y el ROA se incrementaron de manera importante, ubicándose en 15,9 % y 5,7 %, respectivamente, lo que demuestra una mayor eficiencia en la generación de valor sobre el patrimonio y la base de activos al cierre del ejercicio.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo vial Red Vial 6 - Total 221,7 km. Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul 72,7 km Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera 1,6 km Cerro Calavera – Pampa Clarita 18,7 km Pampa Clarita - Intercambio Chinchá Alta 33,1 km Intercambio Chinchá Alta – Empalme San Andrés 41,1 km. Empalme San Andrés – Guadalupe 54,5 km	Cláusula 1.5.
2	Fecha de suscripción	20 de septiembre de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	30 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato. - Si la segunda Etapa de construcción se inicia entre el año 17 y 19, se ampliará el plazo a 32 años (opción de ampliación de plazo). - El Concesionario puede solicitar ampliación de plazo, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato de Concesión.	Cláusula 4.1. Cláusula 4.3.
4	Adendas	Adenda 1: 28 de agosto de 2007. Adenda 2: 8 de abril de 2009. Adenda 3: 16 de marzo de 2010. Adenda 4: 15 de junio de 2011. Adenda 5: 13 de agosto de 2012. Adenda 6: 30 de enero de 2015. Adenda 7: 20 de julio de 2016 Adenda 8: 01 de diciembre de 2016 Adenda 9: 01 de diciembre de 2016 Adenda 10: 29 de mayo de 2024 Adenda 11: 19 de julio de 2024	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8 Adenda 9 Adenda 10 Adenda 11
5	Modalidad	Autofinanciada	Cláusula 2.6.
6	Factor de competencia	Retribución al Estado.	Cláusula 1.5. Cláusula 8.19.
7	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial Inicial: USD 192 091,31 miles (sin incluir IGV). Inversión Proyectada Referencial modificada: USD 258 755 341 (sin incluir IGV), distribuidos en Actividades Preparatorias, obras de la Primera etapa, obras de la Segunda etapa y Obras de la Tercera etapa.	Cláusula 1.5. y Anexo II Adenda 6
8	Capital mínimo	A la fecha de suscripción del Contrato el Concesionario debe entregar la constancia de inscripción registral, indicando que su capital social es de USD 20 millones suscrito y pagado, o, - Íntegramente suscrito y pagados, como mínimo USD 5 millones a la fecha de inicio - Se completará hasta como mínimo USD 15 millones al final de la construcción de las obras de la primera etapa. - Completando a USD 20 millones al final de la segunda etapa de las obras.	Cláusula 3.3.



Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Obras	▪ <u>Actividades Preparatorias:</u> - Puesta a punto de la calzada existente - Intercambio vial Cerro Azul - Construcción de Puente Peatonal y otras obras Nuevas no previstas hasta el monto establecido en la propuesta técnica para la reubicación de las Unidades de peaje Jahuay e Ica. ▪ <u>Primera Etapa (2 años siguientes a la entrega de predios):</u> - Construcción de la primera calzada de tramos intermedios entre las progresivas 1+600 a 20+301 - Construcción de la primera calzada de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000. - Construcción de puente sobre el río Cañete min. 237 m. lineales (en ambas calzadas). - Construcción de un (01) intercambio vial en Pampa Clarita - Construcción de tres (03) pasos a desnivel en Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo. - Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG. - Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50 m. lineales (calzada derecha). - Intercambio vial Asia ▪ <u>Segunda Etapa: Módulo A</u> - Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386. - Construcción de la primera calzada desde el km. 53+386 al 94+400. - Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chíncha cuyas longitudes mínimas serán de 120 m. lineales, Río Pisco (min. 237 m.), quebrada Tambo de Mora (min. 35 m.), quebrada Topará (min. 50 m.), para cada calzada. - Construcción de un Paso a Desnivel en Tambo de Mora - Construcción de 1 intercambio vial en Pisco. - Construcción de tres (03) pasos a desnivel, uno (01) en Chíncha, uno (01) en Chíncha Alta y uno (01) en San Andrés. - Construcción de Pte peatonal Asia. ▪ <u>Segunda Etapa: Módulo B</u> - Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 53+386 (intercambio Chíncha) a 94+500 (empalme del nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco). - Construcción de dos puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente cuya longitud mínima es 120 metros lineales cada uno. - Construcción de un puente sobre el río Pisco cuya longitud mínima es 237 metros lineales. - Construcción de un Intercambio Vial en Chíncha Alta. - Construcción de un Intercambio Vial en San Andrés y Paracas - Construcción de un puente en la quebrada de Tambo de Mora ▪ <u>Tercera etapa</u> - Construcción de la segunda calzada entre los KM. 94+500 (empalme del nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco) a 148+995 (Guadalupe).	Anexo II Adenda 1 Adenda 2 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6



Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	Garantías a favor del concedente	▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: - Por USD 6 millones al inicio de la primera etapa o a más tardar a los dos años de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa. - Por USD 9 millones a partir del inicio de obras de la segunda etapa o a más tardar al inicio del décimo séptimo año de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la segunda etapa. El monto de la garantía será ajustado de acuerdo la variación del CPI de los Estados Unidos. - Por un monto de US\$ 6 153 847 a partir del inicio de las Obras de la Tercera etapa. Dicha carta fianza deberá mantenerse vigente hasta dos (2) años posteriores a la conclusión de las Obras de la Tercera Etapa. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión por USD 6 millones, se mantendrá vigente desde la suscripción del contrato y 12 meses posteriores a la suscripción del Acta de Reversión de los Bienes.	Cláusula 9.2. Adenda 6
11	Garantías a favor del concesionario	▪ Garantía de Ingresos por tráfico: Se asegura un ingreso mínimo por peaje de: - 9,2 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, hasta el cuarto año de la Concesión. - 10 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, entre el año 5 y 16 de la Concesión. - 12 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, desde el año 17 de la Concesión.	Cláusula 9.10.
12	Garantías a favor de acreedores permitidos	El Concesionario podrá, previa autorización del Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos, sobre los siguientes bienes: - El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885). - Los ingresos de la Concesión, netos de la Retribución, la Tasa Regulatoria y cualquier otro monto comprometido a entidades estatales. - Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad al numeral (i) literal (d) de la Cláusula 3.3.	Cláusula 9.5. (p. 63)
13	Pólizas de seguros	▪ De responsabilidad civil contra terceros. ▪ De accidentes personales. ▪ De riesgos laborales. ▪ De siniestros de bienes en construcción. ▪ De Obras Civiles Terminadas. ▪ De operación. ▪ Pólizas 3D. ▪ Otras pólizas (voluntario).	Cláusulas 10.2 a), b), c) d) e) f), g), h).
14	Toma de Posesión de los Bienes	▪ Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Primera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue: a) Predios del Sub Tramo 3: El 80 % de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de mayo de 2009, el otro 20 % a más tardar el 30 de setiembre de 2009. b) Predios del Sub Tramo 4: El 80 % de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de junio de 2009, el otro 20 % a más tardar el 30 de octubre de 2009. ▪ Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Segunda Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue	Cláusula 5.2 Adenda 2 Adenda 6



Nº	Tema	Contenido	Ref.
		a) El 80 % del área total correspondiente a la Segunda Etapa, deberá ser entregado a más tardar a los cuarenta y cinco (45) Días Calendario contados a partir de la fecha de suscripción de la Adenda N° 6; b) El 20 % restante del área total correspondiente a la Segunda Etapa, deberá ser entregado a más tardar a los ciento veinte (120) Días Calendario contados a partir de la fecha de suscripción de la Adenda N° 6 u; c) Respecto de los predios entre las progresivas del km 59+600 al Km 59+900 (Tambo de Mora) y los predios entre las progresivas del km 84+600 al km 85+400 (San Clemente), las Partes definirán el plazo de entrega y detalle o circunstancias referidos a los precios, mediante acuerdo escrito a los noventa (90) Días Calendarios contados a partir de la fecha de suscripción de la Adenda N° 06. ▪ Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Tercera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue: a) El 40 % del área total correspondiente a la Tercera Etapa, deberá ser entregado a más tardar a los ciento veinte (120) Días Calendario contados a partir de la fecha de suscripción de la Adenda N° 6, b) El 60 % restante del área total correspondiente a la Tercera Etapa, deberá ser entregado a más tardar a los nueve (09) meses contados desde la fecha de suscripción de la Adenda N° 6.	
15	Inicio de Explotación	▪ A la toma de posesión del derecho de explotación, siempre y cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya tomado posesión de la infraestructura vial objeto de la Concesión. ▪ Sin embargo, la explotación sólo podrá iniciarse cuando el Concesionario haya cumplido con entregar las Garantías de Fiel Cumplimiento y pólizas de seguro que exige el Contrato.	Cláusula 8.8. Cláusula 8.9.
16	Tarifas	▪ Peaje inicial de S/. 4,62 (más impuestos) hasta la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa. ▪ Peaje de USD 1,50 (más impuestos), a partir de la firma de la Adenda N° 6, previa publicación de la modificación del Tarifario. ▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje. ▪ El Concesionario podrá implementar esquemas de descuento de Peajes, previa autorización del REGULADOR quien velará porque se cautelen los intereses del CONCEDENTE. La SOCIEDAD CONCESIONARIA será responsable de variaciones en los ingresos como resultado de los esquemas de descuento implementados, la Retribución deberá calcularse sobre los ingresos antes de aplicados los descuentos ▪ En ningún caso podrá acordarse la exoneración del pago de la Tarifa	Cláusulas 8.17. a) - c) Adenda 6
17	Reajuste de tarifas	▪ Los peajes podrán ser reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, cada doce (12) meses, a partir de la puesta en vigencia de la Tarifa de Peaje de USD 1.50 ▪ El reajuste se hará a partir de una fórmula que lo indexa en un 50 % al IPC nacional y 50 % al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado. ▪ El Regulador, a solicitud del Concesionario, efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que se produzca una variación de más del diez por ciento (10 %) desde el último reajuste ordinario.	Cláusula 8.17. d) Adenda 8



Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Retribución del Estado	1 % de los ingresos mensuales por concepto de peajes, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la culminación de las obras de la primera etapa, o a más tardar al finalizar el año 4 de la concesión. 18,61 % de los ingresos del peaje a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o al inicio del año 5 hasta la finalización de la concesión.	Cláusula 8.19.
19	Equilibrio económico	Si por cambios de las leyes y disposiciones aplicables o por actos de gobierno ocurre: - La Reducción de los ingresos brutos anuales en 10 % o más en un mismo año (o acumulados en 4 años continuos). - El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10 % o más (o acumulados en 4 años continuos). - O el efecto compuesto de las dos anteriores. También se considerará en el caso en que el cálculo de la fórmula presentada (D) de cómo resultado un valor mayor al 15 % o menor al -15 %.	Cláusula 8.20.
20	Penalizaciones	El incumplimiento en el inicio y terminación de las obras por causas imputables al Concesionario dará lugar a una penalidad de 0,03 % del valor de la Inversión Proyectada Referencial por cada día calendario de retraso, hasta el tope de 5 % del valor de la Inversión Proyectada Referencial de la respectiva Etapa de Construcción.	Cláusula 6.15.
21	Caducidad	- Vencimiento del plazo. - Mutuo Acuerdo. - Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor). - Efectos de la caducidad. - Procedimiento para la caducidad de la concesión. - Liquidación del contrato. - Procedimiento para el rescate en caso de resolución del contrato.	Cláusula 14.1.a 14.16. Adenda 9
22	Solución de controversias	- Trato Directo - Arbitraje - Arbitraje de conciencia: Controversias técnicas. - Arbitraje de derecho: Controversias No técnicas. - Reglas Procedimentales Comunes.	Cláusula 15.12. Cláusula 15.13. Cláusula 15.13.
23	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I.

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: COVIPERÚ

Concesionario	Concesionaria Vial del Perú S.A. - COVIPERÚ
Modalidad	AUTOSOSTENIBLE
Periodo:	2005 - 2025

a. Tráfico																						
UNIDAD		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Vehículos																						
Ligero	Vehículo	1 097 034	2 720 149	2 990 014	3 330 292	3 661 841	4 027 700	4 520 093	5 192 413	5 579 802	5 917 082	6 707 764	7 137 384	7 549 040	8 230 534	8 628 242	7 779 360	10 936 000	11 037 222	10 697 170	11 196 014	11 767 496
Pesado	Vehículo	1 460 208	3 072 142	3 008 517	3 353 974	3 423 470	3 655 477	3 914 664	4 226 888	4 483 207	4 658 000	4 916 352	5 132 098	5 321 064	5 568 378	5 829 308	4 534 494	5 522 364	5 881 350	5 833 742	6 384 784	6 999 860
Número de Ejes cobrables																						
Ligero	Eje	1 097 034	2 720 149	2 990 014	3 330 292	3 661 841	4 027 700	4 520 093	5 192 413	5 579 802	5 917 082	6 707 764	7 137 384	7 549 040	8 230 534	8 628 242	7 779 360	10 936 000	11 037 222	10 697 170	11 196 014	11 767 496
Pesado	Eje	5 003 784	10 534 624	10 674 479	12 365 850	12 636 267	13 836 697	14 968 221	16 299 548	17 440 242	18 304 586	19 273 212	20 067 114	21 007 356	22 074 540	23 238 028	19 162 476	23 467 534	24 379 582	23 990 824	26 098 308	28 953 546
Número de Vehículos por unidad de peaje:																						
Chilca		1 258 730	2 782 432	3 167 104	3 516 240	3 769 616	4 119 002	4 505 122	5 042 726	5 309 444	5 572 262	6 120 630	6 467 264	6 655 290	7 037 396	7 308 396	6 303 494	8 187 918	8 715 646	8 552 450	8 742 428	9 233 152
Ligero	Vehículo	664 846	1 637 724	1 894 654	2 097 778	2 329 262	2 571 892	2 868 662	3 296 362	3 465 776	3 669 954	4 095 050	4 328 682	4 465 822	4 751 684	4 916 454	4 463 316	5 959 510	6 290 538	6 138 170	6 167 378	6 429 266
Pesado	Vehículo	593 884	1 144 708	1 272 450	1 418 462	1 440 354	1 547 110	1 636 460	1 746 364	1 843 668	1 902 308	2 025 580	2 138 582	2 189 468	2 285 712	2 391 942	1 840 178	2 228 408	2 425 108	2 414 280	2 575 050	2 803 886
Ica		580 484	1 336 767	1 234 589	1 386 557	1 411 794	1 573 004	1 767 318	1 961 491	2 136 883	2 243 468	2 424 334	2 524 236	2 720 522	2 984 034	3 202 536	2 746 156	3 714 516	3 469 974	3 436 364	3 960 562	4 273 536
Ligero	Vehículo	195 760	477 703	476 529	562 592	592 575	661 130	756 541	865 969	973 184	1 026 770	1 174 448	1 246 210	1 367 084	1 545 072	1 678 578	1 540 370	2 256 828	2 002 766	1 974 376	2 299 576	2 463 640
Pesado	Vehículo	384 724	859 064	758 060	823 965	819 219	911 874	1 010 777	1 095 522	1 163 699	1 216 698	1 249 886	1 278 026	1 353 438	1 438 962	1 523 958	1 205 786	1 457 688	1 467 208	1 461 988	1 660 986	1 809 896
Jahuay		718 028	1 673 092	1 596 838	1 781 469	1 903 901	1 991 171	2 162 317	2 415 084	2 616 682	2 759 352	3 079 152	3 277 982	3 494 292	3 777 482	3 946 618	3 264 204	4 555 930	4 732 952	4 542 098	4 877 808	5 260 668
Ligero	Vehículo	236 428	604 722	618 831	669 922	740 004	794 678	894 890	1 030 082	1 140 842	1 220 358	1 438 266	1 562 492	1 716 134	1 933 778	2 033 210	1 775 674	2 719 662	2 743 918	2 584 624	2 729 060	2 874 590
Pesado	Vehículo	481 600	1 068 370	978 007	1 111 547	1 163 897	1 196 493	1 267 427	1 385 002	1 475 840	1 538 994	1 640 886	1 715 490	1 778 158	1 843 704	1 913 408	1 488 530	1 836 268	1 989 034	1 957 474	2 148 748	2 386 078
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:																						
Chilca		2 643 234	5 443 000	6 277 300	7 191 972	7 481 588	8 205 122	8 899 426	9 816 840	10 435 138	10 933 040	11 839 116	12 497 004	12 945 996	13 705 784	14 378 022	12 213 812	15 358 508	16 213 030	15 890 978	16 523 366	17 863 894
Ligero	Ejes	664 846	1 637 724	1 894 654	2 097 778	2 329 262	2 571 892	2 868 662	3 296 362	3 465 776	3 669 954	4 095 050	4 328 682	4 465 822	4 751 684	4 916 454	4 463 316	5 959 510	6 290 538	6 138 170	6 167 378	6 429 266
Pesado	Ejes	1 978 388	3 805 276	4 382 646	5 094 194	5 152 326	5 633 230	6 030 764	6 520 478	6 969 362	7 263 086	7 744 066	8 168 322	8 480 174	8 954 100	9 461 568	7 750 496	9 398 998	9 922 492	9 752 808	10 355 988	11 434 628
Ica		1 511 358	3 433 529	3 196 024	3 629 357	3 681 103	4 192 070	4 697 943	5 148 639	5 528 086	5 863 110	6 104 308	6 258 052	6 715 090	7 240 168	7 721 364	6 524 334	8 381 076	8 116 696	8 083 266	9 163 144	9 988 746
Ligero	Ejes	195 760	477 703	476 529	562 592	592 575	661 130	756 541	865 969	973 184	1 026 770	1 174 448	1 246 210	1 367 084	1 545 072	1 678 578	1 540 370	2 256 828	2 002 766	1 974 376	2 299 576	2 463 640
Pesado	Ejes	1 315 598	2 955 826	2 719 495	3 066 765	3 088 528	3 530 940	3 941 402	4 282 670	4 554 902	4 836 340	4 929 860	5 011 842	5 348 006	5 695 096	6 042 786	4 983 964	6 124 248	6 113 930	6 108 890	6 863 568	7 525 106
Jahuay		1 946 226	4 378 244	4 191 169	4 874 813	5 135 417	5 467 205	5 890 945	6 526 482	7 056 820	7 425 518	8 037 552	8 449 442	8 895 310	9 359 122	9 766 884	8 203 690	10 663 950	11 087 078	10 713 750	11 607 812	12 868 402
Ligero	Ejes	236 428	604 722	618 831	669 922	740 004	794 678	894 890	1 030 082	1 140 842	1 220 358	1 438 266	1 562 492	1 716 134	1 933 778	2 033 210	1 775 674	2 719 662	2 743 918	2 584 624	2 729 060	2 874 590

Pesado	Ejes	1 709 798	3 773 522	3 572 338	4 204 891	4 395 413	4 672 527	4 996 055	5 496 400	5 915 978	6 205 160	6 599 286	6 886 950	7 179 176	7 425 344	7 733 674	6 428 016	7 944 288	8 343 160	8 129 126	8 878 752	9 993 812
--------	------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

b. Recaudación por cobro de peaje																						
UNIDAD		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total		53 350	59 304	67 496	73 974	75 609	84 472	92 714	101 116	126 612 055	133 219 387	152 371 749	183 977 711	199 460 698	212 135 518	231 160 508	181 071 020	269 459 313	302 586 266	315 190 556	349 454 788	393 161 799
Ligero	Soles	3379530	13 741 767	15 545 739	18 316 606	20 140 126	22 152 350	24 846 998	28 558 272	30 513 610	31 703 089	37 510 110	45 301 038	49 604 428	54 588 030	58 981 559	48 479 497	74 994 946	80 518 763	79 580 842	74 262 472	64 783 597
Pesado	Soles	10109701	46 279 897	55 423 517	68 012 175	69 499 469	76 101 834	82 199 728	89 647 514	94 840 647	86 805 664	90 158 758	106 485 748	114 292 120	119 990 542	132 032 782	105 520 143	154 401 836	172 431 516	179 103 683	201 881 518	187 474 871
Prep.	Soles	0	-	-	-	-	-	-	-	1 255 986	14 710 421	24 694 565	32 176 081	35 558 167	37 556 946	40 146 167	27 071 381	40 062 531	49 635 987	56 506 031	73 310 798	140 903 330
Otros										1813	213	8316	14 844	5982								

c. Daños personales												
Accidentes	234	378	402	479	604	593	486	700	651	617	613	790
Heridos (persona)	411	487	346	461	536	479	407	528	634	561	545	673
Fallecidos (persona)	26	30	35	47	75	55	39	43	63	47	57	66

Fuente: Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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