



INFORME DE DESEMPEÑO 2023

Concesión del tramo vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición)
– Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia

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 2023: Concesión del tramo vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa
(Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia**

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

Primera versión: junio de 2024

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

estudioeconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	7
	II.1. COMPOSICIÓN DE LA EMPRESA.....	7
	II.2. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	7
	II.3. ÁREA DE INFLUENCIA.....	10
	II.4. INFRAESTRUCTURA Y EQUIPOS.....	11
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	13
	IV.1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO.....	13
	IV.2. TRÁFICO EN EJES COBRABLES.....	15
	IV.3. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.....	16
V.	RÉGIMEN TARIFARIO	16
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	18
	VI.1. INVERSIONES	18
	VI.2. PAGOS AL ESTADO.....	19
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO.....	20
	VII.1. NIVELES DE SERVICIO	20
	VII.2. INDICADORES DE TRÁFICO.....	20
	VII.3. ACCIDENTES	21
	VII.4. RECLAMOS.....	21
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	22
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO.....	23
	IX.1. ESTADO FINANCIEROS.....	23
	IX.2. RATIOS FINANCIEROS.....	27
X.	CONCLUSIONES.....	30
	ANEXOS.....	32



CUADROS

Cuadro N° 1: Aspectos Generales	7
Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales	10
Cuadro N° 3: Tramos de la concesión	11
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2022 - 2023	14
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2023.....	15
Cuadro N° 6: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2023	17
Cuadro N° 7: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA.....	18
Cuadro N° 8: Accidentes por tipo de consecuencia, 2023	21
Cuadro N° 9: Ingresos por servicios, 2022-2023.....	23
Cuadro N° 10: Costos de prestación de servicios 2022-2023	24
Cuadro N° 11: Gastos de administración 2022-2023	24
Cuadro N° 12: Estado de Resultados integrales 2023-2022.....	25
Cuadro N° 13: Estado de Situación Financiera 2023-2022.....	26
Cuadro N° 14: Análisis Vertical y Horizontal-Estado de Situación Financiera 2023-2022	26
Cuadro N° 15: Ratios de Liquidez, 2023 – 2022	27
Cuadro N° 16: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2023 – 2022	28
Cuadro N° 17: Ratios de Rentabilidad, 2023 – 2022.....	29

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Ámbito de la concesión.....	11
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico de la concesión	13
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2022 – 2023.....	14
Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje,2023	15
Gráfico N° 5: Evolución de inversiones reconocidas, 2023	19
Gráfico N° 6: Aporte por regulación, 2022 – 2023	19
Gráfico N° 7: Intensidad Media Diaria (IMD), 2022 – 2023.....	20
Gráfico N° 8 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2023.....	21
Gráfico N° 9: Reclamos 2022-2023.....	22
Gráfico N° 10: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2023	23



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño para el año 2023, de la Concesión Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia. Para tales efectos, en este informe se analiza la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, recaudación, entre otros.

El 30 de enero del 2013, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A. (en adelante, el Concesionario o COVINCA) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, operación y mantenimiento del Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia (en adelante, el Contrato de Concesión) por un periodo de 25 años bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*, por sus siglas en inglés).

El contrato estipula la construcción, mantenimiento y operación de aproximadamente 428,61 kilómetros de carretera, repartidos aproximadamente en cuatro subtramos de la zona sur del país, que van desde el Desvío Quilca (Arequipa) hasta La Concordia (Tacna) en la frontera con Chile. El primer tramo va desde el Desvío Quilca hasta el Desvío Arequipa, ambos ubicados en la región Arequipa y posee una extensión de 121,549 km; el segundo tramo comprende la vía desde el Desvío Matarani (región Arequipa) hasta el Desvío Moquegua (región Moquegua) y posee la mayor extensión equivalente a 158,234 km; el tercer tramo va desde el Desvío Ilo hasta la ciudad de Tacna, contando con una extensión de 113,310 km y finalmente, el cuarto tramo que comunica a la ciudad de Tacna con La Concordia, ubicada en la frontera con Chile posee una extensión equivalente a 35,520 km.

Con relación al tráfico vehicular, durante 2023 han circulado por los tramos viales concesionados un total de 3,12 millones de unidades vehiculares. Cabe indicar que en el 2023 el tráfico de vehículos pesados representó el 34,4% del tráfico total; mientras que, el tráfico de vehículos livianos representó el 65,6% restante.

Por su parte, las tarifas de peaje cobradas se han incrementado en promedio 1,6% por eje cobrable en los vehículos pesados y por unidad en vehículos ligeros, entrando en vigor a partir del 20 de enero del 2023.

La inversión comprometida por el Concesionario asciende a USD 134,26 millones, los cuales deben ser destinados a la construcción de 74,46 kilómetros de segunda calzada, así como a las intervenciones necesarias en los 428,61 kilómetros del tramo concesionado, y a la construcción de otras obras complementarias. En el 2023, Ositrán no reconoció inversiones del Concesionario, sin embargo, las inversiones de años anteriores totalizaron una inversión acumulada de USD 38,3 millones, lo que representa un avance de 28,5% respecto del total de compromiso de inversión.

Por otro lado, el pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor de Ositrán el año 2023 alcanzó los S/ 426,3 miles, monto que representa una disminución de 4,8% en comparación con el pago efectuado el año anterior (S/ 447,8 miles).

En 2023, se registró en total 34 reclamos efectuados por los usuarios de la vía, cifra ligeramente inferior a los 36 reclamos presentados el año anterior por los usuarios de la infraestructura vial concesionada.

En línea con la expansión en el tráfico vehicular, en el 2023 los ingresos por concepto de cobro de peaje procedente de las 4 unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron un aumento de 2,0% en relación con lo recaudado en el 2022, alcanzando el monto total de S/ 50,3 millones.

Con relación al desempeño financiero de COVINCA, durante 2023 los ingresos totales de la Concesión alcanzaron los S/ 50,0 millones, lo que significó una reducción de 0,1% con relación a los ingresos generados en 2022 (S/ 50,1 millones), explicado principalmente por la reducción en 10,7% de los ingresos por construcción. Asimismo, los costos totales experimentaron un descenso de 14,3%, explicado por los menores costos de operación. En este contexto, se obtuvo una ganancia bruta de S/ 20,5 millones y una ganancia operativa de S/ 13,4 millones, lo cual significó un incremento de 31,1% y



59,4% con relación al año anterior, respectivamente. Por su parte, se obtuvo una utilidad neta menor de S/ 2,3 millones, lo que se explica por las menores ganancias generadas por la diferencia de cambio.

Al cierre del año 2023, la empresa disminuyó sus activos, registrando un ligero descenso de 2,9% al pasar de S/ 240,0 millones en 2022 a S/ 233,0 millones al finalizar 2023. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha disminuido en lo respectivo a sus indicadores de liquidez respecto al 2022, aunque aún cuenta con todos los activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos registraron incrementos respecto a su situación en el año 2022. En relación con la rentabilidad de la empresa, los márgenes bruto, operativo y EBITDA se incrementaron, por su parte, disminuyeron las ganancias netas de la empresa. Lo señalado determinó que se redujera 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.



INFORME DE DESEMPEÑO 2023

Concesión del tramo vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia

II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. El 30 de enero de 2013 se suscribió el Contrato de Concesión entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano y la empresa Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
2. COVINCA es una sociedad anónima de propósito exclusivo constituida en Perú el 20 de setiembre de 2012, cuya actividad económica consiste en el mantenimiento y operación de los tramos viales descritos en el Contrato de Concesión. Al 31 de diciembre de 2023, la empresa contaba con 2 accionistas extranjeros:
 - Pavimentos Colombia S.A.S. (76,62%)
 - Nexus Infraestructura S.A.S. (23,38%)
3. Pavimentos Colombia S.A.S. es una compañía colombiana fundada hace más de cinco décadas especializada en la ejecución de estudios y diseños de proyectos de infraestructura de gran envergadura como túneles, viaductos, pavimentación de pistas de aeropuertos, entre otros¹.
4. Nexus Infraestructura SAS es una empresa colombiana fundada en 2010 que forma parte del Grupo Nexus Capital Partners y es la encargada de ejecutar proyectos de infraestructura en Centro América, Sur América y el Caribe².

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

5. Mediante el Contrato de Concesión suscrito entre el MTC y COVINCA se otorgó en concesión la construcción de obras de infraestructura vial, el mantenimiento y la explotación o aprovechamiento económico de 428,6 kilómetros de longitud de carretera desde el Desvío Quilca (Arequipa) hasta La Concordia (Tacna) en la frontera con Chile.

Cuadro N° 1: Aspectos Generales

Concesionario	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
Modalidad de Concesión	Autofinanciado
Factor de competencia	Obras que el Concesionario está dispuesto a ejecutar además de las Obras mínimas establecidas por el Estado.
Inversión comprometida	USD 134,26 millones (Incluye IGV)
Inversión realizada al 2023	USD 38,30 millones (Incluye IGV)
Inicio de la Concesión	30 de enero de 2013
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

6. La Concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), en virtud de dicho esquema, COVINCA asumió obligaciones en relación con el financiamiento, la construcción de obras de infraestructura vial y la operación por un periodo determinado, luego

¹ <https://www.pavimentoscolombia.com/sobre-nosotros>

² <https://nexuscapital.com.co/nexus-infraestructura/>



del cual debe entregar la infraestructura al Estado. De esta forma, la infraestructura que forma parte del tramo vial concesionado mantiene en todo momento su condición pública.

7. Esta Concesión corresponde a la modalidad de autofinanciado, que consiste en que el Concesionario se compromete a financiar las obras requeridas y el mantenimiento de la vía, con cargo a los recursos económicos procedentes de la recaudación de peajes. No obstante, conforme a lo establecido en la Cláusula 10.2 del Contrato de Concesión, el Concedente se compromete a asegurar un nivel de ingresos mínimos anuales garantizados (IMAG) por concepto de peaje durante el plazo de la concesión. Ello implica que, ante un escenario en el que la recaudación por peaje resulte inferior a los montos establecidos por concepto de IMAG, el Concedente deberá asumir la diferencia con fondos propios³.
8. La Concesión se otorgó por un plazo inicial de veinticinco (25) años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión (2013). Dicho periodo podrá ser ampliado a solicitud, debidamente fundamentada, del Concesionario, siendo potestad del Concedente aceptar o no la solicitud, previa opinión de Ositrán.

Compromisos de inversión

9. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, las obligaciones del Concesionario consistían en la ejecución de las obras obligatorias hasta por un monto de USD 134,26 millones, las mismas que son de dos tipos: (i) Obras de puesta a punto (OPP) que consisten en el mantenimiento y rehabilitación de la calzada existente; y, (ii) Obras distintas de puesta a punto (ODPP) también conocidas como Obras Nuevas, las que consisten en la construcción de la segunda calzada en algunos tramos de la vía, 6 óvalos, 12 intersecciones, 6 puentes peatonales, 1 túnel, 3 puentes vehiculares y 2 intercambios viales.
10. Por razones no imputables al Concesionario, el inicio de Obras de Puesta a Punto previsto para el 13 de agosto de 2014, recién se produjo el 27 de mayo de 2016, proyectándose una ejecución de 24 meses que se cumpliría en mayo de 2018. Sin embargo, mediante Oficio N° 466-2017-MTC/25 se amplió el plazo de finalización de las obras por 10 días adicionales hasta el 05 de junio de 2018.
11. Las Obras de Puesta a Punto culminaron y fueron entregados de manera parcial, habiéndose realizado la última aceptación el 26 de agosto de 2020.
12. En relación a las obras distintas de puesta a punto (ODPP), el 03 de julio de 2016 el concesionario adelantó la ejecución de 10 kilómetros de la segunda calzada en el tramo comprendido entre los km 930+000 y km 940+000, así como la intersección N° 3 comprendido entre el km 938+604 y el km 938+650. Asimismo, el 26 de abril de 2018 se entregaron las obras de la Segunda Calzada entre el km 930+000 y km 940+000.
13. Por el Acta del 14 de noviembre de 2018 se entregaron las obras de adelanto de la ejecución de la segunda calzada comprendida entre el complejo fronterizo de Santa Rosa y la línea de frontera con Chile.

Esquema tarifario

14. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a efectuar el cobro de la tarifa de peaje vigente más IGV en las unidades de peaje existente al inicio de la Concesión. Posteriormente, sujeto a ciertas condiciones relacionadas con el cumplimiento de sus obligaciones de inversión, la tarifa se incrementará y estará compuesta por el peaje más el IGV y los tributos que fuesen aplicables. Así, la nueva tarifa que será cobrada a cada vehículo ligero o eje cobrable (vehículos pesados) presente el siguiente esquema tarifario:

³ Cabe precisar que, en el Contrato de Concesión se encuentran los montos detallados de IMAG para el periodo comprendido entre 2013 y 2037. En 2013 el IMAG asciende a USD 5,2 millones, nivel que se incrementa a USD 27,5 millones, considerando el aumento proyectado de la demanda vehicular.



- En las unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) será de USD 1,50 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.
- En la unidad de peaje nueva (Santa Rosa) será de USD 1,70 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.
- En la unidad de peaje reubicada (Camaná) será de USD 1,70 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.

15. Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece un mecanismo de reajuste ordinario para las tarifas de peajes, el cual deberá efectuarse a partir del 10 de enero del año subsiguiente al mes calendario de la fecha en que se haya iniciado el cobro en cada una de las unidades de peaje. Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

a) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,50:

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

b) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,70:

$$Peaje_{ajustado} = \left[(USD\ 1,70 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(USD\ 1,70 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

c) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,80:

$$Peaje_{ajustado} = \left[(USD\ 1,80 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(USD\ 1,80 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

Donde:

- Peaje ajustado* : Monto a cobrar en nuevos soles luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente. No incluye el IGV y/o cualquier otro tributo aplicable.
- CPI* : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (Consumer Price Index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics).
CPI_i Corresponde al mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el ajuste tarifario. En caso de no haber sido publicado a la fecha en que se realiza el ajuste, se utilizará el índice del mes precedente disponible.
CPI₀ Corresponde al mes en que ocurre el incremento tarifario señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente, según corresponda.
- IPC* : Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
IPC_i: Corresponde al mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el ajuste tarifario.
IPC₀: Corresponde al mes en que ocurre el incremento tarifario señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente, según corresponda.
- TC* : Es el promedio del Tipo de Cambio Promedio Ponderado de Compra y de Venta de Dólares Americanos del Sistema Financiero publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.
TC_i: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al último día hábil del mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el reajuste tarifario.
TC₀: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al día calendario de ocurrido el incremento tarifario de cada unidad de peaje de conformidad con lo señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente.



Pagos al estado

16. La cláusula 10.12 establece que el Concedente recibirá del Concesionario, por concepto de Pago por Derecho de Concesión, el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental para la Ejecución de obras obligatorias.
17. Asimismo, según se señala en la cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá transferir a favor del Regulador por concepto de Aporte por Regulación, el 1% del total de sus ingresos (facturación).

Modificaciones contractuales

18. A la fecha se han suscrito dos adendas al contrato de concesión. En el siguiente cuadro se detalla la fecha de suscripción, así como las principales modificaciones efectuadas.

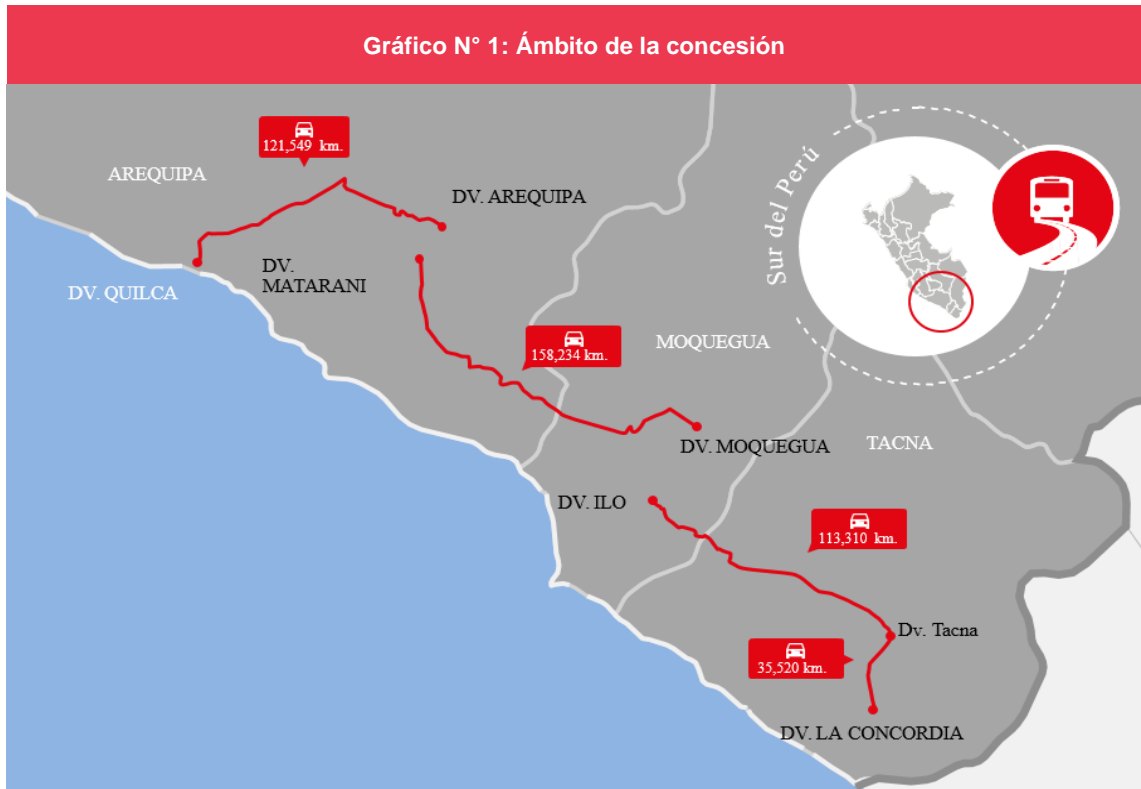
Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales

Adenda 1	
Fecha de suscripción:	9 de mayo de 2016
Principales temas:	(1) Precisar el procedimiento de acreditación de Cierre financiero de las Obras de Puesta a punto y distintas a la Puesta a punto. (2) Redefinir las condiciones de entrega del Área de Terreno para las Obras de Puesta a punto y distintas a la Puesta a punto. (3) Ejecución de las Obras de Puesta a Punto y Obras distintas a la Puesta a punto, estableciendo un plazo máximo luego de suscrita la Adenda 1 al Contrato de Concesión. (4) Redefinir los términos y condiciones especiales para el incremento tarifario en función a la ejecución de obras. (5) Oportunidad para la ejecución de las Obras de Puesta a punto, la ejecución de las Obras para la reubicación del peaje de Camaná y la entrada en operación de la nueva unidad de peaje de Santa Rosa.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	10 de julio de 2020
Principales temas:	Se generó un evento de fuerza mayor en Sigwas que incide en la ejecución de las Obras de Puesta a Punto, por tales motivos el Concesionario se encuentra imposibilitado de materializar el cierre financiero por causas no imputables a él. En ese sentido, la adenda implica: (1) Modificar las condiciones para la extinción, terminación y liquidación del Fideicomiso de Recaudación. (2) Establecer la realización de estudios para atender los deslizamientos en Sigwas. (3) Establecer los plazos para la liberación de terrenos.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

II.3. Área de Influencia

19. El ámbito de la Concesión comprende carreteras de penetración que recorren el sur del Perú, conectando las regiones de Arequipa y Moquegua con la región Tacna, facilitando el intercambio comercial entre dichas zonas, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.



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

II.4. Infraestructura y equipos

20. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 428,61 kilómetros ubicados entre las regiones Arequipa, Moquegua y Tacna. La vía se subdivide en cuatro subtramos, conforme se detalla en el cuadro que se presenta a continuación:

Cuadro N° 3: Tramos de la concesión

Tramo N°	Ruta	Tramo	Longitud (Km)
1	PE 1S	Dv. Quilca - Dv. Arequipa	121,55
2	PE 1S	Dv. Matarani - Dv. Moquegua	158,23
3	PE 1S	Dv. Ilo - Tacna	113,31
4	PE 1S	Tacna - La Concordia	35,52
Longitud Total			428,61

Fuente: Contrato de concesión
 Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

21. Además del corredor vial, la Concesión comprende cuatro unidades de peaje (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) y una unidad de pesaje (Tomasiri), las cuales incluyen edificaciones habilitadas para la prestación de multiservicios, como servicios higiénicos de uso público.

22. Por otra parte, el concesionario dispone de los siguientes equipos para asegurar un correcto y oportuno servicio de auxilio en caso de accidentes o emergencias:

- Grúas ubicadas en las unidades de peaje y pesaje
- Equipos de pesaje
- Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, conformado por Postes SOS instalados cada 10 km aproximadamente a lo largo de toda la carretera.



III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

23. A través del Contrato de Concesión, el Concedente le transfiere a COVINCA la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera, para lo cual le confiere el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Por su parte, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación de los tramos.
24. Como parte de las obligaciones del Concesionario se incluye la administración de las cuatro unidades de peajes existentes:
- Unidad de peaje Camaná (km 853+744)
 - Unidad de peaje El Fiscal (km 1062+192)
 - Unidad de peaje Montalvo (1146+194)
 - Unidad de peaje Tomasiri (1260+458)
25. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:
- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia, cuyos terminales deberán estar ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno de ellos.
 - Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.
 - Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de 100 kilómetros.
 - Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo de las labores de vigilancia y control.
 - Servicios higiénicos ubicados en cada unidad de peaje, con el material necesario para ofrecer un servicio adecuado a los usuarios.
26. Es requisito indispensable para la aplicación del régimen tarifario señalado, que todos los servicios obligatorios se encuentren en funcionamiento.
27. Debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar por la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.
28. El Concesionario podrá brindar y cobrar por el servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, en distancias que excedan los cien (100) kilómetros. Así, el Concesionario está autorizado a cobrar por este servicio los montos que hubieren sido aceptados por el Regulador, siendo responsabilidad del Ositrán verificar la calidad del mismo.
29. Adicionalmente a los servicios obligatorios listados en los Contratos de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. Estos servicios podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como Áreas de Servicios Opcionales, de acuerdo a las normas y reglamentos aplicables. Los ingresos obtenidos por este concepto serán de libre disponibilidad del Concesionario.

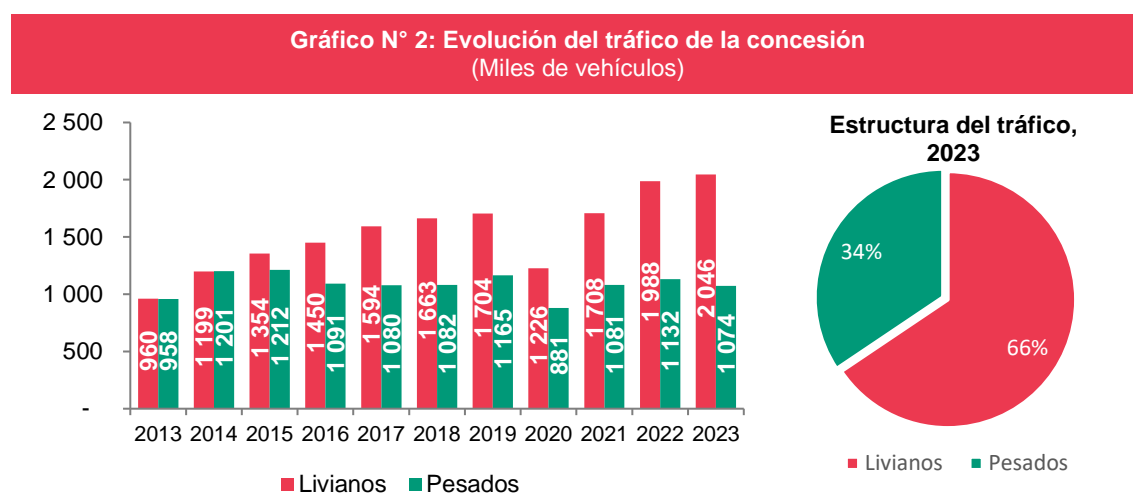


IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Evolución del tráfico

Tráfico en unidades vehiculares⁴

30. Durante el año 2023 transitaron alrededor de 3,12 millones de unidades vehiculares⁵ por los tramos viales de la Concesión, misma cifra a la registrada el año anterior. Cabe indicar que, en el 2023 el tráfico de vehículos livianos representó alrededor del 65,6% del tráfico total, mientras que el tráfico de vehículos pesados representó el 34,4% restante.
31. La participación de vehículos livianos ha ido aumentando desde el 2013, tal como se muestra en el Gráfico N° 2. En el 2023 el tráfico de vehículos livianos y pesados variaron en 2,9% y -5,1% respectivamente en comparación con el 2022.



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

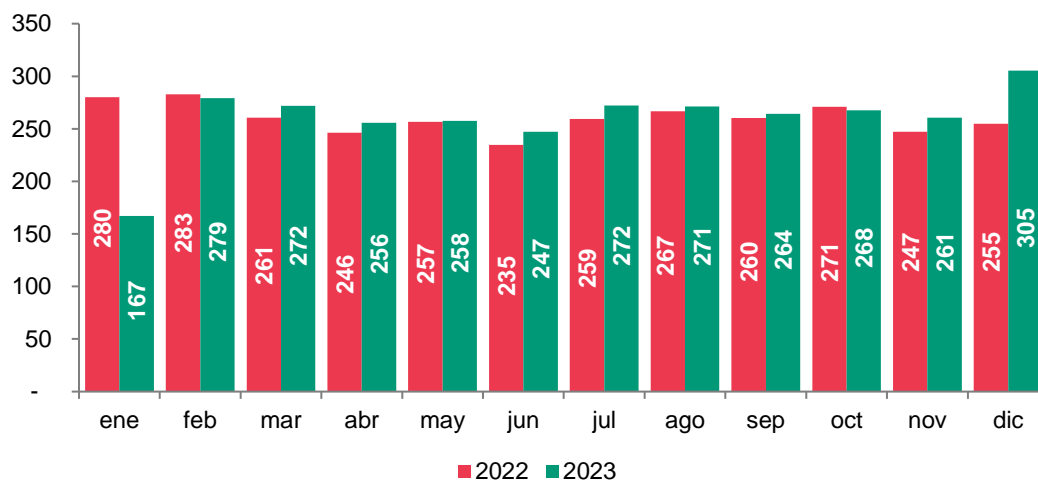
32. En relación con el tráfico vehicular mensual en el 2023, se puede observar que, entre los meses de marzo, abril, junio, julio, agosto, septiembre, noviembre y diciembre del 2023, el flujo de vehículos que transitó por la vía concesionada registró una cifra superior en comparación con 2022. En particular, se observa que los meses en los que se registró la mayor variación de tráfico fueron junio, noviembre y diciembre de 2023 en niveles de 19,8%, 5,4% y 5,3% con relación a mismos meses del año anterior, respectivamente. En enero de 2023, se aprecia una reducción de 40,3% en el tráfico de vehículos respecto al mismo periodo del 2022.

⁴ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.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.

⁵ 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° 3: Evolución del tráfico mensual, 2022 – 2023
(Miles de vehículos)



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

33. En cuanto al comportamiento del tráfico por estación de peaje, se observa que en 2023 la unidad de peaje El Fiscal es la estación que ha registrado el mayor crecimiento de flujo de vehículos en comparación con 2022 (+1,6%). Dicha expansión se ha registrado principalmente en unidades livianas (+7,7%), mientras que en vehículos pesados disminuyó en 7,5%. Del mismo modo, las estaciones de peaje de Montalvo registraron incremento en el flujo vehicular de 2023 en 1,4% en relación con lo registrado en 2022. Las estaciones Camaná y Tomasiri han disminuido en 1,0% respecto al año anterior.

Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2022 - 2023
(Miles de vehículos)

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2022	2023	Flujo	var. %
Livianos	Camaná	651	650	-1	-0,1%
	El Fiscal	340	366	26	7,7%
	Montalvo	416	444	28	6,7%
	Tomasiri	582	586	4	0,7%
Pesados	Camaná	510	499	-11	-2,1%
	El Fiscal	227	210	-17	-7,5%
	Montalvo	255	236	-19	-7,3%
	Tomasiri	140	129	-11	-8,2%
Total	Camaná	1161	1149	-11	-1,0%
	El Fiscal	567	576	9	1,6%
	Montalvo	671	680	9	1,4%
	Tomasiri	722	715	-7	-1,0%

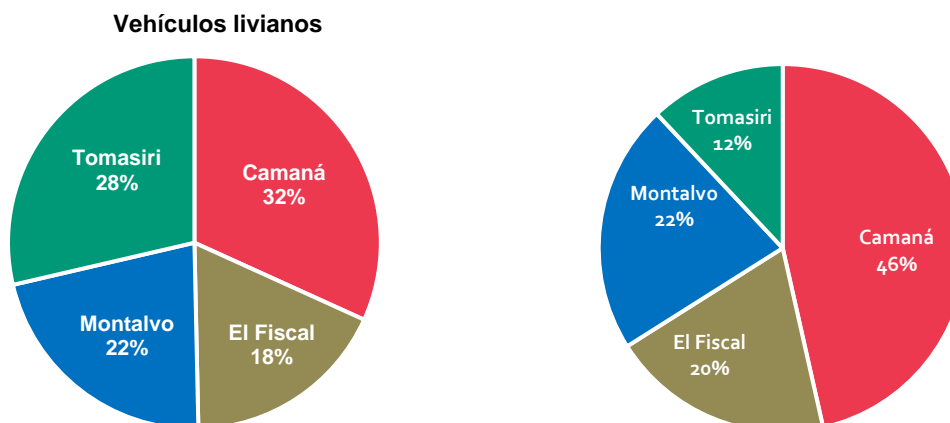
Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

34. Es preciso acotar que en el 2023 la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Camaná con el 31,8% (650 mil unidades) seguido por Tomasiri con el 28,6% (586 mil unidades), Montalvo con el 21,7% (444 mil) y El Fiscal con el 17,9% (366 mil).
35. Por otro lado, respecto del total de vehículos pesados de 2023, la estación de Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 46,5% (499 mil), seguido por la estación de Montalvo con el 22,0% (236 mil), El Fiscal con el 19,6% (210 mil) y Tomasiri con el 12,0% (129 mil).



Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2023
(Porcentaje)



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

IV.2. Tráfico en ejes cobrables

36. En relación al tráfico de vehículos pesados⁶, se contabilizó un total de 4,66 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje de la concesión en el 2023, lo que representó una disminución del 6% en relación a lo registrado en el 2022 (4,96 millones de ejes cobrables).
37. Con respecto al tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables se registró una mayor afluencia de aquellos con 6 y 2 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes⁷ los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 2,6 millones de ejes. De las 4 estaciones de peaje que posee la vía, la estación de Camaná presentó el mayor tráfico de ejes cobrables con 2 218 miles de ejes, siendo el tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables. Por otra parte, la estación de Tomasiri presentó el menor tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables con 474 mil de ejes.

Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2023
(Unidades vehiculares y ejes cobrables)

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	7	
Unidades vehiculares							
Camaná	105,742	85,831	27,559	44,815	230,949	4,044	498,940
El Fiscal	38,763	35,073	5,061	45,021	83,592	2,604	210,114
Montalvo	44,028	50,940	10,008	45,005	83,306	2,626	235,913
Tomasiri	42,062	36,978	7,847	4,150	36,772	966	128,775
Ejes cobrables							
Camaná	211,484	257,493	110,236	224,075	1,385,694	29,189	2,218,171
El Fiscal	77,526	105,219	20,244	225,105	501,552	18,986	948,632
Montalvo	88,056	152,820	40,032	225,025	499,836	19,140	1,024,909
Tomasiri	84,124	110,934	31,388	20,750	220,632	6,809	474,637

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

⁶ Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.

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



IV.3. Servicios complementarios

38. Como se ha mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, tales como la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
39. Con relación al motivo de las llamadas de emergencia realizadas en el 2023, el mayor porcentaje de ellas (83,1%) correspondieron a solicitudes de auxilio mecánico, principalmente por desperfectos en la vía, seguido por reportes de accidentes de tránsito (13,3%) y desastres ambientales (0,7%). Durante el 2023 se observó que, del total de llamadas para reportar emergencias, el 0,12% (3) generaron interrupción del tránsito vehicular.

Cuadro N° Motivo de llamada de emergencia, 2023
(Número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros Medios	
Auxilio Mecánico	0	1	1586	196	330	2112
Accidente de Tránsito	2	2453	237	18	84	339
Desastres ambientales	0	18	12	0	7	19
Atasco de vía	1	13	12	1	1	14
Otros	0	52	26	4	26	56
Total	3	2537	1873	219	448	2540

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

40. En lo que respecta a asistencias mecánicas y asistencias médicas durante el 2023, el concesionario proporcionó 2 131 y 344 servicios, respectivamente.

V. RÉGIMEN TARIFARIO

41. De acuerdo a la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, a la fecha de inicio de la explotación (marzo de 2013), le serían transferidas al concesionario las 4 unidades de peaje ya existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) debiendo cobrarse la tarifa de peaje vigente al momento de su transferencia.
42. De acuerdo al Contrato de Concesión, dicha tarifa podrá ser incrementada cuando se cumplan algunos hitos relacionados con las obligaciones de inversión previstos en la cláusula 9.4. Así las tarifas se incrementarán hasta USD 1,50 en los peajes existentes, USD 1,70 en la nueva unidad de Santa Rosa y USD 1,80 en la estación de Camaná luego de ser reubicada. A dichas tarifas se le sumará el IGV y otros tributos aplicables y se cobrarán por sentido de desplazamiento. Adicionalmente, el Contrato prevé un mecanismo de reajuste anual que depende del nivel de inflación.
43. Las nuevas tarifas vigentes durante el año 2023 entraron en vigor a partir del 20 de enero del mencionado año en las cuatro estaciones de peaje en funcionamiento (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri), las mismas que se incrementaron en promedio 5,3% en relación a las tarifas del año anterior. Las tarifas aplicables en 2023 se muestran en el siguiente cuadro:



Cuadro N° 6: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2023
(En Soles)

Tipo de vehículo	Unidad de cobro	Base imponible	IGV	Tarifa vigente
Unidad de Peaje El Fiscal, Montalvo y Tomasiri				
Vehículos Ligeros	Por unidad	6.36	1.14	7.50
Vehículos Pesados				
2 ejes	Por unidad	12.71	2.29	15.00
3 ejes	Por unidad	19.07	3.43	22.50
4 ejes	Por unidad	25.42	4.58	30.00
5 ejes	Por unidad	31.78	5.72	37.50
6 ejes	Por unidad	38.14	6.86	45.00
7 ejes	Por unidad	44.49	8.01	52.50
8 ejes	Por unidad	50.93	9.17	60.10
9 ejes	Por unidad	57.29	10.31	67.60
10 ejes	Por unidad	63.64	11.46	75.10
11 ejes	Por unidad	70.00	12.60	82.60
12 ejes	Por unidad	76.36	13.74	90.10
13 ejes	Por unidad	82.71	14.89	97.60
14 ejes	Por unidad	89.07	16.03	105.10
15 ejes	Por unidad	95.51	17.19	112.70
16 ejes	Por unidad	101.86	18.34	120.20
17 ejes	Por unidad	107.80	19.40	127.20
18 ejes	Por unidad	114.58	20.62	135.20
19 ejes	Por unidad	120.93	21.77	142.70
20 ejes	Por unidad	127.29	22.91	150.20
Unidad de Peaje Camaná				
Vehículos Ligeros	Por unidad	6.36	1.14	7.50
Vehículos Pesados				
2 ejes	Por unidad	12.71	2.29	15.00
3 ejes	Por unidad	19.07	3.43	22.50
4 ejes	Por unidad	25.42	4.58	30.00
5 ejes	Por unidad	31.78	5.72	37.50
6 ejes	Por unidad	38.14	6.86	45.00
7 ejes	Por unidad	44.49	8.01	52.50
8 ejes	Por unidad	50.85	9.15	60.00
9 ejes	Por unidad	57.20	10.30	67.50
10 ejes	Por unidad	63.56	11.44	75.00
11 ejes	Por unidad	69.92	12.58	82.50
12 ejes	Por unidad	76.27	13.73	90.00
13 ejes	Por unidad	82.63	14.87	97.50
14 ejes	Por unidad	88.98	16.02	105.00
15 ejes	Por unidad	95.34	17.16	112.50
16 ejes	Por unidad	101.69	18.31	120.00
17 ejes	Por unidad	108.05	19.45	127.50
18 ejes	Por unidad	114.41	20.59	135.00
19 ejes	Por unidad	120.76	21.74	142.50
20 ejes	Por unidad	127.12	22.88	150.00

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán



VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Inversiones

44. Las obligaciones de inversión que asumió el Concesionario al suscribir el Contrato de Concesión incluyen las obras relacionadas con la construcción de los 74,46 kilómetros de segunda calzada, así como las intervenciones necesarias en los 428,61 kilómetros del tramo existente y otras obras complementarias. Dichas inversiones involucran un monto total de USD 134,26 millones, siendo al cierre de 2023, la inversión acumulada de USD 38,3 millones, lo que representa un avance de 28,5% en la inversión comprometida.
45. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, las obligaciones del Concesionario consistían en la ejecución de obras obligatorias, las mismas que son de dos tipos: (i) Obras de puesta a punto (OPP) referidos a la intervención en los 428,61 km ya existentes; y, (ii) Obras distintas de puesta a punto (ODPP). El detalle de cada tipo de obra por cada tramo de la Concesión se muestra en el siguiente cuadro:

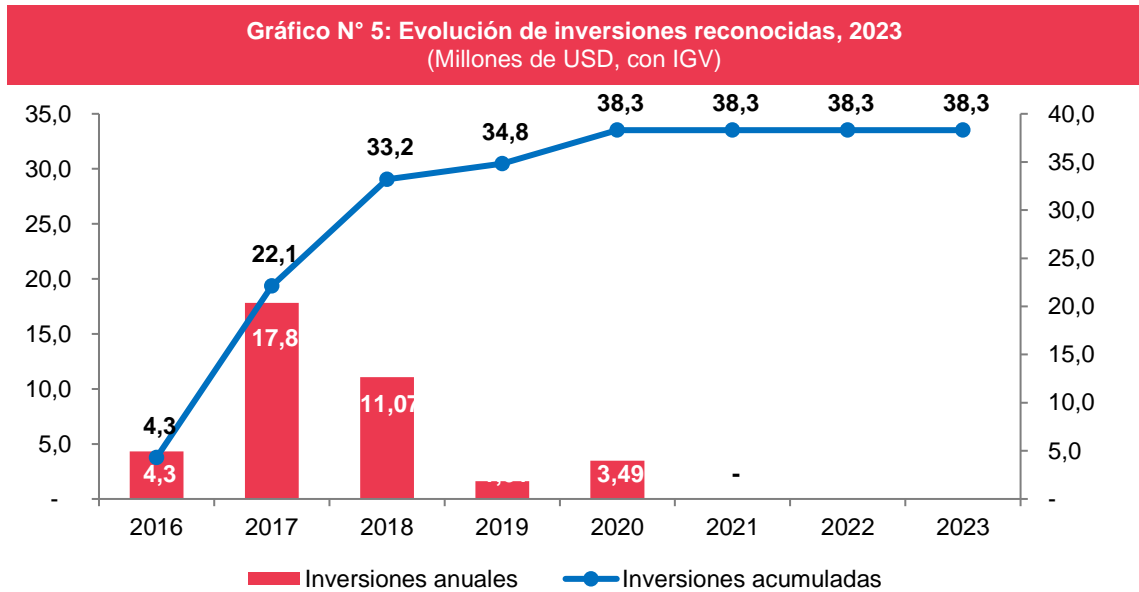
Cuadro N° 7: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA

Tipo de Obra	Tramo I Dv Quilca – Dv Moquegua	Tramo II Ilo – La Concordia
Puesta a Punto (calzada existente)	ST1: Dv Quilca - DV Arequipa ST2: Dv Matarani – Dv Moquegua	Ilo – La Concordia
Obras Nuevas	Segunda Calzada (Km. 920+730 al Km. 973+884) 2 Puentes vehiculares (Siguas y Vitor) 2 óvalos 7 intersecciones a nivel 6 puentes peatonales Túnel Sotillo (400m)	Segunda Calzada (Km. 1314+300 al Km. 1335+600) 2 intercambios a desnivel 5 intersecciones a nivel

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

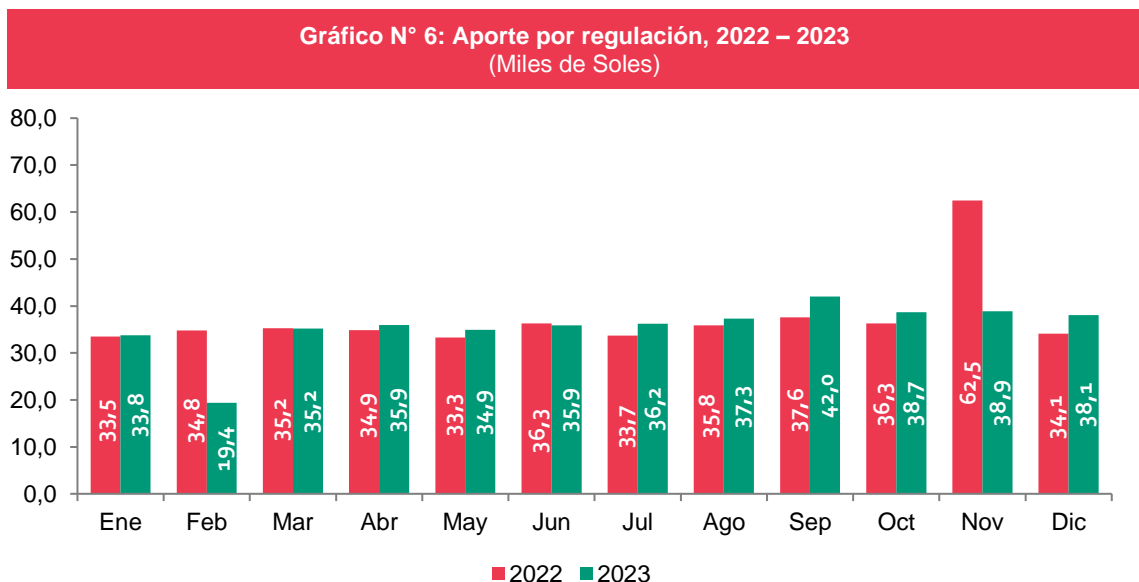
46. De acuerdo a los plazos previstos en el Contrato de Concesión la ejecución de las obras obligatorias debió haberse iniciado el 13 de agosto de 2014 y culminado en agosto de 2017, siendo que el inicio de las obras estaba supeditado, entre otras condiciones, a la entrega de las áreas de terreno necesarias para la ejecución de las obras por parte del MTC. No obstante, el Concedente no cumplió con la entrega de terrenos debido a la presencia de poblaciones asentadas que no estaban de acuerdo con el desarrollo del proyecto.
47. Ello requirió modificaciones en el trazado original del proyecto, por lo que se pactó la suspensión de la obligación del inicio de las obras. De este modo, en el 2015, el Concedente aprobó los Estudios Definitivos de Ingeniería y de Impacto Ambiental de las obras elaborados por el Concesionario y el Concedente hizo una entrega parcial correspondiente a los terrenos del Subtramo 03: Dv. Ilo – Tacna y del Subtramo 04: Tacna – La Concordia. Asimismo, el 18 de setiembre de 2015, se hizo entrega al Concesionario de los terrenos correspondientes al Subtramo 01: Dv. Quilca Dv. Arequipa (Repartición) y del Subtramo 02: Dv. Matarani – Dv. Moquegua. Las Obras de Puesta a Punto iniciaron el 27 de mayo de 2016, las mismas que culminaron y fueron entregados de manera parcial, habiéndose realizado la última aceptación el 26 de agosto de 2020.
48. Con respecto a las Obras distintas de puesta a punto (ODPP), a la fecha el MTC no ha culminado con la entrega del 100% de los terrenos necesarios para el inicio de obras. Por tal motivo, por acuerdo de las partes, el 03 de julio de 2016 el Concesionario adelantó la ejecución de 10 kilómetros de la segunda calzada en el tramo comprendido entre los km 930+000 y km 940+000, así como la intersección N°3 comprendido entre el km 938+604 y el km 938+650, las mismas que fueron aceptadas el 26 de abril de 2018, además se ha realizado el adelanto de la ejecución de la segunda calzada comprendida entre el complejo fronterizo de Santa Rosa y la línea de frontera con Chile la misma que fue aceptada el 14 de noviembre de 2018.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – Ositrán.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

VI.2. Pagos al Estado

49. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación al Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2015, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales a OSITRAN por concepto de aportes de regulación equivalentes al 1% del total de su facturación.
50. En el siguiente grafico se observa la evolución de los pagos efectuados por el Concesionario bajo el concepto de aportes por regulación entre 2022 – 2023. El pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 426,3 miles, lo que representó una disminución de 4,8% en relación con el pago efectuado el año anterior (S/ 447,8 miles).



Fuente: Gerencia de Administración – Ositrán.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

51. De acuerdo a la cláusula 5.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario no se encuentra obligado a efectuar mediciones de los niveles de servicio mientras se encuentre en etapa de obras. Al respecto, el Contrato señala lo siguiente:

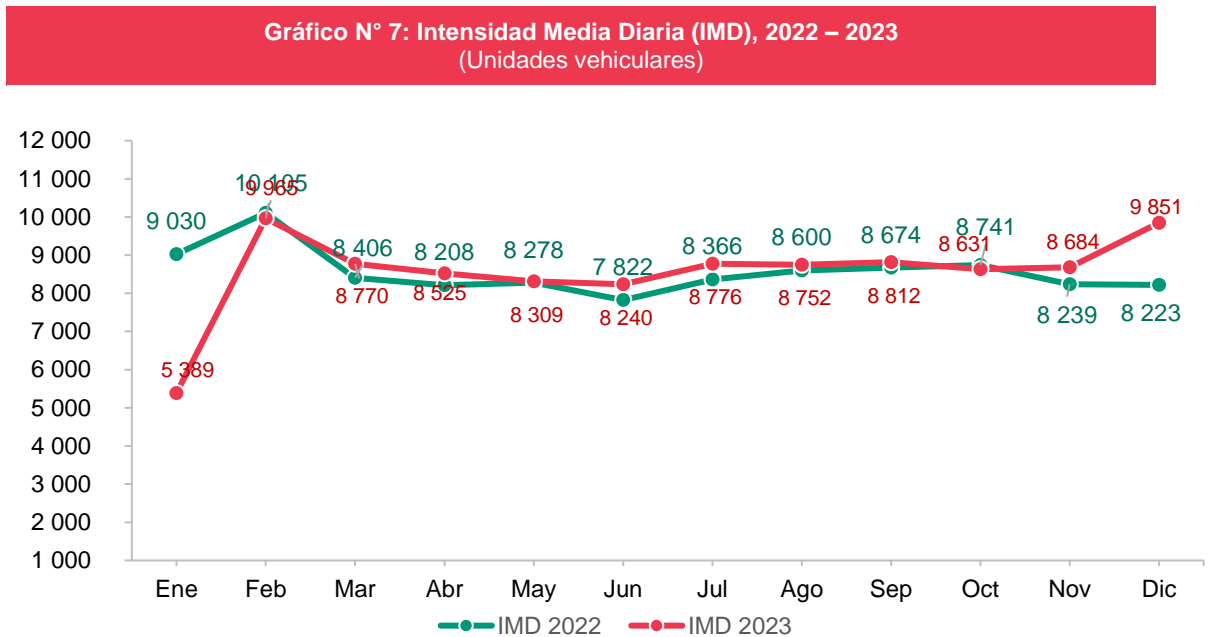
“5.1 Durante los periodos en que los Sub-Tramos se encuentren en Obra no se evaluarán los niveles de servicio afectados por la Obra, ni se considerarán dichos Sub-Tramos para el cálculo del nivel de servicio global del Contrato”.

52. En 2023, Ositrán efectuó la medición del Nivel de Servicio global, cuyo resultado fue de 97,93%, el cual es superior al 95,0% establecido como el umbral mínimo. Asimismo, una medida alternativa del nivel de servicio de la infraestructura vial es el Índice de Rugosidad Internacional (IRI). La última medición del IRI arrojó un resultado de 1,69 encontrándose debajo del umbral permisible 3.5.

VII.2. Indicadores de tráfico

53. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD) se define como el número total de vehículos que transitan por una determinada sección durante un período determinado, dividido entre la cantidad de días que comprende dicho período⁸. Por tanto, el IMD estima el tránsito diario promedio que circula por la vía. Como se observa en el siguiente gráfico, el IMD en el 2023 ha mantenido una tendencia de crecimiento mayor al indicador de 2022 (a excepción de enero y febrero). En promedio, durante 2023 el número de vehículos por día fue de 8559, cifra mayor en 0,14%% de lo registrado en 2022 (8547).

54.



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

⁸ Calculado en base a la información provista por el concesionario. Es preciso acotar que el tráfico vehicular se contabiliza en base a las unidades que pasan por las unidades de peaje. El IMD mensual se calcula de la siguiente manera:

$$IMD_i = \frac{\text{Tráfico total de vehículos en el mes } i}{\text{Número de días del mes } i}$$



VII.3. Accidentes⁹

55. Como se observa en el siguiente cuadro, durante el 2023, se registraron 256 accidentes, número que aumentó en 32,6% respecto al 2022. En cuanto al tipo de accidente, el 68,4% (175) produjeron solo daños materiales, el 24,6% (63) ocasionaron daños físicos y el 7,0% (18) trajeron como consecuencia víctimas mortales.

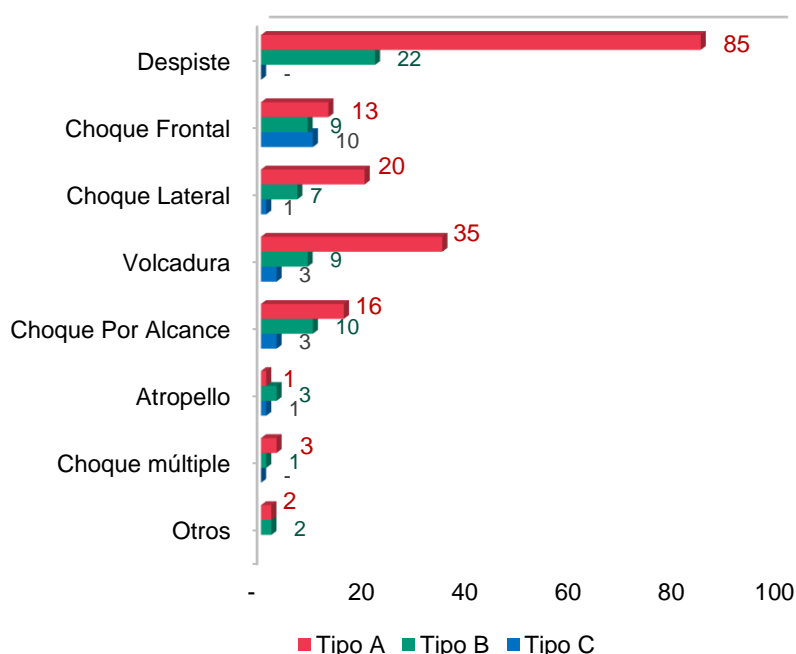
Cuadro N° 8: Accidentes por tipo de consecuencia, 2023						
Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2021	122	97	19	382	236	25
2022	101	78	14	266	166	16
2023	175	63	18	332	152	37

* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).
Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

56. El número de heridos por accidente fue 0,59; mientras que la cantidad de víctimas fatales por accidente ascendió a 0,14. El 42% de los accidentes de tránsito se produjeron por despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales, el 20,6% lesiones personales y no hubo pérdidas humanas por despiste. Asimismo, el 36,3% de los accidentes fueron por diversos tipos de choque. Particularmente, el 31,25% de los choques frontales implicaron pérdidas humanas.

Gráfico N° 8
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2023



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

VII.4. Reclamos

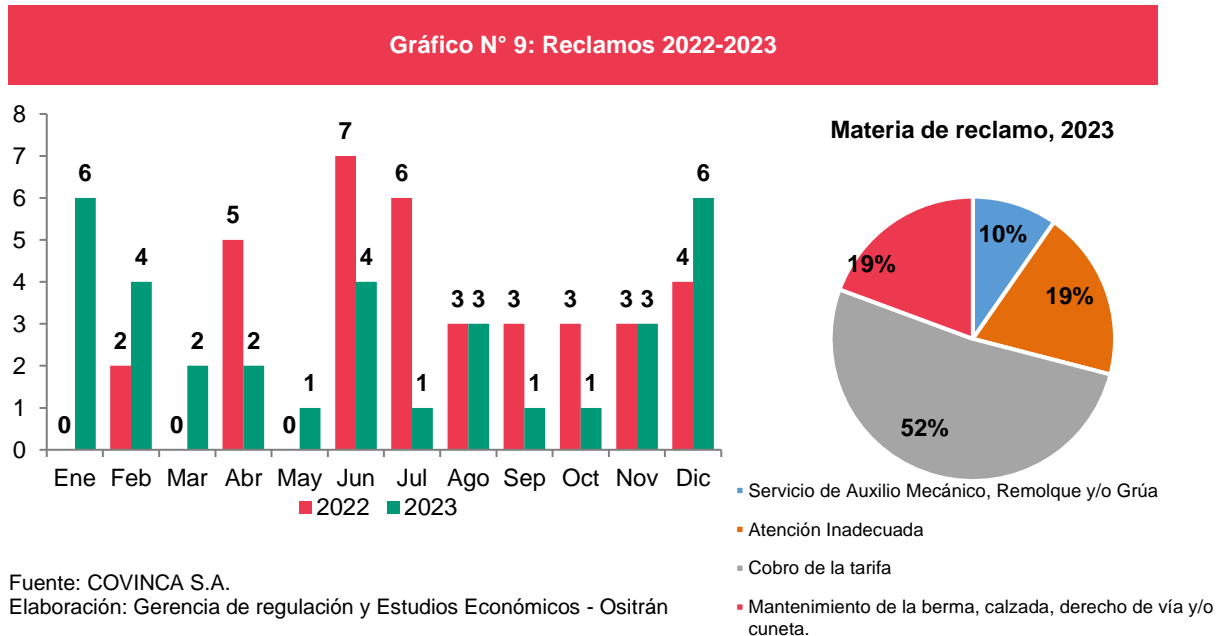
57. En el 2023, los usuarios de la Concesión presentaron 34 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, cifra inferior que los 36 recibidos el año 2022 (5,9%). Del total de reclamos

⁹ El concesionario ha registrado esta información a partir de setiembre del 2020.



presentados en 2023, la mayor cantidad (16) fueron por cobro de tarifa, por su parte, los reclamos atención inadecuada (6), entre ambos representaron una proporción de 64,7%.

58. Cabe indicar que, durante 2023, del total de reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura vial, el 76,5% fueron declarados infundados (26); mientras que (6) fueron declarados inadmisibles y solamente 2 reclamos fueron improcedentes.

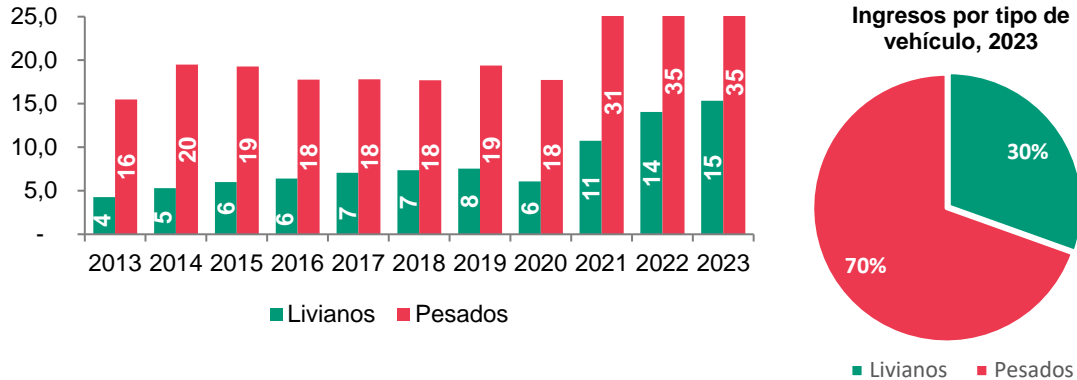


VIII. INDICADORES COMERCIALES

59. Durante 2023, los ingresos recaudados por el Concesionario por la explotación de las 4 unidades de peaje ya existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) ascendieron a S/ 50,3 millones, monto 2,0% superior a la recaudación obtenida el año anterior (S/ 49,3 millones), en línea con el mayor flujo vehicular.
60. Como en años anteriores, el mayor flujo de ingresos recaudados correspondió al pago de peajes de los vehículos pesados (69,5%) en 2023. Estos ingresos por concepto de peajes de los vehículos pesados disminuyeron en 0,7% en relación con el año anterior, al pasar de S/ 35,2 a S/ 34,9 millones. De manera similar, la recaudación procedente del tráfico de vehículos ligeros tuvo un aumento del 8,9% en comparación con el 2022, al pasar de S/ 14,1 a S/ 15,3 millones.
61. De acuerdo a lo indicado en el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la obligación de transferir los recursos procedentes de la recaudación por concepto de peajes al Fideicomiso de Recaudación constituido por COVINCA con la finalidad de garantizar el empleo eficiente de tales recursos en el impulso inicial de la ejecución de las Obras Obligatorias en los primeros años de la Concesión.



Gráfico N° 10: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2023
(Millones de Soles)



Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estado Financieros

Estado de Resultados integrales

62. Considerando la naturaleza autofinanciada de la Concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario proceden de la operación de la Concesión, ejecución de las obras obligatorias (obras de puesta a punto y obras distintas a puesta a punto) y la conservación y mantenimiento de la Concesión.
63. Durante el 2023, el Concesionario registró ingresos por un monto de S/ 50,0 millones, la cual representó una ligero disminución de 0,1 % en relación con los ingresos registrados el año anterior (S/ 50,1 millones).

Cuadro N° 9: Ingresos por servicios, 2022-2023
(En miles de soles)

Ingresos por prestación de servicios	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/ 2022
Ingresos por operación	42 373	41 526	84,7%	82,9%	2,0%
Ingresos por operación	42 647	41 800	85,3%	83,5%	2,0%
Contribución para realizar operación	(274)	(274)	-0,5%	-0,5%	0,0%
Ingresos por construcción	7640	8556	15,3%	17,1%	-10,7%
Ingresos por construcción	7640	8556	15,3%	17,1%	-10,7%
Total	50 013	50 082	100,0%	100,0%	-0,1%

Fuente: Estados Financieros auditados 2023 - COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

64. En lo que respecta a los costos por prestación de servicios, éstos se redujeron en 14,3 %, pasando de S/ 34,4 millones en el 2022 a S/ 29,5 millones en el 2023. En relación con los costos por operación, estos disminuyeron en 9,5 % pasando de S/ 29,4 millones en el 2022 a S/ 26,6 millones en el 2023, constituyendo el 90,2 % de los costos totales por prestación de servicios; asimismo, los costos por construcción registraron una caída del 42,8 %, pasando de S/ 5,0 millones en el 2022 a S/ 2,9 millones en el 2023, constituyendo el 9,8 % de los costos totales por prestación de servicios. En cuanto a los costos por operación, el componente principal lo



constituye los servicios prestados por terceros¹⁰, rubro que se redujo en 15,1 %, es decir en S/ 2,5 millones frente al monto registrado en el 2022.

65. En línea con lo explicado anteriormente sobre las actividades de construcción ejecutadas por el Concesionario para el 2023, los costos de la Concesionaria se redujeron 42,8 % en relación con 2022. Estos costos corresponden principalmente a gastos por mayor permanencia en la etapa de construcción del tramo vial, pagados por Concesionaria a Consorcio Concesión Vial del Sur debido a los deslizamientos en Siguan.

Cuadro N° 10: Costos de prestación de servicios 2022-2023

(En miles de soles)

Costos por prestación de servicios	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/ 2022
Costos por operación	26 613	29 392	90,2%	85,4%	-9,5%
Servicios prestados por terceros	14 101	16 601	47,8%	48,2%	-15,1%
Amortización de intangibles	9626	9618	32,6%	27,9%	0,1%
Cargas de personal	2886	3173	9,8%	9,2%	-9,0%
Costos por construcción	2880	5032	9,8%	14,6%	-42,8%
Costos de construcción	2880	5032	9,8%	14,6%	-42,8%
Total	29 493	34 424	100%	100,0%	-14,3%

Fuente: Estados Financieros auditados 2023 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

66. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos disminuyeron un 2,1 % con respecto al 2022, pasando de S/ 7,4 millones a S/ 7,2 millones, principalmente motivado por la reducción de la partida asesoría administrativa en 2,5 %, esto es en S/ 0,8 millones.

Cuadro N° 11: Gastos de administración 2022-2023

(En miles de soles)

Gastos administrativos	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/ 2022
Servicios de terceros	4977	5196	69,0%	68,5%	-4,2%
Asesoría administrativa	3218	4046	44,6%	45,8%	-20,5%
Mantenimiento y gastos bancarios	1132	735	15,7%	12,2%	54,0%
Depreciación	280	314	3,9%	9,6%	-10,8%
Transporte de personal	254	89	3,5%	0,6%	185,4%
Alquileres de oficina	93	12	1,3%	0,2%	675,0%
Cargas de personal	2237	2172	31,0%	31,5%	3,0%
Sueldos	1219	1140	16,9%	17,0%	6,9%
Gratificaciones	314	382	4,4%	4,4%	-17,8%
Otros beneficios de los empleados	349	315	4,8%	5,4%	10,8%
Vacaciones	124	122	1,7%	1,8%	1,6%
Compensación por tiempo de servicios	129	121	1,8%	1,5%	6,6%
Seguridad y previsión social	102	92	1,4%	1,4%	10,9%
Total	7214	7368	100%	100%	-2,1%

Fuente: Estados Financieros auditados 2023 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹⁰ En los años 2023 y 2022 los servicios de mantenimiento de operación incluyen servicios de conservación de las Obras Puesta a Punto de la Concesión que fueron entregadas en agosto de 2020.



67. Durante el 2023, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una ganancia bruta de S/ 20,5 millones, lo que significó un incremento de 31,1 % con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 15,7 millones). Por otro lado, las ganancias de actividades de operación aumentaron en 59,4 % ascendiendo en el 2023 a S/ 13,4 millones. Respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2023 se obtuvo una menor ganancia, esto es S/ 2,3 millones frente a S/ 3,4 millones obtenido en el 2022. Ello se debió principalmente a que la empresa experimentó un impacto positivo menor por los efectos del tipo de cambio, pues en el 2023 la empresa registró ganancias por S/ 2,2 millones en la cuenta *Cobertura de flujos de efectivo*¹¹ la cual es menor en 38,9 % respecto al año anterior.

Cuadro N° 12: Estado de Resultados integrales 2023-2022
(En miles de soles)

	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/ 2022
Ingresos	50 013	50 082	100%	100%	-0,1%
Costos	(29 493)	(34 424)	-59,0%	-68,7%	-14,3%
Ganancia bruta	20 520	15 658	41,0%	31,3%	31,1%
Otros ingresos	48	90	0,1%	0,2%	-46,7%
Gastos administrativos	(7214)	(7368)	-14,4%	-15%	-2,1%
Resultado de operación	13 354	8380	26,7%	16,7%	59,4%
Ingresos financieros	407	1274	1%	3%	-68,1%
Gastos financieros	(13 581)	(9623)	-27,0%	-19,2%	41,1%
Resultado antes de impuesto a las ganancias	180	31	0%	0%	480,6%
Impuesto a la renta	(53)	(9)	0%	0%	488,9%
Cobertura de flujos de efectivo-porción efectiva de cambios en el valor razonable	2176	3560	4,4%	7,1%	-38,9%
Total resultado integral del periodo	2303	3582	5%	7%	-35,7%

Fuente: Estados Financieros auditados 2023 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Estado de Situación Financiera

68. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2022 y 2023.

¹¹ Corresponde a la porción efectiva del cambio en el valor del instrumento financiero derivado de cobertura de flujos de efectivo contratado por la Concesionaria para mitigar el riesgo de fluctuación del tipo de cambio de sus obligaciones financieras en dólares estadounidenses.



Cuadro N° 13: Estado de Situación Financiera 2023-2022
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2023	2022		2023	2022
ACTIVO CORRIENTE	42 251	45 084	PASIVO CORRIENTE	30 477	23 005
Efectivo	8431	7283	Cuentas por pagar comerciales	1287	1339
Cuentas por cobrar comerciales	15 180	14 240	Otras cuentas por pagar	24 642	19 064
Otras cuentas por cobrar	15 912	20 688	Obligaciones financieras	4548	2602
Suministros	2184	2184	Anticipos recibidos de cliente	0	0
Fondos sujetos a restricción	544	689			
ACTIVO NO CORRIENTE	190 790	194 917	PASIVO NO CORRIENTE	91 832	108 567
Cuentas por cobrar comerciales	25 674	20 041	Otras cuenta por pagar	23 333	29 834
Activos intangibles	162 544	172 403	Obligaciones financieras	68 499	78 733
Propiedad mobiliario y equipo	1535	1383			
Activos por impuestos diferidos	1037	1090	TOTAL PASIVO	122 309	131 572
			PATRIMONIO NETO	110 732	108 429
			Capital en acciones	111 000	111 000
			Reserva de cobertura	(1744)	(3920)
			Resultados acumulados	1476	1349
TOTAL ACTIVO	233 041	240 001	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	233 041	240 001

Fuente: Estados Financieros auditados 2023 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cuadro N° 14: Análisis Vertical y Horizontal-Estado de Situación Financiera 2023-2022
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2023	2022	2023 / 2022		2023	2022	2023 / 2022
ACTIVO CORRIENTE	18,1%	18,8%	-6,3%	PASIVO CORRIENTE	13,1%	9,6%	32,5%
Efectivo y equivalente de efectivo	3,6%	3,0%	15,8%	Cuentas por pagar a comerciales	0,6%	0,6%	-3,9%
Cuentas por cobrar comerciales	6,5%	5,9%	6,6%	Otras cuentas por pagar	10,6%	7,9%	29,3%
Otras cuentas por cobrar	6,8%	8,6%	-23,1%	Obligaciones financieras	2,0%	1,1%	74,8%
Suministros	0,9%	0,9%	0,0%				
Fondos sujetos a restricción	0,2%	0,3%	-21,0%	PASIVO NO CORRIENTE	39,4%	45,2%	-15,4%
ACTIVO NO CORRIENTE	81,9%	81,2%	-2,1%	Otras cuentas por pagar	10,0%	12,4%	-21,8%
Cuentas por cobrar comerciales	11,0%	8,4%	28,1%	Obligaciones financieras	29,4%	32,8%	-13,0%
Activos intangibles	69,7%	71,8%	-5,7%				
Propiedad mobiliario y equipo	0,7%	0,6%	11,0%	TOTAL PASIVO	52,5%	54,8%	-7,0%
Activos por impuestos a la ganancia diferido	0,4%	0,5%	-4,9%	PATRIMONIO NETO	47,5%	45,2%	2,1%
				Capital en acciones	47,6%	46,2%	0,0%
				Reserva de cobertura	-0,7%	-1,6%	-55,5%
				Resultados acumulados	0,6%	0,6%	9,4%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	-2,9%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	-2,9%

Fuente: Estados Financieros auditados 2023 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

69. Al cierre de 2023, el Estado de Situación Financiera evidencia una caída del valor de la empresa en 2,9 % con relación a lo registrado en el 2022. Así, los activos, como el pasivo y patrimonio de la Concesión pasaron de S/ 240,0 millones a S/ 233,0 millones.
70. Por el lado del activo, el activo corriente registró una caída de 6,3 % entre el 2022 y 2023, pasando de S/ 45,1 millones a S/ 42,3 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 18,8 % de los activos totales en el año 2022 al 18,1 % en el año 2023, principalmente producto



del incremento en S/ 1,2 millones en el rubro Efectivo y equivalente de efectivo¹², y reducción de S/ 4,8 millones en Otras cuentas por cobrar¹³. Por el lado de los activos no corrientes, se produjo una disminución del 2,1 %, esto es de S/ 190,8 millones frente a la cifra consignada de S/ 195,0 millones registrada en el 2022, explicado principalmente por la reducción de S/ 162,5 millones en el rubro Activos intangibles frente al monto consignado de S/ 172,4 millones en el 2022.

71. Por su parte, los pasivos totales de la concesión se redujeron 7,0 %, mientras que el patrimonio neto se incrementó en un 2,1 %, obteniendo como resultado en el ejercicio 2023 un monto de S/ 122,0 millones y S/ 110,7 millones respectivamente y representando el 52,5 % y 47,5 % del total de pasivo y patrimonio respectivamente. En relación con el pasivo corriente, este aumentó en 32,5 % pasando de S/ 23,0 millones en el 2022 a S/ 30,5 millones en el 2023; ello como resultado conjunto de un aumento significativo de la partida Otras Cuentas por pagar comerciales en S/ 5,6 millones. En tanto, el pasivo no corriente se redujo 15,4 % pasando de S/ 108,6 millones en el 2022 a S/ 91,8 millones en el 2023, como resultado de la disminución de la cuenta de Obligaciones financieras en S/ 10,2 millones.
72. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este experimentó un incremento en el 2023 alcanzando los S/ 110,7 millones. Es importante destacar que en el periodo indicado se ha presentado un saldo negativo en la Reserva de Cobertura.

IX.2. Ratios Financieros

Ratios de Liquidez

73. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Así, en 2023, la empresa alcanzó ratios de Liquidez clásica¹⁴ y la Prueba ácida¹⁵ mayores a 1, revelando que cuenta con los recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. Aunque los ratios disminuyeron respecto al año anterior, lo que refleja una reducción en la liquidez de la empresa, aún se mantiene en niveles que permite cumplir con las obligaciones de corto plazo.
74. En particular, la reducción de la cuenta *Otras cuentas por cobrar* en 2023, permitieron una caída de los indicadores de Liquidez clásica y la Prueba ácida, generando así en el Concesionario un debilitamiento en la posición frente a sus acreedores.
75. El ratio de Liquidez absoluta¹⁶ 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 de 2023, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,28 por cada sol de deuda, ratio inferior al de 2022 que alcanzó los S/ 0,32; sin embargo, se evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo es baja y por ende no permite respaldar el total del pasivo corriente (sólo el 28%).

Cuadro N° 15: Ratios de Liquidez, 2023 – 2022

Ratios	2023	2022
Liquidez clásica	1,39	1,96
Prueba ácida	1,30	1,83
Liquidez absoluta	0,28	0,32

Fuente: Estados Financieros auditados 2023 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹² Al 31 de diciembre de 2023, la Concesionaria mantiene saldos de efectivo depositados en cuentas corrientes en instituciones financieras locales de primer nivel, denominadas en moneda nacional y en moneda extranjera. Estos fondos son de libre disponibilidad y devengan intereses a tasas de mercado.

¹³ Al 31 de diciembre de 2023, comprende los siguientes ítems: i) Saldo a favor de IGV (S/ 12,5 millones), ii) anticipo a proveedores (S/1,1 millones), iii) saldo a favor de impuesto a las ganancias (S/ 1,4 millones) y iv) otros (S/ 827 000)

¹⁴ El cálculo es: Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹⁵ El cálculo es: (Efectivo + Cuentas por cobrar + Otras cuentas) / Pasivo Corriente

¹⁶ El cálculo es: Efectivo / Pasivo Corriente



Ratios de Endeudamiento Financiero

76. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
77. Ahora bien, los ratios de endeudamiento del Concesionario en 2023 reflejan una situación de menor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, al experimentar una reducción en la mayoría de indicadores, como se aprecia en el Cuadro N° 17.
78. El ratio Deuda - Patrimonio¹⁷ muestra para el ejercicio 2023 que por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 110,5 de deuda, lo cual denota cierto nivel de apalancamiento de la empresa; y, a su vez, denota una disminución respecto al apalancamiento correspondiente al año 2022 (121,3%).
79. Asimismo, el ratio Endeudamiento del Activo¹⁸ que en 2023 alcanzó el valor de 52,5% indica que de todas las inversiones del concesionario (activo total), un 52,5% se financia a través de terceros; mientras que en 2022 dicha dependencia fue de 54,8%. En 2022 y 2023, el ratio Calidad de la deuda¹⁹ aumentó a 24,9% indicando un mayor financiamiento a corto plazo con respecto al 2022.
80. Finalmente, el Índice de solvencia²⁰ que mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones, muestra que dicho indicador se incrementó, pasando de 1,82 a 1,91 veces. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2022 al 2023 aumentó el nivel de solvencia de la empresa.

Cuadro N° 16: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2023 – 2022		
Ratios	2023	2022
Deuda - Patrimonio	110,5%	121,3%
Endeudamiento del Activo	52,5%	54,8%
Calidad de la Deuda	24,9%	17,5%
Índice de Solvencia	1,91	1,82

Fuente: Estados Financieros auditados 2021 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Ratios de Rentabilidad

81. 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 aumentó al pasar de 31,3% a 41,0% entre 2022 y 2023. De igual forma se observa un incremento del Margen operativo al pasar de 16,7% a 26,7%.
82. A su vez, en 2023 el Margen EBITDA²¹, que brinda una idea de la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, mide la capacidad de que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, indica que la empresa incrementó su capacidad de cobertura y generación de valor, al pasar de 36,6% a 46,5%. Comportamiento contrario se

¹⁷ El cálculo es: Pasivo Total / Patrimonio

¹⁸ El cálculo es: Pasivo Total / Activo Total

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

²⁰ El cálculo es: Activo Total / Pasivo Total = 1 / Endeudamiento del Activo

²¹ Su cálculo es: (Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingreso Total



obtuvo en el Margen neto, el cual disminuyó las ganancias registradas de 7,2% en 2022 a 4,6% en 2023.

83. Por otra parte, se observa una caída para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE²², es decir los socios tuvieron menores ganancias sobre su capital invertido con respecto al 2022. Situación similar ocurre con el valor del ROA²³ (rendimiento sobre los activos), que fue de 1,0% (1,5% en el 2022), así la empresa obtuvo S/ 1,0 de ganancia por cada S/ 100 de Activos en el 2023.

Cuadro N° 17: Ratios de Rentabilidad, 2023 – 2022

Ratios	2023	2022
Margen Bruto	41,0%	31,3%
Margen Operativo	26,7%	16,7%
Margen EBITDA	46,5%	36,6%
Margen Neto	4,6%	7,2%
ROE	2,1%	3,3%
ROA	1,0%	1,5%

Fuente: Estados Financieros auditados 2023 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

²² *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²³ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



X. CONCLUSIONES

84. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo vial: Desvío. Quilca – Desvío. Arequipa (repartición) – Desvío Matarani – Desvío Moquegua – Desvío Ilo – Tacna – La Concordia durante el año 2023, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Durante 2023, el tráfico vehicular que circuló por las vías de la Concesión alcanzó los 3,12 millones de unidades vehiculares. Es preciso señalar que en el 2023 el tráfico de vehículos livianos representó el 65,6 % (2046 miles de vehículos) del tráfico total y los vehículos pesados representaron el 34,4% (1074 miles de vehículos).
- (ii) En el año 2023, la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Camaná con el 32% (650 mil unidades) seguido por Tomasiri con el 28,6% (586 mil unidades), Montalvo con el 21,7% (444 mil) y El Fiscal con el 17,9% (366 mil). En relación al total de vehículos pesados Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 46,5% (499 mil), seguido por la estación de Montalvo con el 22,0% (236 mil), El Fiscal con el 19,6% (210 mil) y Tomasiri con el 12,0% (129 mil).
- (iii) Con respecto al tráfico de vehículos pesados medidos en ejes cobrables se contabilizó un total de 4,96 millones en el 2023, lo que representó un decrecimiento de 2,6% en relación a lo registrado en el 2022. En el 2023, el tipo de vehículos que tuvo el mayor flujo vehicular fueron los vehículos de 6 ejes (2,84 millones de ejes). Además, el tráfico de vehículos pesados circuló principalmente por la estación de Camaná, la que registró un flujo de 2,6 millones de ejes cobrables.
- (iv) La inversión comprometida por el Concesionario involucra un monto total de USD 134,26 millones, lo cual incluye Obras de Puesta a Punto en los 428,61 kilómetros del tramo concesionado, la construcción de 74,46 kilómetros de segunda calzada y otras obras complementarias. En el 2023, Ositrán no reconoció inversiones del concesionario, siendo el acumulado al 2023 un total de USD 38,3 millones lo que representa un avance de 28,5% respecto del total de compromiso de inversión.
- (v) El pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor del Ositrán en el año 2023 alcanzó los S/ 426,3 miles, monto que, en comparación con los S/ 447,8 miles pagados al año anterior en 2022, representa una caída de 4,8%.
- (vi) En el 2023, los usuarios de la Concesión presentaron 34 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, cifra inferior a los 36 recibidos en el año 2022 (-5,9%). Del total de reclamos presentados en 2023, el 76,5% fueron declarados infundados (26); mientras que 6 fueron declarados inadmisibles y solamente 2 reclamos fueron declarados improcedentes.
- (vii) En línea con la expansión en el tráfico vehicular observado en el 2023, los ingresos por concepto de recaudación de peaje en las 4 unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron un incremento de 2,0% en relación con el 2022, alcanzando el monto de S/ 50,3 millones.
- (viii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por operación e ingresos por construcción se redujeron en 0,1% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 50,1 millones a S/ 50,0 millones, mientras que los costos totales también disminuyeron en 14,3%, al pasar de S/ 34,4 millones a S/ 29,5 millones. En este contexto, se obtuvo una ganancia bruta de S/ 20,5 millones y una ganancia operativa de 13,4 millones, lo cual significó un decremento de 31,1% y un aumento de 59,4% con relación al año anterior, respectivamente. Por su parte, se registraron ganancias netas del orden de S/ 2,3 millones, debido al impacto positivo pero menor, respecto del 2022, por los efectos del tipo de cambio.



- (i) Al cierre del año 2023 la empresa disminuyó sus valores contables frente al registrado al cierre de 2022, pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un descenso de 2,9%, al registrar S/ 240,0 millones en 2022 y S/ 233,0 millones al finalizar 2023. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha disminuido conforme la reducción de los indicadores de liquidez del 2023 frente a los del 2022, sin embargo, la empresa aún cuenta con todos los activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos se incrementaron respecto a su situación en el año 2022. En tanto, el margen bruto, operativo y EBITDA de la empresa aumentaron significativamente, en tanto disminuyeron las ganancias netas de la empresa. Lo señalado determinó que se redujera 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.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Nº	Tema	Contenido	Ref.								
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es 428,613 Km., los cuales se encuentran subdivididos en:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición)</td> <td style="text-align: right;">121,549 km</td> </tr> <tr> <td>Dv. Matarani – Dv. Moquegua</td> <td style="text-align: right;">158,234 km</td> </tr> <tr> <td>Dv. Ilo- Tacna</td> <td style="text-align: right;">113,310 km</td> </tr> <tr> <td>Tacna – La Concordia</td> <td style="text-align: right;">35,520 km</td> </tr> </table>	Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición)	121,549 km	Dv. Matarani – Dv. Moquegua	158,234 km	Dv. Ilo- Tacna	113,310 km	Tacna – La Concordia	35,520 km	Anexo 1 : Apéndice 1
Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición)	121,549 km										
Dv. Matarani – Dv. Moquegua	158,234 km										
Dv. Ilo- Tacna	113,310 km										
Tacna – La Concordia	35,520 km										
2	Fecha de suscripción	30 de enero de 2013.	Contrato de concesión								
3	Plazo de la Concesión	25 años, contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato, salvo los casos de prórroga o caducidad, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato de Concesión.	Cláusula 4.1.								
4	Adendas	Adenda 01: 09 de mayo de 2016 Adenda 02: 10 de julio de 2019	Adenda 1 Adenda 2								
5	Modalidad	Autofinanciado.	Cláusula 2.5.								
7	Descripción de Obras	<ol style="list-style-type: none"> 1. Óvalos e Intercambios: <ul style="list-style-type: none"> - Ovalo Dv. Moquegua. - Ovalo Dv. Quilca. - Ovalo Dv. Matarani. - Intercambio Dv. Ilo. - Intercambio Locumba. 2. Segunda Calzada Dv. Huambo – Dv. Arequipa. 3. Segunda Calzada Tacna – La Concordia. 4. Puesta a punto Tramo 1: Dv. Quilca – Dv. Arequipa. 5. Puesta a punto Tramo 2: Dv. Matarani – Dv. Moquegua. 6. Puesta a punto Tramo 3: Dv. Ilo – Tacna. 7. Puesta a punto Tramo 4: Tacna – La Concordia. 8. Intersección con otras vías (12) 9. Varios: Puente Peatonal. 	Anexo 7								
8	Factor de competencia	Obras que el Concesionario está dispuesto a ejecutar además de las Obras mínimas establecidas por el Estado.	Anexo 7								
9	Capital mínimo	A la fecha de suscripción del Contrato el Concesionario deberá haber cumplido con acreditar un capital social mínimo de USD 1 000 000 (Un Millón y 00/100 de dólares americanos), el cual deberá estar íntegramente suscrito y pagado. Posteriormente, a la fecha de cierre financiero, deberá acreditar como mínimo un incremento del Capital del 15% del presupuesto aprobado en los EDI para las Obras Obligatorias.	Cláusula 3.5.b)								



Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de obras: <ul style="list-style-type: none"> - Equivalente al 10% del presupuesto aprobado en los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental para las Obras de Puesta a Punto y para las Obras distintas a las de Puesta a Punto, según corresponda. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: <ul style="list-style-type: none"> - Desde la fecha de suscripción del contrato, la garantía será por un monto de USD 10 800 000, la cual permanecerá vigente hasta doce meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión. 	<p>Cláusula 11.2. (Adenda 1)</p> <p>Cláusula 11.3.</p>
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<p>El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido.</p>	Cláusula 11.6.
11	Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ Sobre los bienes en Operación. ▪ De riesgos laborales. ▪ Otras pólizas. 	Cláusula 12.3.
12	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse, al día siguiente de la fecha de suscripción de la primera Acta de Entrega parcial de Bienes, referida a la entrega simultánea de las unidades de peaje existentes a favor del Concesionario. 	Cláusula 8.10.
13	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán un peaje por cada eje y al resultado se le agregará el IGV. ▪ A partir de la fecha de inicio de la explotación de la concesión, en las unidades de peaje existentes, el concesionario deberá cobrar el peaje vigente para vehículos ligeros y para vehículos pesados, más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable. El resultado será redondeado a los cinco céntimos de Nuevo Sol hacia abajo o menor moneda fraccionaria vigente. ▪ A partir de la aceptación de las Obras de Puesta a Punto, en el subtramo correspondiente y de la totalidad de las Obras de Puesta a Punto para el peaje Camaná, el Concesionario deberá cobrar un peaje de USD 1,50 por sentido de desplazamiento más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. Para ello deberá cumplir con tener en funcionamiento los servicios obligatorios señalados en la Cláusula 8.12. y cumplir con las reglas de difusión de modificaciones en el tarifario previstas en el RETA de OSITRAN. ▪ En la unidad de peaje de Santa Rosa, deberá cobrar un peaje de USD 1,70, a partir de la aceptación de la totalidad de las obras obligatorias en los Sub Tramos Desvío Ilo – Tacna y Tacna – La Concordia. ▪ En la Unidad de peaje de Camaná reubicada deberá cobrar USD 1,80 a partir de la aceptación de la totalidad de las obras obligatorias en los Sub Tramos Desvío Quilca – Desvío Arequipa y Desvío Matarani – Desvío Moquegua. ▪ En los casos anteriores se agregará el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. 	Cláusula 9.4. (Adenda 1)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
14	Reajuste de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año siguiente a aquel en que ocurrió el incremento tarifario. ▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses. ▪ El reajuste se hará a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado. ▪ El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario. 	Cláusula 9.5 (Adenda 1)
15	IMAG	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es la garantía que otorga el Concedente a efectos de asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos anuales por peaje. ▪ En caso se active, los montos del Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG) para cada año de la concesión están estipulados en el Contrato de Concesión. 	Cláusula 1.9.53. Cláusula 10.2.
16	Equilibrio Económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico-financiero de éste, para lo cual se señala que el Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico-financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las partes. ▪ El restablecimiento del equilibrio económico-financiero se dará exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que dichos cambios tengan exclusiva relación a aspectos económicos-financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y conservación vial. ▪ El Regulador, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: a) Los resultados antes de impuestos resultantes del ejercicio, y b) El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la cláusula 10.9. del contrato: $PD = \frac{[\text{Monto obtenido en (a)} - \text{Monto obtenido en (b)}]}{[\text{Monto obtenido en (b)}]}$ <p>Donde PD: porcentaje de desequilibrio.</p> ▪ Si PD, en valor absoluto, supera el 10% se procederá a restablecerlo. Si (b>a) se otorgará una compensación al Concesionario equivalente a la diferencia del monto obtenido en b) menos el monto obtenido en a). Si el desequilibrio afecta al Concedente (b<a), el Concesionario otorgará una compensación equivalente a la diferencia del monto obtenido en a) menos el monto obtenido en b). 	Cláusula 10.7. Cláusula 10.8. Cláusula 10.9.
17	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento del Plazo de la Concesión. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor o Caso Fortuito. 	Cláusula 16.1.



Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de Conciencia: Controversias técnicas - Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas ▪ Reglas Procedimentales Comunes 	<p>Cláusula 18.11.</p> <p>Cláusula 18.12. a) y b)</p> <p>Cláusula 18.13.</p>
19	Penalidades	<p>Referidas a:</p> <p>Tabla 1: Eventos a la fecha de suscripción del contrato.</p> <p>Tabla 2: Régimen de bienes.</p> <p>Tabla 3: Ejecución de obras.</p> <p>Tabla 4: La Conservación de las Obras.</p> <p>Tabla 5: Explotación de la Concesión.</p> <p>Tabla 6: Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario.</p> <p>Tabla 7: Consideraciones Socio Ambientales.</p> <p>Tabla 8: Fideicomiso de Recaudación.</p>	<p>Anexo IX (Adenda 1)</p>
20	Estándares de servicio	<p>De acuerdo a los índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.</p>	<p>Anexo I</p>
21	Fideicomiso	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Fideicomiso tendrá una vigencia desde la Fecha de inicio de la Explotación de la Concesión hasta el momento en el que a) el Regulador verifique una inversión en obras de responsabilidad del Concesionario ascendente como mínimo a USD 11 millones, sin incluir IGV y b) el CONCESIONARIO cumpla con acreditar el Cierre Financiero de las Obras distintas de Puesta a Punto, de acuerdo con lo previsto en la cláusula 6.1 del presente Contrato. Una vez cumplidas ambas condiciones, corresponderá la liberación de los recursos disponibles en el Fideicomiso de recaudación a favor del Concesionario y se procederá a extinguir la vigencia del mismo. ▪ Durante la vigencia del Fideicomiso corresponderá al Concesionario sustentar ante el Regulador para su conformidad, la liberación de recursos correspondientes para efectos del funcionamiento general de la Concesión, tanto de los aspectos operativos como administrativos, atendiendo los siguientes lineamientos: <ul style="list-style-type: none"> a) <u>Primer año de la concesión</u>: Hasta un máximo acumulado de USD 5 205 242 sin incluir el IGV; y b) <u>Segundo Año de la Concesión</u>: Hasta un máximo acumulado de USD 4 587 174 sin incluir IGV. <p><u>En el caso que al finalizar el Segundo Año de la Concesión el Concesionario no haya acreditado la inversión mínima</u> de USD 11 000 000, por causas no imputables a él, los montos máximos de liberación de recursos comprendidos en el segundo Año de la Concesión también se aplicarán en los siguientes años hasta la acreditación de la inversión mínima antes indicada.</p>	<p>Anexo XI (p. 191)</p>

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL

INDICADORES ANUALES: Tramo Vial: Dv. Quilca - La Concordia

Concesionario
Modalidad
Periodo:

Sociedad Concesionaria del Perú S.A. - COVINCA
Autofinanciado
2013 - 2023

a. Tráfico												
UNIDAD		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Número de Vehículos												
Ligero	Vehículo	59 960	1 199 108	1 354 108	1 450 178	1 593 718	1 663 044	1 703 662	1 226 366	1 708 005	1 988 412	2 045 927
Pesado	Vehículo	957 708	1 200 574	1 211 810	1 091 298	1 079 592	1 082 144	1 165 192	881 303	1 080 917	1 131 750	1 073 742
Número de Ejes cobrables												
Ligero	Eje	959 960	1 199 108	1 354 108	1 450 178	1 593 718	1 663 044	1 703 662	1 226 366	1 708 005	1 988 412	2 045 927
Pesado	Eje	4 047 004	5 090 554	5 030 630	4 634 548	4 647 868	4 620 636	5 055 736	4 015 109	4 826 453	4 958 931	4 666 349
Número de Vehículos por unidad de peaje:												
Camaná		614,808	928,414	963,508	953,780	977,812	1,029,868	1,056,560	902,907	1 122 548	1 160 567	1 149 140
Ligero	Vehículo	281 808	346 844	378 322	447 786	496 174	532 694	538 340	494 394	609 539	650 777	650 200
Pesado	Vehículo	333 000	581 570	585 186	505 994	481 638	497 174	518 220	408 513	513 009	509 790	498 940
El Fiscal		362 400	399 636	422 650	419 790	445 736	454 576	504 384	356 129	491 163	566 892	575 977
Ligero	178 902	187 940	216 172	222 942	240 602	259 986	281 988	184 566	280 095	339 789	365 863	365 863
Pesado	183 498	211 696	206 478	196 848	205 134	194 590	222 396	171 563	211 068	227 103	210 114	210 114
Montalvo		360 340	446 156	507 202	480 146	534 780	516 844	555 550	401 200	556 815	670 717	680 010
Ligero	177 982	223 050	277 358	270 840	319 262	309 448	319 278	219 055	327 499	416 109	444 097	444 097
Pesado	182 358	223 106	229 844	209 306	215 518	207 396	236 272	182 145	229 316	254 608	235 913	235 913
Tomasiri		580 120	625 476	672 558	687 760	714 982	743 900	752 360	447 433	618 396	721 986	714 542
Ligero	321 268	441 274	482 256	508 610	537 680	560 916	564 056	328 351	490 872	581 737	585 767	585 767
Pesado	258 852	184 202	190 302	179 150	177 302	182 984	188 304	119 082	127 524	140 249	128 775	128 775
UNIDAD		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:												
Camaná		1 660 048	2 820 378	2 865 392	2 635 488	2 651 866	2 736 090	2 854 658	2 383 402	2 953 209	2 924 668	2 868 371
Ligero	281 808	346 844	378 322	447 786	496 174	532 694	538 340	494 394	609 539	650 777	650 200	650 200
Pesado	78 240	473 534	2 487 070	2 187 702	2 155 692	2 203 396	2 316 318	1 889 008	2 343 670	2 273 891	2 218 171	2 218 171
El Fiscal		990 028	1 132 214	1 098 784	1 088 194	1 138 166	1 108 136	1 274 358	992 398	1 244 798	1 375 417	1 314 495



Ligero	178 902	187 940	216 172	222 942	240 602	59 986	281 988	184 566	280 095	339 789	365 863	365 863
Pesado	811 126	944 274	882 612	865 252	897 564	848 150	992 370	807 832	964 703	1 035 628	948 632	948 632
Montalvo		987 804	1 202 558	1 215 730	1 170 296	1 232 944	1 196 698	1 353 282	1 057 696	1 345 948	1 531 565	1 469 006
Ligero	177 982	223 050	277 358	270 840	319 262	309 448	319 278	219 055	327 499	416 109	444 097	444 097
Pesado	809 822	979 508	938 372	899 456	913 682	887 250	1 034 004	838 641	1 018 449	1 115 456	1 024 909	1 024 909
Tomasiri		1 369 084	1 134 512	1 204 832	1 190 748	1 218 610	1 242 756	1 277 100	807 979	990 503	1 115 693	1 060 404
Ligero	321 268	441 274	482 256	508 610	537 680	560 916	564 056	328 351	490 872	581 737	585 767	585 767
Pesado	047 816 ¹	693 238	722 576	682 138	680 930	681 840	713 044	479 628	499 631	533 956	474 637	474 637

b. Recaudación por cobro de peaje

Total		19 764	24 823	25 278	24 186	24 874	25 076	26 924	23 816	41 403	49 322	50 305
Livianos	Miles Soles	4 255	5 306	5 992	6 417	7 052	7 359	7 539	6 079	10 751	14 070	15 323
Pesados	Miles Soles	15 504	19 510	19 280	17 762	17 814	17 710	19 377	17 728	30 651	35 231	34 970
Prepago												
Otros	Miles Soles	5	6	6	7	7	8	8	9	17	21	12



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cinthy López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Marisol Huaman Velasque – Practicante
Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhon Perez Gonzales – Practicante
Cesar Vasquez Marin – Practicante
