



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2024: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil Tramo N° 1: San Juan de Marcona – Urcos

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado 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.

Fe de erratas publicada el 10 de septiembre de 2025

Se actualizó el Informe de Desempeño de IIRSA Sur Tramo 1 - 2024, corrigiendo la ubicación de las siguientes unidades de peaje:

- **Peaje Marcona:** corregido de **km 8,2 Ruta 26 a km 31+400 Ruta 26.**
- **Peaje Pampamarca:** corregido de **km 292 Ruta 26A a km 273+120 Ruta 26A.**
- **Peaje Pirchihua:** corregido de **km 420 Ruta 26A a km 411+700 Ruta 26A.**
- **Peaje Ccasacancga:** corregido de **km 607 Ruta 26A a km 917+000 Ruta 26A.**

Segunda versión: setiembre de 2025

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

estudioseconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	6
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
II.1.	Composición de la empresa	8
II.2.	Principales Características del Contrato de Concesión	8
II.3.	Área de Influencia	10
II.4.	Infraestructura y equipos de la Concesión	11
II.5.	Hechos de importancia	11
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	13
IV.1.	Tráfico vehicular	13
IV.2.	Servicios complementarios	16
V.	RÉGIMEN TARIFARIO	18
VI.	INVERSIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN	19
VI.1.	Evolución de las inversiones	19
VI.2.	Aporte por regulación	21
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	22
VII.1.	Niveles de servicio	22
VII.2.	Indicadores de Tráfico	23
VII.3.	Accidentes	23
VII.4.	Reclamos, sanciones y penalidades	26
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	27
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	28
IX.1.	Estados financieros	28
IX.2.	Indicadores financieros	32
X.	CONCLUSIONES	35
	Anexo N° 1 Ficha de Contrato de Concesión	37
	Anexo N° 2 Resumen Estadístico	40



INDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 Aspectos generales de la concesión	8
Cuadro N° 2 Inversión referencial	9
Cuadro N° 3 Modificaciones contractuales	10
Cuadro N° 4 Unidades de peaje y pesaje	11
Cuadro N° 5 Ubicación de las unidades de peaje y pesaje	12
Cuadro N° 6 Variación anual del tráfico por estación de peaje, años 2023 y 2024	15
Cuadro N° 7 Ejes cobrables por estación de peaje, año 2024	16
Cuadro N° 8 Motivos de llamadas de emergencia, año 2024	17
Cuadro N° 9 Tarifas vigentes, año 2024	19
Cuadro N° 10 Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2014 - 2024.....	24
Cuadro N° 11 Número de Reclamos por Materia, año 2024	26
Cuadro N° 12 Ingresos por servicios, años 2023 y 2024	28
Cuadro N° 13 Costos de prestación de servicios, años 2023 y 2024	29
Cuadro N° 14 Costos por mantenimiento de emergencia y otros costos, años 2023 y 2024	29
Cuadro N° 15 Costos de administración, años 2023 y 2024	30
Cuadro N° 16 Resultados integrales, años 2023 y 2024	30
Cuadro N° 17 Estado de Situación Financiera, años 2023 y 2024	31
Cuadro N° 18 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, años 2023 y 2024	31
Cuadro N° 19 Ratios de Liquidez, años 2023 y 2024	32
Cuadro N° 20 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2023 y 2024	33
Cuadro N° 21 Ratios de Rentabilidad, años 2023 y 2024	34



INDICE DE GRÁFICO

Gráfico N° 1	Mapa del Corredor Vial Interoceánico Sur (IIRSA Sur)	10
Gráfico N° 2	Evolución del tráfico por tipo de vehículo, periodo 2007 – 2024	14
Gráfico N° 3	Evolución del tráfico mensual, años 2023 – 2024	14
Gráfico N° 4	Tráfico por tipo de vehículo por estación de peaje, año 2024 (En porcentajes)	15
Gráfico N° 5	Llamadas de emergencia realizadas, periodo 2014 – 2024	17
Gráfico N° 6	Asistencias mecánicas, periodo 2014 – 2024	18
Gráfico N° 7	Inversiones Reconocidas por el Ositrán, periodo 2014 – 2024	20
Gráfico N° 8	Aportes por regulación, periodo 2014 – 2024	21
Gráfico N° 9	Nivel de servicio global, periodo 2015 – 2024	22
Gráfico N° 10	Intensidad Media Diaria (IMD), años 2023-2024	23
Gráfico N° 11	Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, años 2014 – 2024	24
Gráfico N° 12	Daños personales por accidentes, años 2014 – 2024	25
Gráfico N° 13	Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, año 2024	25
Gráfico N° 14	Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, año 2024	26
Gráfico N° 15	Recaudación de peaje por tipo de vehículo, año 2024	27
Gráfico N° 16	Cofinanciamiento otorgado por el Estado, periodo 2008 - 2024	28



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2024, de la Concesión del Tramo 1 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, IIRSA Sur Tramo 1), que comprende el tramo San Juan de Marcona – Urcos. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

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

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

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

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

El tráfico vehicular presentó un aumento del 26,6 % entre 2023 y 2024, al pasar de 1,2 millones a 1,6 millones de vehículos, de los cuales el 58,3 % corresponde a vehículos ligeros y el 41,7 % a vehículos pesados. Del mismo modo, en cuanto al número de ejes cobrables, el tráfico alcanzó los 3,6 millones de ejes, lo que representó un incremento del 30,5 % respecto al año anterior. Cabe mencionar que parte del aumento registrado en las estadísticas se explica por la reanudación del cobro de peajes en enero de 2024, ya que durante dicho mes se registró el tráfico vehicular, a diferencia de enero de 2023, cuando las obligaciones estuvieron suspendidas.

La inversión reconocida acumulada ascendió a USD 152,1 millones en 2024, lo cual representó un avance de 104,6 % con relación a la inversión total comprometidas, así como un cumplimiento del 100 % de los kilómetros comprometidos para ser intervenidos (750,4 km) como parte de la obra principal. Cabe señalar que, durante el 2024, no se reconocieron inversiones por parte del Ositrán.

Asimismo, en el 2024, las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación ascendió a 1,18 millones de soles, monto que representa un ligero aumento de 2,8 % en relación con el aporte de 2023 (S/ 1,15 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2024. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (95%), alcanzando un nivel de

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



cumplimiento del 97,08 %. El número de accidentes se incrementó en 25,1 % entre el 2023 y 2024, pasando de 334 a 418; mientras que, el número de accidentes por cien mil vehículos se redujo en 1,2 %, al pasar de 27,0 a 26,6 accidentes por cada cien mil vehículos. Por su parte, durante 2024 se registraron seis reclamos, los cuales se relacionan con temas referidos a la facturación o cobro de tarifa, mantenimiento de la vía, daño o pérdida en perjuicio de los usuarios y falta de señalización.

Con relación a las tarifas de peaje cobradas en cada una de las cinco unidades de peaje, durante 2024, las mismas se mantuvieron en los mismos niveles que se aplican desde el inicio de la explotación de la Concesión (diciembre de 2007), debido a que aún no concluyen las obras obligatorias.

Los ingresos totales constituidos por: (i) servicios de operación y mantenimiento rutinario, (ii) servicios por mantenimiento periódico y (iii) servicios por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, los cuales alcanzaron los S/ 53,0 millones, esto es, un 31,2%% menor que los S/ 77,1 millones registrados en el 2023. En lo que respecta a los costos totales de servicios, estos se redujeron en 25,3%, al pasar de S/ 73,9 millones en 2023 a S/ 55,2 millones en 2024, debido a los menores costos de mantenimiento periódico.

Durante el 2024, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta positiva de S/ -2,2 millones, lo que significó una caída con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 3,2 millones). De igual manera, la utilidad de operación, ascendió en el 2024 a S/ -6,1 millones. Finalmente, respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2024 paso a S/ -2,4 millones frente a los S/ -2,2 millones obtenidos en el 2023, incrementándose así las pérdidas registradas.

Al cierre del año 2024, la empresa disminuyó sus valores contables frente al nivel registrado en 2023. Así, los activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 25,5% al pasar de S/ 42,9 millones en el 2023 a S/ 53,8 millones al finalizar el 2024. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha reducido conforme a la disminución de los indicadores de liquidez del 2024 frente a los del 2023, revelando que al final del ejercicio del 2024, la empresa no dispone de suficientes recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes han empeorado respecto a lo registrado el año anterior. De otro lado, se ha incrementado la ineficacia final con relación al nivel de patrimonio y reducido el nivel de ineficacia asociado al valor de los activos de la empresa.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. Carretera Andina del Sur S.A.C. se constituyó el 20 de setiembre de 2007 en el Perú bajo el nombre de Survial S.A. Desde 2012, tiene como accionista mayoritario a la empresa AENZA S.A.A. (antes Graña y Montero S.A.A.) quien posee el 99,995 % del capital social del Concesionario. Por su parte, la empresa CONCAR S.A. posee el 0,005 % de las acciones. Ambas empresas pertenecen al Grupo Aenza (antes, grupo Graña y Montero) y se dedican a brindar servicio de construcción, operaciones, conservación y gestión de infraestructuras.

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

2. El 23 de octubre de 2007 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y Carretera Andina del Sur S.A.C., por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo². El Cuadro 1 resume las principales características del contrato de concesión.

Cuadro N° 1 Aspectos generales de la concesión	
Concesionario	CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.
Accionistas de la Concesión	AENZA S.A.A. 99,995% UNNA Transporte S.A.C 0,005%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Mejor Oferta Económica (MOE)
Inversión comprometida ³	USD 145,4 millones (incluido IGV)
Inversión acumulada al 2024	USD 152,1 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	23 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

3. Conforme a lo señalado en la Cláusula 2.3 del Contrato de Concesión, la concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que el Concesionario construye, financia y se hace cargo del proyecto infraestructura por un periodo determinado, luego del cual entrega la infraestructura al Estado. Así, la infraestructura que forma parte del tramo de la concesión mantiene en todo momento su condición pública.
4. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, por la cual el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS). Conforme a lo establecido en el Anexo XIII del Contrato de Concesión, el PAS tiene como objetivo reconocer los costos de inversión y mantenimiento de las obras, por lo que está compuesto por la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).

² La cláusula 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.

³ El compromiso de inversión corresponde al Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente, pues no existe el concepto de "compromiso de inversión" sino el pago de las obras mediante cuotas anuales equivalentes a porciones del PAO contractual. Se añadió la inversión de la Obra Adicional "Señalización y ordenamiento del tránsito urbano de la ciudad de Chalhuanca" y "Construcción de la vía de evitamiento Urcos".



5. Por otro lado, de existir la necesidad de realizar trabajos para cumplir los niveles de servicio contractuales en los que las labores de Mantenimiento Rutinario no sean suficientes, el Concedente y el Concesionario podrán llegar a un acuerdo para la ejecución y el pago de la solución requerida. Dicho pago será con cargo a la cuenta de Eventos Catastróficos o con cargo al Concedente, de no ser suficiente el monto en la referida cuenta.
6. De acuerdo con el Anexo V del Contrato de Concesión del Tramo N° 1 de IIRSA Sur, el costo directo referencial de las obras asciende a USD 56,97 millones (Ver Cuadro 2). Este costo directo se distribuye en la ejecución de obras en 9 tramos, de los cuales el tramo de Nazca –Desvío Pampachiri, el tramo más extenso de la Concesión, concentra el 45 %, seguido del tramo 8, Puente Cunyac – Cuzco (18 %) y el tramo Abancay - Puente Cunyac (14 %).

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

7. Al costo directo de las obras establecido en el Contrato de Concesión, debe añadirse el costo del estudio definitivo de ingeniería (EDI), el estudio de impacto ambiental (EIA), los gastos generales y una utilidad de 10 %. A la sumatoria de este monto se incorpora el IGV para obtener un subtotal de USD 87 millones. Sobre el monto anterior se prevé un 10 % para contingencias más el costo de las obras complementarias. Las obras presupuestadas en el Contrato fueron la construcción de las unidades de peaje y las unidades de pesaje. De esta forma, el presupuesto referencial total de la obra ascendió a USD 98,9 millones. Posteriormente, este monto referencial se modificó en el año 2009 llegando a los USD 135,87 millones y, en el 2013, con la inclusión de obras adicionales de señalización y la vía de evitamiento de Urcos (USD 9,45 millones), la inversión se incrementó a USD 145,42 millones.
8. De acuerdo a la cláusula 15.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al regulador el aporte por regulación establecido en el Artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión.
9. Asimismo, de conformidad con la cláusula 9.10 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá realizar pagos al Concedente por concepto de supervisión de obras durante el período de ejecución de estas. Para este afecto, el Concesionario abona al Regulador hasta un monto equivalente al 4 % de la inversión proyectada referencial.

Modificaciones Contractuales

10. A la fecha, el Ositrán ha emitido opinión sobre dos adendas. La primera de ellas aprobada por Acuerdo de Consejo Directivo N° 1299-360-10-CD-OSITRAN que estuvieron relacionadas con la aceptación de las obras de construcción, al mecanismo de compensación por actividades de



mantenimiento periódico, al mecanismo de control y certificación de avances de obra, así como la suspensión de obligaciones de las obras de construcción. El Cuadro 3 resume los principales temas tratados en dichas adendas.

Cuadro N° 3 Modificaciones contractuales Adenda 1	
Fecha de suscripción:	22 de octubre de 2010
Opinión de Ositrán:	Acuerdo de Consejo Directivo N° 1299-360-10-CD-OSITRAN Informe N° 028-10-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	(1) Modificación de cláusulas 6.26, 6.27 y 6.28 referidas a la aceptación de las obras de construcción. (2) Modificación de la cláusula 9.11 referida al mecanismo de compensación por actividades de mantenimiento periódico. (3) Modificación al literal (iii) del numeral 1.1 del Anexo IX, referido al mecanismo de control y certificación de avances de obra. (4) Contiene la suspensión de obligaciones de las obras de construcción
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	02 de junio de 2011
Opinión de Ositrán:	Acuerdo de Consejo Directivo N° 1351-381-11-CD-OSITRAN Informe N° 008-11-GRE-GS-GAL-OSITRAN
Principales temas:	Precisiones al Contrato de Concesión Numeral 3 del Anexo XIII referido al PAMO.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.3. Área de Influencia

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



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones



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

II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

14. La Concesión también incluye 5 unidades de peaje y 3 estaciones de pesaje (una fija y dos móviles), cada una de las cuales cuenta con servicios higiénicos de uso público. Asimismo, se ha establecido una Central de Atención de Emergencias ubicada en Cusco, la cual funciona las 24 horas y los 365 días del año. Entre tanto, como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 75 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados a cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por la Central de Atención de Emergencias, y a través de estos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
15. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición tres (3) grúas remolcadoras para el traslado de vehículos ubicadas en Nazca, Pampamarca (Apurímac) y Ccasacancha (Cusco), las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día, a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito. Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las tres (3) estaciones de pesaje (1 fija y 2 móviles).

II.5. Hechos de importancia

16. En el Tramo 1: San Juan de Marcona – Urcos, se concluyó la implementación de mejoras en las condiciones de seguridad vial entre el kilómetro 85 y el kilómetro 99. Actualmente, el Concesionario se encuentra en proceso de levantar las observaciones correspondientes. Asimismo, se emitieron opiniones favorables para la ejecución de nueve obras adicionales.⁴

⁴ En los siguientes sectores: del km 319+828 al km 319+872, del km 329+835 al km 329+879, del km 324+200 al km 324+275, del km 330+745 al km 330+860, del km 313+640 al km 313+775, del km 368+610 al km 368+690, del km 316+024 al km 316+127, del km 317+550 al km 317+660 y del km 317+125 al km 317+235.



III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

17. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
18. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A diciembre de 2024, se encuentran operando tres⁵ unidades de peaje y tres unidades de pesaje (una fija y dos móviles) en el tramo concesionado. La ubicación de dichas unidades se muestra en el Cuadro 5.

Cuadro N° 5 Ubicación de las unidades de peaje y pesaje			
UNIDAD DE PEAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Marcona	Km 31+400 Ruta 26	Ica	Fija
Pampa Galeras	Km 106 Ruta 26A	Ayacucho	Fija
Pampamarca (ex Chalhuanca)	Km 273+120 Ruta 26A	Apurímac	Fija
Pichirhua (ex Casinchihua)	Km 411+700 Ruta 26A	Apurímac	Móvil
Ccasacancha (ex Huillque)	Km 917+000 Ruta 26A	Cusco	Fija
UNIDAD DE PESAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Cerro Blanco	Km 9 Ruta 26A	Ica	Fija
Iscahuaca	km 294 (móvil)	Ayacucho	Móvil
Anta	Km 930 (móvil)	Cusco	Móvil

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

19. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 1, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
20. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
- ✓ Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder de 100 km.

⁵ A diciembre de 2024, las unidades de peaje en operación eran: Marcona, Pampa Galeras y Pichirhua.



- ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje. Cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
21. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.
22. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de estos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo con los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

23. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como el número de ejes. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación (es decir, en aquellos donde se realiza el cobro de las tarifas de peaje), las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁶.

IV.1. Tráfico vehicular

Trafico en unidades vehiculares

24. El Gráfico 2 presenta la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la vía concesionada. Durante 2024, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaban por la carretera IIRSA Sur Tramo 1 ascendió a 1,6 millones, lo que representa un incremento del 26,6 % en comparación con el año anterior (1,2 millones). En particular, se observa que el aumento fue más significativo en los vehículos pesados (31,5 %) que en los vehículos ligeros (23,4 %). Cabe señalar que parte de este incremento se explica por la reanudación del cobro de peajes en enero de 2024, a diferencia del mismo mes de 2023, cuando dichas obligaciones fueron suspendidas. Asimismo, en 2024 las estaciones de Ccasacancha y Pampamarca permanecieron

⁶ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrان.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.



inoperativas, motivo por el cual no se dispone de información sobre el tránsito vehicular en dichas estaciones.

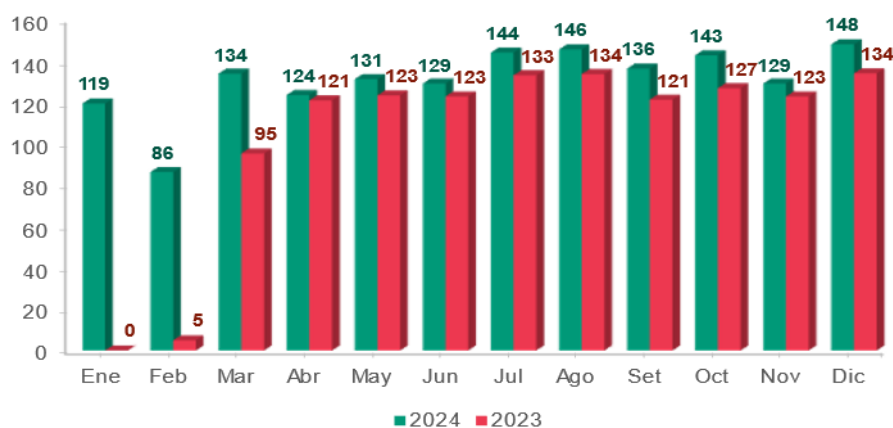
Gráfico N° 2
Evolución del tráfico por tipo de vehículo, periodo 2007 – 2024
(En miles de unidades vehiculares)



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

25. El Gráfico 3 muestra la evolución mensual del tráfico entre 2023 y 2024, observándose que en todos los meses de 2024 se registraron niveles superiores a los del año anterior. Cabe destacar que las mayores variaciones se produjeron en los meses de enero y febrero, como resultado de la suspensión del cobro de peajes en enero de 2023. En diciembre de 2024, se alcanzó el mayor volumen de tráfico del año.

Gráfico N° 3
Evolución del tráfico mensual, años 2023 – 2024
(En miles de unidades vehiculares)

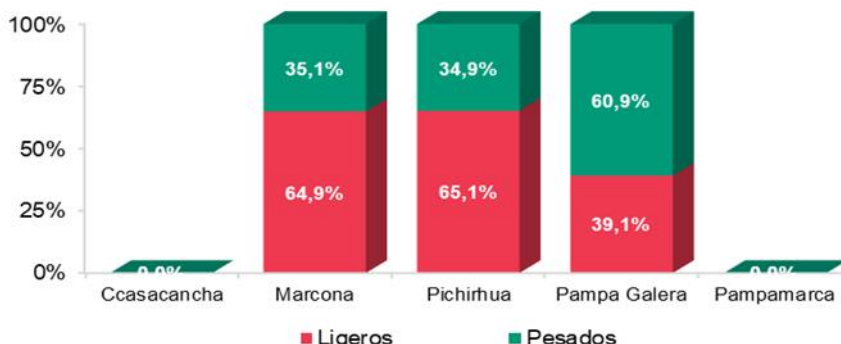


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

26. Las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Marcona (39,5 %), Pichirhua (34,6 %) y Pampa Galera (25,9 %). Ahora bien, por la vía transitan principalmente vehículos ligeros; los cuales representaron el 58,3 % del tráfico total en 2024, siendo las estaciones de peaje de Pichirhua y Marcona las que concentraron el mayor flujo de estos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 41,7 % del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo la estación de Pampa Galera las que captó el mayor porcentaje de vehículos pesados. En el Gráfico 4 se muestra la distribución de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión.



Gráfico N° 4
Tráfico por tipo de vehículo por estación de peaje, año 2024
(En porcentajes)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

27. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2024 la estación de Marcona recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 402 mil vehículos (44,0 % del tráfico total de vehículos ligeros). En segundo lugar, se ubicó la estación de Pichirhua, por la cual transitaban 354 mil vehículos (38,7 % del tráfico total de vehículos ligeros).
28. En lo que respecta a los vehículos pesados, la estación de Pampa Galera (Región Ayacucho) recibió el mayor tráfico de vehículos con 247 mil unidades (37,8 % del total de vehículos pesados). La estación de Marcona (Región Ica), con 218 mil vehículos, fue la segunda estación con mayor tráfico (33,3 % del total).
29. Considerando la variación del tráfico entre los años 2023 y 2024 por estación de peaje y tipo de vehículo, de las tres estaciones operativas, la estación de peaje de Pampa Galera registró el mayor crecimiento anual en comparación con las demás, con incrementos del 31,6 % en el tráfico de vehículos ligeros y del 36,4 % en el de vehículos pesados (Ver Cuadro 6).

Cuadro N° 6
Variación anual del tráfico por estación de peaje, años 2023 y 2024
(En miles de unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	2023	2024	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos ligeros	742	915	23,4 %
Ccasacancha*	1	-	-100,0 %
Marcona	339	402	18,8 %
Pampa Galera	121	159	31,6 %
Pampamarca*	-	-	-
Pichirhua	282	354	25,7 %
Vehículos Pesados	497	654	31,5 %
Ccasacancha*	1	-	-100,0 %
Marcona	162	218	34,0 %
Pampa Galera	181	247	36,4 %
Pampamarca*	-	-	-
Pichirhua	153	190	23,7 %

* Peajes no se encuentran operativos durante 2024

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Tráfico en ejes cobrables

30. En términos de ejes cobrables, en el 2024 el tráfico vehicular alcanzó más de 3,5 millones de ejes, lo cual representó un incremento del 30,5 % respecto al año anterior. De dicho total, el 74,3 % correspondió a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en el Cuadro 7, los vehículos de 6 ejes⁷ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 1,48 millones de ejes (41,7 % del total de ejes).

Cuadro N° 7 Ejes cobrables por estación de peaje, año 2024 (En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)								
ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	Más de 6	
Unidades Vehiculares	915	167	176	30	30	247	4	1 569
Ccasacancha*	-	-	-	-	-	-	-	-
Marcona	402	89	46	4	4	75	1	620
Pampa Galera	159	32	77	15	14	106	2	406
Pampamarca*	-	-	-	-	-	-	-	-
Pichirhua	354	46	53	11	12	66	1	544
Ejes Cobrables	915	334	527	121	152	1 483	27	3 559
Ccasacancha*	-	-	-	-	-	-	-	-
Marcona	402	177	137	14	20	450	5	1 206
Pampa Galera	159	65	232	61	69	638	15	1 238
Pampamarca*	-	-	-	-	-	-	-	-
Pichirhua	354	92	159	45	62	395	8	1 115

* Peajes no se encuentran operativos durante 2024

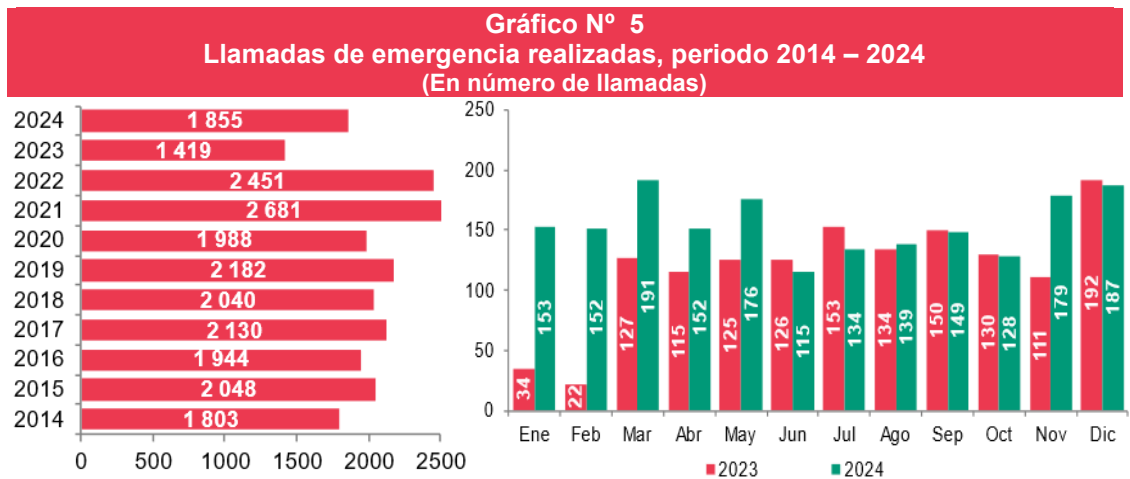
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Servicios complementarios

31. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
32. Durante 2024, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 1855, cifra superior en 30,7 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (1419 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de marzo y diciembre.

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



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

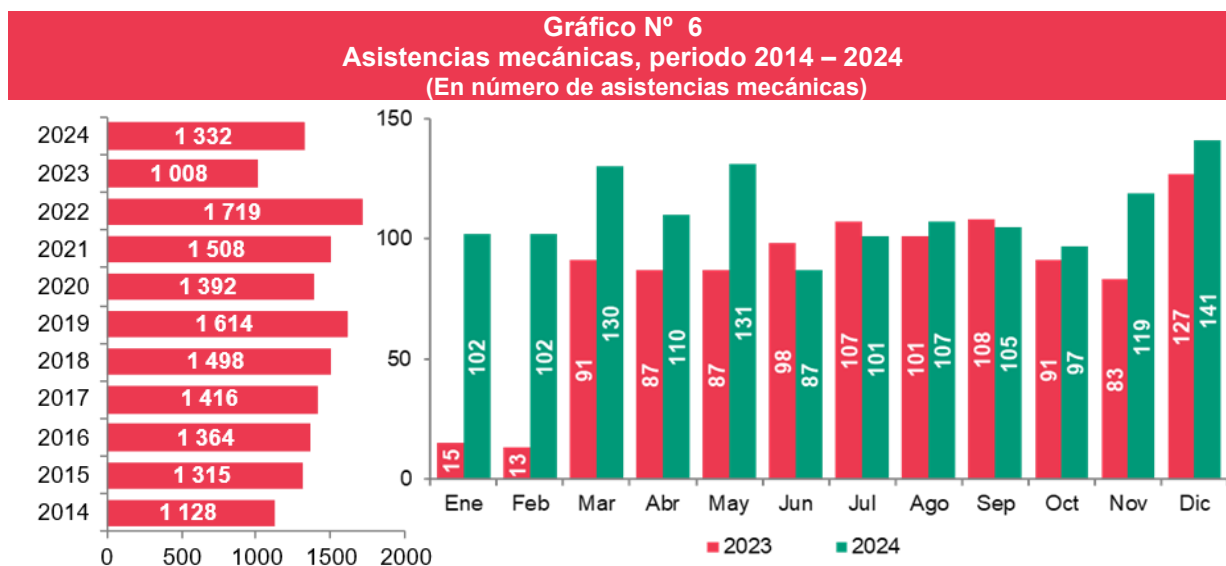
33. Además, como se muestra en el Cuadro 8, la mayor proporción de las llamadas fue solicitando auxilio mecánico (71,8 %) y para informar sobre accidentes de tránsito (22,5 %). Cabe señalar que las llamadas por desastres ambientales se incrementaron en 104,0 % (de 25 a 51). En general, según las llamadas de emergencia, el 28,9 % de incidentes reportados implicó una interrupción de la vía.

Cuadro N° 8			
Motivos de llamadas de emergencia, año 2024			
(En número de llamadas)			
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Total
	Sí	No	
Auxilio Mecánico	337	994	1331
Accidente de Tránsito	122	296	418
Desastres ambientales	48	3	51
Otros	29	26	55
Total	536	1319	1855

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas fue de 1332 durante 2024, lo que representó un aumento de 32,1 % en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (1008). Como se aprecia en el Gráfico 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de mayo y diciembre.



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. RÉGIMEN TARIFARIO

35. Conforme a lo establecido en la Cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación (diciembre de 2007), el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo, la misma que se cobrará en ambos sentidos del desplazamiento⁸. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa equivalente a un eje; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa diferenciada según el número de ejes.
36. A partir de la fecha de inicio de la explotación (diciembre de 2007) y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por el Concedente (actualmente se tiene un avance físico de la carretera de 100,0 %), el Concesionario, debe cobrar el peaje vigente más el IGV. Finalizado el mes calendario, el Concesionario deberá cobrar una tarifa equivalente a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro importe aplicable. El cobro se realiza en soles, para lo que se empleará el tipo de cambio de la fecha de la aceptación de la totalidad de las obras de construcción.
37. A partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aprobación de la culminación de las obras, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo con la siguiente fórmula.

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

Donde:

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

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

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

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

⁸ Cabe mencionar que, los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia, los vehículos militares y los vehículos de la Cruz Roja Peruana están exonerados del cobro de las tarifas.



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

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

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

38. De producirse una variación de más del 10 % desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
39. En el Cuadro 9 se muestra el detalle de las tarifas cobradas en cada una de las cinco unidades de peaje (incluido el IGV) durante el año 2024. Cabe señalar que, las tarifas no han sufrido variaciones desde el inicio de la explotación (diciembre de 2007), pues de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, los peajes recién podrán ser ajustados por el Concesionario cuando se apruebe la culminación de las obras obligatorias programadas.

Cuadro N° 9 Tarifas vigentes, año 2024 (Expresados en Soles)			
CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
Vehículos Ligeros	Por vehículo	3,31	3,90
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por vehículo	6,53	7,70
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por vehículo	9,83	11,60
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por vehículo	13,05	15,40
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por vehículo	16,27	19,20
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por vehículo	19,58	23,10
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por vehículo	22,80	26,90
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por vehículo	26,02	30,70

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

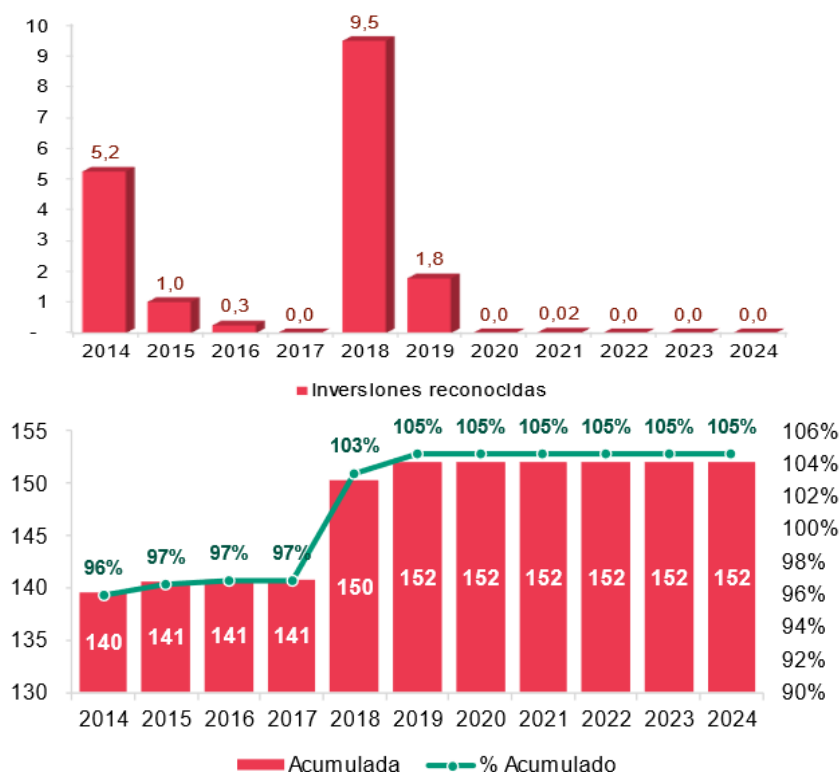
VI. INVERSIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN

VI.1. Evolución de las inversiones

40. Al 31 de diciembre del año 2024, la inversión acumulada reconocida del Concesionario ascendió a USD 152 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 104,57 % del total de la inversión comprometida (USD 145,4 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad). El Gráfico 7 muestra las inversiones reconocidas desde el 2012 hasta el 2024. Cabe señalar que, en el año 2024 no se han reconocido nuevas inversiones por parte del Ositrán.



Gráfico N° 7
Inversiones Reconocidas por el Ositrán, periodo 2014 – 2024
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

41. Al cierre del 2024, el Concesionario ha concluido con la ejecución del 99,04 % de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), encontrándose pendiente la ejecución de la Unidad de Peaje de Pichirhua, la cual no ha podido ser culminada debido a la falta entrega de terrenos saneados y libres de interferencias por parte del Concedente. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100 % del total de kilómetros comprometidos para ser intervenidos (750,4 km) como parte de la obra principal. El resto de la inversión corresponde a obras accesorias⁹ y obras adicionales¹⁰.
42. En cuanto a las obras adicionales, para el año 2024 el Concesionario ejecutó y concluyó la construcción de la Vía de Evitamiento Urcos, alcanzando un cumplimiento del 100 % respecto al total de kilómetros comprometidos para construcción (3880 km).
43. A la fecha, aún falta ejecutar la Reconstrucción del Sector 21 de los tramos afectados por eventos catastróficos en 2010-2011, que constituyen obras de emergencias reguladas por el Contrato de Concesión.

⁹ Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

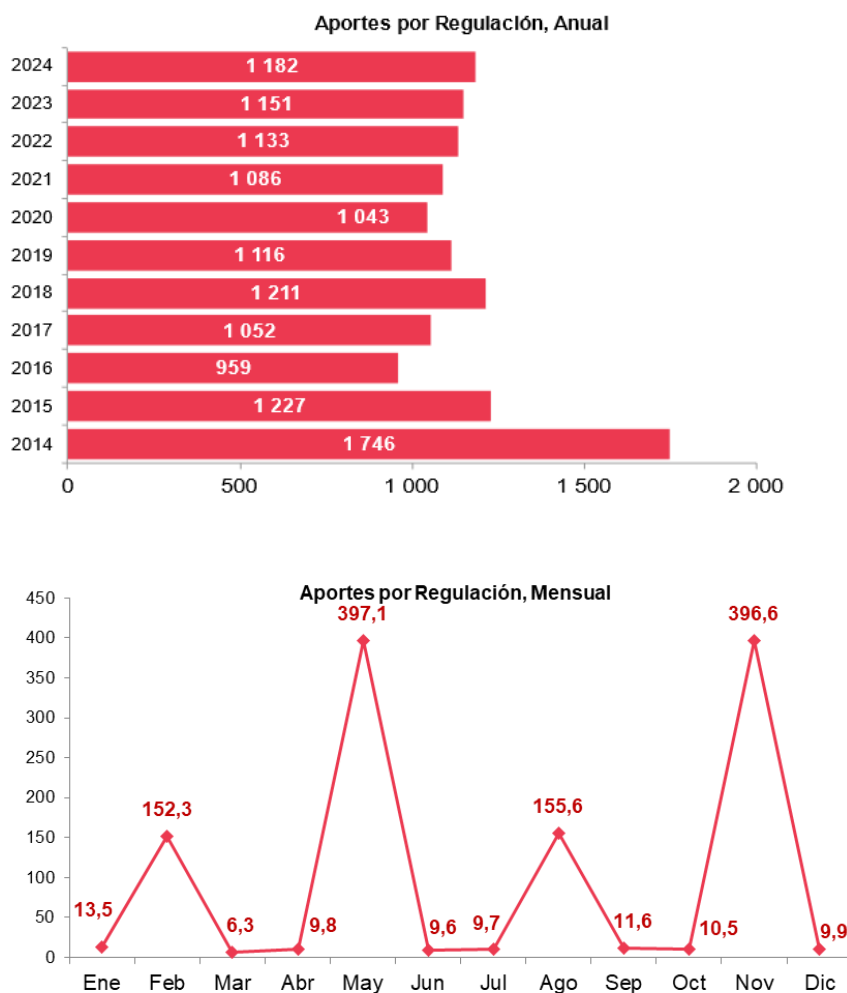
¹⁰ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



VI.2. Aporte por regulación

44. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 04 de julio de 2011, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales por concepto de aportes de regulación a Ositrán equivalentes al 1 % del total de facturación (incluidos peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios).
45. Durante 2024, el pago por concepto de Aporte por Regulación fue S/ 1182 mil, monto que representó un crecimiento del 2,8 % con relación a los aportes pagados en 2023 (S/ 1151 mil). Conforme se aprecia en el Gráfico 8, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 8
Aportes por regulación, periodo 2014 – 2024
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de administración del Ositrán.

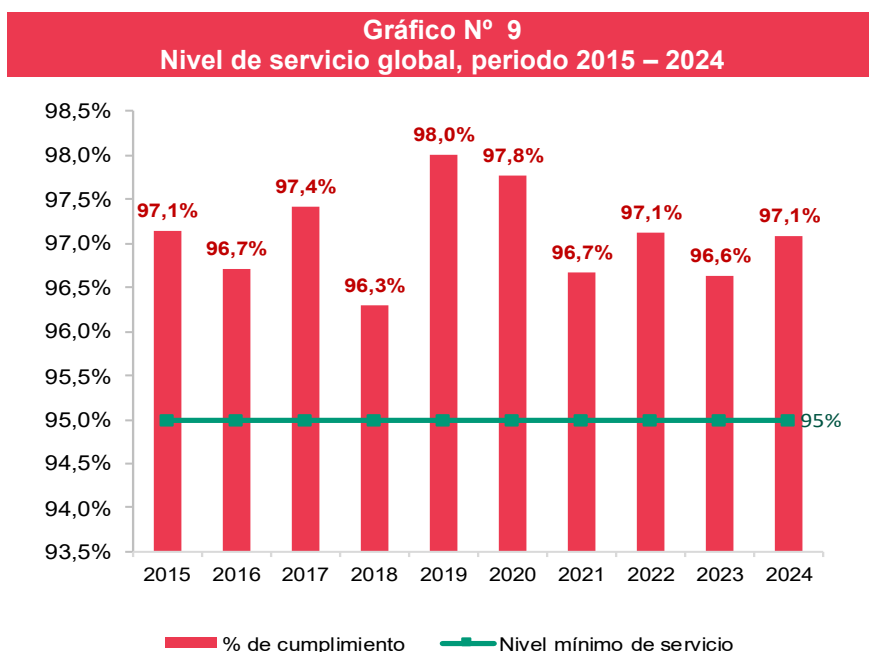
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

46. De acuerdo con lo establecido en el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador es el encargado de supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
47. En el Gráfico 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
48. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año, incrementando el cumplimiento de los niveles de servicio de 96,6 % en 2023 a 97,1 % en 2024. Manteniéndose por encima del nivel mínimo exigido (95 %).



Fuente: Gerencia de administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹¹. El valor máximo de la rigurosidad media deslizando en ningún intervalo debe superar el valor de 3,5. Durante el 2024, la rigurosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 2,96; cumpliendo con el valor admisible de 3,5.

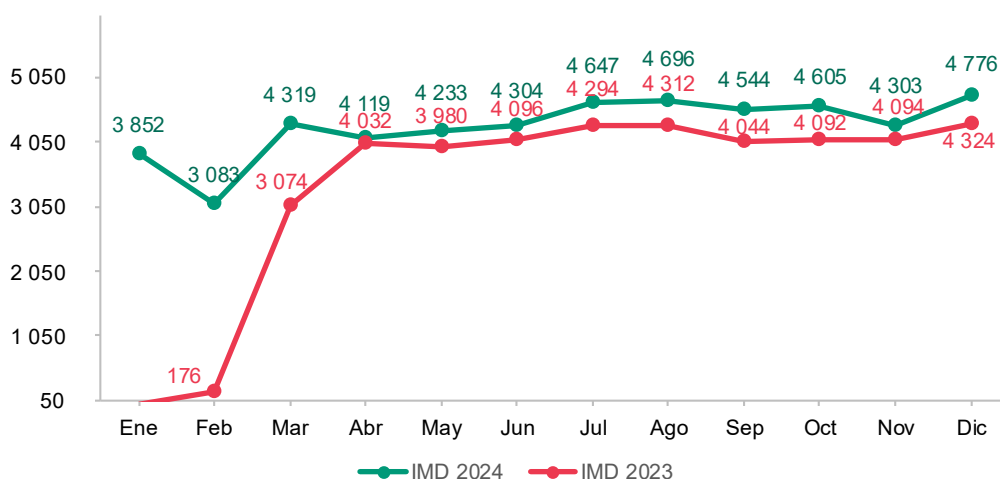
¹¹ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.



VII.2. Indicadores de Tráfico

50. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹². La Intensidad Media Diaria (IMD) está referida al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico 10, el IMD anual en el 2024 resultó aproximadamente 4290 vehículos por día, lo que representa una subida de 26,6 % respecto a los 3377 registradas por día en el 2023. Asimismo, durante todos los meses de 2024, la Intensidad Media Diaria (IMD) se mantuvo por encima de los valores registrados en 2023, como resultado de las acciones implementadas para restablecer la transitabilidad de las vías tras eventos de origen natural. Diciembre fue el mes que registró la mayor IMD en 2024, debido al incremento del tráfico vehicular característico de ese periodo.

Gráfico N° 10
Intensidad Media Diaria (IMD), años 2023-2024



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.3. Accidentes

51. Como se observa en el Cuadro 10, durante 2024 el número de accidentes en la vía concesionada se incrementó en un 25,1 % con respecto al año anterior, pasando de 334 a 418 accidentes. En cuanto a las víctimas, el número de heridos aumentó significativamente en un 108,5 % al pasar de 47 a 98 personas, mientras que la cantidad de fallecidos se mantuvo constante en comparación con lo registrado en 2023, con un total de 21 víctimas mortales.

¹² Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

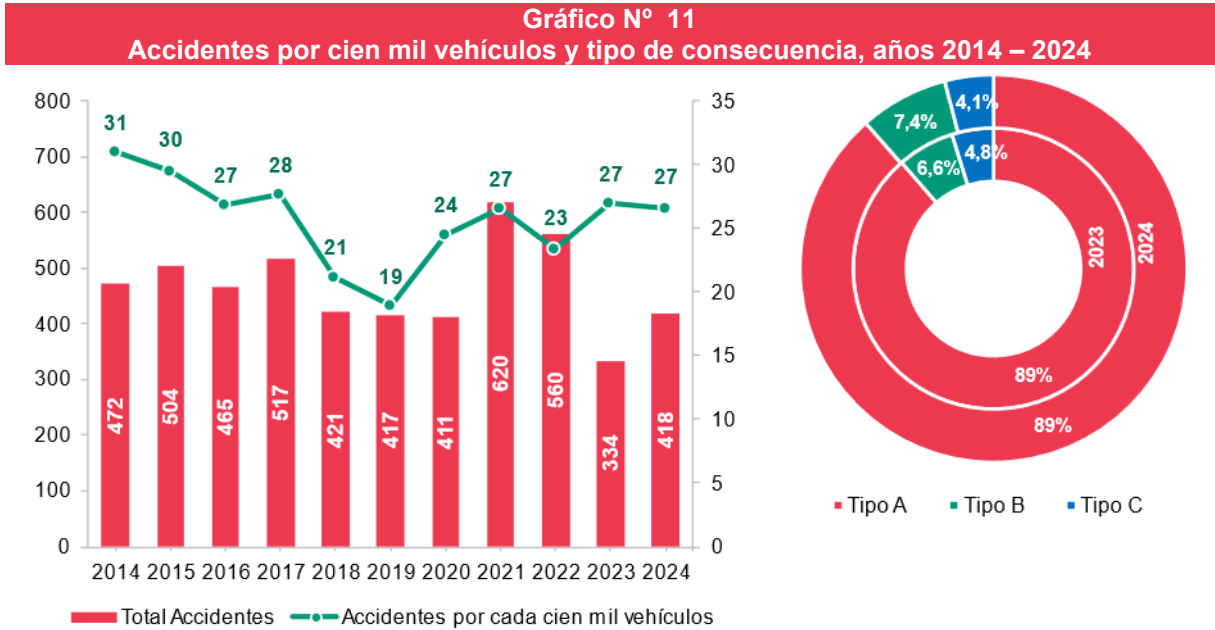
$$IMD = \frac{\text{Total Vehículos que transitaron por la concesión en el mes } i}{\text{Número de Días del mes } i}$$



Cuadro N° 10						
Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2014 - 2024						
(Expresados en Soles)						
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	403	57	12	469	232	38
2015	417	68	19	504	220	54
2016	374	71	20	465	209	29
2017	436	62	19	517	145	38
2018	345	58	18	765	211	35
2019	342	59	16	774	217	33
2020	352	40	19	483	100	27
2021	551	45	24	928	91	68
2022	508	36	16	805	59	19
2023	296	22	16	486	47	21
2024	370	31	17	573	98	21

Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. El número de accidentes por cada cien mil vehículos fue 27 en 2024, cifra inferior en 1,2 % respecto al año anterior. Por otro lado, como se observa en el Gráfico 11, respecto a las consecuencias de los accidentes, 4,1 % (17) implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C), mientras que 7,4 % (31) reportaron heridos (Accidentes Tipo B).

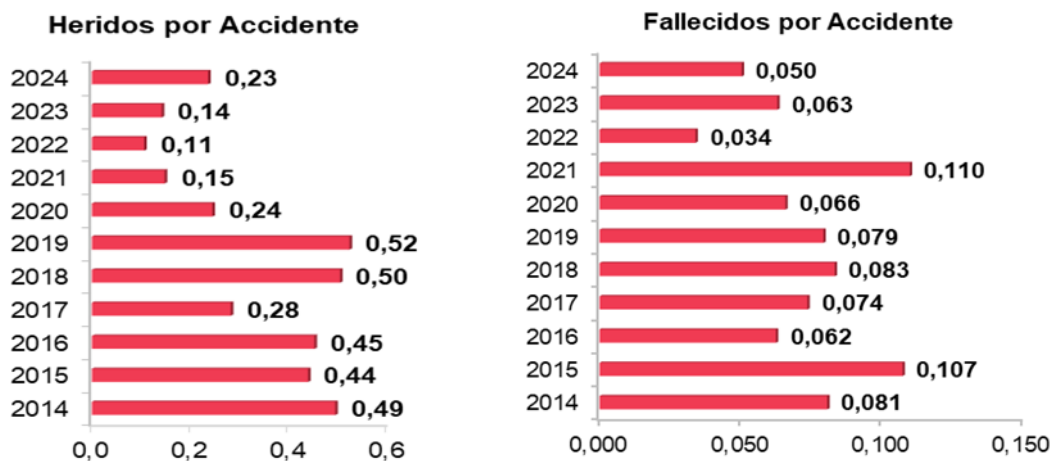


Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. El número de heridos por accidente se incrementó en 66,6 %, pasando de 0,14 a 0,23. En lo que respecta a la cantidad de víctimas fatales por accidente, se redujo en 20,1 %, pasando de 0,06 a 0,05. En el Gráfico 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2024.



Gráfico N° 12
Daños personales por accidentes, años 2014 – 2024

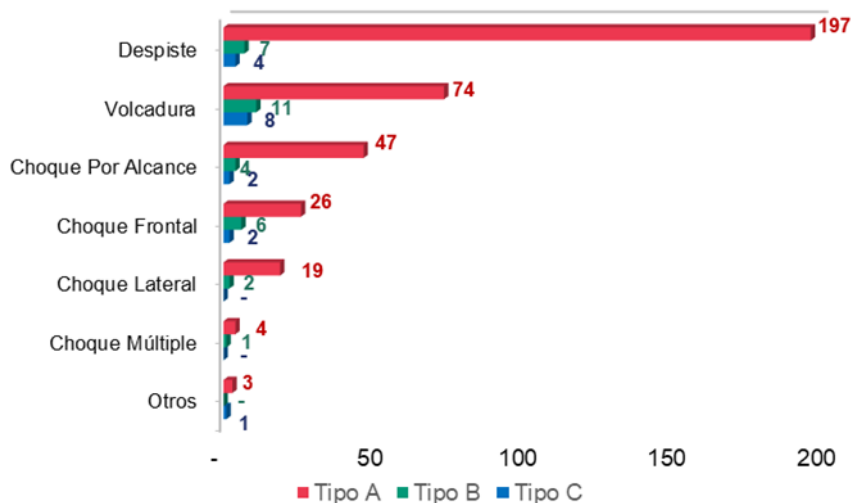


Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. En el 2024, el 49,8 % de los accidentes de tránsito fue por despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales (94,7 %), entre tanto el 1,9 % causó pérdidas humanas. Asimismo, el 22,2 % fue por volcaduras y el 8,1 % por choques frontales; cabe mencionar que el 5,9 % de los choques frontales implicó pérdidas humanas. El Gráfico 13 resume los tipos de accidentes por consecuencias acaecidas respecto a la vida humana.

Gráfico N° 13
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, año 2024



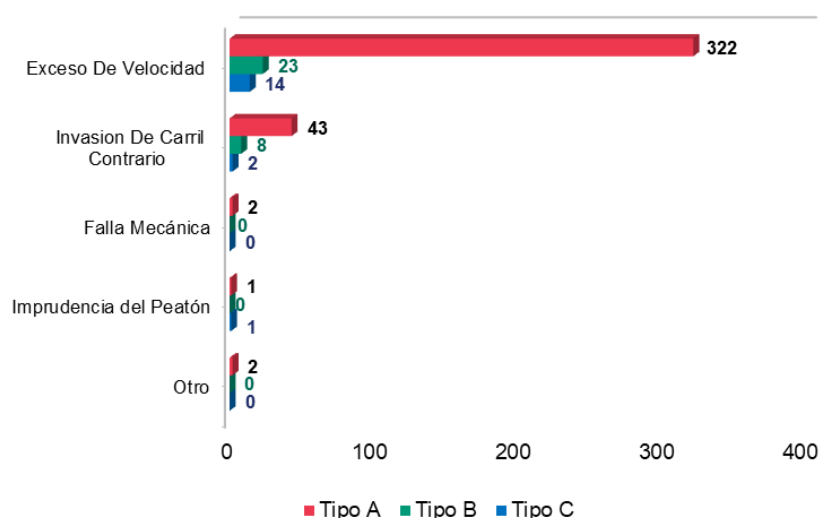
Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, el exceso de velocidad representa el 85,9 %. Asimismo, el 12,7 % de los accidentes se atribuye a acciones temerarias, como la invasión del carril contrario, y el 0,5 % a fallas mecánicas. Por otro lado, el 0,5 % se relaciona con la imprudencia del peatón y otro 0,5 % con la presencia de obstáculos en la vía. El Gráfico 14 muestra, además, las consecuencias de los accidentes según el tipo de resultado.



Gráfico N° 14
Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, año 2024



Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.4. Reclamos, sanciones y penalidades

56. En 2024, el Concesionario tramitó seis reclamos, cifra inferior respecto a los reclamos tramitados durante el año anterior (20 reclamos). Cabe notar que, durante 2024, los reclamos estuvieron relacionados a temas como facturación o cobro de tarifas, mantenimiento de berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta, daño o pérdida en perjuicio de los usuarios y falta de señalización; estas cifras se muestran en el Cuadro 11.

Cuadro N° 11
Número de Reclamos por Materia, año 2024

Materia de Reclamo / Periodo	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2024
Facturación o Cobro	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Mantenimiento de la berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Daño o pérdida en perjuicio de los usuarios	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Falta de señalización	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Otros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	3	1	1	0	0	0	0	0	1	0	6

Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

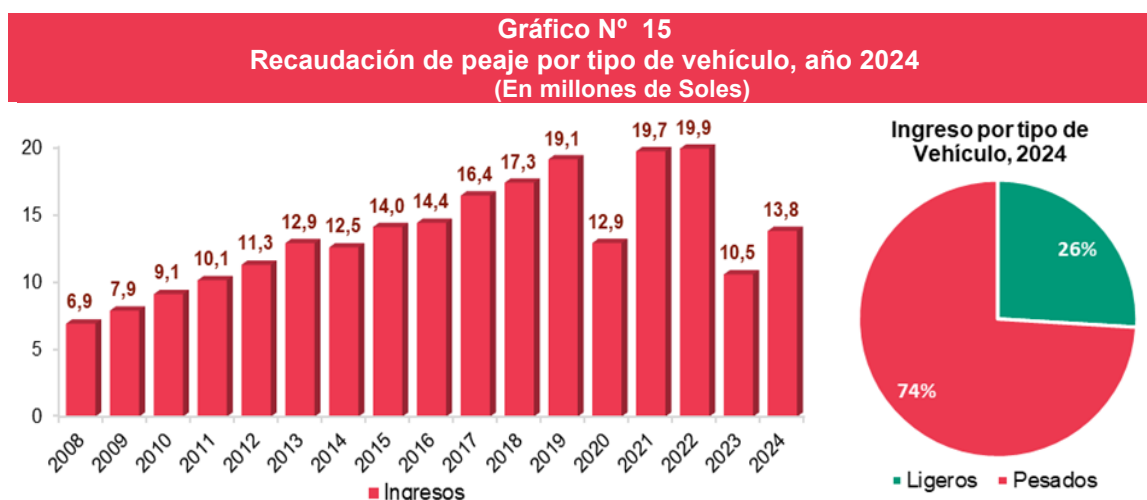
57. Finalmente, el Concesionario no registró penalidades, aunque fue sancionado en tres (3) oportunidades. En primer lugar, por el incumplimiento relativo al cobro de tarifas de vehículos ligeros, durante el periodo del 01 de enero de 2015 hasta el 18 de diciembre de 2019 (Cláusulas 1.6 (definiciones de vehículos ligero y pesado) y 9.6 del Contrato de Concesión), con un monto de 3,21 UIT. En segundo lugar, fue sancionado con una amonestación por el incumplimiento del Concesionario por no informar mensualmente, desde setiembre de 2022 a setiembre de 2023, al Regulador y a la Policía Nacional sobre las infracciones detectadas directa o indirectamente, indicando el tipo de infracción y el infractor si fuera posible, los datos básicos de vehículos y conductores involucrados. Finalmente, por el incumplimiento de efectuar el pesaje de vehículos, desde el 15 de setiembre de 2023 hasta las 00:00 horas del día 19 de setiembre de 2023, con la balanza descalibrada y, asimismo, por no cumplir con su obligación de efectuar el pesaje de



vehículos el día 19 de setiembre de 2023 (Numeral 4 del Anexo XI del Contrato de Concesión. Numeral 4 del Anexo XI, del Contrato de Concesión), por un monto de 1,61 UIT.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

58. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 13,8 millones durante 2024, lo que representó una subida del 30,5 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 10,5 millones). Es importante mencionar que, los meses octubre y diciembre fueron los que registraron mayores ingresos significativos durante 2024. La mayor proporción de los ingresos proviene principalmente de la recaudación por parte de los vehículos pesados. En efecto, los ingresos por vehículos pesados representaron un 74,0 % del total de ingresos en el 2024. En global, entre el 2008 y 2024, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 228,4 millones (Ver Gráfico 15).



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

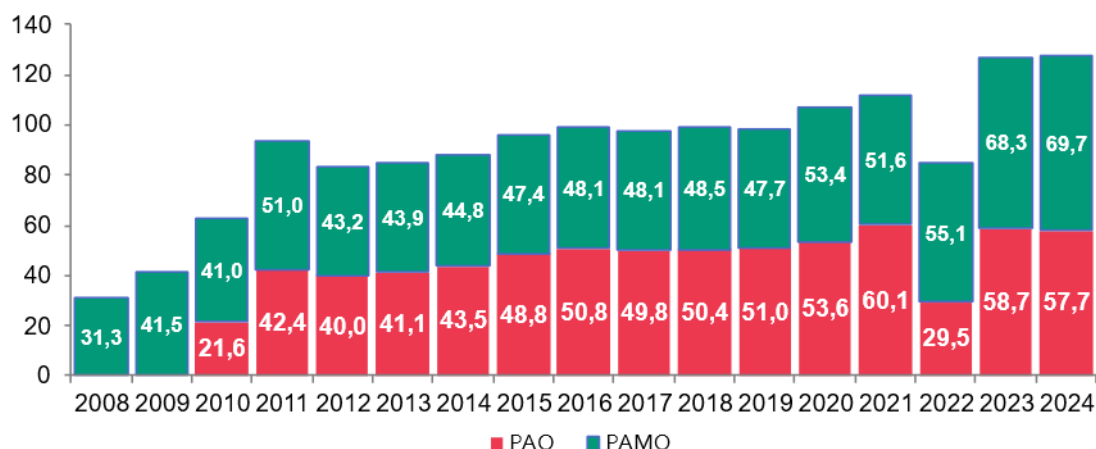
59. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras, realizadas por el Concesionario. Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación.
60. El objetivo de este instrumento financiero es garantizar el empleo eficiente de la recaudación por peaje y el impulso inicial en la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, en los primeros años de la Concesión.
61. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹³, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVÍAS Nacional) al Concesionario¹⁴. Al cierre de 2024, el monto total devengado por el Concedente por concepto de PAO ascendió a S/ 699,0 millones; mientras que los montos devengados para financiar el PAMO ascendieron a S/ 834,5 millones.

¹³ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹⁴ En particular, se registran los montos girados por PROVÍAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.



Gráfico N° 16
Cofinanciamiento otorgado por el Estado, periodo 2008 - 2024
(En millones de Soles, incluido IGV)



Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C. / MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Como se aprecia, los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO y PAO experimentaron un ligero incremento de 0,3 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 127,0 millones a S/ 127,4 millones. De los aportes totales en el 2024, las labores de construcción relacionadas al PAO contractual representaron el 45,3 % y el 54,7 % corresponde a las actividades de mantenimiento (PAMO).

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados financieros

- Estado de Resultados Integrales

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

Cuadro N° 12
Ingresos por servicios, años 2023 y 2024
(En miles de soles)

Concepto	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Por operación y mantenimiento rutinario	34641	34256	65,3%	44,4%	1,1%
Por mantenimiento periódico		42248	0,0%	54,8%	-100,0%
Por mantenimiento de emergencia y otros ingresos	18387	572	34,7%	0,7%	3114,5%
Total Ingresos por prestación de servicios	53028	77076	100,0%	100,0%	-31,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



65. En el 2024, los ingresos totales constituidos por: i) los servicios de operación y mantenimiento rutinario, ii) los servicios por mantenimiento periódico, iii) los servicios por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, alcanzaron los S/ 53,0 millones, esto es, un 31,2% menor frente a los S/ 77,1 millones registrados en el 2023.
66. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por operación y mantenimiento rutinario aumentaron en 1,1%, al pasar de S/ 34,2 millones en el 2023 a S/ 34,6 millones en el 2024; asimismo, los ingresos por mantenimiento periódico disminuyeron en 100,0%, pasando de S/ 42,2 millones en el 2023 a S/ 0,0 millones en el 2024, debido a que no se ejecutaron trabajos de esa índole durante el año 2024. De manera contraria, los ingresos por mantenimiento de emergencia y otros ingresos aumentaron en 3114,5%, esto es, un incremento de S/ 17,8 millones, ascendiendo a S/ 18,4 millones en el 2024 (S/ 0,6 millones en el 2023), motivado este último por los eventos catastróficos por S/ 18,0 millones por desborde del Rio Chalhuanca y S/0.3 millones por trabajos de emergencia KM 339 y KM 848+855.
67. En cuanto a los costos del servicio de operación y mantenimiento rutinario, éste creció en 4,6% al pasar de S/ 34,5 millones en el 2023 a S/ 36,1 millones en el 2024, mientras que los costos por mantenimiento periódico cayeron en 96,9%, al pasar de S/ 38,4 millones en el 2023 a S/ 1,8 millones en el 2024, y los costos por mantenimiento de emergencia y otros costos se incrementaron significativamente en 1744,2%, al pasar de S/ 0,9 millones a S/ 17,9 millones en el 2024. Así, en el 2024 los costos por operación y mantenimiento rutinario representaron el 65,4%, por los servicios de mantenimiento periódico el 2,1% y por los servicios por mantenimiento de emergencia y otros costos el 32,5% del total de costos, respectivamente.

Cuadro N° 13					
Costos de prestación de servicios, años 2023 y 2024					
(En miles de soles)					
Concepto	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Por mantenimiento rutinario	36120	34534	65,4%	46,7%	4,6%
Por mantenimiento periódico	1187	38391	2,1%	52,0%	-96,9%
Por mantenimiento de emergencia y otros costos	17926	972	32,5%	1,3%	1744,2%
Total Costos por prestación de servicios	55233	73897	100,0%	100,0%	-25,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. En el caso de los costos por servicio de mantenimiento de emergencia y otros costos, en el siguiente cuadro se muestra las partidas que la integran, identificándose que el rubro servicios prestados por terceros constituye el componente de mayor magnitud, habiéndose incrementado en 3481,1%, al pasar de S/ 0,49 millones en el 202. a S/ 17,4 millones en el 2024, y representando el 97,3% del total de costos por mantenimiento de emergencia y otros costos.

Cuadro N° 14					
Costos por mantenimiento de emergencia y otros costos, años 2023 y 2024					
(En miles de soles)					
Concepto	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Servicios prestados por terceros	17440	487	97,3%	50,1%	3481,1%
Cargas diversas de gestión	486	485	2,7%	49,9%	0,2%
Depreciación	0	0	-	0,0%	-
Total Gastos administrativos	17926	972	100,0%	100,0%	1744%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



69. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos cayeron un 5,0% con respecto al 2023, pasando de S/ 2,6 millones a S/ 2,5 millones en el 2024, principalmente motivado por el efecto de la disminución de la partida Servicios prestados por terceros en 10,9%, esto es, en S/ 179,0 millones.

Cuadro N° 15 Costos de administración, años 2023 y 2024 (En miles de soles)					
Concepto	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Cargas de personal	873	823	35,5%	31,9%	6,1%
Servicios prestados por terceros	1456	1635	59,2%	63,3%	-10,9%
Tributos	3	3	0,1%	0,1%	0,0%
Cargas diversas de gestión	5	3	0,2%	0,1%	66,7%
Depreciación	124	119	5,0%	4,6%	4,2%
Total Gastos administrativos	2461	2583	100,0%	100,0%	-5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2024, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta positiva de S/ -2,2 millones, lo que significó una caída con relación a la registrada el año anterior de S/ 5,9 millones. En esa misma línea, la utilidad de operación ascendió en el 2024 a S/ -6,1 millones, cayendo S/ 6,6 millones respecto al ejercicio previo. De esta manera, aumentaron las pérdidas netas en el 2024, al ubicarse en S/ -2,4 millones frente a los S/ -2,2 millones obtenidos en el 2023.

Cuadro N° 16 Resultados integrales, años 2023 y 2024 (En miles de soles)					
	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Ingresos	53 028	77 076	100%	100%	-31,2%
Costos	-55 233	-73 897	-104,2%	-95,9%	-25,3%
Utilidad bruta	- 2205	3179	-4,2%	4,1%	-169,4%
Gastos administrativos	-2461	-2583	-4,6%	-3,4%	-4,7%
Otros ingresos y gastos neto	-1463	-149	0,0%	-0,2%	881,9%
Utilidad (pérdida) de operación	- 6129	447	-11,6%	0,6%	-1471,1%
Ingresos financieros	4893	1938	9,2%	2,5%	152,5%
Gastos financieros	-1141	-4371	-2,2%	-5,7%	-73,9%
Diferencia en cambio, neta	0	0	0,0%	0,0%	
Utilidad (pérdida) antes del impuesto a la renta	- 2377	- 1986	-4,5%	-2,6%	19,7%
Impuesto a la renta	6	-221	0,0%	-0,3%	-102,7%
Utilidad (pérdida) neta del año	- 2371	- 2207	-4,5%	-2,9%	7,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

• Estado de Situación Financiera

71. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En los siguientes cuadros se observan los movimientos para los años 2023 y 2024.



Cuadro N° 17
Estado de Situación Financiera, años 2023 y 2024
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2024	2023		2024	2023
ACTIVOS CORRIENTES	30 638	20 645	PASIVO CORRIENTE	37 189	23 901
Efectivo y equivalente de efectivo	3345	3566	Otros pasivos financieros	0	121
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	22 395	11 426	Cuentas por pagar comerciales	634	812
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	128	1688	Cuentas por pagar a partes relacionadas	34 537	22 455
Otras cuentas por cobrar	4587	3745	Otras cuentas por pagar	2018	513
Gastos contratados por anticipado	183	220	PASIVO NO CORRIENTE		
			Otros pasivos financieros		
ACTIVOS NO CORRIENTES	23 152	22 228	TOTAL PASIVO	37 189	23 901
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	3038	3086			
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	17 269	16 151	PATRIMONIO NETO	16 601	18 972
Gastos contratados por anticipado	227	259	Capital emitido	26 400	26 400
Propiedades, planta y equipo, neto	5	3	Reserva legal	0	0
Activos por derecho en uso, neto	0	122	Resultados acumulados	-9799	-7428
Activos por impuestos diferidos	2613	2607			
TOTAL ACTIVOS	53 790	42 873	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	53 790	42 873

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 18
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, años 2023 y 2024
(Expresado en porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2024	2023			2024	2023	
ACTIVOS CORRIENTES	57,0%	48,2%	48,4%	PASIVO CORRIENTE	69,1%	55,7%	55,6%
Efectivo y equivalente de efectivo	6,2%	8,3%	-6,2%	Otros pasivos financieros	0,0%	0,3%	-100,0%
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	41,6%	26,7%	96,0%	Cuentas por pagar comerciales	1,2%	1,9%	-21,9%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,2%	3,9%	-92,4%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	64,2%	52,4%	53,8%
Otras cuentas por cobrar	8,5%	8,7%	22,5%	Otras cuentas por pagar	3,8%	1,2%	293,4%
Gastos contratados por anticipado	0,3%	0,5%	-16,8%	PASIVO NO CORRIENTE	0,0%	0,0%	
				Otros pasivos financieros	0,0%	0,0%	
ACTIVOS NO CORRIENTES	43,0%	51,8%	4,2%	TOTAL PASIVO	69,1%	55,7%	55,6%
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	5,6%	7,2%	-1,6%				
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	32,1%	37,7%	6,9%	PATRIMONIO NETO	30,9%	44,3%	-12,5%
Gastos contratados por anticipado	0,4%	0,6%	-12,4%	Capital emitido	49,1%	61,6%	0,0%
Propiedades, planta y equipo, neto	0,0%	0,0%	66,7%	Reserva legal	0,0%	0,0%	
Activos por derecho en uso, neto	0,0%	0,3%	-100,0%	Resultados acumulados	18,2%	17,3%	31,9%
Activos por impuestos diferidos	4,9%	6,1%	0,2%				
TOTAL ACTIVOS	100%	100%	25,5%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100%	100%	25,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



72. Al cierre del año 2024, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en 25,5% respecto al 2023, pasando de S/ 42,9 millones a S/ 53,8 millones.
73. Por el lado del activo, el activo corriente registró una considerable variación entre el 2023 y 2024, reduciéndose de S/ 20,7 millones a S/ 30,6 millones (+48,4%); de manera contraria, los activos no corrientes aumentaron en 4,2% pasando de S/ 22,2 millones a S/ 23,2 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 48,2% de los activos totales en el año 2023 al 57,0% en el año 2024, principalmente por el incremento en S/ 10,9 millones en el rubro Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión; mientras que el activo no corriente, paso de representar el 51,8% de los activos totales en el 2023 a representar el 43,0% de estos en el 2024, a pesar del incremento en el rubro Cuentas por cobras a partes relacionadas de S/ 1,1 millones.
74. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se incrementaron en un 55,6%, mientras que el patrimonio neto se redujo en un 12,5%, ascendiendo en el ejercicio 2024 a S/ 37,2 millones y S/ 16,6 millones, respectivamente, representando el 69,1% y 30,9% del total de pasivo y patrimonio. El incremento del pasivo corriente se explica, principalmente, por el aumento en las Cuentas por pagar a partes relacionadas, que ascendieron a S/ 34,5 millones (S/ 22,5 millones en el 2023).
75. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó en el 2024, pasando de S/ 19,0 millones a S/ 16,6 millones (una reducción de 12,5%), debido a las pérdidas registradas en el ejercicio 2024.

IX.2. Indicadores financieros

• Ratios de Liquidez

76. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa no dispone de suficientes recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios de liquidez son menores a 1,00.
77. En particular, el incremento del activo corriente en un 48,4% y del pasivo corriente en un 55,6% han determinado que el ratio liquidez clásica¹⁵ presente una disminución de 0,86 a 0,82 en el 2024. Por otro lado, en el ejercicio 2024 el ratio de la prueba ácida¹⁶, que considera solo los activos más líquidos, asciende a 0,22 (0,38 en el ejercicio 2023), lo cual significa que por cada sol de pasivo corriente, existe S/ 0,22 de activo corriente neto del rubro de activos financieros relacionados a acuerdos de concesión y gastos contratados por anticipado, para garantizar su pago.

Cuadro N° 19		
Ratios de Liquidez, años 2023 y 2024		
Ratios	2024	2023
Liquidez general	0,82	0,86
Prueba Ácida	0,22	0,38
Liquidez absoluta	0,09	0,15

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – SURVIAL S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.



78. Con relación al ratio de liquidez absoluta¹⁷, o también llamado ratio de prueba defensiva, en comportamiento similar al ratio de prueba acida, este indicador se redujo pasando de 0,15 a 0,09, lo que evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí solo no permite respaldar el total del pasivo corriente (sólo el 9%).

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

79. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2024 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, tal como se observa en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 20		
Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2023 y 2024		
Ratios	2024	2023
Deuda/Patrimonio	224,0%	126,0%
Endeudamiento del Activo	69,1%	55,7%
Calidad de la Deuda	100,0%	100,0%
Índice de Solvencia	1,45	1,79

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

80. Al respecto, el ratio Deuda/Patrimonio¹⁸ muestra para el ejercicio 2024 que por cada S/ 100 de patrimonio existe un S/ 224,0 de deuda, lo cual denota un mayor nivel de apalancamiento de la empresa, toda vez que dicho indicador fue de 126,0% en 2023. Ello en concordancia de la disminución del patrimonio (-12,5%) y el significativo incremento del pasivo respecto (55,6%).
81. Por su parte, el ratio endeudamiento del activo¹⁹ en el ejercicio 2024 indica que de todo el activo total, un 69,1% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio se ha incrementado frente al nivel de 55,7% que tuvo en el 2023, lo cual denota una caída del financiamiento del activo con recursos propios, es decir, del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
82. El ratio de calidad de la deuda²⁰ muestra que, durante los dos últimos años, este ratio se ha mantenido cercano al 100% contemplando que no existen obligaciones de largo plazo en los años 2023 y 2024, mientras que el índice de solvencia²¹ para el ejercicio 2024 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,45 de activo total, mientras que en el 2023 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,79 de activo total. Así, cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que, del 2023 al 2024, disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

- **Ratios de Rentabilidad**

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

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²¹ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



Cuadro N° 21		
Ratios de Rentabilidad, años 2023 y 2024		
Ratios	2024	2023
Margen Bruto	-4,2%	4,1%
Margen Operativo	-11,6%	0,6%
Margen EBITDA	-11,3%	0,7%
Margen Neto	-4,5%	-2,9%
ROE	-14,3%	-11,6%
ROA	-4,4%	-5,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²² disminuyó, al pasar de 4,1% a -4,2% entre los años 2023 y 2024. Del mismo modo, en dicho periodo el margen operativo²³ se cayó de 0,6% a -11,6% y el Margen EBITDA²⁴ pasó de 0,7% a -11,3%. Ello indica que la empresa tuvo una gestión con pérdidas operativas.
85. De otro lado, el margen neto²⁵ paso de -2,9% en el 2023 a -4,5% en el 2024. Este último ratio indica que en el ejercicio 2024 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo pérdidas netas de S/ 4,5, ello como correlato de los resultados operativos negativos, y a pesar del efecto neto positivo de la diferencia de ingresos y gastos financieros en el ejercicio 2024.
86. El ROE²⁶ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que en el ejercicio 2024 disminuye respecto al ejercicio 2023, puesto que, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 14,3 de pérdida neta en el ejercicio 2024, mientras que en el ejercicio 2023 se obtuvo S/ 11,6 de pérdida neta. Finalmente, se observa que para la utilidad sobre los activos o ROA²⁷, el indicador pasó a -4,4% (-5,1% en el 2023), así la empresa redujo algo sus pérdidas en el 2024 sobre el capital invertido.

²² El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²³ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

²⁶ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²⁷ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



X. CONCLUSIONES

87. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 1: San Juan de Marcona – Urcos durante 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante 2024, las estaciones de peaje de Ccasacancha y Pampamarca permanecieron inoperativas, por lo que no se registró el 100 % del tráfico de la concesión en dichas estaciones.
 - (ii) Las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular reflejan un incremento del 26,6 % entre 2023 y 2024, al pasar de 1,2 millones a 1,6 millones de vehículos, de los cuales el 58,3 % correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 41,7 % restante a vehículos pesados. En cuanto al número de ejes cobrables, el tráfico alcanzó los 3,6 millones de ejes, lo que representó un aumento del 30,5 % en comparación con el año anterior. Este incremento se debió principalmente a la reanudación del cobro de peajes en enero de 2024, a diferencia de enero de 2023, cuando dicha obligación estuvo suspendida.
 - (iii) Al cierre de 2024, el Concesionario cuenta con cinco estaciones de peaje, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Marcona (39,5 %), Pichirhua (34,6 %) y Pampa Galera (25,9 %); mientras que la de Ccasacancha y Pampamarca se mantuvieron inoperativas.
 - (iv) Con relación a la demanda de los servicios complementarios brindados por el Concesionario, durante el año 2024 se registró un incremento del 30,7 % en el número de llamadas de emergencia, mientras que las asistencias mecánicas aumentaron en un 32,1 %.
 - (v) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las estaciones de peaje en operación, se observó que no hay variaciones desde el inicio de la explotación en virtud de lo establecido en la Cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, por el cual los peajes recién podrán ser ajustadas por el concesionario cuando se apruebe la culminación de las obras obligatorias programas.
 - (vi) Al cierre de 2024, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 152,1 millones, lo cual representó un avance de 104,57 % con relación a la inversión total comprometida, así como un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para ser intervenidos (750,4 km) como parte de la obra principal. Cabe señalar que, las obras principales se encuentran casi concluidas (99,04 %), estando pendiente la ejecución de la Unidad de Peaje de Pichirhua, obra que se ha retrasado por la falta de entrega de terrenos. Durante el 2024, no se reconocieron inversiones por parte del Ositrán.
 - (vii) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación ascendió a 1,18 millones de soles, monto que representa un aumento de 2,8 % en relación con el aporte de 2023 (S/ 1,15 millones).
 - (viii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2024, se ha verificado lo siguiente:
 - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 97,1 %.
 - El número de accidentes se incrementó entre el 2023 y 2024, pasando de 334 a 418. Sin embargo, el número de accidentes por cada cien mil vehículos se redujo (pasando de 27 a 26,6 accidentes por cada cien mil vehículos). Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes son los despistes y volcaduras (72,0 % en conjunto); y el 99,0 % de los accidentes se atribuye al exceso de velocidad, acciones temerarias como la invasión de carril contrario y fallas mecánicas.



- El número de reclamos fue de seis durante el 2024, correspondientes a temas como facturación o cobro de tarifas, mantenimiento de la vía, daño o pérdida en perjuicio de los usuarios y falta de señalización.
- (ix) Los ingresos totales constituidos por: (i) servicios de operación y mantenimiento rutinario, (ii) servicios por mantenimiento periódico y (iii) servicios por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, los cuales alcanzaron los S/ 53,0 millones, esto es, un 31,2% menor que los S/ 77,1 millones registrados en el 2023.
- (x) En lo que respecta a los costos totales de servicios, estos se redujeron en 25,3%, al pasar de S/ 73,9 millones en 2023 a S/ 55,2 millones en 2024, debido a los menores costos de mantenimiento periódico. En efecto, los costos del servicio de operación y mantenimiento periódico, éste se redujo en 96,9%, pasando de S/ 38,4 millones en el 2023 a S/ 1,2 millones en el 2024. Por el contrario, los costos del servicio por mantenimiento de emergencia y otros costos aumentaron en 1744,2%, los cuales pasaron de S/ 0,9 millones a S/ 17,9 en el 2024.
- (xi) Durante el 2024, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta positiva de S/ -2,2 millones, lo que significó una caída con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 3,2 millones). De igual manera, la utilidad de operación, ascendió en el 2024 a S/ -6,1 millones. Finalmente, respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2024 paso a S/ -2,4 millones frente a los S/ -2,2 millones obtenidos en el 2023, incrementándose así las pérdidas registradas.
- (xii) Al cierre del año 2024, la empresa disminuyó sus valores contables frente al nivel registrado en 2023. Así, los activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 25,5% al pasar de S/ 42,9 millones en el 2023 a S/ 53,8 millones al finalizar el 2024. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha reducido conforme a la disminución de los indicadores de liquidez del 2024 frente a los del 2023, revelando que al final del ejercicio del 2024, la empresa no dispone de suficientes recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.
- (xiii) En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes han empeorado respecto a lo registrado el año anterior. De otro lado, se ha incrementado la eficacia final con relación al nivel de patrimonio y reducido el nivel de ineficacia asociado al uso de los activos de la empresa.



ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C. Carretera: San Juan de Marcona – Urcos			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo San Juan de Marcona – Urcos (757,6 Km.) que incluye los siguientes subtramos: ▪ San Juan – Emp. Panamericana (39,7 Km.) ▪ Emp. Panamericana – Nazca (38,3 Km.) ▪ Nazca – Dv. Pampa Chiri (245,8 Km.) ▪ Dv. Pampa Chiri-Chal huanca (95,2 Km.) ▪ Chalhuanca – Emp. R03S (102,7 Km.) ▪ Emp. R03S – Abancay (15,3 Km.) ▪ Abancay – Pte. Cunyac (96,7 Km.) ▪ Pte. Cunyac – Cusco (92,7 Km.) ▪ Cusco – Urcos (31,2 Km.)	Anexo I, Apéndice I (p. 142)
2	Fecha de suscripción	23 de octubre de 2007.	Contrato de Concesión
3	Plazo de la concesión	25 años, contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 29) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30)
4	Adendas	▪ Adenda 1: 22 de octubre de 2010. ▪ Adenda 2: 02 de junio de 2011. ▪ Adenda 3: 29 de setiembre de 2020.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
6	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	Bases del Contrato, Cláusula 7.2. (p. 33)
7	Capital social mínimo	USD 8 000 000,00. A la Fecha de Suscripción del Contrato, se pagará el 25%; al finalizar el 1er año de Concesión, se pagará el 40%; al finalizar el 2do año de Concesión se deberá haber pagado por lo menos el 70%; y al finalizar el 3er año se debe haber abonado la totalidad del capital social mínimo.	Cláusula 3.3. (p. 25-26)
8	Garantías a favor del Concedente	▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras:</u> USD 8 millones, tendrá vigencia desde el inicio de obras hasta seis meses posteriores a la aceptación y culminación de la totalidad de obras de construcción. ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> USD 4 millones, durante todo el período de vigencia de la Concesión.	Cláusula 11.2. (p. 65) Cláusula 11.3. (p. 66)
9	Garantías a favor del concesionario	El Concesionario puede solicitar una garantía del Estado, en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente. Debe resaltarse que no es una garantía financiera.	Cláusula 11.1. (p. 64)
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 98 893 166,26 (incluido IGV).	Anexo V (p. 177)
11	Solución de controversias	▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje de Conciencia: aplicable a las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes. ▪ Arbitraje de Derecho: aplicable a las Controversias No-Técnicas.	Cláusula 18.10. Cláusula 18.11. (p. 102-105)



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

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



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

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

ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO

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

Concesionario:	SURVIAL S.A.										
Modalidad:	COFINANCIADA										
Periodo:											
	2007-2024										

a) Tráfico																			
	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Número de Vehículos																			
Total Ligeros	Vehículos	32 693	478 375	536 869	606 984	657 701	700 951	803 754	877 701	987 522	1 013 254	1 059 925	1 125 425	1 252 588	990 908	1 436 329	1 469 354	741 944	915 292
Total Pesados	Vehículos	26 068	400 630	448 302	508 027	551 102	594 454	669 085	644 323	718 786	719 074	808 812	867 361	952 954	689 965	900 372	919 265	497 342	654 072
Número de Ejes Cobrables																			
Total Ligeros	Ejes	32 693	478 375	536 869	606 984	657 701	700 951	803 754	877 701	987 522	1 013 254	1 059 925	1 125 425	1 252 588	990 908	1 436 329	1 469 354	741 944	915 292
Total Pesados	Ejes	84 764	1 329 025	1 511 067	1 751 413	1 977 116	2 211 318	2 522 106	2 366 369	2 645 302	2 700 578	3 178 953	3 357 925	3 679 894	2 804 916	3 648 568	3 665 525	1 984 742	2 643 401
Número de Vehículos por Unidad de Peaje																			
Csasacancha	Vehículos	18 616	253 443	288 943	339 666	350 046	381 655	439 268	487 689	543 293	609 691	658 629	641 600	729 356	557 274	776 973	757 114	757 114	757 114
Ligeros	Vehículos	10 250	144 607	166 327	194 421	202 267	223 337	263 824	307 724	347 517	400 135	435 944	410 753	490 831	382 859	561 105	552 421	877	0
Pesados	Vehículos	8 366	108 836	122 616	145 245	147 779	158 318	175 444	179 965	195 776	209 556	222 685	230 847	238 525	174 415	215 868	204 693	610	0
Marcona	Vehículos	11 858	178 970	202 256	221 989	234 724	245 934	291 723	341 543	386 142	338 414	351 556	428 833	532 974	311 526	424 683	518 550	518 550	518 550
Ligeros	Vehículos	9 007	122 944	145 278	160 233	172 626	184 910	218 616	254 558	283 103	255 050	253 910	305 807	345 195	207 926	289 306	347 572	338 622	402 416
Pesados	Vehículos	2 851	56 026	56 978	61 756	62 098	61 024	73 107	86 985	103 039	83 364	97 646	123 026	187 779	103 600	135 377	170 978	162 330	217 515
Pampa Galera	Vehículos	8 589	140 134	162 170	178 384	199 912	218 209	235 215	239 257	242 788	245 809	272 801	285 140	301 932	253 018	356 627	349 444	349 444	349 444
Ligeros	Vehículos	2 961	49 034	59 393	66 357	74 170	77 736	77 790	81 098	87 533	89 092	93 528	98 993	104 849	102 209	151 468	148 443	120 651	158 796
Pesados	Vehículos	5 628	91 100	102 777	112 027	125 742	140 473	157 425	158 159	155 255	156 717	179 273	186 147	197 083	150 809	205 159	201 001	181 132	247 027
Pampamarca	Vehículos	7 229	122 669	133 481	147 376	174 417	184 653	208 546	137 544	205 039	178 602	201 485	208 710	220 550	185 605	252 410	242 878	242 878	242 878
Ligeros	Vehículos	3 085	54 337	54 835	59 131	70 904	71 380	80 265	56 132	79 857	54 687	51 922	55 479	58 776	59 752	86 245	77 081	0	0
Pesados	Vehículos	4 144	68 332	78 646	88 245	103 513	113 273	128 281	81 412	125 182	123 915	149 563	153 231	161 774	125 853	166 165	165 797	0	0
Pichirhua	Vehículos	12 469	183 789	198 321	227 596	249 704	264 954	298 087	315 991	329 046	359 812	384 266	428 503	420 730	373 450	526 008	520 633	520 633	520 633
Ligeros	Vehículos	7 390	107 453	111 036	126 842	137 734	143 588	163 259	178 189	189 512	214 290	224 621	254 393	252 937	238 162	348 205	343 837	281 794	354 080
Pesados	Vehículos	5 079	76 336	87 285	100 754	111 970	121 366	134 828	137 802	139 534	145 522	159 645	174 110	167 793	135 288	177 803	176 796	153 270	189 530

b) Ejes																			
	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Número de Ejes por Unidad de Peaje																			
Ccasacancha	Ejes	35 488	484 035	555 758	663 755	703 940	787 595	895 981	946 509	1 030 739	1 138 564	1 241 201	1 237 142	1 342 780	1 049 230	1 386 833	1 350 437	3 288	0



Ligeros	Ejes	10 250	144 607	166 327	194 421	202 267	223 337	263 824	307 724	347 517	400 135	435 944	410 753	490 831	382 859	561 105	552 421	877	0
Pesados	Ejes	25 238	339 428	389 431	469 334	501 673	564 258	632 157	638 785	683 222	738 429	805 257	826 389	851 949	666 371	825 728	798 016	2 411	0
Marcona	Ejes	17 595	285 722	303 978	339 295	357 483	366 479	433 530	500 049	594 119	498 698	580 106	704 745	933 122	558 185	756 210	912 871	921 173	1 205 987
Ligeros	Ejes	9 007	122 944	145 278	160 233	172 626	184 910	218 616	254 558	283 103	255 050	253 910	305 807	345 195	207 926	289 306	347 572	338 622	402 416
Pesados	Ejes	8 588	162 778	158 700	179 062	184 857	181 569	214 914	245 491	311 016	243 648	326 196	398 938	587 927	350 259	466 904	565 299	582 551	803 571
Pampa Galera	Ejes	22 193	366 747	428 444	478 944	552 293	628 668	711 131	719 071	707 686	726 045	846 907	880 847	945 114	761 296	1 041 555	1 009 072	896 675	1 237 589
Ligeros	Ejes	2 961	49 034	59 393	66 357	74 170	77 736	77 790	81 098	87 533	89 092	93 528	98 993	104 849	102 209	151 468	148 443	120 651	158 796
Pesados	Ejes	19 232	317 713	369 051	412 587	478 123	550 932	633 341	637 973	620 153	636 953	753 379	781 854	840 265	659 087	890 087	860 629	776 024	1 078 793
Pampamarca	Ejes	18 003	301 102	343 655	391 512	468 882	520 723	596 753	376 489	579 433	572 320	708 710	728 897	780 182	631 528	829 063	807 167	0	0
Ligeros	Ejes	3 085	54 337	54 835	59 131	70 904	71 380	80 265	56 132	79 857	54 687	51 922	55 479	58 776	59 752	86 245	77 081	0	0
Pesados	Ejes	14 918	246 765	288 820	332 381	397 978	449 343	516 488	320 357	499 576	517 633	656 788	673 418	721 406	571 776	742 818	730 086	0	0
Pichirhua	Ejes	24 178	369 794	416 101	484 891	552 219	608 804	688 465	701 952	720 847	778 205	861 954	931 719	931 284	795 585	1 071 236	1 055 332	905 550	1 115 117
Ligeros	Ejes	7 390	107 453	111 036	126 842	137 734	143 588	163 259	178 189	189 512	214 290	224 621	254 393	252 937	238 162	348 205	343 837	281 794	354 080
Pesados	Ejes	16 788	262 341	305 065	358 049	414 485	465 216	525 206	523 763	531 335	563 915	637 333	677 326	678 347	557 423	723 031	711 495	623 756	761 037

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

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



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sotta
**Ejecutiva de la Jefatura
de Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cinthy López Vásquez – Especialista
María Méndez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Micaela Guillén Delgado – Practicante
Britney Esperanza Yupanqui Llallire – Practicante
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante