



# INFORME DE DESEMPEÑO 2022

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

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 2022: Concesión de la Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana –  
Cerro azul – Ica**

*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 bajo la supervisión del Ositrán. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes 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, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.*

Primera versión: junio de 2023

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

[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....</b>	<b>7</b>
II.1.	Composición del Concesionario.....	7
II.2.	Principales características del Contrato de Concesión.....	7
II.3.	Área de Influencia .....	11
II.4.	Infraestructura y equipos.....	12
II.5.	Hechos de importancia.....	12
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA .....</b>	<b>12</b>
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....</b>	<b>13</b>
IV.1.	Tráfico vehicular .....	13
IV.2.	Servicios complementarios .....	17
<b>V.</b>	<b>RÉGIMEN TARIFARIO .....</b>	<b>19</b>
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....</b>	<b>20</b>
VI.1.	Inversiones .....	20
VI.2.	Pagos al Estado .....	21
<b>VII.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO.....</b>	<b>23</b>
VII.1.	Niveles de servicio .....	23
VII.2.	Indicadores de tráfico .....	23
VII.3.	Accidentes.....	24
VII.4.	Reclamos.....	26
VII.5.	Penalidades, infracciones y sanciones .....	27
<b>VIII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES .....</b>	<b>27</b>
<b>IX.</b>	<b>ANÁLISIS FINANCIERO.....</b>	<b>28</b>
IX.1.	Estado Financieros.....	28
IX.2.	Indicadores Financieros .....	33
<b>X.</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>36</b>
	<b>ANEXOS.....</b>	<b>38</b>
	<b>ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>38</b>
	<b>ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO .....</b>	<b>41</b>



## GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica.....	11
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico vehicular, 2011-2022.....	14
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual por tipo de vehículo, 2022 .....	14
Gráfico N° 4: Evolución del tráfico mensual, 2021-2022.....	15
Gráfico N° 5: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2022 .....	16
Gráfico N° 6: Tráfico de vehículos por ejes cobrables, 2011-2022.....	16
Gráfico N° 7: Llamadas a la central de emergencia.....	17
Gráfico N° 8: Motivo de llamada de emergencia, 2021 - 2022 .....	18
Gráfico N° 9: Asistencias médicas .....	19
Gráfico N° 10: Asistencias mecánicas .....	19
Gráfico N° 11: Evolución de Inversiones reconocidas .....	21
Gráfico N° 12: Retribución al Concedente, 2021 - 2022 .....	22
Gráfico N° 13: Intensidad Media Diaria (IMD), 2021 - 2022.....	23
Gráfico N° 14 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2022.....	25
Gráfico N° 15: Indicadores de accidentes, 2016 - 2022.....	26
Gráfico N° 16: Evolución mensual de reclamos y materia de reclamos .....	27
Gráfico N° 17: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013 - 2022.....	27
Gráfico N° 18: Recaudación por tipo de pago, 2013-2022 .....	28

## Cuadros

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la concesión .....	7
Cuadro N° 2: Descripción de la infraestructura vial .....	8
Cuadro N° 3: Modificaciones Contractuales.....	8
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2021-2022.....	15
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2022 .....	17
Cuadro N° 6: Motivo de llamadas de emergencias y características, 2022.....	18
Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2022 .....	20
Cuadro N° 8: Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2022 .....	25
Cuadro N° 9: Evolución de reclamos .....	26
Cuadro N° 10: Ingresos por servicios 2021-2022 .....	29
Cuadro N° 11: Costos de prestación de servicios 2021-2020 .....	29
Cuadro N° 12: Gastos de administración 2021-2020.....	30
Cuadro N° 13: Estado de Resultados Integrales, 2021-2020 .....	30
Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera,2021-2020 .....	32
Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal Estado de Situación Financiera, 2021-2020.....	33
Cuadro N°16: Ratios de Liquidez, 2021 - 2020.....	34
Cuadro N°17: Ratios de Endeudamiento financiero, 2021 - 2020 .....	35
Cuadro N° 18: Ratios de Rentabilidad, 2021 - 2020 .....	35





## I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial N° 6), para el año 2022. El informe describe, entre otros aspectos, la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, ingresos, desempeño operativo, entre otros.

La Concesión de la Red Vial N° 6 fue otorgada a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, COVIPERÚ) en septiembre de 2005, por un período de 30 años, luego de haberse adjudicado la Buena Pro del Concurso el 20 de julio del mismo año al Consorcio Binacional Andino. Durante el plazo de vigencia de la Concesión se han firmado en total 9 Adendas al Contrato de Concesión<sup>1</sup>.

Además del uso y acceso a la vía, los servicios que a la fecha se prestan en esta concesión son: auxilio médico y mecánico, central de emergencia, servicios higiénicos, policía nacional y comunicación en tiempo real. Además, COVIPERÚ presta los siguientes servicios opcionales: seguro de accidentes, internet en el peaje de Chilca, servicio de información al usuario, TELEPASS y vales prepago.

En 2022, el tráfico de vehículos ascendió a 16,9 millones unidades vehiculares, lo que significó un incremento de 2,8% con respecto a 2021. Por la estación de Chilca transitó la mayor cantidad de vehículos, concentrando el 51,5% del flujo de vehículos registrados en dicho año; mientras que, por las estaciones de peaje de Jahuay e Ica, transitaron el 28,0% y 20,5% restante, respectivamente. Adicionalmente, en cuanto al tipo de vehículos que circularon por la Red Vial N° 6 en 2022, el 65,2% correspondió a vehículos livianos y el 34,8% a vehículos pesados.

Considerando como unidad de medida los ejes cobrables, el tráfico de vehicular alcanzó los 35,4 millones en 2022, cifra 35,6% superior a los ejes cobrables registrados el año anterior. Cabe mencionar que, con relación a los vehículos pesados, un poco más la mitad de los ejes cobrables (59,2%) correspondieron a vehículos de 6 ejes (13,8 millones de ejes cobrables).

Conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión, en 2022 se fijó la tarifa en S/ 17,40 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje para los vehículos pesados, lo que representa un aumento en 10,1% respecto de la tarifa en el 2021 (S/ 15,80).

Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario ascienden a USD 258,8 millones (incluido IGV). Durante el año 2022, el Ositrán reconoció inversiones por un monto de USD 16,9 millones, con lo cual el concesionario alcanzó un avance del 100,0% de la ejecución de sus inversiones.

En 2022, el Concesionario efectuó pagos al Estado por concepto de *Aporte por Regulación* y por *Retribución al Estado*. El primero de ellos ascendió a S/ 2,6 millones, monto superior en 14,6% al registrado en el año 2021 (S/. 2,3 millones); mientras que, el segundo fue estimado en S/ 1,9 millones, monto inferior en 12,8% al monto transferido en el 2021 que ascendió a S/ 2,2 millones.

El Ositrán verificó el cumplimiento de los estándares de calidad y niveles de servicio previstos para la Red Vial N° 6, encontrándose que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos en el Contrato de Concesión (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento con 98,13%, también se obtuvo una medición del Indicador de rugosidad IRI de 2,06, cifra inferior al máximo nivel aceptable de 3,0.

De acuerdo a lo reportado por COVIPERÚ, en 2022 se registraron 651 accidentes, cifra 7,0% inferior a la registrada en 2021 (700 accidentes). Tales eventos ocurridos en 2022 tuvieron como consecuencia 634 personas heridas y 63 personas fallecidas. Por otra parte, en 2022 el índice de accidentes por cada cien mil vehículos se redujo respecto al año anterior, al pasar de 4,3 a 3,8.

Por otro lado, en el 2022 se presentaron un total de 46 reclamos ante COVIPERÚ, cifra 9,3% inferior que los presentados en el 2021. De total de reclamos presentados, 36 fueron declarados infundados, 7 desistieron y 3 fundados.

---

<sup>1</sup> La novena adenda al Contrato de Concesión se firmó el 1 de diciembre del 2016.



En cuanto a la recaudación obtenida por concepto de cobro de peajes, en el 2022 se recaudó en total S/ 302,6 millones (sin IGV), lo que significó un crecimiento de 12,3% con respecto al año 2021. Cabe indicar que, del monto recaudado, S/ 49,6 millones de ellos fueron obtenidos a través de canales de pago más modernos como vales prepago y TELEPASS (telepeaje).

Con relación al desempeño financiero del Concesionario, entre 2021 y 2022, los ingresos totales del Concesionario se redujeron 19,0%, al pasar de S/ 318,7 millones a S/ 258,1 millones, apreciándose que los ingresos por cobro de peajes se aumentaron 12,3%; mientras que los ingresos por servicios de construcción se redujeron 98,1%. Por su parte, los costos totales de la Concesión se redujeron 16,5%, principalmente explicado por los menores costos por construcción. Así, la utilidad bruta se redujo al pasar de S/ 110,3 millones a S/ 84,3 millones. Por su parte, los resultados netos mostraron una importante ganancia de S/ 22,5 millones, lo que contrasta con el menor resultado del año anterior (S/ 2,3 millones).

Por otro lado, se observa que al cierre del año 2022 se registró una reducción del valor contable de la empresa respecto al año anterior, debido, principalmente, a la menor posesión de activos intangibles. Sin embargo, el incremento del efectivo contribuyó a mejorar la liquidez del Concesionario, colocándolo en una mejor posición frente a sus acreedores en comparación al periodo anterior. Finalmente, la reducción de las obligaciones de largo plazo disminuyó el nivel de endeudamiento de la empresa, mientras que, la reducción de los costos, así como el saldo a favor de la diferencia de cambio que enfrentó en el año 2022 impactó positivamente en los indicadores de rentabilidad de la empresa. Así, la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y el total de activos de la empresa en el ejercicio 2021 mostró una mejora frente a lo obtenido en el 2021.



## INFORME DE DESEMPEÑO 2022

### CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 6: TRAMO PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA

#### II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

##### II.1. Composición del Concesionario

1. El 20 de julio de 2005 se otorgó la Buena Pro de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial N° 6) a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, COVIPERÚ), conformado por tres empresas (i) la peruana Construcción y Administración S.A, con el 25% de las acciones; y por las empresas ecuatorianas (ii) Hidalgo & Hidalgo S.A, con el 65% de las acciones; y (iii) la empresa Conorte S.A. con el 10% de las acciones.

##### II.2. Principales características del Contrato de Concesión

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

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la concesión	
<b>Concesionario</b>	Concesionaria Vial del Perú S.A.
<b>Accionistas de la Concesión</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65%</li><li>• Construcción y Administración S.A.(Perú): 25%</li><li>• Concesionaria Norte Conorte S.A. (Ecuador): 10%</li></ul>
<b>Modalidad de Concesión</b>	Auto-sostenible
<b>Factor de competencia</b>	Retribución al Estado (1% de los ingresos mensuales por peaje, desde la suscripción del contrato hasta el año 4 como máximo; y posteriormente, hasta el final de la concesión, el 18,61% de los ingresos mensuales por peaje)
<b>Inversión comprometida</b>	USD 258,8 millones (incluye IGV)
<b>Inversión realizada al 2022</b>	USD 258,8 millones (incluye IGV)
<b>Inicio de la Concesión</b>	20 de setiembre de 2005
<b>Vigencia de la Concesión</b>	30 años (prorrogables a 32 si es que las obras de la Segunda Etapa se realizan entre el año 17 y 19)
<b>Número de Adendas</b>	9

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

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



**Cuadro N° 2: Descripción de la infraestructura vial**

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

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

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

#### Modificaciones contractuales

5. A diciembre del 2022 se han firmado nueve adendas al Contrato de Concesión, las cuales se describen en el cuadro a continuación:

**Cuadro N° 3: Modificaciones Contractuales**

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





#### Adenda 6

Fecha de suscripción: 30 de enero de 2015

Principales temas: (1) Adelantar el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a la Segunda Etapa del cronograma contractual de obras, comprendidas en el Anexo II del Contrato de Concesión y que no han sido objeto de la Adenda N° 4 y Adenda N° 5. (2) Acordar las condiciones para la ejecución de las obras de la Tercera Etapa y su Respectivo Mantenimiento. (3) Implementar lo resuelto en el Laudo Arbitral del Caso N° 2474-2012-CCL. (4) Acordar la no obligación de ejecutar las obras de Revegetación correspondientes a las progresivas Km. 53+386 al Km. 94+500 de la segunda etapa, cuyo costo de inversión y mantenimiento será deducido del monto de inversión de las obras de la tercera etapa y su mantenimiento rutinario.

#### Adenda 7

Fecha de suscripción: 20 de julio de 2016

Principales temas: (1) Encargar a la Sociedad Concesionaria los estudios para la ejecución de las Obras Nuevas. (2) Encargar la ejecución de las labores constructivas de las Obras Nuevas así como establecer el procedimiento para su ejecución. (3) Encargar de ejecución del Mantenimiento Periódico del Subtramo 5. (4) Adoptar acuerdos necesarios para que la Sociedad Concesionaria se encargue de la ejecución de las obras correspondientes al cierre de la Laguna de Oxidación ubicada en sector de San Clemente y finalmente modificar la Cláusula 6.20.

#### Adenda 8

Fecha de suscripción: 1 de diciembre de 2016

Principales temas: (1) Permitir que el financiamiento de las obras se dé a través del mercado de capitales mediante la emisión de títulos valores a través de un Fideicomiso de Titulización o fondo de inversión, por ejemplo. (2) Actualizar la definición de Acreedores Permitidos a los estándares actuales. (3) Viabilizar que el cierre financiero pueda ser acreditado con empresas vinculadas, precisando que este financiamiento no califica como Endeudamiento Garantizado Permitido. (4) Modificar el monto de la Inversión Proyectada Referencial, el mismo que conlleva a actualizar los importes de garantía a favor de los Acreedores Permitidos ante un evento de caducidad de la concesión, en caso se financie a través de un Endeudamiento Garantizado Permitido.

#### Adenda 9

Fecha de suscripción: 1 de diciembre de 2016

Principales temas: (1) Permitir la sustitución de inversiones del Intercambio Vial de Tambo de Mora por el Paso a Desnivel de Tambo de Mora y sus mejoras. (2) Permitir la colaboración de la Sociedad Concesionaria en la liberalización de predios que está a cargo del Concedente. (3) Precisar la regulación sobre la caducidad del Contrato de Concesión por Pagos pendientes relacionados a encargos de Obras Nuevas y/o colaboración en la liberalización de predios. (4) Precisar el inicio de la ejecución de las Obras nuevas contempladas en el Anexo 2 de la Adenda / de Contrato de Concesión.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

#### Compromisos de inversión

6. La inversión comprometida para el tramo vial concesionado asciende a USD 258,8 millones (incluido IGV), conforme a lo establecido en la Adenda N° 6. El proyecto de inversión se dividió en actividades preparatorias, primera etapa, segunda etapa y tercera etapa. Cabe indicar que la realización de cada etapa y sus plazos están sujetos a diversas condiciones señaladas en el Contrato de Concesión, las cuales incluyen también compromisos del Estado Peruano.
7. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, la segunda etapa deberá iniciarse a partir de la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos:



- a) Si entre los años 12 y 16 de la Concesión (entre septiembre de 2017 y agosto de 2021), el tráfico promedio anual registrado por las unidades de peaje durante los 36 meses precedentes, asciende a 18 millones de ejes cobrables o más, se dará inicio al Módulo A de la segunda etapa. Al año 17 de la Concesión (2022), se iniciarán las obras correspondientes al Módulo B de la segunda etapa<sup>2</sup>.
  - b) Si al inicio del año 17 de la Concesión (2022), el tráfico anual registrado entre los años 14 y 16 (2021-2021) de la misma alcanza los 13 millones de ejes cobrables o más, se iniciarán las obras de los Módulos A y B.
  - c) En caso ninguno de los supuestos previstos en los literales a) o b) precedentes hubiera ocurrido, la sociedad concesionaria deberá incrementar el monto de la carta fianza de “Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras” a USD 9 millones, y deberá escoger una de las siguientes opciones:
    - c.1) Realizar las obras correspondientes a la segunda etapa a más tardar al año 19 de la Concesión, en cuyo caso el plazo de concesión se ampliará a 32 años.
    - c.2) No realizar las obras correspondientes a la segunda etapa, en cuyo caso se producirá la caducidad de la Concesión, y el Concedente recuperará la Concesión de forma anticipada al finalizar el año 19. En este caso, no será aplicable la indemnización establecida en la cláusula 14.12.
8. Finalmente, la tercera etapa se iniciará sólo cuando el tráfico de la totalidad de unidades de peaje de la Concesión, durante 2 años consecutivos, sea de 23 millones de ejes cobrables o más<sup>3</sup>, siempre que esto ocurra a más tardar 5 años antes de la culminación de la Concesión, considerando las ampliaciones de plazo concedidas para la ejecución de las obras de la segunda etapa.

#### Esquema tarifario

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

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

Donde:

Peaje:	es el monto a cobrar en S/ sin incluir el IGV ni otros aportes de ley, por cada vehículo liviano o por cada eje para vehículos pesados.
i:	es el mes anterior a aquel en el que se realiza el ajuste tarifario
0:	es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.
CPI:	es el índice de precios al consumidor ( <i>Consumer Price Index</i> ) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales ( <i>The Bureau of Labour Statistics</i> ). Para el mes <i>i</i> de ajuste, se utilizará el CPI publicado para el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.
TC:	es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.

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

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



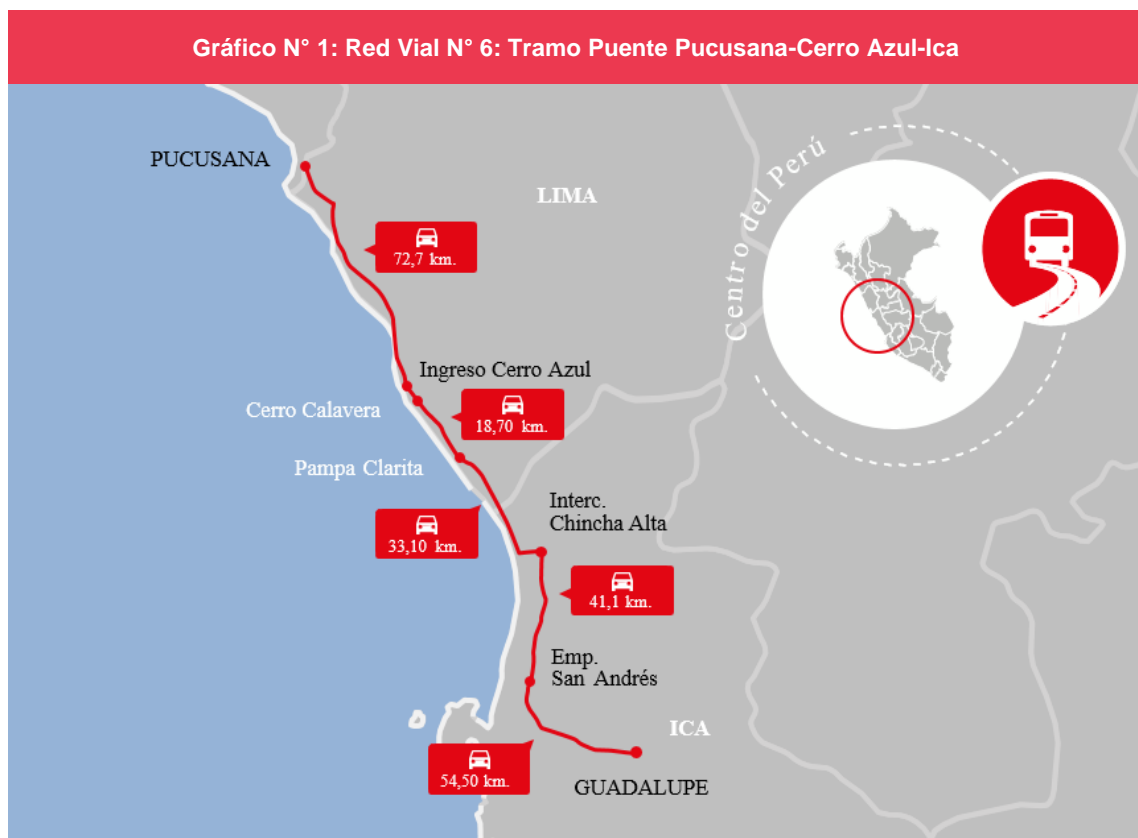
IPC: es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

### Pagos al Estado

11. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, COVIPERÚ deberá pagar al Concedente, a través del Regulador, una retribución ascendente al:
  - 1,0% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la fecha de culminación de obras de la primera etapa, o a más tardar a la finalización del año 4 de la Concesión; y,
  - 18,61% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o a más tardar al inicio del quinto año de la Concesión y hasta la finalización del Contrato de Concesión.

### II.3. Área de Influencia

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



Fuente: Memoria Institucional de Ositrán 2016  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán



#### **II.4. Infraestructura y equipos**

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

#### **II.5. Hechos de importancia**

18. Durante los primeros días del mes de abril de 2022, manifestantes incendiaron las casetas de peaje de la concesión ubicadas a la altura del kilómetro 273 de la Carretera Panamericana Sur en la región Ica, causando daños importantes en los activos, ante lo cual se efectuaron reposiciones de equipos e instalaciones por S/ 422 mil<sup>4</sup>.

### **III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA**

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

---

<sup>4</sup> Estados Financieros Concesionaria Vial del Sur S.A. al 31 de diciembre del 2022 y 2021



- Servicio de información al usuario mediante planos de ubicación, planos turísticos, y paneles electrónicos.
- Servicio TELEPASS<sup>5</sup> en el Peaje de Chilca.
- Servicio de Vales Prepago<sup>6</sup>.

#### IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

22. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>7</sup>.

##### IV.1. Tráfico vehicular

###### Tráfico en unidades vehiculares

23. En el 2022 se registró un incremento en el flujo vehicular en comparación con 2021, continuando con la tendencia creciente del tráfico de unidades vehiculares<sup>8</sup> observada desde 2011. Así, el número de vehículos que transitó por la carretera en 2022 ascendió a 16,9 millones, cifra 2,8% superior al número de vehículos contabilizados el año anterior (16,5 millones).
24. En 2022, los vehículos livianos representaron el 65,2% del total de vehículos (11,03 millones) y el 34,8% restante correspondió a vehículos pesados (5,88 millones), siendo precisamente los vehículos pesados los que tuvieron el mayor crecimiento entre 2021 y 2022, al pasar de 5,52 a 5,88 millones de vehículos (+6,4%); mientras que el tráfico de vehículos ligeros creció solo 0,9% en el mismo periodo, al pasar de 10,94 millones en el 2021 a 10,04 millones en el 2022.

---

<sup>5</sup> El TELEPASS consiste en el cobro de peaje de manera electrónica, siendo su principal ventaja la de evitar detenerse en la vía de cobro para realizar el pago de peaje. Actualmente, este sistema funciona en las tres estaciones de peaje de la concesión, donde se realiza su venta y recarga. Para su funcionamiento, se coloca un dispositivo llamado *Sticker Tag*, el cual es instalado al interior del vehículo en la parte superior del parabrisas, con el propósito de que cuando éste se aproxime a la vía de cobro se pueda detectar y realizar el cobro de peaje automáticamente. Este servicio permite vincular más de un vehículo a una cuenta TELEPASS.

<sup>6</sup> Desde el mes de mayo de 2010, se ha implementado el sistema de vales dirigido al usuario intermedio, aquel que realiza actividades de transporte con vehículos pesados y flotas, y este sistema consiste en la presentación de un vale para poder realizar su pase por el peaje, evitando que tenga que cargar dinero en efectivo. La empresa o usuario interesado en este servicio, deberá llenar y enviar un formulario a COVIPERU, quien verificará la información y depósito del cliente para realizar la activación y entrega de los vales.

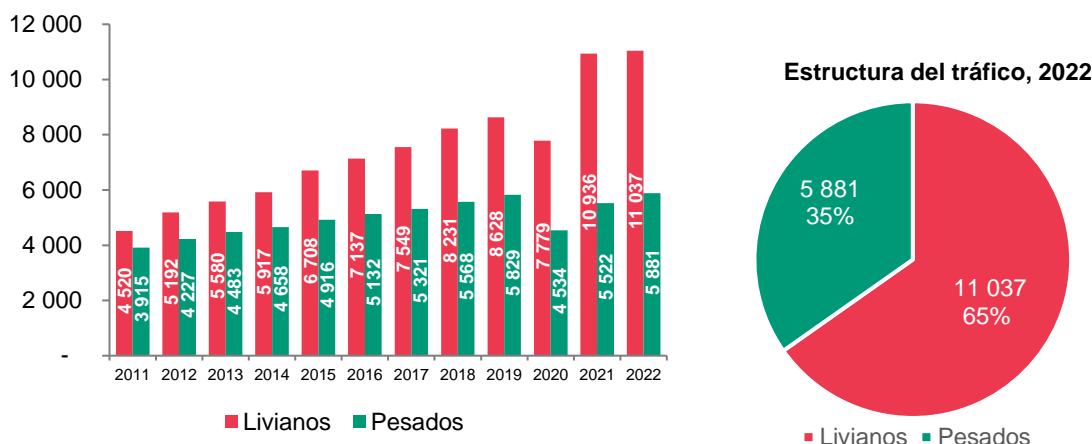
<sup>7</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrان.gob.pe](mailto: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.

<sup>8</sup> El número de vehículos que transita por la vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por las unidades de peaje ubicadas en el área de la Concesión en sentido ascendente como descendente. Así, en caso se haya suspendido el cobro de tarifas en alguna de las unidades de peaje, no se registrará el tráfico de vehículos, aun cuando en la práctica si hayan pasado vehículos por la vía.





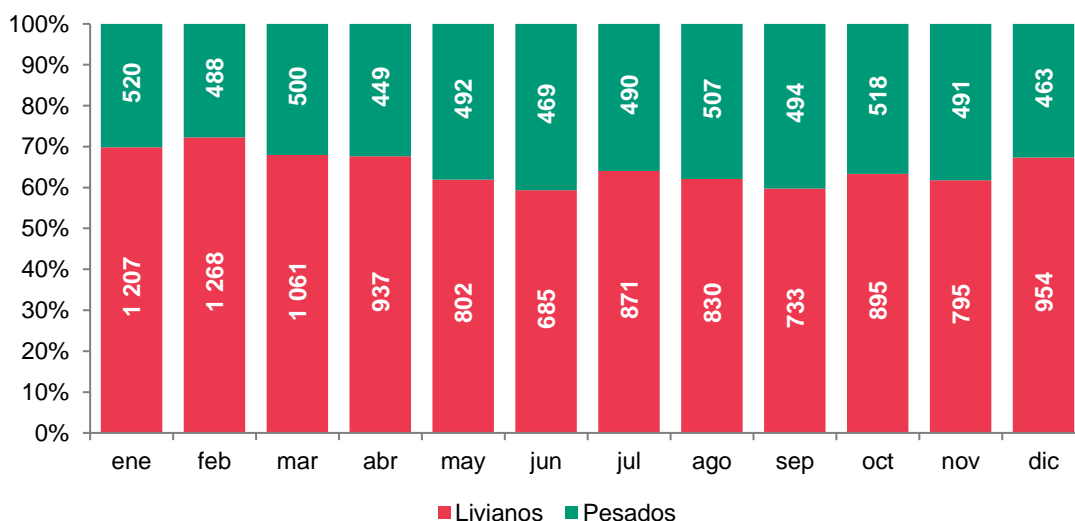
**Gráfico N° 2: Evolución del tráfico vehicular, 2011-2022**  
(En miles de unidades vehiculares)



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

25. Al analizar el tráfico mensual del 2022, se aprecia que los meses de enero, febrero, marzo y diciembre fueron los que registraron el mayor flujo de vehículos livianos, superando el millón por mes (salvo diciembre. Por su parte, en el tráfico de vehículos pesados, enero fue el mes de máxima afluencia de ese tipo de vehículos (520 mil).

**Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual por tipo de vehículo, 2022**  
(En miles de unidades vehiculares)

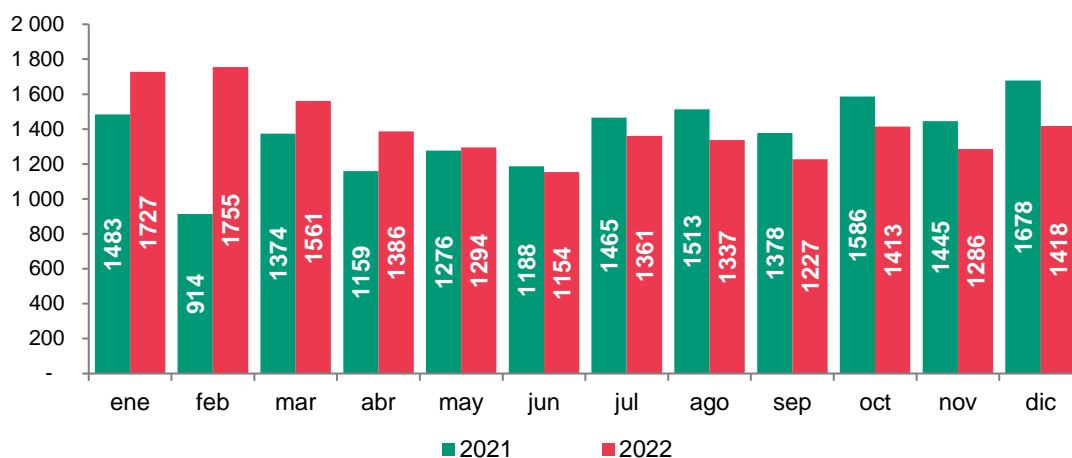


Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

26. En el siguiente gráfico muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2021 y 2022, apreciándose que en 2022 se presentó una expansión del tráfico en comparación con el año anterior. Particularmente, en el mes de febrero de 2022 se registró un mayor incremento del tráfico, en niveles de 92,0% superior a lo registrado en el mismo mes del año anterior. A pesar de una recuperación del flujo vehicular durante el 2022, se aprecia una reducción del tráfico en noviembre y diciembre con respecto al mismo periodo del 2021, pudiendo estar asociado a las manifestaciones ocurridas en esos meses.



**Gráfico N° 4: Evolución del tráfico mensual, 2021-2022**  
(En miles de unidades vehiculares)



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

27. Con respecto a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje, en el 2022 la estación de Chilca, la más cercana a la ciudad de Lima, concentró la mayor cantidad de vehículos, alcanzando la cifra de 8,71 millones (51,5%), por la unidad de Jahuay circularon 4,73 millones de vehículos (28,0%); mientras que, por la estación de Ica transitaron 3,47 millones de vehículos (20,5%).

**Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2021-2022**  
(En miles de unidades vehiculares)

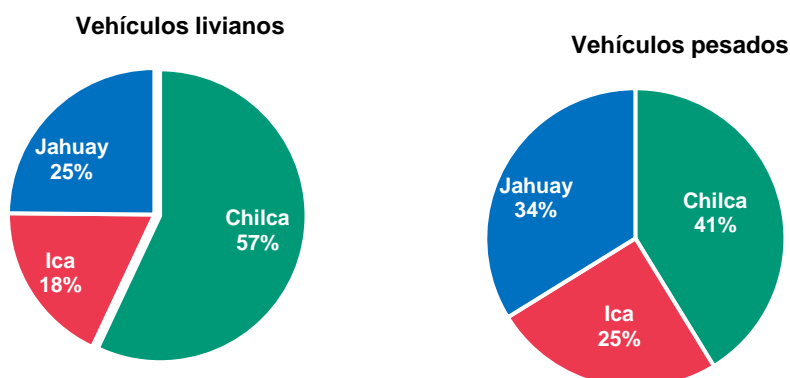
Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2021	2022	Flujo	Var. %
Livianos	Chilca	5960	6291	331	5,6%
	Ica	2257	2003	-254	-11,3%
	Jahuay	2720	2744	24	0,9%
Pesados	Chilca	2228	2425	197	8,8%
	Ica	1458	1467	10	0,7%
	Jahuay	1836	1989	153	8,3%
Total	Chilca	8188	8716	528	6,4%
	Ica	3715	3470	-245	-6,6%
	Jahuay	4556	4733	177	3,9%

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

28. Como se ha indicado líneas arriba, en el 2022 la estación de Chilca se caracterizó por presentar una afluencia mayor de vehículos livianos, concentrando hasta el 57,0% del tráfico de dicho tipo de vehículos (livianos) del total de la concesión, por su parte las estaciones de Jahuay e Ica concentraron el 24,9% y 18,1% restantes. Situación diferente se aprecia al observar el tráfico de vehículos pesados, pues para este tipo de vehículos se aprecia una distribución más homogénea, pues Chilca concentra el 41,2%, Jahuay el 33,8% e Ica el 24,9%.



**Gráfico N° 5: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2022**  
(Porcentaje)

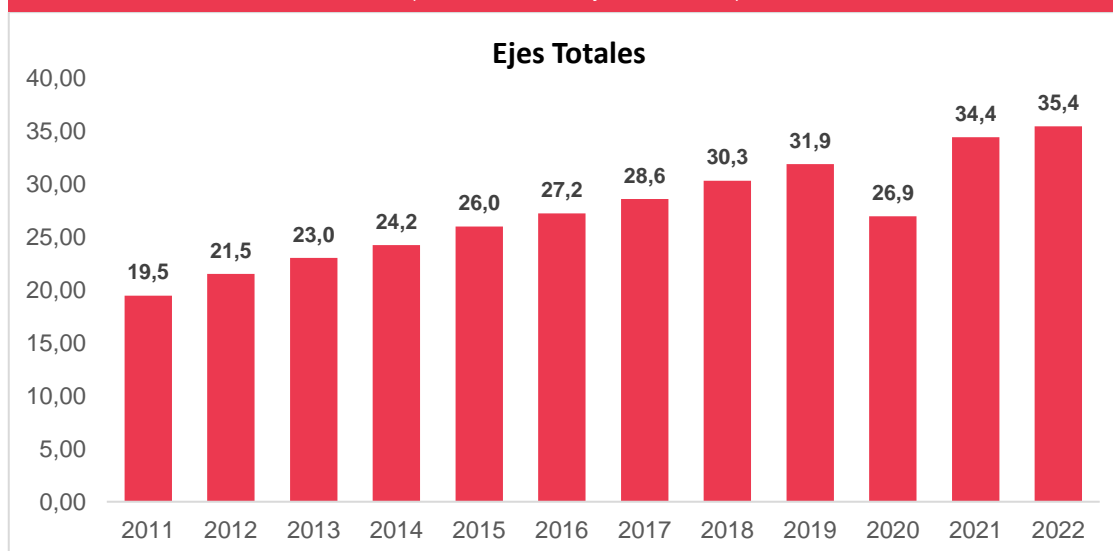


Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

#### Tráfico en ejes cobrables

29. El tráfico de vehículos en términos de ejes cobrables alcanzó en el 2022 un total de 34,42 millones de ejes, lo que representó un aumento de 2,9% en relación con lo registrado en el 2021 (34,40 millones de ejes cobrables).
30. Cabe indicar que, si bien en el Contrato de Concesión se tenía previsto que, si a partir del año 9 de la concesión se alcanzaban los 18 millones de ejes cobrables durante tres años, se daría el inicio de las obras de la segunda etapa; sin embargo, dicho hito se superó desde 2011, sexto año de la concesión, tres años antes de lo previsto en el contrato de concesión.

**Gráfico N° 6: Tráfico de vehículos por ejes cobrables, 2011-2022**  
(En millones de ejes cobrables)



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

31. En el 2022 se puede observar que, aproximadamente la mitad de los ejes cobrables correspondientes al tráfico de vehículos pesados que transitaban por la vía corresponde a vehículos de 6 ejes (59,2%)<sup>9</sup>, alcanzando la cifra de 13,9 millones de ejes cobrables.

<sup>9</sup> Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



**Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2022**  
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	Más de 7	
<b>Unidades vehiculares</b>							
Chilca	714 930	452 648	120 700	194 446	920 366	22 018	<b>2 425 108</b>
Ica	417 910	258 142	61 668	135 656	583 978	9 854	<b>1 467 208</b>
Jahuay	534 270	368 904	95 062	170 818	809 352	10 628	<b>1 989 034</b>
<b>Ejes cobrables</b>							
Chilca	1 429 860	1 357 944	482 800	972 230	5 522 196	157 462	<b>9 922 492</b>
Ica	835 820	774 426	246 672	678 280	3 503 868	74 864	<b>6 113 930</b>
Jahuay	1 068 540	1 106 712	380 248	854 090	4 856 112	77 458	<b>8 343 160</b>

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

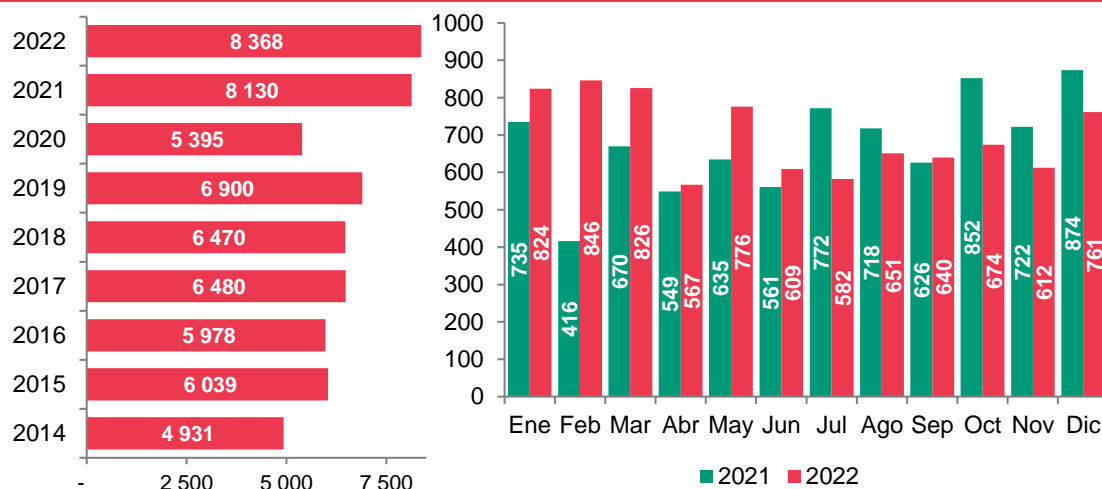
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

32. Con respecto a la afluencia de vehículos pesados por unidad de peaje, se observa que Chilca concentró el 42,3% (9,9 millones) del total de ejes cobrables, Jahuay el 35,2% (8,3 millones) e Ica el 26,1% (6,1 millones).

#### IV.2. Servicios complementarios

33. En el 2022, las llamadas de emergencia recibidas por el concesionario se han elevado en un 2,9%, pasando de 8 130 llamadas en el 2021 a 8 368 en el 2022, en concordancia al mayor tránsito observado en la vía concesionada. Se debe resaltar el hecho que en el 2022 se ha registrado el número más alto de llamadas de emergencias desde el inicio de la Concesión.
34. Al analizar la evolución de dicho indicador en frecuencia mensual, se aprecia que el mes en el que COVIPERU recibió el mayor número de llamadas reportando emergencias (846) fue el mes de febrero.
35. Además de febrero, en los meses de enero y marzo de 2022 también se recibió un alto número de llamadas de emergencia, con un incremento de 12,1% y 23,3% respectivamente.

**Gráfico N° 7: Llamadas a la central de emergencia**



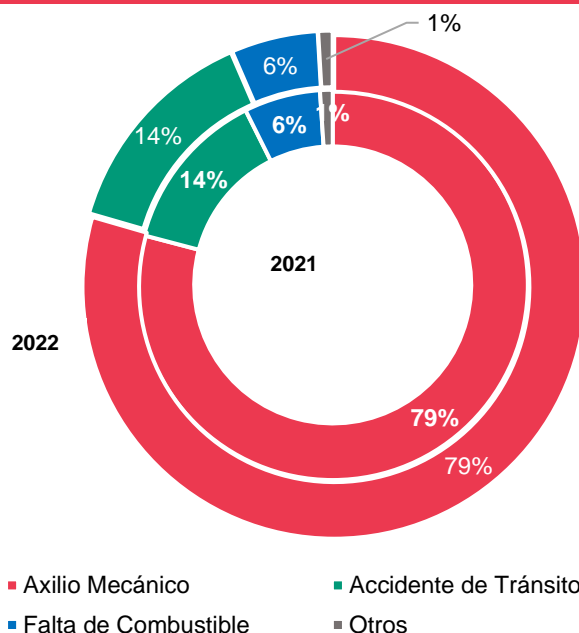
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



36. Por otro lado, cabe mencionar que, en el 2022, el 79,5% de llamadas realizadas por los usuarios a la central de emergencia respondió a solicitudes de auxilio mecánico; mientras que, el 14% y 5,6% de ellas tuvieron la finalidad de reportar accidentes de tránsito y falta de combustible, respectivamente.

**Gráfico N° 8: Motivo de llamada de emergencia, 2021 - 2022**



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

37. Durante el 2022 se observó que apenas el 0,6% de sucesos ocurridos generaron interrupciones en el tránsito vehicular. Por otro lado, es importante notar que todas las llamadas de emergencia realizadas fueron hechas a través de los teléfonos celulares de los usuarios. Cabe mencionar que el concesionario cuenta con postes SOS a lo largo de la vía.

**Cuadro N° 6: Motivo de llamadas de emergencias y características, 2022**  
(Llamadas de emergencia)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación	Total
	Sí	No	Celular	
Auxilio Mecánico		6 651	6 651	6 651
Accidente de Tránsito	47	1 126	1 173	1 173
Falta de Combustible	-	467	467	467
Otros	-	77	77	77
<b>Total</b>	47	8 321	8 368	8 368

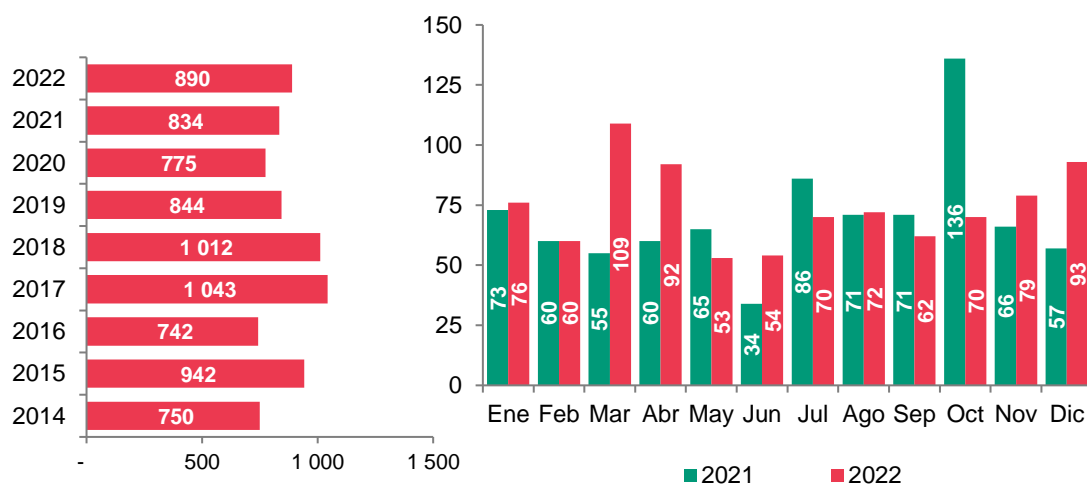
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

38. En lo que respecta a las solicitudes de asistencias médicas, en 2022 se reportaron un total de 890, cifra superior en 6,7% respecto a lo reportado en 2021 (890). En los meses de marzo, abril, noviembre y diciembre se presentaron una mayor cantidad de auxilios médicos alcanzando 109, 92, 79 y 93 asistencias médicas, respectivamente. En promedio la cantidad mensual de asistencias médicas brindadas en el 2022 (74) resultan ser mayores respecto al promedio mensual de 2021 (70)





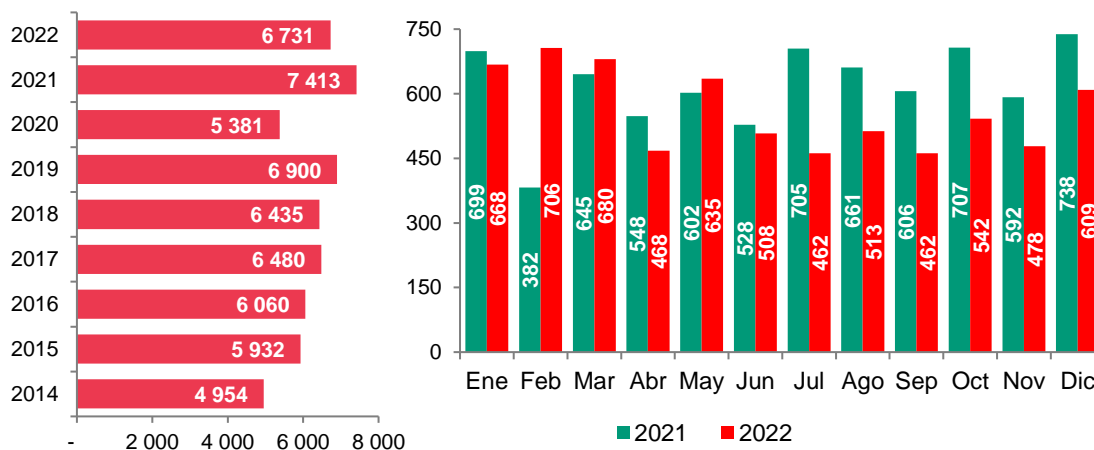
Gráfico N° 9: Asistencias médicas



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

39. En el 2022, COVIPERÚ proporcionó 6 731 asistencias mecánicas, cifra que es inferior en 9,2% a los servicios brindados el año anterior (7 413). A nivel mensual se puede notar que, en los meses de enero, febrero, marzo y mayo de 2022 se presentó la mayor cantidad de asistencias mecánicas, siendo el mes de febrero el de mayor incremento respecto al valor del año anterior (+84,8%).

Gráfico N° 10: Asistencias mecánicas



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

## V. RÉGIMEN TARIFARIO

40. De acuerdo a la cláusula 8,17, numeral d), del Contrato de Concesión, los peajes podrán ser reajustados anualmente en forma ordinaria según la evolución de la inflación y del tipo de cambio, conforme se explicó en la primera sección de este Informe



41. De este modo, en atención a lo establecido en la cláusula antes mencionada, el 20 de febrero del 2022 se actualizó el peaje, fijándose la tarifa en S/ 17,40 por vehículo ligero o eje, la cual es 10,1% superior respecto a la tarifa del año 2021, que era S/ 15,80 por vehículo ligero o eje.

**Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2022**  
(En Soles)

Vehículo	Unidad de cobro	A partir del 20 de febrero de 2022		
		Peaje	IGV	Tarifa (Peaje + IGV)
Livianos	Por vehículo	14,75	2,65	17,40
2 ejes	Por vehículo	29,49	5,31	34,80
3 ejes	Por vehículo	44,24	7,96	52,20
4 ejes	Por vehículo	58,98	10,62	69,60
5 ejes	Por vehículo	73,73	13,27	87,00
6 ejes	Por vehículo	88,47	15,93	104,40
7 ejes	Por vehículo	103,22	18,58	121,80

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

42. Cabe mencionar que, en las estaciones de peaje de COVIPERU se cobran los peajes en un solo sentido de la vía, siendo que las estaciones de peaje de Chilca (km. 66) y la garita de control de Ica (km. 275) se encuentran en el sentido Norte a Sur, mientras que la estación de peaje de Jahuay (Km. 187 + 150) en sentido Sur-Norte.
43. Todos los vehículos que transiten por la vía tendrán que pagar la tarifa establecida por derecho de paso, sin embargo, están exonerados de este pago los vehículos policiales y militares de las Fuerzas Armadas, vehículos del Instituto Nacional Penitenciario, del cuerpo de bomberos y ambulancias de los Servicios Asistenciales Médicos como lo menciona el Decreto Ley N° 22467, Decreto Legislativo N° 1328 y Ley N° 24423.

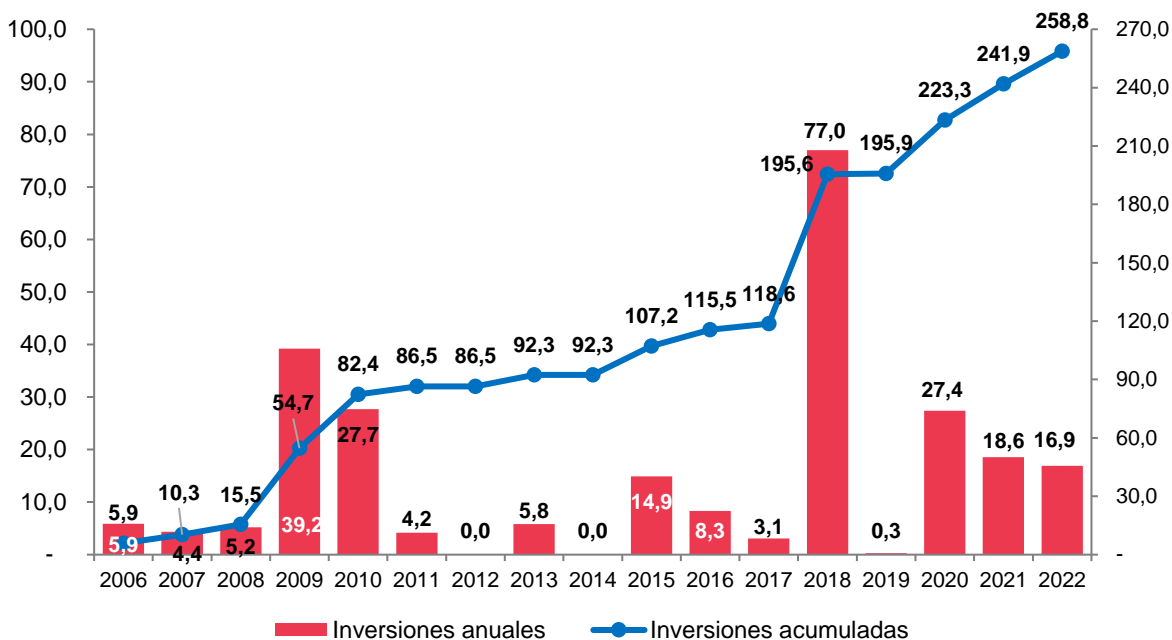
## VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### VI.1. Inversiones

44. Al 31 de diciembre de 2022, la inversión acumulada aprobada por el Regulador ascendió a USD 258,8 millones (incluido IGV), lo que representó un avance del 92,6% del total de la inversión comprometida. Con ello, COVIPERU ha alcanzado un avance físico del 100,0% del compromiso de inversión, lo que implica un total de 215,2 kilómetros comprometidos para construcción y 279,3 kilómetros comprometidos para ser intervenidos (puesta a punto y mantenimiento inicial)
45. En cuanto a la obra Intercambio Vial Paracas correspondiente a la Segunda Etapa, COVIPERÚ ha alcanzado un avance de 100% con un monto de inversión de USD 7,38 millones. En particular, la obra fue recepcionada en julio de 2021.
46. Con respecto a la ejecución de obras de la Tercera Etapa, en cuanto al avance físico, se ha alcanzado un logro de 100%, correspondiente a la construcción de la segunda calzada para la autopista (Intercambio vial San Andrés - Guadalupe) cuya longitud es de 55 km.
47. A la fecha, está pendiente la entrega de terrenos por parte del MTC para la culminación de una defensa ribereña con lo cual se culminarían las obras obligatorias del Contrato de Concesión.



**Gráfico N° 11: Evolución de Inversiones reconocidas**  
(Millones de USD, con IGV)



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

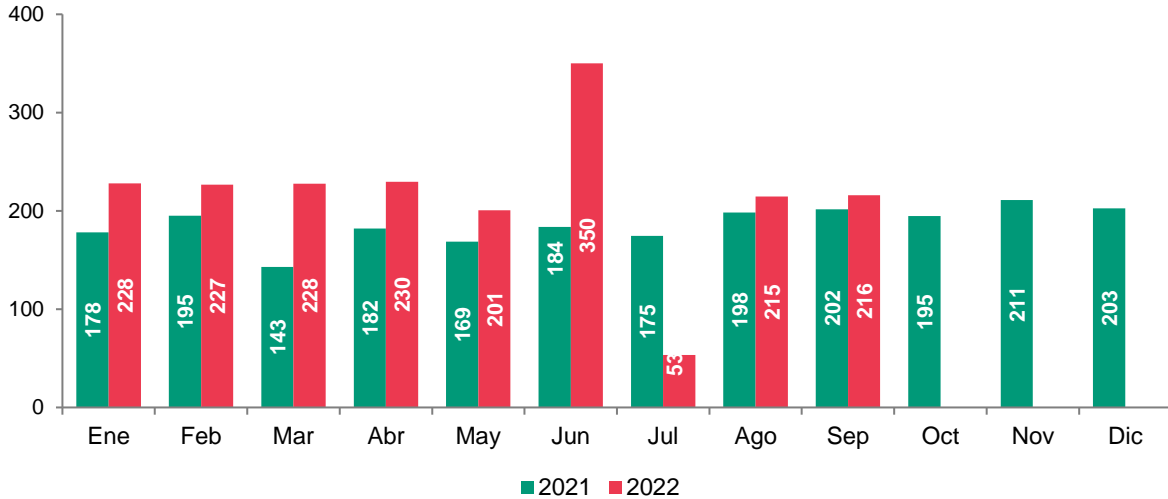
48. En el 2022, se inició la ejecución de la Obra: Sistema de Contención del Subtramo 5 – Sectores: Tambo de Mora, Matagente, San Clemente I y II - Obras de la Segunda Etapa de la Red Vial N°6, con un presupuesto aprobado de S/. 15,6 millones (incluido IGV), conforme a lo establecido en la Resolución Directoral N°0047-2019-MTC/19 de fecha 21 de octubre de 2019.

## VI.2. Pagos al Estado

49. Para el 2022, el pago por concepto de Retribución al Estado correspondió al 18,61% de los ingresos mensuales por peaje obtenido por el Concesionario, porcentaje aplicable de acuerdo a los términos del Contrato de Concesión.
50. Sin embargo, en marco de lo estipulado en la Adenda N° 6, concerniente al adelanto de obras de la segunda y tercera etapa, el Concesionario puede utilizar el 17,61% como adelanto de inversión para la ejecución de obras, transfiriendo el 1% restante como retribución al Estado, lo que efectivamente procedió a realizar. En efecto, para el año 2022, el pago realizado por la empresa como retribución al Concedente alcanzó los S/ 1 946,5 miles, monto inferior en 12,8% al monto transferido en el 2021 que ascendió a S/ 2 233,5 miles.



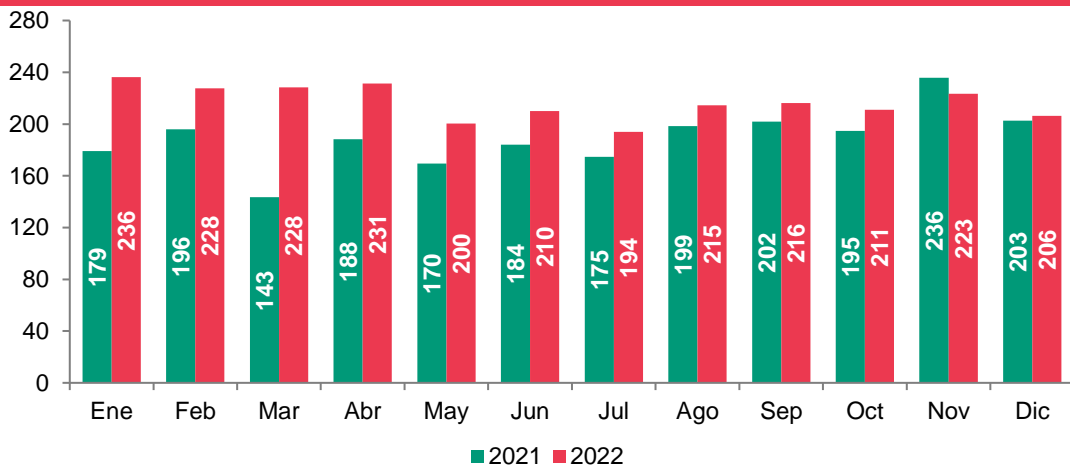
**Gráfico N° 12: Retribución al Concedente, 2021 - 2022**  
(Miles de Soles)



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

51. Por su parte, el pago por aporte por regulación que el Concesionario tiene que transferir a favor del OSITRAN corresponde al 1% del total de ingresos de la Concesión (ingresos por construcción, ingresos por peaje, entre otros). Para el 2022, el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 2,6 millones, cifra superior en 14,6% a la registrada en el año 2021 (S/ 2,27 millones).

**Gráfico N° 13: Aporte por regulación, 2021 - 2022**  
(Miles de Soles)



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



## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

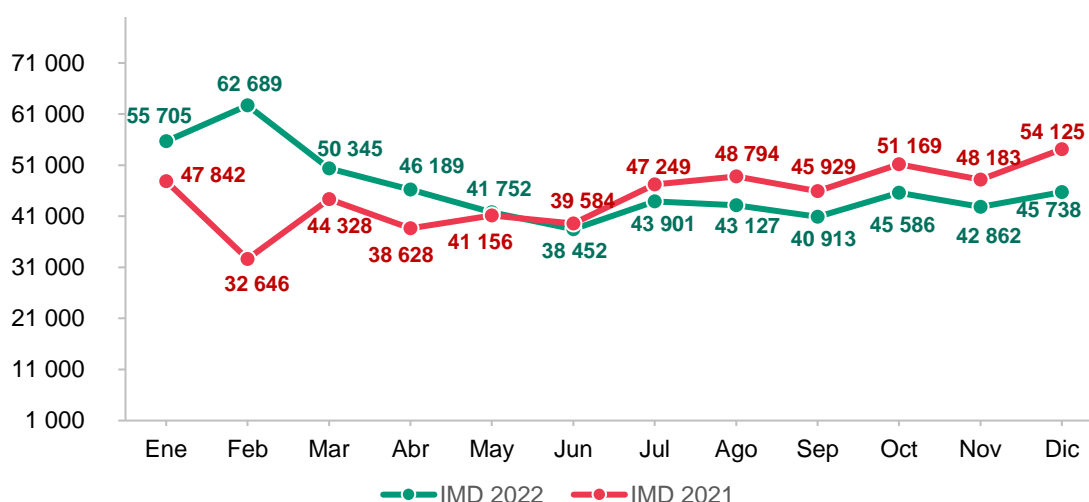
### VII.1. Niveles de servicio

52. De acuerdo al Contrato de Concesión, corresponde al OSITRAN la supervisión del buen estado de los bienes y de la infraestructura vial de la Concesión, para lo cual el Concesionario debe cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato, así como para el Indicador Global de cumplimiento de los niveles de servicios, el mismo que se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial, cuyo límite aceptable fue fijado en 95%.
53. Es responsabilidad del Regulador fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y, en el marco de su rol fiscalizador, aplicar las sanciones que correspondan, en caso de identificar incumplimientos.
54. Durante el año 2022, el OSITRAN efectuó la medición del Nivel de Servicio global, cuyo resultado fue de 98,13%, el cual es superior al 95% establecido como el umbral mínimo aceptable en el Anexo I del contrato de concesión.
55. Una medida alternativa del nivel de servicio de la infraestructura vial es el Índice de Rugosidad Internacional (IRI), el cual es un indicador de confort y seguridad en la vía que se mide aproximadamente en el onceavo mes de cada año. La última medición del IRI efectuada en 2022, tuvo como resultado un nivel de 2,06, cifra inferior al máximo nivel aceptable de 3,0.

### VII.2. Indicadores de tráfico

56. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad media Diaria (IMD)<sup>10</sup>. Como se observa en el siguiente gráfico el IMD en el 2022 ha mantenido una tendencia similar al 2021, a pesar de que el IMD registra niveles menores en la segunda mitad del año, respecto al año anterior. Asimismo, este índice fue de 46 438 unidades vehiculares, cifra superior en 3,3% respecto a la registrada en el 2021 (44 969).

**Gráfico N° 13: Intensidad Media Diaria (IMD), 2021 - 2022**  
(Unidades vehiculares)



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

<sup>10</sup> El IMD mensual resulta de dividir el tráfico registrado en un determinado mes (medido en número de vehículos) entre el número de días de ese mes.





### VII.3. Accidentes

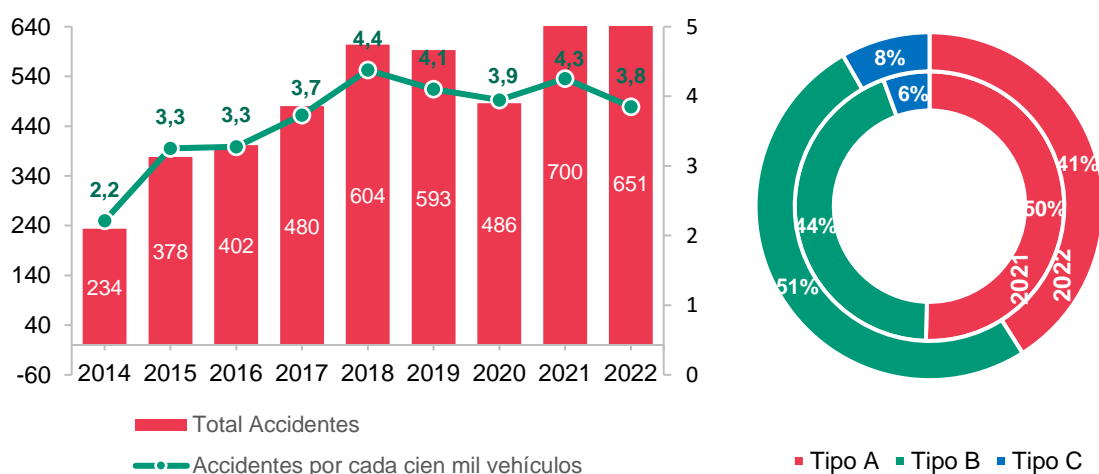
57. A lo largo del año 2022 se registraron 651 accidentes ocurridos en la vía concesionada, lo que representó una caída del 7,0% con respecto al año anterior (700 accidentes). Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos y víctimas mortales aumentaron en un 20,1% (de 528 a 634 heridos) y 46,5% (de 43 a 63 fallecidos) en relación a lo registrado en 2021, respectivamente.

Cuadro N° 9 Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2022 (Número de Accidentes)						
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	llesos	Heridos	Fallecidos
2014	44	171	19	182	411	26
2015	103	250	25	290	487	30
2016	189	186	27	656	346	35
2017	220	220	40	406	461	47
2018	269	271	64	251	536	75
2019	289	258	46	285	479	55
2020	212	246	28	366	407	39
2021	353	309	39	695	531	42
2022	267	330	54	591	634	63

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

58. En el siguiente gráfico, se puede observar que la cantidad de accidentes por cada cien mil vehículos aumentó en el 2022 llegando a ser 3,8, ello muestra que para dicho año, este indicador tuvo una dirección similar a la expansión del tráfico.
59. Además, se aprecia que el 50% de los accidentes ocurridos en 2022 han generado daño material, es decir consecuencias sobres los bienes; mientras que, un porcentaje similar correspondió a accidentes que generaron personas heridas (44%) y, por último, el 6% de los accidentes reportó consecuencias fatales sobre la vida de las personas (fallecidos).

Gráfico N° 15  
Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2022



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

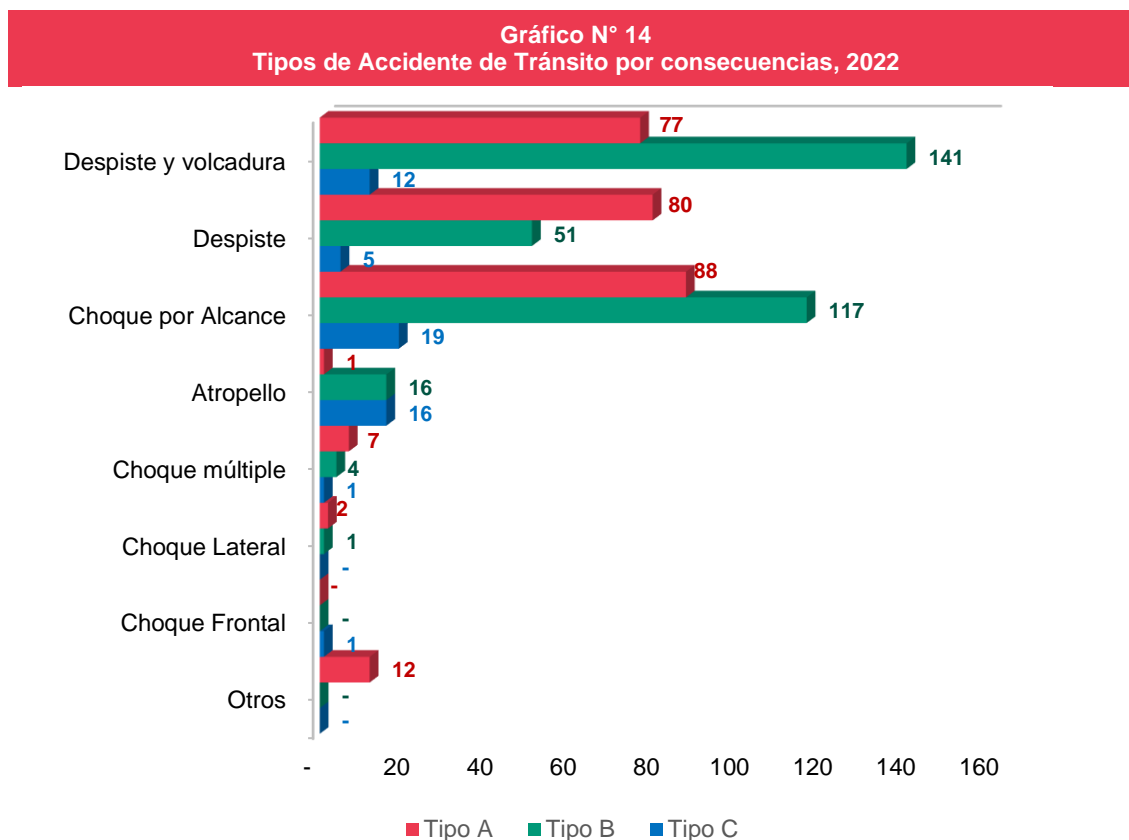
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.



60. El Gráfico N° 14 muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente ocurrido. Como puede apreciarse, el principal tipo de accidente ocurrido en la vía correspondió a despistes y volcaduras de vehículos con 230 eventos (35,3%), seguido por los choques por alcance con 224 eventos (20,9%) y el despiste de vehículos con 136 accidentes (20,9%).



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

61. Respecto a las consecuencias generadas por los accidentes, los despistes con volcadura en el 2022 es el tipo de accidente que ha ocasionado la mayor cantidad de heridos (42,0%); por otro lado, los atropellos y choques por alcance concentran la mayor cantidad de personas fallecidas (25,4% y 52,3% respectivamente por cada tipo de accidente mencionado).

**Cuadro N° 8: Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2022**  
(Número de personas y porcentaje)

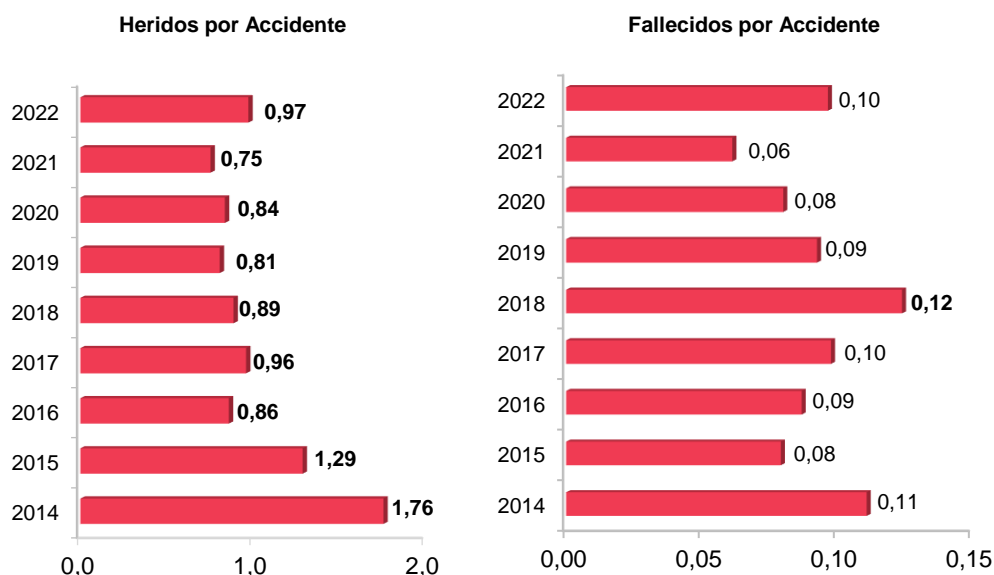
Causas	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Despiste y volcadura	266	42,0%	13	20,6%
Despiste	87	13,7%	5	7,9%
Choque por Alcance	244	38,5%	26	41,3%
Atropello	20	3,2%	16	25,4%
Choque múltiple	15	2,4%	2	3,2%
Choque Lateral	2	0,3%	0	0,0%
Choque Frontal	0	0,0%	1	1,6%
Otros	0	0,0%	0	0,0%
<b>Total</b>	<b>634</b>	<b>100,0%</b>	<b>63</b>	<b>100,0%</b>

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



62. En lo que respecta a los indicadores de accidentes en 2022 se puede observar que la cantidad de heridos por accidentes ocurridos se ha incrementado de 0,75 en el 2021 a 0,97 en el 2022. De manera similar los fallecidos por accidentes ocurridos pasaron de 0,06 en el 2021 a 0,10 en el 2022.

**Gráfico N° 15: Indicadores de accidentes, 2016 - 2022**



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

#### VII.4. Reclamos

63. El número de reclamos que los usuarios de las vías concesionadas presentaron ante COVIPERÚ en 2022 descendió a 46 reclamos, cifra 6,1% inferior que los registrados en el 2021. Del total de reclamos resueltos por el Concesionario, el 78,3% (36) fueron declarados infundados, mientras que el 6,5% (3) fueron calificados como inadmisibles y el 15,2% (7) se desistieron.

**Cuadro N° 9: Evolución de reclamos**  
(Número de reclamos)

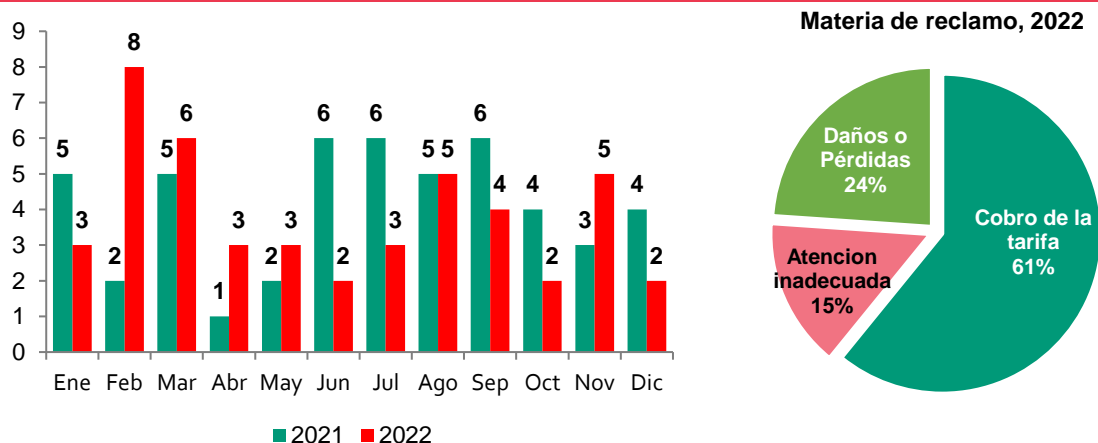
INDICADOR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Inadmisible	4	1	8	2	9	10	6	0
Improcedente	4	4	6	7	6	1	4	0
Fundados	2	5	1	0	0	1	2	3
Infundado	41	61	54	40	35	42	34	36
Desistimiento	9	11	14	21	0	0	3	7
<b>Total Reclamos</b>	<b>60</b>	<b>82</b>	<b>83</b>	<b>70</b>	<b>50</b>	<b>54</b>	<b>49</b>	<b>46</b>

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

64. En relación con la materia de los reclamos, en 2022 el 63,3% del total de reclamos (31) estuvieron relacionados con el cobro de tarifa, el 6,1% con los daños materiales al vehículo (3) y el 4,1% con la atención inadecuada (2).



**Gráfico N° 16: Evolución mensual de reclamos y materia de reclamos**  
(Número de reclamos)



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

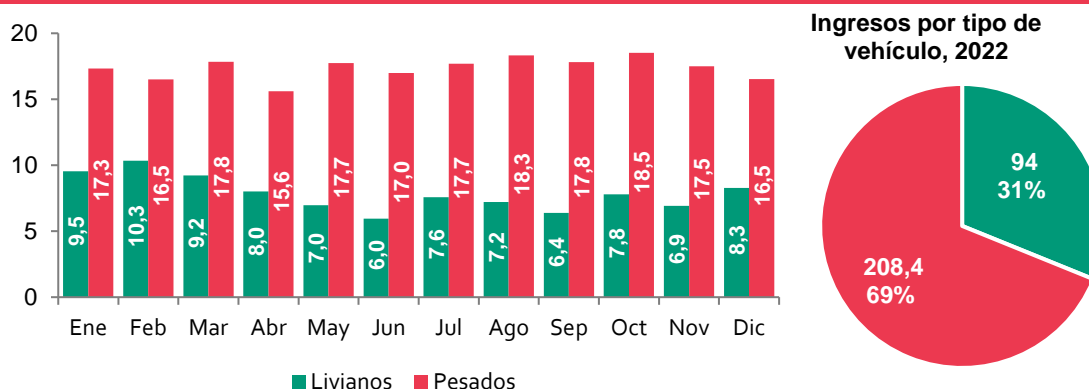
### VII.5. Penalidades, infracciones y sanciones

65. En el marco de la función supervisora y sancionadora, el Ositrán tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso identifique que las Entidades Prestadoras han incurrido en algún incumplimiento relacionado con sus obligaciones previstas en los Contratos de Concesión o en la normativa.
66. Al respecto, durante el 2022 el Ositrán ha impuesto una sanción a la concesionaria debido a 1 incumplimiento por un monto de S/ 115,00, relacionado al cobro de tarifa de vehículos con categoría M2 y peso mayor a 3.5 toneladas como vehículo pesado durante el periodo del 25 de agosto de 2008 al 13 de agosto de 2018. (cláusula 8.17 del contrato de concesión).

### VIII. INDICADORES COMERCIALES

67. En el 2022, se recaudaron en total S/ 302,6 millones por concepto de peaje, lo que implicó un incremento de la recaudación en 12,3%, debido al mayor flujo vehicular. Con respecto a los ingresos percibidos el año anterior, se observa el crecimiento tanto de la recaudación por vehículos ligeros, así como la recaudación por vehículos pesados.

**Gráfico N° 17: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013 - 2022**  
(Millones de Soles)

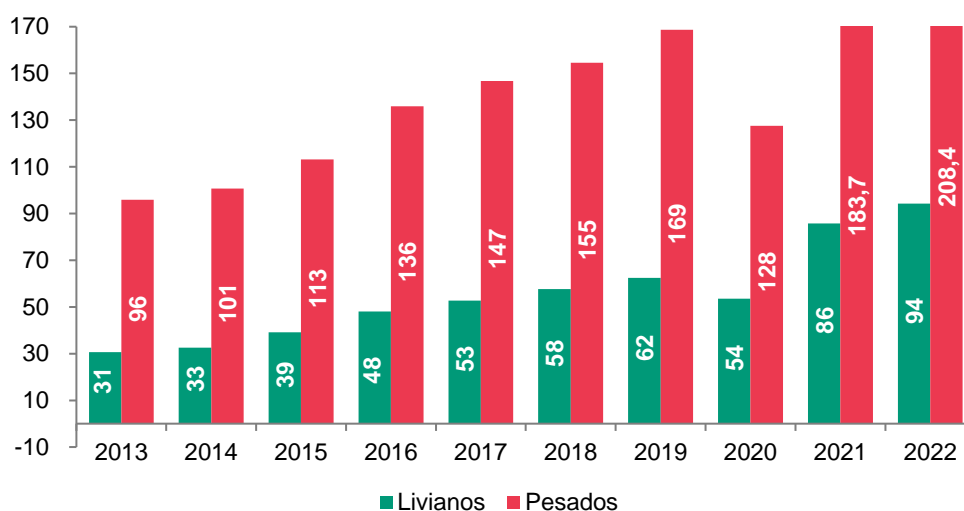


Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



68. Cabe señalar que en 2022 la recaudación efectuada bajo la modalidad de telepeaje y vales prepago alcanzó los S/ 49,6 millones de soles, lo que representó el 16,40% de la recaudación total; mientras que el 83,60% restante corresponde a la recaudación tradicional de pago en la unidad de peaje.
69. El monto ascendente a S/ 49,6 millones por concepto de ingresos por vales prepago y telepeaje muestra un incremento de 23,9% del monto recaudado por dicha modalidad de cobro con respecto al 2021 (S/ 40,1 millones). En el gráfico, se puede observar el crecimiento de la recaudación de la Concesión para los años 2013-2022 según la modalidad de pago utilizada por los usuarios.

**Gráfico N° 18: Recaudación por tipo de pago, 2013-2022**  
(Millones de Soles)



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

## IX. ANÁLISIS FINANCIERO

### IX.1. Estado Financieros

#### Estado de Resultados integrales

70. 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 autofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de recaudación de peajes e inversiones autorizadas por el Concedente (MTC), siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.
71. Al respecto, en el 2022 los ingresos totales constituido por los servicios de operación y mantenimiento (cobro de peajes) y actividad de construcción alcanzaron los S/ 258,1 millones, un 19,0% inferior que los S/ 318,5 millones registrados en el 2021. Es oportuno indicar que los ingresos por peajes se incrementaron en 12,3% frente a lo registrado en el 2021, esto es, en S/ 28,1 millones; mientras que los ingresos por construcción<sup>11</sup> ascendieron a S/ 1,7 millones, esto es, una reducción en 98,1% (S/ 88,6 millones) frente a lo registrado en el ejercicio 2021 (S/ 318,5 millones).

<sup>11</sup> Servicios de construcción de tercera etapa se encuentran al 100%, de acuerdo con el contrato de Concesión, dichos trabajos son realizados por la empresa relacionada CASA, en base a los contratos firmados en febrero y octubre de 2015.





**Cuadro N° 10: Ingresos por servicios 2021-2022**  
(En miles de soles)

Ingresos por servicios	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022 / 2021
<b>Ingresos por servicios de operación y mantenimiento</b>	<b>256 380</b>	<b>228 344</b>	<b>99,3%</b>	<b>71,7%</b>	<b>12,3%</b>
Peaje Chilca	101 058	88 389	39,2%	27,7%	14,5%
Peaje Jahuay	69 058	61 481	26,8%	19,3%	12,3%
Peaje Ica	51 126	49 562	19,8%	15,6%	3,2%
Tele peaje	35 138	28 912	13,6%	9,1%	21,5%
<b>Ingresos por servicios de construcción de obras</b>	<b>1 727</b>	<b>90 292</b>	<b>0,7%</b>	<b>28,3%</b>	<b>-98,1%</b>
Obras Adenda N° 6	1 727	90 292	0,7%	28,3%	-98,1%
Obras Nuevas	-	-	0,0%	0,0%	-
<b>Total</b>	<b>258 107</b>	<b>318 636</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-19,0%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesionaria Vial del Perú S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

72. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2022, estos alcanzaron los S/ 173,8 millones, monto inferior en 16,5% respecto del ejercicio 2021 (S/ 208,2 millones). Al interior de estos costos, el costo de operación y mantenimiento asciende a S/ 173,7 millones y representa casi el 100,0% del total de costos, cifra que ha aumentado en 41,7% frente al monto que alcanzó en el año 2021 (S/ 122,6 millones y que representó el 58,9% del total de costos); mientras que los costos de construcción disminuyeron casi 100,0% en 2022, monto menor en S/ 85,6 millones al registrado en el ejercicio 2021, y representando en el presente ejercicio 2022 el 0,02% (en el 2021 representó el 41,1%) de los costos totales.

**Cuadro N° 11: Costos de prestación de servicios 2022-2021**  
(En miles de soles)

Costos de operación y construcción	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022 / 2021
<b>Costos de operación y mantenimiento</b>	<b>173 731</b>	<b>122 575</b>	<b>99,98%</b>	<b>58,9%</b>	<b>41,7%</b>
Retribución al Concedente	2 564	2 284	1,5%	1,1%	12,3%
Mantenimiento periódico	70 804	38 485	40,7%	18,5%	84,0%
Amortización	65 403	48 404	37,6%	23,2%	35,1%
Servicios de mantenimiento rutinario de la red vial	17 566	16 715	10,1%	8,0%	5,1%
Servicios de operación de peajes	8 739	7 742	5,0%	3,7%	12,9%
Aporte por regulación al Organismo Superior de la inversión en Control y Supervisión - OSITRAN	2 575	2 325	1,5%	1,1%	10,8%
Otros costos menores	6 080	6 620	3,5%	3,2%	-8,2%
<b>Costo de construcción</b>	<b>38</b>	<b>85 621</b>	<b>0,02%</b>	<b>41,1%</b>	<b>-100,0%</b>
Obras Adenda N° 6	38	85 621	0,02%	41,1%	-100,0%
<b>Total</b>	<b>173 769</b>	<b>208 196</b>	<b>100%</b>	<b>120%</b>	<b>-16,5%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesionaria Vial del Perú S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

73. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos aumentaron en 12,7% con respecto al 2021, pasando de S/ 25,0 millones a S/ 28,2 millones, como resultado principalmente de los mayores servicios prestados por tercer, ascendentes a S/ 7,7 millones, mientras que los tributos pagados en 2021 ascendieron a S/ 5,5 millones. No obstante, también aumentó la cuenta Cargas diversas de gestión y cargas de personal en 30,8% y 12,4%, respectivamente en el 2022.



**Cuadro N° 12: Gastos de administración 2022-2021**  
(En miles de soles)

Gastos de administración	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022 / 2021
Servicios prestados por terceros	7 746	5 547	27,4%	22,2%	39,6%
Cargas diversas de gestión	7 098	5 443	25,2%	27,0%	30,4%
Cargas de personal	6 626	5 893	23,5%	23,5%	12,4%
Depreciación	3 752	5 049	13,3%	14,9%	-25,7%
Tributo	2 961	3 048	10,5%	12,2%	2,9%
Amortización	46	60	0,2%	0,2%	-23,3%
<b>Total</b>	<b>28 229</b>	<b>25 040</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>12,7%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesionaria Vial del Perú S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

74. Como se aprecia en el siguiente cuadro de Resultados Integrales, durante 2022, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 84,3 millones, esto es, una reducción de S/ 26,0 millones con relación a lo registrado el año anterior (S/ 110,3 millones). En relación con la utilidad operativa esta se redujo en 34,2% descendiendo a S/ 56,1 millones (en el 2021 fue de S/ 85,3 millones).

**Cuadro N° 13: Estado de Resultados Integrales, 2022-2021**  
(En miles de soles)

	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022 / 2021
<b>Ingresos Totales</b>	<b>258 107</b>	<b>318 536</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-19,0%</b>
Ingresos por peajes	256 380	228 244	99,3%	71,7%	12,3%
Ingresos por construcción	1 727	90 292	0,7%	28,3%	-98,1%
<b>Costos Totales</b>	<b>(173 769)</b>	<b>(208 196)</b>	<b>-67,3%</b>	<b>-65,1%</b>	<b>-16,5%</b>
Costos de operación de la concesión	(173 731)	(122 575)	-67,3%	-38,2%	41,7%
Costos de construcción	(38)	(85 621)	0,0%	-26,9%	100,0%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>84 338</b>	<b>110 340</b>	<b>32,7%</b>	<b>34,9%</b>	<b>-23,6%</b>
Gastos de administración	(25 229)	(25 040)	-10,9%	-7,9%	12,7%
<b>Utilidad operativa</b>	<b>56 109</b>	<b>85 300</b>	<b>21,7%</b>	<b>26,8%</b>	<b>-34,2%</b>
Gastos financieros	(36 780)	(26 837)	-14,2%	-8,4%	37,0%
Diferencia en cambio, neta	25 574	(54 922)	9,9%	-17,2%	-146,6%
Otros ingresos, neto	1 067	838	0,4%	0,3%	27,3%
<b>Resultado antes del impuesto a la ganancia</b>	<b>45 970</b>	<b>4 379</b>	<b>17,8%</b>	<b>1,4%</b>	<b>949,8%</b>
Impuesto a la renta	(23 426)	(2 038)	-9%	-1%	1049,5%
<b>Ganancia (pérdida) neta del año</b>	<b>22 544</b>	<b>2 341</b>	<b>9%</b>	<b>1%</b>	<b>863,0%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesionaria Vial del Perú S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

75. Respecto a la utilidad neta del ejercicio, en el año 2022, esta ascendió a S/ 22,5 millones, como resultado conjunto de los mayores ingresos por peajes en S/ 28,0 millones y menores costos de construcción en S/ 85,6 millones. Asimismo, la empresa experimentó mayores gastos financieros que se incrementaron en 37,0% en comparación al periodo anterior. De igual manera, la diferencia de cambio en el ejercicio 2022 fue favorable a la empresa, lo que también impactó positivamente en las utilidades netas.



## Estado de Situación Financiera

76. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de sus activos, pasivos y el patrimonio neto.
77. Al cierre del año 2022, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujo en 7,1%; así, en el 2021 registró S/ 991,3 millones, mientras que en el 2022 registró S/ 920,9 millones. Por el lado del activo, el activo corriente registró un incremento del 28,7% entre el 2021 y 2022 incrementándose de S/ 50,3 millones a S/ 64,7 millones; de otro lado, los activos no corrientes se redujeron 9,0% pasando de S/ 941,0 millones a S/ 856,1 millones.
78. Con relación a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 5,1% de los activos totales en el año 2021 al 7,0% en el año 2022; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 94,9% de los activos totales en el año 2021 al 93,0% en el año 2022. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituida por Efectivo y equivalente en efectivo el que asciende a S/ 36,3 millones y representa el 3,9% del activo total, habiéndose incrementado en 142,0% con relación al valor consignado en el 2021 (S/ 15,0 millones); mientras que, por el lado del activo no corriente, la cuenta de activos intangibles es la de mayor volumen, representando el 92,0% del total de activos, habiéndose reducido en 7,4% en relación al monto consignado en el 2021 (S/ 915,1 millones).
79. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión disminuyeron en 10,9% y el patrimonio neto se incrementó en 16,6%, ascendiendo en el ejercicio 2022 a S/ 762,4 millones y S/ 158,4 y representando el 82,8% y 17,2% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que, en relación con el pasivo corriente, este registró un valor de S/ 205,1 millones en el 2022, un 7,2% superior al valor registrado en el 2021 (S/ 191,4 millones); mientras que el pasivo no corriente registró un valor de S/ 557,3 millones en el 2022, una reducción de 16,1% al valor registrado en el 2021 (S/ 664,0 millones).
80. Respecto al pasivo corriente, la cuenta Cuentas por pagar a partes relacionadas es la de mayor magnitud ascendiendo a S/ 149,7 millones (en el 2021 registró S/ 141,3 millones) y representa el 7,0% del pasivo total. Por su parte, respecto al pasivo no corriente, las cuentas por pagar a partes relacionadas<sup>12</sup> concentra el 93,0% del pasivo total ascendiendo a S/ 533,1 millones (en el 2021 ascendió a S/ 622,2 millones).

<sup>12</sup> En mayo del 2022, la Concesionaria y CASA suscribieron un Contrato de Mutuo para el financiamiento de las obligaciones derivadas de la ejecución de Obras de Mantenimiento Periódico, mediante la cual CASA se compromete a efectuar un préstamo hasta por US\$ 2 700 y posteriormente 4 desembolsos por US\$ 2,7 millones, US\$ 3,5 millones, US\$ 4,5 millones y US\$ 5,5 millones, en los meses de setiembre a diciembre, respectivamente, devengando intereses a una tasa de 4,5%. A su vez al 31 de diciembre de 2022 y de 2021 se encuentran vigentes los préstamos de US\$ 150,6 millones correspondiente a la Segunda Etapa el cual devenga intereses a una tasa de 4,5% con vencimiento en diciembre 2021 y por S/ 150 millones correspondiente a la Tercera Etapa el cual devenga intereses a una tasa de 9,35% con vencimiento en febrero 2028.



**Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera, 2022-2021**  
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>64 749</b>	<b>50 326</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>205 119</b>	<b>191 397</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	17 127	14 979	Cuentas por pagar comerciales	2 197	5 178
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	1 406	2 788	Cuentas por pagar a partes relacionadas	149 678	141 280
Otras cuentas por cobrar	25 296	25 974	Otras cuentas por pagar	5 600	6 139
Servicios pagados por anticipado	1 796	6 585	Provisiones para mantenimiento vial	47 264	38 336
			Pasivos por arrendamiento	380	464
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>856 121</b>	<b>940 972</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>557 311</b>	<b>664 005</b>
Instalaciones, mobiliario y equipo	8 785	10 617	Cuentas por pagar a partes relacionadas	533 080	622 233
Activos intangibles, neto	847 336	915 055	Provisiones para mantenimiento vial	20 996	39 807
Activo por impuesto diferido	-	15 300	Pasivo por impuesto diferido	2 051	-
			Pasivo por arrendamiento	1 184	1 965
			<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>762 430</b>	<b>855 402</b>
			<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>158 440</b>	<b>135 896</b>
			Capital social	65 760	65 760
			Reserva legal	13 152	13 152
			Resultados acumulados	79 528	56 984
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>920 870</b>	<b>991 298</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>920 870</b>	<b>991 298</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesionaria Vial del Perú S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



**Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal Estado de Situación Financiera, 2022-2021**  
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2022	2021	2022 / 2021		2022	2021	2022 / 2021
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>7,0%</b>	<b>5,1%</b>	<b>28,7%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>22,3%</b>	<b>19,3%</b>	<b>7,2%</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	3,9%	1,5%	142,0%	Cuentas por pagar comerciales	0,2%	0,5%	-57,6%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,2%	0,3%	-49,6%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	16,3%	14,3%	5,9%
Otras cuentas por cobrar	2,7%	2,6%	-2,6%	Otras cuentas por pagar	0,6%	0,6%	-8,8%
Servicios pagados por anticipado	0,2%	0,7%	-72,7%	Provisiones para mantenimiento vial	5,1%	3,9%	23,3%
				Pasivos por arrendamiento	0,0%	0,0%	-18,1%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>93,0%</b>	<b>94,9%</b>	<b>-9,0%</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>60,5%</b>	<b>67,0%</b>	<b>-16,1%</b>
Instalaciones, mobiliario y equipo	1,0%	1,1%	-17,3%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	57,9%	62,8%	-14,3%
Activos intangibles	92,0%	92,3%	-7,4%	Provisiones para mantenimiento vial	2,3%	4,0%	-47,3%
Activo por impuesto diferido	0,0%	1,5%	-100,0%	Pasivo por impuesto diferido	0,2%	0,0%	-
				Pasivo por arrendamiento	0,1%	0,2%	-39,7%
				<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>82,8%</b>	<b>86,3%</b>	<b>-10,9%</b>
				<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>17,2%</b>	<b>13,7%</b>	<b>16,6%</b>
				Capital social	7,1%	6,6%	0,0%
				Reserva legal	1,4%	1,3%	0,0%
				Resultados acumulados	8,6%	5,7%	39,6%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-7,1%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-7,1%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesionaria Vial del Perú S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

## IX.2. Indicadores Financieros

### Ratios de Liquidez

81. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Así, en los años 2022 y 2021, la empresa registró ratios de liquidez menores a 1, revelando que no tiene los recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. Inclusive, para el año 2022, los ratios se incrementaron reflejando un mejoramiento en la liquidez de la empresa.



82. En particular, el incremento del *Efectivo y equivalente*, en el año 2022, generaron un aumento de los indicadores de Liquidez clásica<sup>13</sup> y Prueba ácida<sup>14</sup>, colocando al Concesionario en una mejor posición frente a sus acreedores.
83. El ratio de Liquidez absoluta<sup>15</sup> o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de los ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre del año 2022, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,18 por cada sol de deuda, ratio superior al del año 2021 que alcanzó los S/ 0,08.

**Cuadro N°16: Ratios de Liquidez, 2022 - 2021**

<b>Ratios</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Liquidez clásica	0,32	0,26
Prueba ácida	0,31	0,23
Liquidez absoluta	0,18	0,08

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesionaria Vial del Perú S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

#### Ratios de Endeudamiento Financiero

84. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2022 reflejan la menor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior al experimentar una reducción en los distintos indicadores, como se aprecia en el cuadro que se presenta líneas abajo, lo cual también se explica por la reducción de las obligaciones de la empresa durante el año 2022.
85. El ratio Deuda - Patrimonio<sup>16</sup> indica que los recursos ajenos de la entidad suponen un 481,2% de los recursos propios (en el año 2021, este valor era de 629,5%).
86. Asimismo, el ratio Endeudamiento del Activo<sup>17</sup> en el año 2022 indica que de todas las inversiones del Concesionario (activo total), un 82,8% se financia a través de terceros; mientras que en el año 2021 dicha dependencia fue de 86,3%.
87. Respecto al ratio Calidad de la deuda<sup>18</sup>, se identifica un incremento de 22,4% en el ejercicio 2021 a 26,9% en el ejercicio 2022, lo que supone un mayor endeudamiento de corto plazo en el ejercicio 2022 respecto al ejercicio 2021. En tal sentido, por cada sol de pasivo total, corresponde S/0,27 de pasivo corriente en el ejercicio 2022.
88. Finalmente, el Índice de solvencia<sup>19</sup> muestra que por cada sol (S/1) de pasivo total corresponde S/ 1,21 de activo total, mientras que para el 2021 por cada sol de pasivo total correspondió S/ 1,16 de activo total. Así, cuando más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que del 2020 al 2021, se redujo el nivel de solvencia de la empresa.

<sup>13</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

<sup>14</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

<sup>15</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

<sup>16</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

<sup>17</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total

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

<sup>19</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



**Cuadro N°17:  
Ratios de Endeudamiento financiero, 2022 - 2021**

<b>Ratios</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Deuda - Patrimonio	481,2%	629,5%
Endeudamiento del Activo	82,8%	86,3%
Calidad de la Deuda	26,9%	22,4%
Índice de Solvencia	1,21	1,16

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesionaria Vial del Perú S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

#### Ratios de Rentabilidad

89. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto<sup>20</sup> se redujo al pasar de 34,9% a 32,7% entre los años 2021 y 2022. De igual forma se observa una disminución del Margen operativo<sup>21</sup> al pasar de 26,8% a 21,7%.
90. A su vez, en el año 2022, el Margen EBITDA<sup>22</sup>, que refleja la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, mejoró su capacidad de cobertura, al pasar de 43,6% a 48,5%. Asimismo, en el año 2021, el Margen neto<sup>23</sup> presentó crecimiento, pues pasó de 0,7% a 8,7%.
91. Por otra parte, se observa un aumento para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE<sup>24</sup>, es decir, los socios tuvieron mayor rentabilidad sobre su capital invertido con respecto al año 2021. En efecto, en el ejercicio del 2022, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 14,2 de utilidad neta. Situación similar ocurre con el valor del ROA<sup>25</sup> (rendimiento sobre los activos), que fue de 2,4% (0,2% en el año 2021), así la empresa tuvo mayores ganancias para el año 2022 sobre el capital total invertido.

**Cuadro N° 18: Ratios de Rentabilidad, 2022 - 2021**

<b>Ratios</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Margen Bruto	32,7%	34,9%
Margen Operativo	21,7%	26,8%
Margen EBITDA	48,5%	43,6%
Margen Neto	8,7%	0,7%
ROE	14,2%	1,7%
ROA	2,4%	0,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesionaria Vial del Perú S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>20</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

<sup>21</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

<sup>22</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

<sup>23</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

<sup>24</sup> *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

<sup>25</sup> *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total





## X. CONCLUSIONES

92. De la evaluación del desempeño de la Concesión Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana – Cerro azul – Ica durante el año 2022, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) En 2022, el número de vehículos que circularon por la Concesión ascendió a 16,9 millones, cifra que representó un incremento de 2,8% con relación a 2021, siendo la estación de Chilca la que concentró la mayor cantidad de flujo vehicular, con un aporte de 51,5% al tráfico total, mientras que las estaciones de Jahuay e Ica, representaron el 28,0 % y 20,5%, respectivamente. En cuanto al tipo de vehículos que circularon por la Red Vial N° 6, el 65,2% correspondió a vehículos livianos y el 34,8% a vehículos pesados.
- (ii) En 2022 Chilca y Jahuay registraron un crecimiento del flujo vehicular en 6,4% y 3,9% respectivamente. Así, los vehículos contabilizados por la unidad de peaje de Chilca disminuyeron en 6,6% respectivamente, en relación con el tráfico de 2021.
- (iii) Asimismo, el tráfico expresado como ejes cobrables aumentó en 2,9% respecto a lo registrado el año anterior (34,4 millones de ejes cobrables), siendo que los ejes cobrables de vehículos con 6 ejes son los de mayor afluencia, al alcanzar los 13,8 millones, cifra que representó el 59,2% del total.
- (iv) En 2022, el número de llamadas de emergencia recibidas por COVIPERÚ ascendió a 8 368 llamadas, 2,9% superior que en el 2021 (8 130). Del total de llamadas de emergencia de 2022, el 79,5% de ellas tuvo por objetivo solicitar la prestación de auxilio mecánico, siendo necesario precisar que todas las llamadas se realizaron a través de los teléfonos celulares de los usuarios; y, solo el 0,6% del total de eventos reportados generaron interrupciones en la vía.
- (v) Por otro lado, COVIPERU proporcionó un total de 890 asistencias médicas en 2022, cifra superior en 6,7% respecto a lo reportado en 2021 (834). Con respecto a las asistencias mecánicas brindadas por el concesionario se aprecia que estas fueron 6 731, inferior en 9,2% respecto de lo registrado en el 2021 (7 413).
- (vi) En el año 2022 la tarifa de peaje fue actualizada conforme el mecanismo previsto en el Contrato de Concesión, que tuvo como resultado que el peaje se fije en S/ 17,10 (incluido IGV), monto superior en 10,1% al vigente durante 2021.
- (vii) Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario ascienden a USD 258,8 millones. En el 2022, el Regulador ha reconocido inversiones por USD 16,9 millones. En términos acumulados, al cierre de 2022, la inversión ejecutada acumulada ascendió a USD 258,8 millones, lo que representa el 100,0% de porcentaje de avance.
- (viii) En el 2022, el Concesionario efectuó pagos al Estado por concepto de *Aporte por Regulación y por Retribución al Estado*. El primero de ellos alcanzó los S/ 2,6 millones, monto superior en 14,6% al transferido en 2021 (S/ 2,2 millones). En tanto que el pago por Retribución al Estado realizado por la empresa alcanzó los S/ 1 946 miles, monto inferior en 12,8% al monto transferido en el 2021 que ascendió a S/ 2 234 miles.
- (ix) El Ositrán verificó el cumplimiento de los estándares de calidad y niveles de servicio previstos para la Red Vial N° 6, encontrándose que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos en el Contrato de Concesión (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 98,13%, también se obtuvo una medición del Indicador de rugosidad IRI de 2,06, cifra inferior al máximo nivel aceptable de 3,0.
- (x) Según lo reportado por COVIPERU en el 2022 se reportaron 651 accidentes, cifra 9,5% superior a los 700 accidentes registrados en el 2021. La cantidad de accidentes por cada cien mil vehículos disminuyó en el 2022, al pasar de 4,3 a 3,8. Dichos accidentes tuvieron como consecuencias 63 personas fallecidas (cifra 46,5% mayor a la reportada en 2021);



así como 634 personas que resultaron heridas (20,1% superior a las 528 personas heridas el 2021).

- (xi) En lo que respecta a los indicadores de accidentes se refleja que la cantidad de heridos por accidentes aumentó de 0,75 en el 2021 a 0,97 en el 2022 y la cantidad de fallecidos por accidentes se redujo de 0,06 en el 2021 a 0,10 en el 2022. Ello evidencia que los accidentes ocurridos en el 2022 han sido más severos o mortales que los registrados en el 2021.
- (xii) Por otro lado, en el 2022 se presentaron un total de 46 reclamos ante COVIPERÚ, cifra 9,3% menor que los presentados en el 2021. De total de reclamos presentados, 36 fueron declarados infundados, 3 fundados y se desistieron en 7 reclamos.
- (xiii) En cuanto a la recaudación obtenida por concepto de cobro de peajes en las estaciones de peaje, en 2022 se recaudó en total S/ 302,6 millones, lo que significó un crecimiento de 12,3% con respecto al año 2021. Cabe indicar que, del monto recaudado, S/ 49,6 millones de ellos fueron obtenidos por la modalidad de pago de vales prepagado y TELEPASS (telepeaje).
- (xiv) Con relación al desempeño financiero del Concesionario, los ingresos totales del Concesionario se mantuvieron estables, al pasar de S/ 291,0 millones a S/ 318,7 millones (+9,5%), apreciándose que los ingresos por cobro de peajes se incrementaron 50,4%; mientras que los ingresos por servicios de construcción se redujeron 35,1%. Por su parte, los costos totales de la Concesión se redujeron 28,5%, principalmente explicado por los menores costos por construcción. Así, los resultados netos mostraron un importante incremento de S/ 3,3 millones, lo que contrasta con el resultado negativo del año anterior (S/ 67,8 millones).
- (xv) Al cierre del año 2022, la empresa disminuyó sus valores contables en relación con el total de activo y pasivo-patrimonio frente al observado al cierre de 2021, al registrar S/ 991,3 millones en 2021 y S/ 920,9 millones al finalizar 2022.
- (xvi) De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo se incrementó conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2022. No obstante, la empresa no cuenta con todos los activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En tanto, la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros presentaron una ligero mejora respecto del 2021.
- (xvii) Finalmente, con relación a los indicadores de rentabilidad de la empresa, el margen bruto y los márgenes operativos se redujeron. En cuanto al margen neto, este se incrementó respecto al 2021. En este sentido, la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y el total de activos de la empresa en el ejercicio 2022 mostró eficiencia frente a lo obtenido en el 2021.



## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Tramo vial Red Vial 6 (221,7 km.):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul (72,7 km.)</li><li>▪ Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera (1,6 km.)</li><li>▪ Cerro Calavera – Pampa Clarita (18,7 km.)</li><li>▪ Pampa Clarita - Intercambio Chincha Alta (33,1 km.)</li><li>▪ Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés (41,1 km.)</li><li>▪ Empalme San Andrés – Guadalupe (54,5 km.)</li></ul>	Cláusula 1.5. (p. 19)
2	Fecha de suscripción	20 de septiembre de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 30 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato.</li><li>▪ Si la segunda Etapa de construcción se inicia entre el año 17 y 19, se ampliará el plazo a 32 años (opción de ampliación de plazo).</li></ul>	Cláusula 4.1. (p. 27) Cláusula 4.3. (p. 27)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Adenda 1:</b> 28 de agosto de 2007.</li><li>▪ <b>Adenda 2:</b> 8 de abril de 2009.</li><li>▪ <b>Adenda 3:</b> 16 de marzo de 2010.</li><li>▪ <b>Adenda 4:</b> 15 de junio de 2011.</li><li>▪ <b>Adenda 5:</b> 13 de agosto de 2012.</li><li>▪ <b>Adenda 6:</b> 30 de enero de 2015.</li><li>▪ <b>Adenda 7:</b> 20 de julio de 2016</li><li>▪ <b>Adenda 8:</b> 01 de diciembre de 2016</li><li>▪ <b>Adenda 9:</b> 01 de diciembre de 2016</li></ul>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8 Adenda 9
5	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.6. (p. 21)
6	Factor de competencia	Retribución al Estado.	Cláusula 1.5. (p. 17) Cláusula 8.19. (p. 55)
7	Capital mínimo	USD 20 millones suscrito y pagado, o, íntegramente suscrito y pagados, como mínimo se tendrá al inicio USD 5 millones que se completará como mínimo a USD 15 millones al final de la construcción de las obras de la primera etapa, completando a USD 20 millones al final de la segunda etapa de las obras.	Cláusula 3.3. (p. 22 y 23)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras:</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Por USD 6 millones al inicio de la primera etapa o a más tardar a los dos años de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa.</li><li>- Por un monto de USD 9 millones a partir del inicio de obras de la segunda etapa o a más tardar al inicio del décimo séptimo año de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa. El monto de la garantía será ajustado de acuerdo la variación del CPI de los Estados Unidos.</li></ul></li><li>▪ <b>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión</b> por USD 6 millones, se mantendrá vigente desde la suscripción del contrato y 12 meses posteriores a la suscripción del Acta de Reversión de los Bienes.</li></ul>	Cláusula 9.2. (p. 61 y 62)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Garantía de Ingresos por tráfico:</b> Se asegura un ingreso mínimo por peaje de:<ul style="list-style-type: none"><li>- 9,2 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, hasta el cuarto año de la Concesión.</li><li>- 10 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, entre el año 5 y 16 de la Concesión.</li><li>- 12 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, desde el año 17 de la Concesión.</li></ul></li></ul>	Cláusula 9.10. (p. 69 y 70)
10	Compromiso de inversión	<p>Inversión Proyectada Referencial Inicial: USD 192 091,31 miles (sin incluir IGV).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>Primera etapa: USD 58 711 889,83 (monto re-estimado), no incl. IGV</i></li><li>- <i>Segunda etapa: USD 45 456 614,29 (monto re-estimado), no incl. IGV</i></li></ul>	Cláusula 1.5. (p. 14) y Anexo II (p. 171-175) Adenda 2



Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Actividades Preparatorias (2 años):</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Puesta a punto de los siguientes tramos: Puente Pucusana-Cerro Azul (73 km.), progresiva 94+400 y Guadalupe.</li> <li>- Construcción del Intercambio Vial Cerro Azul y de las unidades de peaje Jaguar e Ica.</li> </ul> </li> <li>▪ <u>Primera Etapa (2 años siguientes a la entrega de predios):</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construcción de la primera calzada, en los 6km. de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000.</li> <li>- Construcción de puentes sobre los ríos Cañete min. 237 m. lineales (en ambas calzadas).</li> <li>- Construcción de un (01) intercambio vial en Pampa Clarita y tres (03) pasos a desnivel en Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo.</li> <li>- Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG.</li> <li>- Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50 m. lineales (calzada derecha).</li> </ul> </li> <li>▪ <u>Segunda Etapa:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386.</li> <li>- Construcción de la primera calzada desde el km. 53+386 al 94+400.</li> <li>- Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chincha cuyas longitudes mínimas serán de 120 m. lineales, Río Pisco (min. 237 m.), quebrada Tambo de Mora (min. 35 m.), quebrada Topará (min. 50 m.), para cada calzada.</li> <li>- Construcción de dos (02) intercambios viales en Tambo de Mora y Pisco, tres (03) pasos a desnivel, uno (01) en Chincha, uno (01) en Chincha Alta y uno (01) en San Andrés.</li> </ul> </li> </ul>	Anexo II Adenda 2
12	Toma de Posesión de los Bienes	<p>Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Primera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <u>Predios del Sub Tramo 3:</u> El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de mayo de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de setiembre de 2009.</li> <li>b) <u>Predios del Sub Tramo 4:</u> El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de junio de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de octubre de 2009.</li> </ul>	Cláusula 5.2 Adenda 2
13	Obligaciones del Concesionario	<p><u>Modificación del Cronograma de Ejecución de Obras de la Primera Etapa</u></p> <p>Hasta el 20 de setiembre de 2009 el Concesionario deberá haber culminado con las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 1+600 hasta el Centro Poblado de Santa Bárbara y paso a desnivel de Santa Bárbara (progresiva 5+920), hasta el 15 de agosto de 2009.</li> <li>b) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 5+920 hasta el Centro Poblado de Santa Cruz (progresiva 7+400), hasta el 20 de setiembre de 2009.</li> </ul>	Cláusula 6.1 Adenda 2
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo</li> <li>▪ Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbitraje de conciencia: Controversias técnicas.</li> <li>- Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 15.12. (p. 102) Cláusula 15.13. a) y b) (p. 103-105)
15	Penalidades	<p>El incumplimiento en el inicio y terminación de las obras por causas imputables al Concesionario dará lugar a una penalidad de 0,03% del valor de la Inversión Proyectada Referencial por cada día calendario de retraso.</p>	Cláusula 6.15. (p. 41)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vencimiento del plazo.</li> <li>▪ Mutuo Acuerdo.</li> <li>▪ Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor).</li> <li>▪ Efectos de la caducidad.</li> <li>▪ Procedimiento para la caducidad de la concesión.</li> <li>▪ Liquidación del contrato.</li> <li>▪ Procedimiento para el rescate en caso de resolución del contrato.</li> </ul>	Cláusula 14.1.-14.16. (p. 87-100)
17	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Reducción de los ingresos brutos anuales en 10% o más en un mismo año.</li> <li>▪ El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10% o más.</li> <li>▪ O el efecto compuesto de las dos anteriores.</li> </ul> <p>También se considerará en el caso en que el cálculo de la fórmula presentada (D) de cómo resultado un valor mayor al 15% o menor al -15%.</p>	Cláusula 8.20. (p. 57 y 58)
18	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación y cualquier monto comprometido a entidades estatales) y las acciones del concesionario correspondientes a la participación mínima.	Cláusula 9.5. (p. 63)
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De responsabilidad civil contra terceros.</li> <li>▪ De accidentes personales.</li> <li>▪ De riesgos laborales.</li> <li>▪ De siniestros de bienes en construcción.</li> <li>▪ De Obras Civiles Terminadas.</li> <li>▪ De operación.</li> <li>▪ Pólizas 3D.</li> <li>▪ Otras pólizas (voluntario).</li> </ul>	Sección X (p. 70 - 76)
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A la toma de posesión del derecho de explotación.</li> <li>▪ Sin embargo, la explotación sólo podrá iniciarse cuando el Concesionario haya cumplido con entregar las Garantías de Fiel Cumplimiento y pólizas de seguro que exige el Contrato.</li> </ul>	Cláusula 8.8. Cláusula 8.9.
21	Estándares de servicio	Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, drenajes, señalización vertical, señalización horizontal, elementos de descarrilamiento, seguridad vial, derecho de vía, puentes y viaductos.	Anexo I. Apéndice 3 (p. 133-140).
22	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Peaje inicial de S/ 4,62 (más impuestos) hasta la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa.</li> <li>▪ A partir de la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, la tarifa a ser cobrada es de USD 1,50 (más impuestos).</li> </ul>	Cláusulas 8.17. a) - c) (p. 53 y 54)
23	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A partir la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, peaje se reajusta anualmente con una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de EU.</li> <li>▪ En caso que se registre una variación mayor al 10% en el transcurso del año, se podrán determinar reajustes extraordinarios.</li> </ul>	Cláusula 8.17. d) (p. 54-55)
24	Retribución del Estado	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1% de los ingresos mensuales por concepto de peajes, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la culminación de las obras de la primera etapa, o a más tardar al finalizar el año 4 de la concesión.</li> <li>▪ 18,61% de los ingresos del peaje a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o al inicio del año 5 hasta la finalización de la concesión.</li> </ul>	Cláusula 8.19.

## ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

<b>Concesionario</b>	Concesionaria Vial del Perú S.A. - COVIPERÚ
<b>Modalidad</b>	AUTOSOSTENIBLE
<b>Periodo:</b>	2005 - 2022

a. Tráfico																			
UNIDAD		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Número de Vehículos</b>																			
Ligero	Vehículo	1 097 034	2 720 149	2 990 014	3 330 292	3 661 841	4 027 700	4 520 093	5 192 413	5 579 802	5 917 082	6 707 764	7 137 384	7 549 040	8 230 534	8 628 242	7 779 360	10 936 000	11 037 222
Pesado	Vehículo	1 460 208	3 072 142	3 008 517	3 353 974	3 423 470	3 655 477	3 914 664	4 226 888	4 483 207	4 658 000	4 916 352	5 132 098	5 321 064	5 568 378	5 829 308	4 534 494	5 522 364	5 881 350
<b>Número de Ejes cobrables</b>																			
Ligero	Eje	1 097 034	2 720 149	2 990 014	3 330 292	3 661 841	4 027 700	4 520 093	5 192 413	5 579 802	5 917 082	6 707 764	7 137 384	7 549 040	8 230 534	8 628 242	7 779 360	10 936 000	11 037 222
Pesado	Eje	5 003 784	10 534 624	10 674 479	12 365 850	12 636 267	13 836 697	14 968 221	16 299 548	17 440 242	18 304 586	19 273 212	20 067 114	21 007 356	22 074 540	23 238 028	19 162 476	23 467 534	24 379 582
<b>Número de Vehículos por unidad de peaje:</b>																			
<b>Chilca</b>		<b>1 258 730</b>	<b>2 782 432</b>	<b>3 167 104</b>	<b>3 516 240</b>	<b>3 769 616</b>	<b>4 119 002</b>	<b>4 505 122</b>	<b>5 042 726</b>	<b>5 309 444</b>	<b>5 572 262</b>	<b>6 120 630</b>	<b>6 467 264</b>	<b>6 655 290</b>	<b>7 037 396</b>	<b>7 308 396</b>	<b>6 303 494</b>	<b>8 187 918</b>	<b>8 715 646</b>
Ligero	Vehículo	664 846	1 637 724	1 894 654	2 097 778	2 329 262	2 571 892	2 868 662	3 296 362	3 465 776	3 669 954	4 095 050	4 328 682	4 465 822	4 751 684	4 916 454	4 463 316	5 959 510	6 290 538
Pesado	Vehículo	593 884	1 144 708	1 272 450	1 418 462	1 440 354	1 547 110	1 636 460	1 746 364	1 843 668	1 902 308	2 025 580	2 138 582	2 189 468	2 285 712	2 391 942	1 840 178	2 228 408	2 425 108
<b>Ica</b>		<b>580 484</b>	<b>1 336 767</b>	<b>1 234 589</b>	<b>1 386 557</b>	<b>1 411 794</b>	<b>1 573 004</b>	<b>1 767 318</b>	<b>1 961 491</b>	<b>2 136 883</b>	<b>2 243 468</b>	<b>2 424 334</b>	<b>2 524 236</b>	<b>2 720 522</b>	<b>2 984 034</b>	<b>3 202 536</b>	<b>2 746 156</b>	<b>3 714 516</b>	<b>3 469 974</b>
Ligero	Vehículo	195 760	477 703	476 529	562 592	592 575	661 130	756 541	865 969	973 184	1 026 770	1 174 448	1 246 210	1 367 084	1 545 072	1 678 578	1 540 370	2 256 828	2 002 766
Pesado	Vehículo	384 724	859 064	758 060	823 965	819 219	911 874	1 010 777	1 095 522	1 163 699	1 216 698	1 249 886	1 278 026	1 353 438	1 438 962	1 523 958	1 205 786	1 457 688	1 467 208
<b>Jahuay</b>		<b>718 028</b>	<b>1 673 092</b>	<b>1 596 838</b>	<b>1 781 469</b>	<b>1 903 901</b>	<b>1 991 171</b>	<b>2 162 317</b>	<b>2 415 084</b>	<b>2 616 682</b>	<b>2 759 352</b>	<b>3 079 152</b>	<b>3 277 982</b>	<b>3 494 292</b>	<b>3 777 482</b>	<b>3 946 618</b>	<b>3 264 204</b>	<b>4 555 930</b>	<b>4 732 952</b>
Ligero	Vehículo	236 428	604 722	618 831	669 922	740 004	794 678	894 890	1 030 082	1 140 842	1 220 358	1 438 266	1 562 492	1 716 134	1 933 778	2 033 210	1 775 674	2 719 662	2 743 918
Pesado	Vehículo	481 600	1 068 370	978 007	1 111 547	1 163 897	1 196 493	1 267 427	1 385 002	1 475 840	1 538 994	1 640 886	1 715 490	1 778 158	1 843 704	1 913 408	1 488 530	1 836 268	1 989 034
<b>Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:</b>																			
<b>Chilca</b>		<b>2 643 234</b>	<b>5 443 000</b>	<b>6 277 300</b>	<b>7 191 972</b>	<b>7 481 588</b>	<b>8 205 122</b>	<b>8 899 426</b>	<b>9 816 840</b>	<b>10 435 138</b>	<b>10 933 040</b>	<b>11 839 116</b>	<b>12 497 004</b>	<b>12 945 996</b>	<b>13 705 784</b>	<b>14 378 022</b>	<b>12 213 812</b>	<b>15 358 508</b>	<b>16 213 030</b>
Ligero	Ejes	664 846	1 637 724	1 894 654	2 097 778	2 329 262	2 571 892	2 868 662	3 296 362	3 465 776	3 669 954	4 095 050	4 328 682	4 465 822	4 751 684	4 916 454	4 463 316	5 959 510	6 290 538
Pesado	Ejes	1 978 388	3 805 276	4 382 646	5 094 194	5 152 326	5 633 230	6 030 764	6 520 478	6 969 362	7 263 086	7 744 066	8 168 322	8 480 174	8 954 100	9 461 568	7 750 496	9 398 998	9 922 492
<b>Ica</b>		<b>1 511 358</b>	<b>3 433 529</b>	<b>3 196 024</b>	<b>3 629 357</b>	<b>3 681 103</b>	<b>4 192 070</b>	<b>4 697 943</b>	<b>5 148 639</b>	<b>5 528 086</b>	<b>5 863 110</b>	<b>6 104 308</b>	<b>6 258 052</b>	<b>6 715 090</b>	<b>7 240 168</b>	<b>7 721 364</b>	<b>6 524 334</b>	<b>8 381 076</b>	<b>8 116 696</b>
Ligero	Ejes	195 760	477 703	476 529	562 592	592 575	661 130	756 541	865 969	973 184	1 026 770	1 174 448	1 246 210	1 367 084	1 545 072	1 678 578	1 540 370	2 256 828	2 002 766
Pesado	Ejes	1 315 598	2 955 826	2 719 495	3 066 765	3 088 528	3 530 940	3 941 402	4 282 670	4 554 902	4 836 340	4 929 860	5 011 842	5 348 006	5 695 096	6 042 786	4 983 964	6 124 248	6 113 930
<b>Jahuay</b>		<b>1 946 226</b>	<b>4 378 244</b>	<b>4 191 169</b>	<b>4 874 813</b>	<b>5 135 417</b>	<b>5 467 205</b>	<b>5 890 945</b>	<b>6 526 482</b>	<b>7 056 820</b>	<b>7 425 518</b>	<b>8 037 552</b>	<b>8 449 442</b>	<b>8 895 310</b>	<b>9 359 122</b>	<b>9 766 884</b>	<b>8 203 690</b>	<b>10 663 950</b>	<b>11 087 078</b>
Ligero	Ejes	236 428	604 722	618 831	669 922	740 004	794 678	894 890	1 030 082	1 140 842	1 220 358	1 438 266	1 562 492	1 716 134	1 933 778	2 033 210	1 775 674	2 719 662	2 743 918
Pesado	Ejes	1 709 798	3 773 522	3 572 338	4 204 891	4 395 413	4 672 527	4 996 055	5 496 400	5 915 978	6 205 160	6 599 286	6 886 950	7 179 176	7 425 344	7 733 674	6 428 016	7 944 288	8 343 160

b. Recaudación por cobro de peaje																			
UNIDAD	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>Total</b>		<b>53 350</b>	<b>59 304</b>	<b>67 496</b>	<b>73 974</b>	<b>75 609</b>	<b>84 472</b>	<b>92 714</b>	<b>101 116</b>	<b>126 612 055</b>	<b>133 219 387</b>	<b>152 371 749</b>	<b>183 977 711</b>	<b>199 460 698</b>	<b>212 135 518</b>	<b>231 160 508</b>	<b>181 071 020</b>	<b>269 459 313</b>	<b>302 586 266</b>
Livianos	Soles	3379530	13 741 767	15 545 739	18 316 606	20 140 126	22 152 350	24 846 998	28 558 272	30 513 610	31 703 089	37 510 110	45 301 038	49 604 428	54 588 030	58 981 559	48 479 497	74 994 946	80 518 763
Pesados	Soles	10109701	46 279 897	55 423 517	68 012 175	69 499 469	76 101 834	82 199 728	89 647 514	94 840 647	86 805 664	90 158 758	106 485 748	114 292 120	119 990 542	132 032 782	105 520 143	154 401 836	172 431 516
Prepago	Soles	0	-	-	-	-	-	-	-	1 255 986	14 710 421	24 694 565	32 176 081	35 558 167	37 556 946	40 146 167	27 071 381	40 062 531	49 635 987
Otros										1 813	213	8 316	14 844	5 982					

c. Daños personales																		
Accidentes										234	378	402	479	604	593	486	700	651
Heridos										411	487	346	461	536	479	407	528	634
Fallecidos										26	30	35	47	75	55	39	43	63

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





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

Calle los Negocios 182, Piso 2, Surquillo, Lima - Perú  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.gob.pe/ositran](http://www.gob.pe/ositran)

#### **GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS**

---

Luis Ricardo Quesada Oré  
**Gerente de Regulación y Estudios Económicos**

---

Sandra Queija de La Sotta  
**Jefe de Estudios  
Económicos**

Melina Caldas Cabrera  
**Jefe de Regulación**

#### **Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos**

---

Cintha López Vásquez – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
María Alejandra Méndez Vega – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente  
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante  
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante  
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante