



INFORME DE DESEMPEÑO 2023

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

**Informe de desempeño 2023: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil
Tramo N° 1: San Juan de Marcona – Urcos**

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

Primera versión: junio de 2024

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

I. RESUMEN EJECUTIVO	6
II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
II.1. Composición de la empresa	8
II.2. Principales Características del Contrato de Concesión	8
II.3. Área de Influencia	10
II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión	11
II.5. Hechos Importantes	11
III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	13
IV.1. Tráfico vehicular	13
IV.2. Servicios complementarios	17
V. RÉGIMEN TARIFARIO	18
VI. INVERSIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN	19
VI.1. Evolución de las inversiones	19
VI.2. Aporte por regulación	20
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO	21
VII.1. Niveles de servicio	21
VII.2. Indicadores de Tráfico	22
VII.3. Accidentes	23
VII.4. Reclamos	26
VIII. INDICADORES COMERCIALES	26
IX. ANÁLISIS FINANCIERO	27
IX.1. Estados financieros	27
IX.2. Indicadores financieros	31
X. CONCLUSIONES	33
Anexo N° 1 Ficha de Contrato de Concesión	36
Anexo N° 2 Resumen Estadístico	39



INDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 Aspectos generales de la concesión	8
Cuadro N° 2 Inversión referencial	9
Cuadro N° 3 Modificaciones contractuales	10
Cuadro N° 4 Unidades de peaje y pesaje	11
Cuadro N° 5 Ubicación de las unidades de peaje y pesaje	12
Cuadro N° 6 Variación anual del tráfico por estación de peaje, años 2022 y 2023	16
Cuadro N° 7 Ejes cobrables por estación de peaje, año 2023	16
Cuadro N° 8 Motivos de llamadas de emergencia, año 2023	17
Cuadro N° 9 Tarifas vigentes, año 2023	19
Cuadro N° 10 Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2016 - 2023	23
Cuadro N° 11 Número de Reclamos por Materia, año 2023	26
Cuadro N° 12 Ingresos por servicios, años 2022 y 2023	28
Cuadro N° 13 Costos de prestación de servicios, años 2022 y 2023	28
Cuadro N° 14 Costos por mantenimiento de emergencia y otros costos, años 2022 y 2023	29
Cuadro N° 15 Costos de administración, años 2022 y 2023	29
Cuadro N° 16 Resultados integrales, años 2022 y 2023	30
Cuadro N° 17 Estado de Situación Financiera, años 2022 y 2023	30
Cuadro N° 18 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, año 2023	31
Cuadro N° 19 Ratios de Liquidez, años 2022 y 2023	32
Cuadro N° 20 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2022 y 2023	32
Cuadro N° 21 Ratios de Rentabilidad, años 2022 y 2023	33

INDICE DE GRÁFICO

Gráfico N° 1 Mapa del Corredor Vial Interoceánico Sur (IIRSA Sur)	10
Gráfico N° 2 Evolución del tráfico por tipo de vehículo, periodo 2007 – 2023	14
Gráfico N° 3 Evolución del tráfico mensual, años 2022 – 2023	14



Gráfico N° 4 Tráfico por tipo de vehículo por estación de peaje, año 2023 (En porcentajes)	15
Gráfico N° 5 Llamadas de emergencia realizadas, periodo 2013 – 2023.....	17
Gráfico N° 6 Asistencias mecánicas, periodo 2013 – 2023	18
Gráfico N° 7 Inversiones Reconocidas por el Ositrán, periodo 2012 – 2023.....	20
Gráfico N° 8 Aportes por regulación, periodo 2012 – 2023	21
Gráfico N° 9 Nivel de servicio global, periodo 2015 – 2023.....	22
Gráfico N° 10 Intensidad Media Diaria (IMD), años 2022-2023.....	23
Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, años 2016 – 2023.....	24
Gráfico N° 12 Daños personales por accidentes, años 2014 – 2023	24
Gráfico N° 13 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, año 2023.....	25
Gráfico N° 14 Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, año 2023.....	25
Gráfico N° 15 Recaudación de peaje por tipo de vehículo, año 2023	26
Gráfico N° 16 Cofinanciamiento otorgado por el Estado, periodo 2010 - 2023	27



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2023, de la Concesión del Tramo 1 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, IIRSA Sur Tramo 1), que comprende el tramo San Juan de Marcona – Urcos. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

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

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

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

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

El tráfico vehicular presentó una reducción de 48,1% entre 2022 y 2023, al pasar de 2,39 millones a 1,2 millones de vehículos, siendo que el 59,9% corresponde a vehículos ligeros y 40,1% a vehículos pesados. Del mismo modo, con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 2,72 millones de ejes, lo cual representó una disminución del 46,89% respecto al año anterior. Cabe mencionar que, parte de la reducción del tráfico mostrada por las estadísticas, se explica por la suspensión de obligaciones durante enero de 2023, pues cuando no se cobran tarifas de peaje no se registra el tráfico.

La inversión reconocida acumulada ascendió a USD 152,1 millones en 2023, lo cual representó un avance de 104,6% con relación a la inversión total comprometidas, así como un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para ser intervenidos (750,4 km) como parte de la obra principal. Cabe señalar que, durante el 2023, no se reconocieron inversiones por parte del Ositrán.

Asimismo, en el 2023, las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación ascendió a 1,15 millones de soles, monto que representa un ligero aumento de 1,6% en relación con el aporte de 2022 (S/ 1,13 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2023. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (95%), alcanzado un nivel de

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



cumplimiento del 96,63%. El número de accidentes se redujo 40,4% entre el 2022 y 2023, pasando de 560 a 334; mientras que, el número de accidentes por cien mil vehículos se incrementó en 15,0%, al pasar de 23,4 a 27,0 accidentes por cada cien mil vehículos. Por su parte, durante 2023 se registraron 20 reclamos, los cuales se relacionan con temas referidos a la facturación o cobro de tarifa, calidad y oportuna prestación del servicio, información proporcionada a los usuarios y otros.

Con relación a las tarifas de peaje cobradas en cada una de las cinco unidades de peaje, durante 2023, las mismas se mantuvieron en los mismos niveles que se aplican desde el inicio de la explotación de la Concesión (diciembre de 2007), debido a que aún no concluyen las obras obligatorias.

Los ingresos totales constituidos por servicios de operación y mantenimiento rutinario, servicios por mantenimiento periódico y servicios por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, los cuales alcanzaron los S/ 77,1 millones, esto es, un 0,24% menor que los S/ 77,3 millones registrados en el 2022. Asimismo, en lo que respecta a los costos totales de servicios, estos se redujeron en 3,4%, al pasar de S/ 76,5 millones en 2022 a S/ 74,0 millones de 2023, debido a los menores costos de mantenimiento periódico.

Durante el 2023, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta positiva de S/ 3,2 millones, lo que significó un incremento con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 0,9 millones). De igual manera, la utilidad de operación, ascendió en el 2023 a S/ 0,5 millones. Finalmente, respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2023 paso a S/ -2,2 millones frente a los S/ -3,1 millones obtenidos en el 2022, atenuándose así las pérdidas registradas.

Al cierre del año 2023, la empresa disminuyó sus valores contables frente al nivel registrado en 2022. Así, los activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una reducción de 34,6% al pasar de S/ 65,6 millones en el 2022 a S/ 42,9 millones al finalizar el 2023. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha reducido conforme a la disminución de los indicadores de liquidez del 2023 frente a los del 2022, revelando que al final del ejercicio del 2022, la empresa no dispone de suficientes recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.

En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes netos han mejorado respecto a lo registrado el año anterior. De otro lado, se ha perdido eficacia final y generación de valor de la empresa en el ejercicio 2023, conforme los valores presentados por el ROE y ROA.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

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

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

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

Cuadro N° 1 Aspectos generales de la concesión	
Concesionario	CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.
Accionistas de la Concesión	AENZA S.A.A. 99,995% UNNA Transporte S.A.C 0,005%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Mejor Oferta Económica (MOE)
Inversión comprometida ³	USD 145,4 millones (incluido IGV)
Inversión acumulada al 2023	USD 152,1 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	23 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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



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

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Modificaciones Contractuales

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



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

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

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.3. Área de Influencia

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



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones



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

II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

II.5. Hechos Importantes

16. El 7 de diciembre de 2022, se desencadenaron una serie de protestas a nivel nacional en respuesta al autogolpe perpetrado por el ex presidente Pedro Castillo. Estas manifestaciones continuaron hasta finales de marzo de 2023 y, aunque se registraron protestas de menor intensidad posteriormente, la mayoría se concentraron en el sur del país, siendo los departamentos más afectados los de Ayacucho, Cusco y Puno, destacándose los bloqueos de carreteras como las acciones principales.
17. Debido a esta situación, el 04 de enero de 2023, Survial comunicó que se suspendería temporalmente la prestación de servicios en las estaciones de peaje y pesaje, así como los



servicios brindados a lo largo de la carretera⁴. Cabe mencionar que, le estación de peaje de Pampamarca no se ha encontrado operativa a lo largo de 2023.

18. El 30 de enero de 2023, mediante Resolución N° 00006-2023-GSF-OSITRAN se impuso una sanción de 42,56 UIT a Survial por el incumplimiento de lo establecido en la Cláusula 12.2 de la Sección XII del Contrato de Concesión. En particular, con relación a la obligación de mantener vigente la póliza sobre bienes en construcción (CAR) de acuerdo con las condiciones estipuladas en literal c) del numeral 4.1 del Acta de Acuerdo de Ejecución de la Obra “Reconstrucción de Tramos Afectados por Eventos Catastróficos 2010-2011”.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

19. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
20. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A diciembre de 2023, se encuentran operando cinco unidades de peaje y tres unidades de pesaje (una fija y dos móviles) en el tramo concesionado. La ubicación de dichas unidades se muestra en el Cuadro 5.

Cuadro N° 5 Ubicación de las unidades de peaje y pesaje			
UNIDAD DE PEAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Marcona	Km 8,2 Ruta 26	Ica	Fija
Pampa Galeras	Km 106 Ruta 26A	Ayacucho	Fija
Pampamarca (ex Chalhuanca)	Km 292 Ruta 26A	Apurímac	Fija
Pichirhua (ex Casinchihua)	Km 420 Ruta 26A	Apurímac	Móvil
Ccasacancha (ex Huillque)	Km 607 Ruta 26A	Cusco	Fija
UNIDAD DE PESAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Cerro Blanco	Km 9 Ruta 26A	Ica	Fija
Iscahuaca	km 294 (móvil)	Ayacucho	Móvil
Anta	Km 930 (móvil)	Cusco	Móvil

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

21. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 1, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
22. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
- ✓ Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.

⁴ <https://www.survial.com.pe/noticias-y-comunicados/suspensi%C3%B3n-temporal-de-servicios-debido-las-protestas-y-manifestaciones-p%C3%BAblicas-a-nivel-nacional-1/>



- ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder de 100 km.
 - ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje. Cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
23. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.
24. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de estos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo con los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

25. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como el número de ejes. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación (es decir, en aquellos donde se realiza el cobro de las tarifas de peaje), las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁵.

IV.1. Tráfico vehicular

Traffic en unidades vehiculares

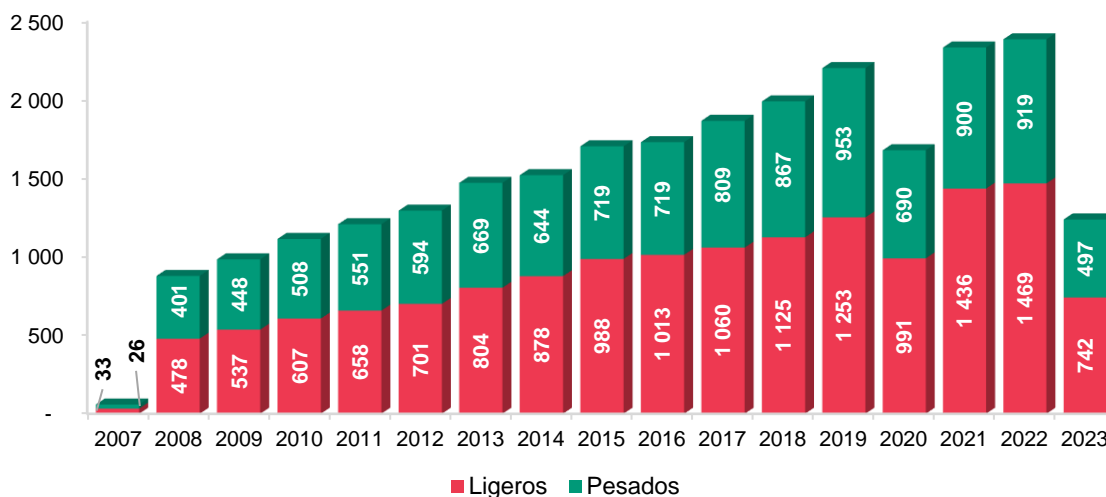
26. En el Gráfico 2, se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión. Durante el 2023, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la carretera IIRSA Sur Tramo 1 ascendió a 1,2 millones, cifra inferior en 48,1% en relación con la registrada el año anterior (2,4 millones). En particular, se aprecia que la caída fue más

⁵ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico 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.



pronunciada en los vehículos ligeros (49,5%) que en los vehículos pesados (45,9%). Cabe mencionar que, parte de la caída del tráfico vehicular en 2023 que muestran las estadísticas, se debe a que no se cuenta con información sobre el número de vehículos que transitaron por la estación de Pampamarca, pues la misma no se ha encontrado operativa a lo largo de 2023, siendo que durante el 2022 el 10,2% del total de tráfico fue registrado en dicha estación.

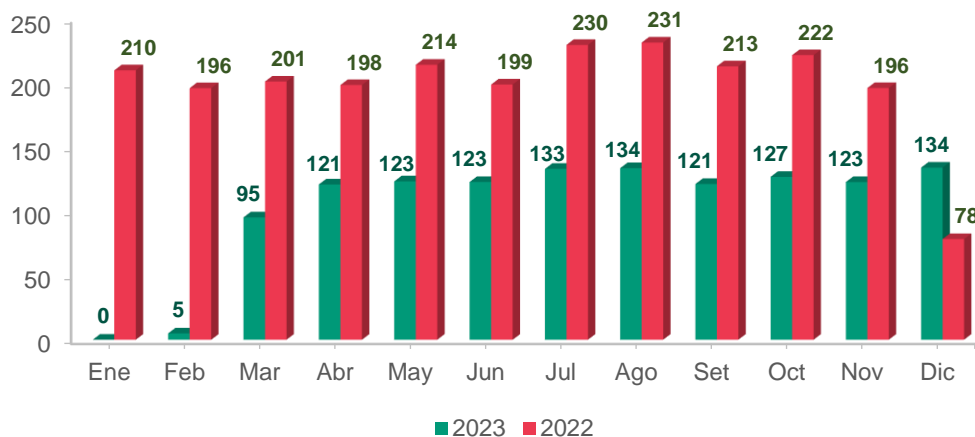
Gráfico N° 2
Evolución del tráfico por tipo de vehículo, periodo 2007 – 2023
(En miles de unidades vehiculares)



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

27. En el Gráfico 3 se observa la evolución mensual del tráfico entre 2022 y 2023, apreciándose que en todos los meses el tráfico de 2023 ha registrado niveles más bajos a los presentados en 2022 (con excepción del mes de diciembre). Cabe mencionar que, no se dispone de estadísticas sobre el tráfico real registrado en los meses de enero y febrero de 2023, pues debido a la suspensión del cobro de tarifas de peaje, no se efectuó un registro de los vehículos que transitaron por la vía. En diciembre de 2023, el tráfico registrado fue mayor que en mismo mes de 2022, lo que se explica también por las protestas registradas en dicho mes.

Gráfico N° 3
Evolución del tráfico mensual, años 2022 – 2023
(En miles de unidades vehiculares)

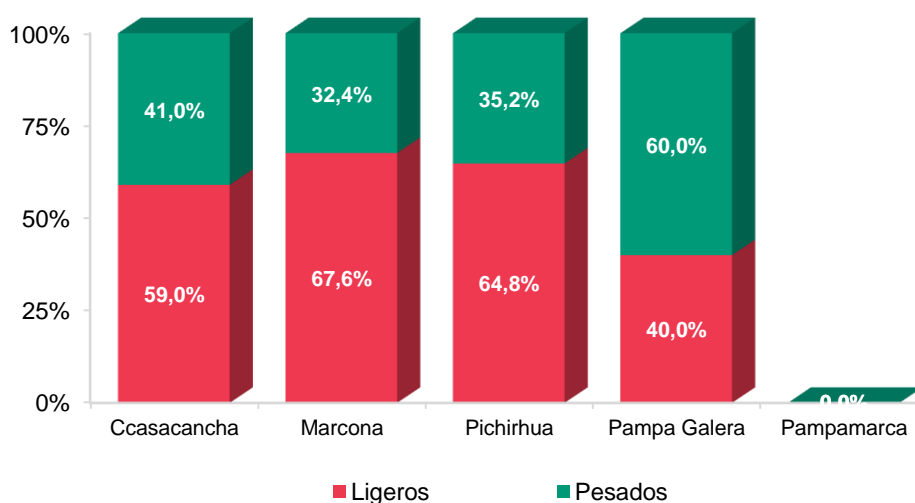


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



28. Las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Marcona (40,4%), Pichirhua (35,1%) y Pampa Galera (24,4%). Ahora bien, por la vía transitan principalmente vehículos ligeros; los cuales representaron el 59,9% del tráfico total en 2023, siendo las estaciones de peaje de Pichirhua y Marcona las que concentraron el mayor flujo de estos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 40,1% del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo las estaciones de Ccasacancha y Pampa Galera las que captaron el mayor porcentaje de vehículos pesados. En el Gráfico 4 se muestra la distribución de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión.

Gráfico N° 4
Tráfico por tipo de vehículo por estación de peaje, año 2023
(En porcentajes)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2023 la estación de Ccasacancha recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 339 mil vehículos (45,6% del tráfico total de vehículos ligeros), lo que se explica por la cercanía a la ciudad de Abancay y Cuzco. En segundo lugar, se ubicó la estación de Pichirhua, por la cual transitaron 282 mil vehículos (38,0% del tráfico total de vehículos ligeros).
30. En lo que respecta a los vehículos pesados, la estación de Pampa Galera (Región Ayacucho) recibió el mayor tráfico de vehículos con 181 mil unidades (36,4% del total de vehículos pesados). La estación de Marcona (Región Ayacucho), con 162 mil vehículos, fue la segunda estación con mayor tráfico (33,4% del total).
31. Considerando la variación del tráfico entre los años 2022 y 2023 por estación de peaje y tipo de vehículo, las 5 estaciones de peaje mostraron una caída en el número de vehículos ligeros y pesados entre los años esos años (Ver Cuadro 6).



Cuadro N° 6			
Variación anual del tráfico por estación de peaje, años 2022 y 2023			
(En miles de unidades vehiculares)			
ESTACIÓN DE PEAJE	2022	2023	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos ligeros	1,469	742	-49.5%
Ccasacancha	552	1	-99.8%
Marcona	348	339	-2.6%
Pampa Galera	148	121	-18.7%
Pampamarca*	77	-	-100.0%
Pichirhua	344	282	-18.0%
Vehículos Pesados	919	497	-45.9%
Ccasacancha	205	1	-99.7%
Marcona	171	162	-5.1%
Pampa Galera	201	181	-9.9%
Pampamarca*	166	-	-100.0%
Pichirhua	177	153	-13.3%

* Estación no operativa durante 2023

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

32. En términos de ejes cobrables, en el 2023 el tráfico vehicular alcanzó más de 2,7 millones de ejes, lo cual representó una caída del 46,9% respecto al año anterior. De dicho total, el 72,8% correspondió a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en el Cuadro 7, los vehículos de 6 ejes⁶ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 1,09 millones de ejes (40,0}3% del total de ejes).

Cuadro N° 7								
Ejes cobrables por estación de peaje, año 2023								
(En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)								
ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	Más de 6	
Unidades Vehiculares	742	135	132	22	23	183	3	1,239
Ccasacancha	1	0	0	0	0	0	0	1
Marcona	339	75	28	2	3	52	1	501
Pampa Galera	121	25	60	11	10	74	1	302
Pampamarca*	-	-	-	-	-	-	-	-
Pichirhua	282	35	43	9	9	56	1	435
Ejes Cobrables	742	270	395	90	113	1,098	19	2,727
Ccasacancha	1	0	1	0	0	1	0	3
Marcona	339	150	85	10	16	314	8	921
Pampa Galera	121	49	181	44	50	446	6	897
Pampamarca*	-	-	-	-	-	-	-	-
Pichirhua	282	71	128	36	47	337	5	906

* Estación no operativa durante 2023

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

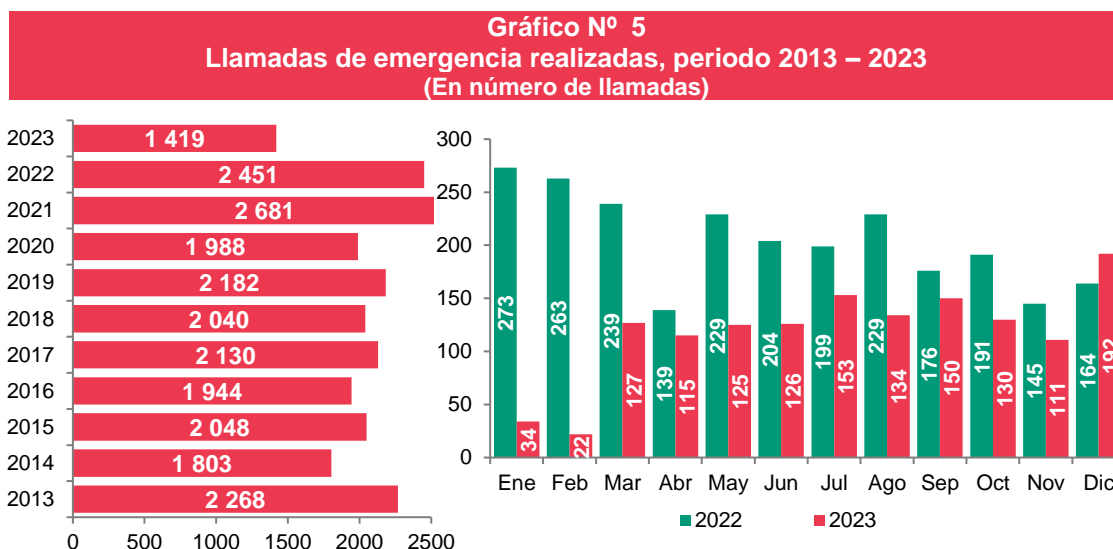
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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



IV.2. Servicios complementarios

33. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
34. Durante 2023, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 1419, cifra inferior en 42,1% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (2451 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de julio y diciembre.



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. Además, como se muestra en el Cuadro 8, la mayor proporción de las llamadas fue solicitando auxilio mecánico (71,0%) y para informar sobre accidentes de tránsito (23,5%). Cabe señalar que las llamadas por desastres ambientales se redujeron en 54,6% (de 55 a 25). En general, según las llamadas de emergencia, el 34,4% de incidentes reportados implicó una interrupción de la vía.

Cuadro N° 8
Motivos de llamadas de emergencia, año 2023
(En número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Total
	Sí	No	
Auxilio Mecánico	308	700	1008
Accidente de Tránsito	123	211	334
Desastres ambientales	25	0	25
Otros	32	20	52
Total	488	931	1419

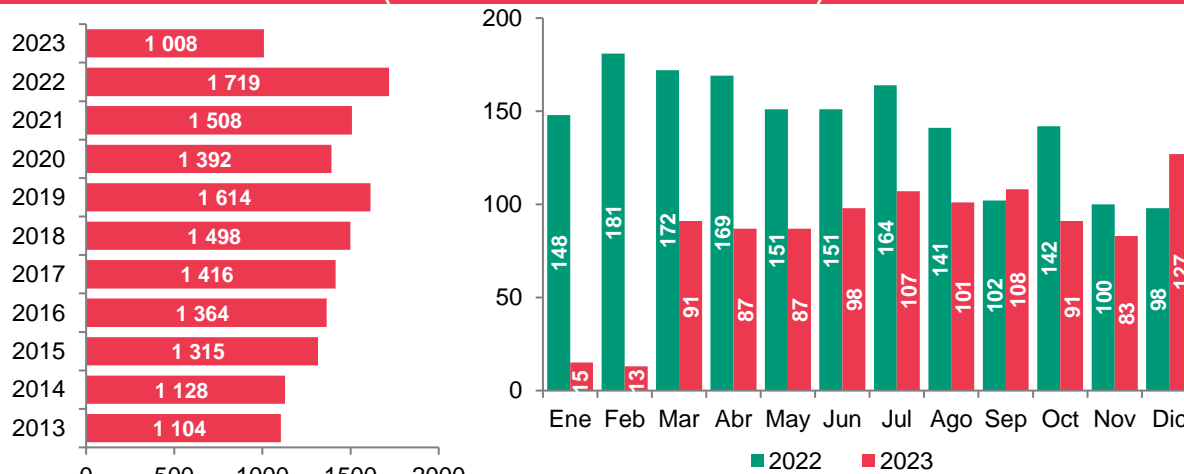
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas fue de 1008 durante 2023, lo que representó una reducción de 41,4% en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (1719). Como se aprecia en el Gráfico 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de septiembre y diciembre.



Gráfico N° 6
Asistencias mecánicas, periodo 2013 – 2023
(En número de asistencias mecánicas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. RÉGIMEN TARIFARIO

37. Conforme a lo establecido en la Cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación (diciembre de 2007), el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del tramo, la misma que se cobrará en ambos sentidos del desplazamiento⁷. Los vehículos ligeros deben pagar una tarifa equivalente a un eje; mientras los vehículos pesados deben pagar una tarifa diferenciada según el número de ejes.
38. A partir de la fecha de inicio de la explotación (diciembre de 2007) y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por el Concedente (actualmente se tiene un avance físico de la carretera de 100,0%), el Concesionario, debe cobrar el peaje vigente más el IGV. Finalizado el mes calendario, el Concesionario deberá cobrar una tarifa equivalente a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro importe aplicable. El cobro se realiza en soles, para lo que se empleará el tipo de cambio de la fecha de la aceptación de la totalidad de las obras de construcción.
39. A partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aprobación de la culminación de las obras, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo con la siguiente fórmula.

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

Donde:

- Peaje: es el monto por cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.
- i: es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.
- 0: es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.

⁷ Cabe mencionar que, los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia, los vehículos militares y los vehículos de la Cruz Roja Peruana están exonerados del cobro de las tarifas.



- CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.
- TC: es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.
- IPC: es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
40. De producirse una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
41. En el Cuadro 9 se muestra el detalle de las tarifas cobradas en cada una de las cinco unidades de peaje (incluido el IGV) durante el año 2023. Cabe señalar que, las tarifas no han sufrido variaciones desde el inicio de la explotación (diciembre de 2007), pues de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, los peajes recién podrán ser ajustados por el Concesionario cuando se apruebe la culminación de las obras obligatorias programadas.

Cuadro Nº 9			
Tarifas vigentes, año 2023			
(Expresados en Soles)			
CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
Vehículos Ligeros	Por vehículo	3,31	3,90
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por vehículo	6,53	7,70
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por vehículo	9,83	11,60
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por vehículo	13,05	15,40
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por vehículo	16,27	19,20
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por vehículo	19,58	23,10
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por vehículo	22,80	26,90
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por vehículo	26,02	30,70

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

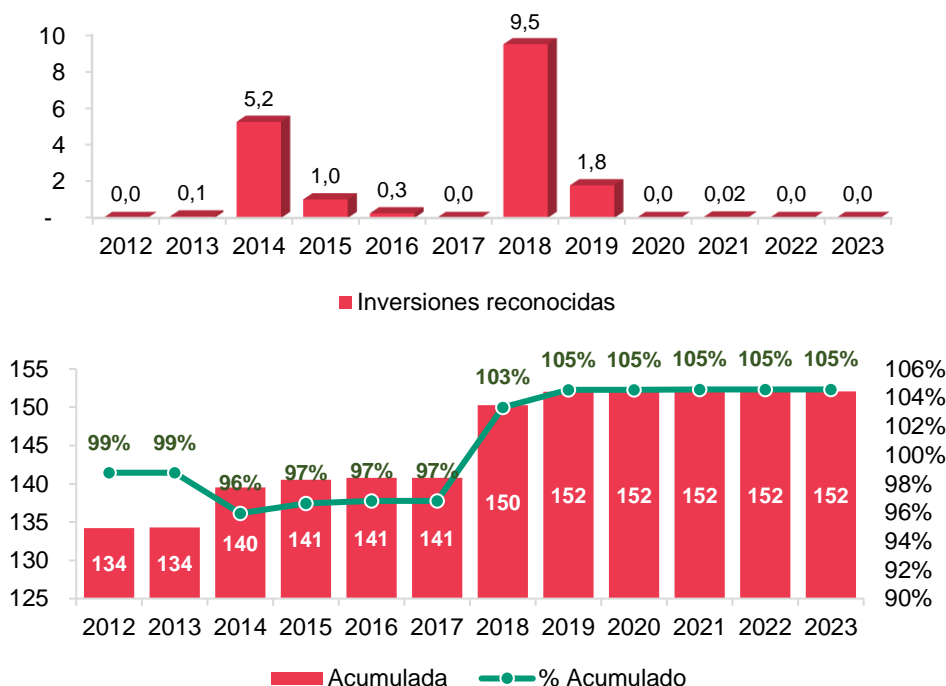
VI. INVERSIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN

VI.1. Evolución de las inversiones

42. Al 31 de diciembre del año 2023, la inversión acumulada reconocida del Concesionario ascendió a USD 152 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 104,57% del total de la inversión comprometida (USD 145,4 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad). El Gráfico 7 muestra las inversiones reconocidas desde el 2012 hasta el 2023. Cabe señalar que, en el año 2023 no se han reconocido nuevas inversiones por parte del Ositrán.



Gráfico N° 7
Inversiones Reconocidas por el Ositrán, periodo 2012 – 2023
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

43. Al cierre del 2023, el Concesionario ha concluido con la ejecución del 99,04% de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), encontrándose pendiente la ejecución de la Unidad de Peaje de Pichirhua, la cual no ha podido ser culminada debido a la falta entrega de terrenos saneados y libres de interferencias por parte del Concedente. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para ser intervenidos (750,4 km) como parte de la obra principal. El resto de la inversión corresponde a obras accesorias⁸ y obras adicionales⁹.
44. En el caso de las obras adicionales, el concesionario ejecutó y culminó la obra adicional de Implementación de Reductores de Velocidad en el sector del tramo de la carretera Panamericana Sur - Zona Pajonal, Distrito de Vista Alegre Km. 461+000 a Km. 462+000 durante 2022.
45. A la fecha, aún falta ejecutar la Reconstrucción del Sector 21 de los tramos afectados por eventos catastróficos en 2010-2011, que constituyen obras de emergencias reguladas por el Contrato de Concesión.

VI.2. Aporte por regulación

46. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 04 de julio de 2011, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales por

⁸ Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

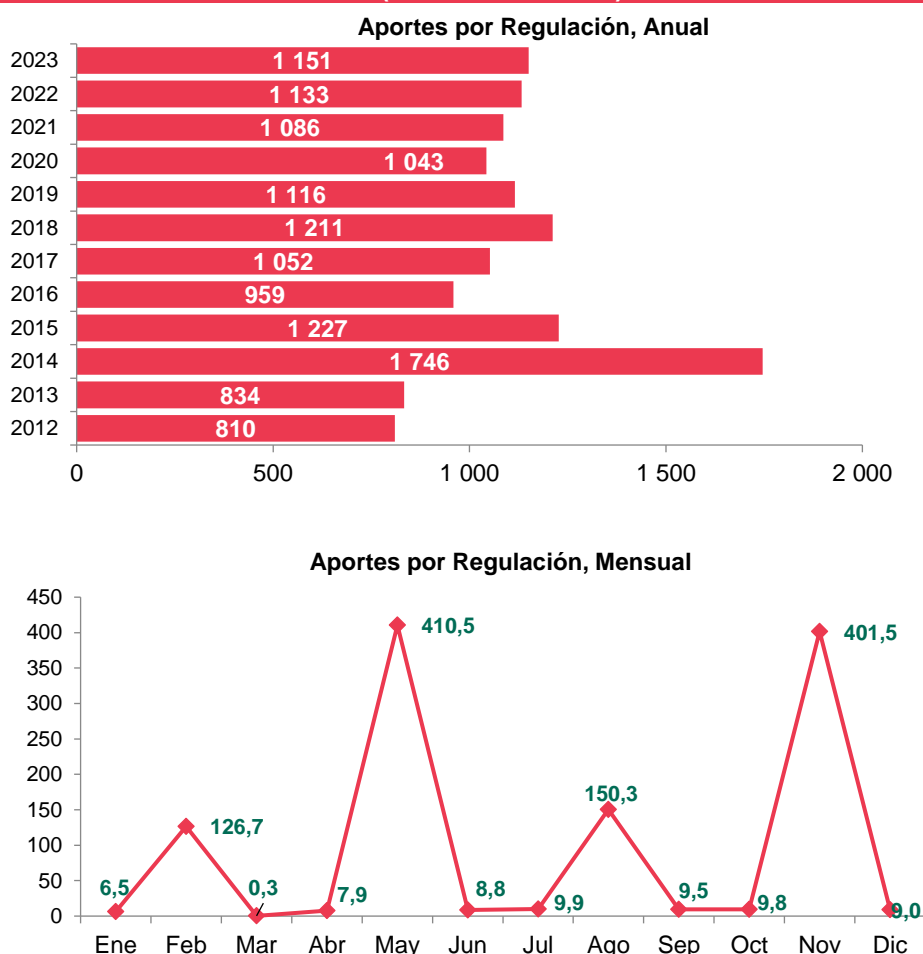
⁹ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



concepto de aportes de regulación a Ositrán equivalentes al 1% del total de facturación (incluidos peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios).

47. Durante 2023, el pago por concepto de Aporte por Regulación fue S/ 1151 mil, monto que representó un crecimiento del 1,6% con relación a los aportes pagados en 2022 (S/ 1133 mil). Conforme se aprecia en el Gráfico 8, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 8
Aportes por regulación, periodo 2012 – 2023
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

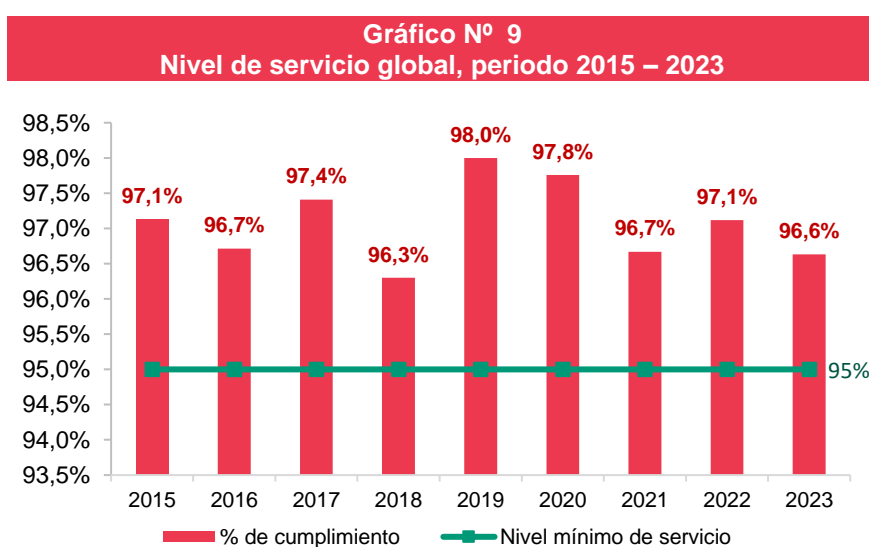
VII.1. Niveles de servicio

48. De acuerdo con lo establecido en el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El



Regulador es el encargado de supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.

49. En el Gráfico 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que, el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
50. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año, reduciendo el cumplimiento de los niveles de servicio de 97,1% en 2022 a 96,6% en 2023. Manteniéndose por encima del nivel mínimo exigido (95%).



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

51. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹⁰. El valor máximo de la rigurosidad media deslizando en ningún intervalo debe superar el valor de 3,5. Durante el 2023, la rigurosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 2,89; cumpliendo con el valor admisible de 3,5.

VII.2. Indicadores de Tráfico

52. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹¹. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico 10, el IMD anual en el 2023 resultó aproximadamente 3395 vehículos por día, lo que representa una caída de 48,1% respecto a los 6544 registradas por día en el 2022. Asimismo, durante la mayoría de los meses del 2023, el IMD se mostró por debajo de los valores del 2022, producto de las manifestaciones ocurridas a inicios del 2023 y que tuvo repercusión a

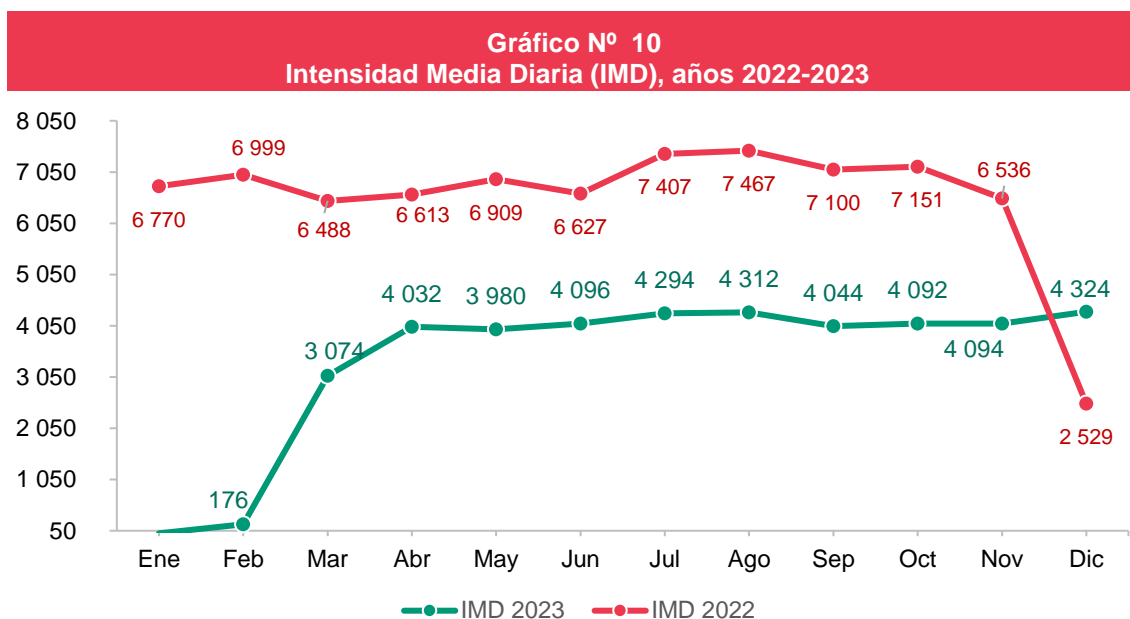
¹⁰ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.

¹¹ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



lo largo del año, siendo superior solamente en el mes diciembre, asociado al mayor tráfico registrado en dicho mes.



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

VII.3. Accidentes

53. Como se observa en el Cuadro 10, durante el 2023, el número de accidentes en la vía concesionada se redujo en 40,4% con respecto al año anterior, pasando de 560 a 334 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos disminuyó en 20,3% (de 59 a 47 heridos), mientras que las víctimas mortales se incrementaron en 10,5% con relación a lo registrado en 2022 (de 19 a 21 fallecidos).

Cuadro N° 10
Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2016 - 2023
(Expresados en Soles)

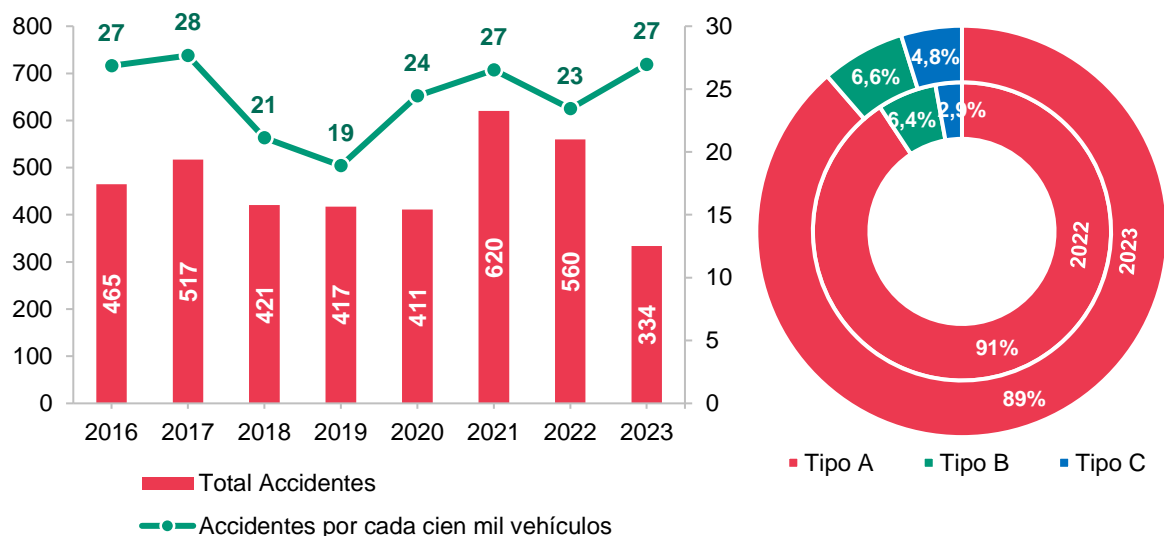
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2016	374	71	20	465	209	29
2017	436	62	19	517	145	38
2018	345	58	18	765	211	35
2019	342	59	16	774	217	33
2020	352	40	19	483	100	27
2021	551	45	24	928	91	68
2022	508	36	16	805	59	19
2023	296	22	16	486	47	21

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

54. El número de accidentes por cada cien mil vehículos fue 27 en 2023, cifra superior en 17,4% respecto al año anterior. Por otro lado, como se observa en el Gráfico 11, respecto a las consecuencias de los accidentes, 4,8% (16) implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C), mientras que 6,6% (36) reportaron heridos (Accidentes Tipo B).



Gráfico N° 11
Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, años 2016 – 2023

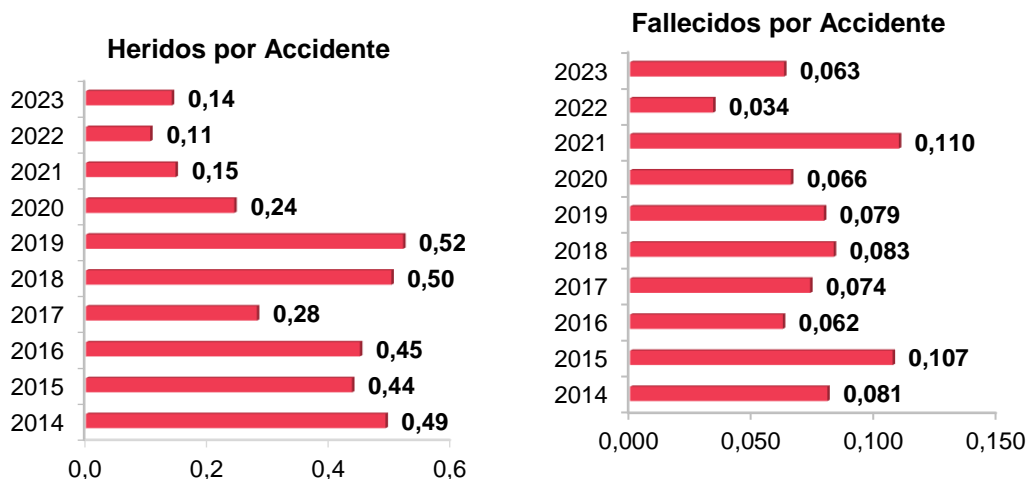


Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. El número de heridos por accidente se incrementó en 33,6%, pasando de 0,11 a 0,14 heridos por accidente. En lo que respecta a la cantidad de víctimas fatales por accidente, se observa un incremento del 85,3%, pasando de 0,03 a 0,06. En el Gráfico 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2023.

Gráfico N° 12
Daños personales por accidentes, años 2014 – 2023



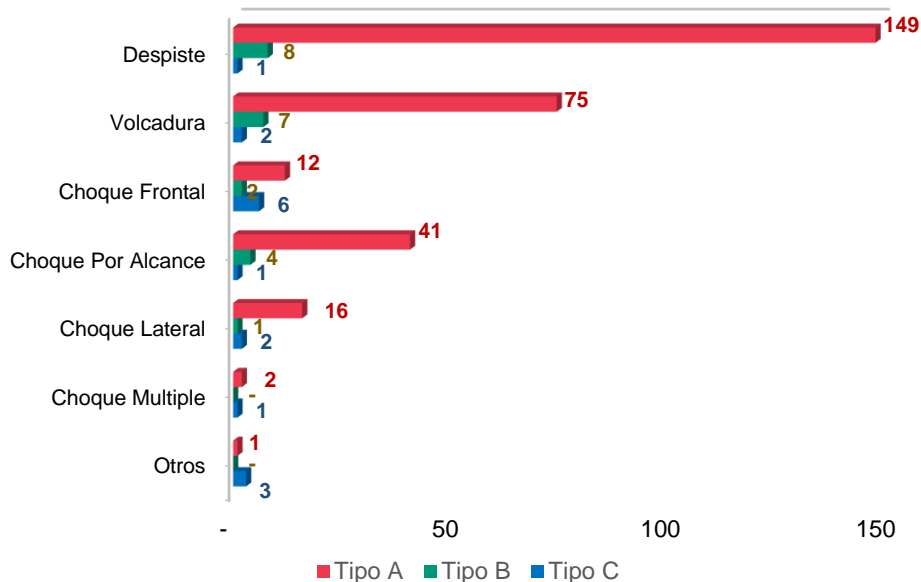
Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. En el 2023, el 47,3% de los accidentes de tránsito fue por despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales (94,3%), entre tanto el 0,6% causó pérdidas humanas. Asimismo, el 25,1% fue por volcaduras y el 6,0% por choques frontales; cabe mencionar que el 30,0% de los choques frontales implicó pérdidas humanas. El Gráfico 13 resume los tipos de accidentes por consecuencias acaecidas respecto a la vida humana.



Gráfico N° 13
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, año 2023

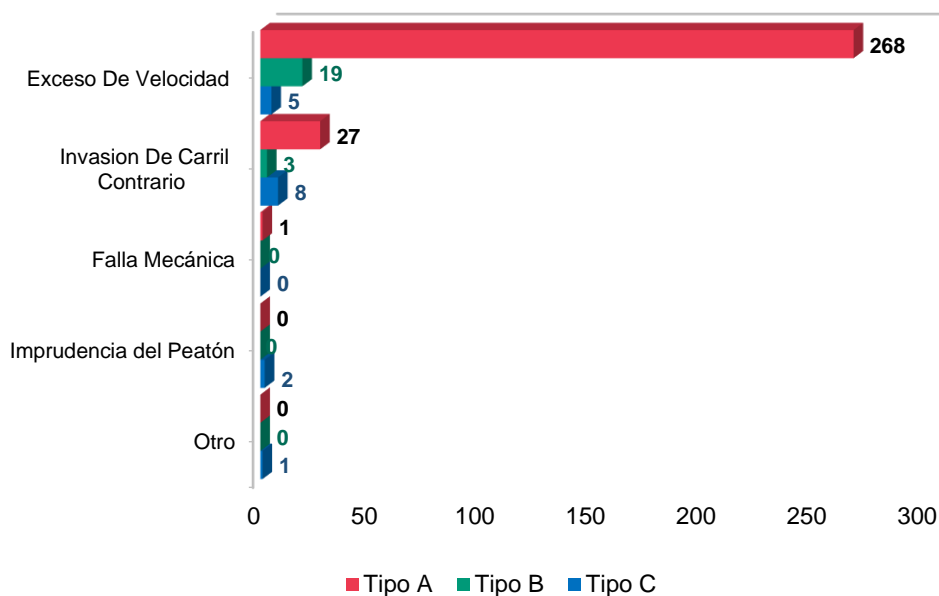


Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, el exceso de velocidad representa el 85,5%; asimismo se atribuyó el 12,1% de los accidentes a acciones temerarias como la invasión del carril contrario y el 0,2% a maniobras evasivas. Por otro lado, se atribuye el 0,7% al cansancio del conductor y el 0,5% a fallas mecánicas. El Gráfico 14 muestra, además, las consecuencias de los accidentes por el tipo de consecuencia.

Gráfico N° 14
Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, año 2023



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VII.4. Reclamos

58. En 2023, el Concesionario tramitó 20 reclamos, cifra superior respecto a los reclamos tramitados durante el año anterior (7 reclamos). Cabe notar que, durante 2023, los reclamos estuvieron relacionados a temas como facturación o cobro de tarifas, mantenimiento de berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta, auxilio mecánico y servicio e información proporcionada a los usuarios; estas cifras se muestran en el Cuadro 11.

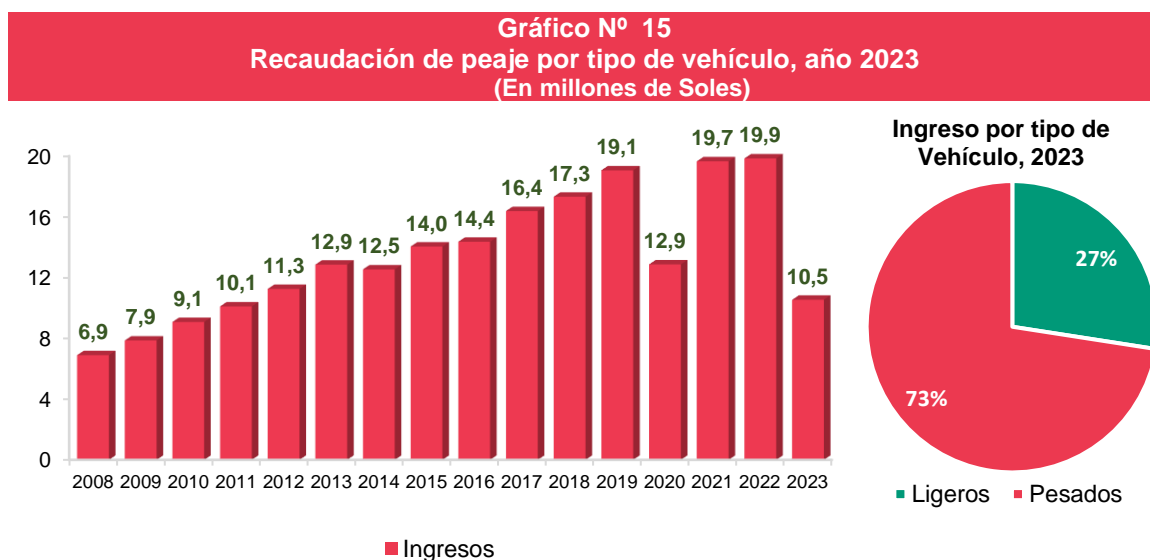
Cuadro N° 11 Número de Reclamos por Materia, año 2023													
Materia de Reclamo / Periodo	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2023
Facturación o Cobro	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	2	1	6
Mantenimiento de la berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta	0	0	6	1	1	0	1	0	2	0	0	1	12
Auxilio Mecánico, Remolque y/o Grúa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Llamadas de Emergencia	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Otros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	7	1	1	0	1	0	4	1	3	2	20

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

59. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 10,5 millones durante 2023, lo que representó una caída del 46,9% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 19,9 millones), en línea al menor tráfico registrado en la Concesión. La mayor proporción de los ingresos proviene principalmente de la recaudación por parte de los vehículos pesados. En efecto, los ingresos por vehículos pesados representaron un 72,6% del total de ingresos en el 2023. En global, entre el 2008 y 2023, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 214,7 millones (Ver Gráfico 15).



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

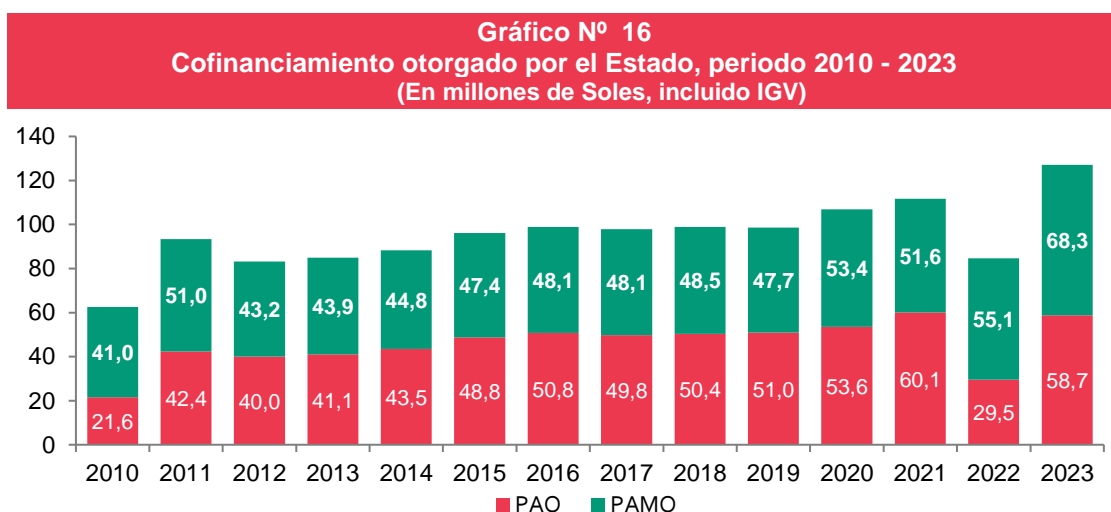
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras, realizadas por el Concesionario. Así, los



ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación.

61. El objetivo de este instrumento financiero es garantizar el empleo eficiente de la recaudación por peaje y el impulso inicial en la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, en los primeros años de la Concesión.
62. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹², en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹³. Al cierre de 2023, el monto total devengado por el Concedente por concepto de PAO ascendió a S/ 641,3 millones; mientras que los montos devengados para financiar el PAMO ascendieron a S/ 764,8 millones.



Fuente: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C. / MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

63. Como se aprecia, los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO y PAO experimentaron un incremento de 50,1% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 84,6 millones a S/ 127 millones, lo que se explica por la caída de los ingresos generados por el cobro de peajes, ante la reducción del tráfico y la suspensión temporal de obligaciones en algunas estaciones de peaje. De los aportes totales, las labores de construcción relacionadas al PAO contractual representaron el 46,2% y el 53,8% corresponde a las actividades de mantenimiento (PAMO).

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados financieros

- **Estado de Resultados Integrales**

64. 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

¹² MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>.

¹³ En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.



cofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa).

65. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral.

Cuadro N° 12					
Ingresos por servicios, años 2022 y 2023					
(En miles de soles)					
Concepto	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/2022
Por operación y mantenimiento rutinario	34 256	32 169	44,4%	41,6%	6,5%
Por mantenimiento periódico	42 248	44 857	54,8%	58,0%	-5,8%
Por mantenimiento de emergencia y otros ingresos	572	314	0,7%	0,4%	82,2%
Total Ingresos por prestación de servicios	77 076	77 340	100,0%	100,0%	-0,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. En el 2023, los ingresos totales constituidos por: i) los servicios de operación y mantenimiento rutinario, ii) los servicios por mantenimiento periódico, iii) los servicios por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, alcanzaron los S/ 77,1 millones, esto es, un 0,3% menor frente a los S/ 77,3 millones registrados en el 2022.
67. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por operación y mantenimiento rutinario aumentaron en 6,5%, al pasar de S/ 32,2 millones en el 2022 a S/ 34,2 millones en el 2023; asimismo los ingresos por mantenimiento periódico disminuyeron en 5,8%, pasando de S/ 44,9 millones en el 2022 a S/ 42,3 millones en el 2023, motivado por la continuación de los trabajos de mantenimiento en el sector 3. De manera contraria, los ingresos por mantenimiento de emergencia y otros ingresos aumentaron en 82,2%, esto es, un incremento de S/ 0,3 millones, ascendiendo a S/ 0,6 millones en el 2023 (S/ 0,3 millones en el 2022), motivado este último principalmente por mayor volumen de ingresos para la ejecución de la obra “Reconstrucción de tramos afectados por eventos catastróficos 2010-2011”.
68. En cuanto a los costos del servicio de operación y mantenimiento rutinario, éste se incrementó en 5,9% pasando de S/ 32,6 millones en el 2022 a S/ 34,5 millones en el 2023. En contraste, los costos del servicio por mantenimiento de emergencia y otros costos se redujeron en 35,5%; los cuales pasaron de S/ 1,5 millones en el 2022 a S/ 1,0 millones en el 2023. En tal sentido, en el 2023, los costos por operación y mantenimiento rutinario representaron el 46,7%, los costos por los servicios de mantenimiento periódico el 52,0% y los costos de los servicios por mantenimiento de emergencia y otros costos el 1,3% del total de costos, respectivamente.

Cuadro N° 14					
Costos de prestación de servicios, años 2022 y 2023					
(En miles de soles)					
Concepto	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/2022
Por mantenimiento rutinario	34 534	32 595	46,7%	42,6%	5,9%
Por mantenimiento periódico	38 391	42 372	52,0%	55,4%	-9,4%
Por mantenimiento de emergencia y otros costos	972	1 507	1,3%	2,0%	-35,5%
Total Costos por prestación de servicios	73 897	76 474	100,0%	100,0%	-3,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



69. En el caso de los costos por servicio de mantenimiento de emergencia y otros costos, en el siguiente cuadro se muestra las partidas que la integran, identificándose que el rubro servicios prestados por terceros constituye el componente de mayor magnitud, habiéndose reducido en 51,8%, al pasar de S/ 1,01 millones en el 2022 a S/ 0,5 millones en el 2023, y representando el 50,1% del total de costos por mantenimiento de emergencia y otros costos.

Cuadro N° 15					
Costos por mantenimiento de emergencia y otros costos, años 2022 y 2023					
(En miles de soles)					
Concepto	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/2022
Servicios prestados por terceros	487	1 010	50,1%	67,0%	-51,8%
Cargas diversas de gestión	485	497	49,9%	33,0%	-2,4%
Depreciación	0	0	-	0,0%	-
Total Gastos administrativos	972	1 507	100,0%	100,0%	-36%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos aumentaron un 23,0% con respecto al 2022, pasando de S/ 2,1 millones a S/ 2,6 millones en el 2023, principalmente motivado por el efecto del aumento de la partida Servicios prestados por terceros en 31,2%, esto es, en S/ 0,4 millones.

Cuadro N° 16 Costos de administración, años 2022 y 2023					
(En miles de soles)					
Concepto	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/2022
Cargas de personal	823	808	31,9%	38,5%	1,9%
Servicios prestados por terceros	1 635	1 246	63,3%	59,3%	31,2%
Tributos	3	1	0,1%	0,0%	200,0%
Cargas diversas de gestión	3	0	0,1%	0,0%	
Depreciación	119	45	4,6%	2,1%	164,4%
Total Gastos administrativos	2 583	2 100	100,0%	100,0%	23%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

71. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2023, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta positiva de S/ 3,2 millones, lo que significó un incremento con relación a la registrada el año anterior (S/ 0,9 millones). En esa misma línea, la utilidad de operación, ascendió en el 2023 a S/ 0,5 millones. De esta manera, se atenuaron las pérdidas netas en el 2023, al ubicarse en S/ -2,2 millones frente a los S/ -3,1 millones obtenidos en el 2022.



Cuadro N° 17
Resultados integrales, años 2022 y 2023
(En miles de soles)

	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/2022
Ingresos	77 076	77 340	100%	100%	-0,3%
Costos	-73 897	-76 474	-95,9%	-98,9%	-3,4%
Utilidad bruta	3 179	866	4,1%	1,1%	267,1%
Gastos administrativos	-2 583	-2 100	-3,4%	-2,7%	23,0%
Otros ingresos y gastos neto	-149	-122	0,0%	-0,2%	22,1%
Utilidad (pérdida) de operación	447	-1 356	0,6%	-1,8%	-133,0%
Ingresos financieros	1938	582	2,5%	0,8%	233,0%
Gastos financieros	-4371	-3912	-5,7%	-5,1%	11,7%
Diferencia en cambio, neta	0	0	0,0%	0,0%	
Utilidad (pérdida) antes del impuesto a la renta	-1 986	-4 686	-2,6%	-6,1%	-57,6%
Impuesto a la renta	-221	1626	-0,3%	2,1%	-113,6%
Utilidad (pérdida) neta del año	-2 207	-3 060	-2,9%	-4,0%	-27,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

• **Estado de Situación Financiera**

72. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En los siguientes cuadros se observan los movimientos para los años 2022 y 2023

Cuadro N° 18
Estado de Situación Financiera, años 2022 y 2023
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2023	2022		2023	2022
ACTIVOS CORRIENTES	20 645	44 214	PASIVO CORRIENTE	23 901	44 236
Efectivo y equivalente de efectivo	3 566	28 204	Otros pasivos financieros	121	108
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	11 426	10 314	Cuentas por pagar comerciales	812	567
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1 688	3	Cuentas por pagar a partes relacionadas	22 455	22 460
Otras cuentas por cobrar	3 745	5 573	Otras cuentas por pagar	513	21 101
Gastos contratados por anticipado	220	120	PASIVO NO CORRIENTE		120
			Otros pasivos financieros		120
ACTIVOS NO CORRIENTES	22 228	21 321	TOTAL PASIVO	23 901	44 356
Activos financieros relacionados a acuerdos	3 086	2 721	PATRIMONIO NETO	18 972	21 179
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	16 151	14 852	Capital emitido	26 400	26 400
Gastos contratados por anticipado	259	292	Reserva legal	0	2348
Propiedades, planta y equipo, neto	3	6	Resultados acumulados	-7 428	-7 569
Activos por derecho en uso, neto	122	228			
Activos por impuestos diferidos	2 607	3 222			
TOTAL ACTIVOS	42 873	65 535	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	42 873	65 535

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Cuadro N° 19
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, año 2023
(Expresado en porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2023	2022	2023/2022		2023	2022	2023/2022
ACTIVOS CORRIENTES	48,2%	67,5%	-53,3%	PASIVO CORRIENTE	55,7%	67,5%	-46,0%
Efectivo y equivalente de efectivo	8,3%	43,0%	-87,4%	Otros pasivos financieros	0,3%	0,2%	12,0%
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	26,7%	15,7%	10,8%	Cuentas por pagar comerciales	1,9%	0,9%	43,2%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	3,9%	0,0%	56166,7%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	52,4%	34,3%	0,0%
Otras cuentas por cobrar	8,7%	8,5%	-32,8%	Otras cuentas por pagar	1,2%	32,2%	-97,6%
Gastos contratados por anticipado	0,5%	0,2%	83,3%	PASIVO NO CORRIENTE	0,0%	0,2%	-100,0%
				Otros pasivos financieros	0,0%	0,2%	-100,0%
ACTIVOS NO CORRIENTES	51,8%	32,5%	4,3%	TOTAL PASIVO	55,7%	67,7%	-46,1%
Activos financieros relacionados a acuerdo	7,2%	4,2%	13,4%	PATRIMONIO NETO	44,3%	32,3%	-10,4%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	37,7%	22,7%	8,7%	Capital emitido	61,6%	40,3%	0,0%
Gastos contratados por anticipado	0,6%	0,4%	-11,3%	Reserva legal	0,0%	3,6%	-100,0%
Propiedades, planta y equipo, neto	0,0%	0,0%	-50,0%	Resultados acumulados	-17,3%	-11,5%	-1,9%
Activos por derecho en uso, neto	0,3%	0,3%	-46,5%				
Activos por impuestos diferidos	6,1%	4,9%	-19,1%				
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	-34,6%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	-34,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. Al cierre del año 2023, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujeron en 34,6% respecto al 2022, pasando de S/ 65,5 millones a S/ 42,9 millones.
74. Por el lado del activo, el activo corriente registró una considerable variación entre el 2022 y 2023 reduciéndose de S/ 44,2 millones a S/ 20,7 millones (-53,3%); de manera contraria, los activos no corrientes aumentaron en 4,3% pasando de S/ 21,3 millones a S/ 22,2 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 67,5% de los activos totales en el año 2022 al 48,2% en el año 2023 principalmente por la disminución en S/ 24,6 millones en el rubro efectivo y equivalente en efectivo; mientras que el activo no corriente, paso de representar el 32,5% de los activos totales en el 2022 a representar el 51,8% de estos en el 2023, explicado principalmente por el incremento en el rubro Cuentas por cobras a partes relacionadas de S/ 1,3 millones.
75. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se redujeron en un 34,6%, del mismo modo que el patrimonio neto se redujo en un 10,4%, ascendiendo en el ejercicio 2023 a S/ 23,9 millones y S/ 19,0 millones respectivamente, representando el 55,7% y 44,3% del total de pasivo y patrimonio. La disminución del pasivo corriente se explica principalmente por la reducción de las otras cuentas por pagar el cual asciende a S/ 0,5 millones (S/ 21,1 millones en el 2022).
76. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se redujo en el 2023 pasando de S/ 21,2 millones a S/ 19,0 millones (una reducción de 10,4%), debido a las pérdidas registradas en el ejercicio 2023.

IX.2. Indicadores financieros

- Ratios de Liquidez**

77. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa no dispone de suficientes recursos



para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios de liquidez son menores a 1,00.

78. En particular, la disminución del activo corriente en un 150,4% y del pasivo corriente en un 46,0% han determinado que el ratio liquidez clásica¹⁴ presente una disminución de 1,00 a 0,86 en el 2023. Por otro lado, el ratio de la prueba ácida¹⁵ en el ejercicio 2023 asciende a 0,38 (0,76 en el ejercicio 2022), lo cual significa que por cada sol de pasivo corriente, existe S/ 0,38 de activo corriente, descontando los activos financieros relacionados a acuerdos de concesión y gastos contratados por anticipado, para garantizar su pago.

Cuadro N° 20		
Ratios de Liquidez, años 2022 y 2023		
Ratios	2023	2022
Liquidez general	0,86	1,00
Prueba Acida	0,38	0,76
Liquidez absoluta	0,15	0,64

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – SURVIAL S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

79. Con relación al ratio de liquidez absoluta¹⁶ o también llamado ratio de prueba defensiva, en igual comportamiento que el ratio de prueba acida, este indicador se redujo pasando de 0,64 a 0,15 lo que evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí solo no permite respaldar el total del pasivo corriente (sólo el 15%).

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

80. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2023 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, tal como se observa en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 21		
Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2022 y 2023		
Ratios	2023	2022
Deuda/Patrimonio	126,0%	209,4%
Endeudamiento del Activo	55,7%	67,7%
Calidad de la Deuda	100,0%	99,7%
Índice de Solvencia	1,79	1,48

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – SURVIAL S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

81. Al respecto, el ratio Deuda/Patrimonio¹⁷ muestra para el ejercicio 2023 que por cada S/ 100 de patrimonio existe un S/ 126,0 de deuda, lo cual denota un menor nivel de apalancamiento de la empresa, toda vez que dicho indicador fue de 209,4% en 2022. Ello en concordancia de la significativa disminución del pasivo respecto a la ligera reducción del patrimonio.
82. Por su parte, el ratio endeudamiento del activo¹⁸ en el ejercicio 2023 indica que de todo el activo total, un 55,7% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 67,7% que tuvo en el 2022, lo cual denota un aumento del financiamiento del activo con recursos propios, lo que implica un incremento del nivel de autonomía financiera frente a terceros.

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.



83. El ratio de calidad de la deuda¹⁹ muestra que durante los dos últimos años este ratio se ha mantenido cercano al 100% contemplando que no existen obligaciones de largo plazo en los años 2022 y 2023, mientras que el índice de solvencia²⁰ para el ejercicio 2023 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,79 de activo total, mientras que en el 2022 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,48 de activo total. Así, cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que, del 2022 al 2023, aumentó el nivel de solvencia de la empresa.

- **Ratios de Rentabilidad**

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

Cuadro N° 22		
Ratios de Rentabilidad, años 2022 y 2023		
Ratios	2023	2022
Margen Bruto	4,1%	1,1%
Margen Operativo	0,6%	-1,8%
Margen EBITDA	0,7%	-1,7%
Margen Neto	-2,9%	-4,0%
ROE	-11,6%	-14,4%
ROA	-5,1%	-4,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – SURVIAL S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

85. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²¹ aumentó al pasar de 1,1% a 4,1% entre los años 2022 y 2023. De mismo modo, en dicho periodo el margen operativo²² se incrementó de -1,8% a 0,6% y el Margen EBITDA²³ pasó de -1,7% a 0,7%. Ello indica que la empresa obtuvo una gestión de ganancias operativas.
86. De otro lado, el margen neto²⁴ paso de -4,0% en el 2022 a -2,9% en el 2023. Este último ratio indica que en el ejercicio 2023 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo pérdidas netas de S/ 2,9, ello como correlato de los resultados operativos positivos, y el efecto neto de la diferencia de ingresos y gastos financieros en el ejercicio 2023.
87. El ROE²⁵ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que en el ejercicio 2023 aumenta respecto al ejercicio 2022, puesto que en el ejercicio 2023, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 11,6 de pérdida neta, mientras que en el ejercicio 2022 se obtuvo S/ 14,4 de pérdida neta. Finalmente, se observa que para la utilidad sobre los activos o ROA²⁶, el indicador pasó a -5,1% (-4,7% en el 2022), así la empresa acentuó pérdidas en el 2023 sobre el capital invertido.

X. CONCLUSIONES

88. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 1: San Juan de Marcona – Urcos durante 2023, se desprenden las siguientes conclusiones:

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

²⁰ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

²¹ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²² El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²³ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

²⁵ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²⁶ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



- (i) Durante los primeros meses de 2023, se produjeron bloqueos en distintos sectores de la concesión, debido a las protestas sociales desencadenadas a nivel nacional por la coyuntura política. Esta situación no sólo afectó el tráfico normal de vehículos, sino que también debido a la suspensión temporal de obligaciones no se ha registrado el 100% del tráfico de la concesión, principalmente en la estación de peaje de Pampamarca que ha permanecido inoperativa a lo largo de 2023.
- (ii) Las estadísticas disponibles respecto del tráfico vehicular reflejan una reducción de 48,1% entre 2022 y 2023, al pasar de 2,4 millones a 1,2 millones de vehículos, de los cuales el 59,9% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 40,1% restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 2,7 millones de ejes, lo cual representó una contracción del 46,9% respecto al año anterior. Esta reducción se vio afectado producto de las manifestaciones registradas en los meses de enero, febrero y marzo y que tuvieron repercusión a lo largo del año, las cuales afectaron al sector transporte.
- (iii) Al cierre de 2023, el Concesionario cuenta con cinco estaciones de peaje, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Marcona (40,1%), Pichirhua (35,1%) y Pampa Galera (24,4%); mientras que la de Pampamarca se mantuvo sin operar.
- (iv) Con relación a la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2023, el número de llamadas de emergencia cayó en 42,1%; por otro lado, el número de asistencias mecánicas se incrementó en 41,4%.
- (v) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las estaciones de peaje en operación, se observó que no hay variaciones desde el inicio de la explotación en virtud de lo establecido en la Cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, por el cual los peajes recién podrán ser ajustadas por el concesionario cuando se apruebe la culminación de las obras obligatorias programadas.
- (vi) Al cierre de 2023, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 152,1 millones, lo cual representó un avance de 104,57% con relación a la inversión total comprometida, así como un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para ser intervenidos (750,4 km) como parte de la obra principal. Cabe señalar que, las obras principales se encuentran casi concluidas (99,02%), estando pendiente la ejecución de la Unidad de Peaje de Pichirhua, obra que se ha retrasado por la falta de entrega de terrenos. Durante el 2023, nos reconocieron inversiones por parte del Ositrán.
- (vii) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación ascendió a 1,15 millones de soles, monto que representa un aumento de 1,6% en relación con el aporte de 2023 (S/ 1,13 millones).
- (viii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2023, se ha verificado lo siguiente:
 - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 96,63%.
 - El número de accidentes se redujo entre el 2022 y 2023, pasando de 560 a 334. Sin embargo, el número de accidentes por cada cien mil vehículos se incrementó (pasando de 23,4 a 27 accidentes por cada cien mil vehículos). Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes son los despistes y volcaduras (72,5% en conjunto); y se atribuye el 98,8% de los accidentes al exceso de velocidad, acciones temerarias como la invasión de carril contrario y maniobras evasivas.



- El número de reclamos, en general, fue de 20 durante el 2023, correspondientes a temas como facturación o cobro de tarifas, mantenimiento e información proporcionada a los usuarios.
- (ix) Los ingresos totales constituidos por: (i) servicios de operación y mantenimiento rutinario, (ii) servicios por mantenimiento periódico y (iii) servicios por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, los cuales alcanzaron los S/ 77,1 millones, esto es, un 0,24% menor que los S/ 77,3 millones registrados en el 2022.
- (x) En lo que respecta a los costos totales de servicios, estos se redujeron en 3,4%, al pasar de S/ 76,5 millones en 2022 a S/ 74,0 millones de 2023, debido a los menores costos de mantenimiento periódico. En efecto, los costos del servicio de operación y mantenimiento periódico, éste se redujo en 9,4% pasando de S/ 42,4 millones en el 2022 a s/ 38,4 millones en el 2023. De manera similar, los costos del servicio por mantenimiento de emergencia y otros costos se redujeron en 35,5%, los cuales pasaron de S/ 1,5 millones a S/ 1,0 en el 2023.
- (xi) Durante el 2023, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta positiva de S/ 3,2 millones, lo que significó un incremento con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 0,9 millones). De igual manera, la utilidad de operación, ascendió en el 2023 a S/ 0,5 millones. Finalmente, respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2023 paso a S/ -2,2 millones frente a los S/ -3,1 millones obtenidos en el 2022, atenuándose así las pérdidas registradas.
- (xii) Al cierre del año 2023, la empresa disminuyó sus valores contables frente al nivel registrado en 2022. Así, los activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una reducción de 34,6% al pasar de S/ 65,6 millones en el 2022 a S/ 42,9 millones al finalizar el 2023. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha reducido conforme a la disminución de los indicadores de liquidez del 2023 frente a los del 2022, revelando que al final del ejercicio del 2022, la empresa no dispone de suficientes recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.
- (xiii) En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes netos han mejorado respecto a lo registrado el año anterior. De otro lado, se ha perdido eficacia final y generación de valor de la empresa en el ejercicio 2023, conforme los valores presentados por el ROE y ROA.



ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C. Carretera: San Juan de Marcona – Urcos			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo San Juan de Marcona – Urcos (757,6 Km.) que incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none"> ▪ San Juan – Emp. Panamericana (39,7 Km.) ▪ Emp. Panamericana – Nazca (38,3 Km.) ▪ Nazca – Dv. Pampa Chiri (245,8 Km.) ▪ Dv. Pampa Chiri-Chal huanca (95,2 Km.) ▪ Chalhuanca – Emp. R03S (102,7 Km.) ▪ Emp. R03S – Abancay (15,3 Km.) ▪ Abancay – Pte. Cunyac (96,7 Km.) ▪ Pte. Cunyac – Cusco (92,7 Km.) ▪ Cusco – Urcos (31,2 Km.) 	Anexo I, Apéndice I (p. 142)
2	Fecha de suscripción	23 de octubre de 2007.	Contrato de Concesión
3	Plazo de la concesión	25 años, contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 29) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 22 de octubre de 2010. ▪ Adenda 2: 02 de junio de 2011. ▪ Adenda 3: 29 de setiembre de 2020. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
6	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	Bases del Contrato, Cláusula 7.2. (p. 33)
7	Capital social mínimo	USD 8 000 000,00. A la Fecha de Suscripción del Contrato, se pagará el 25%; al finalizar el 1er año de Concesión, se pagará el 40%; al finalizar el 2do año de Concesión se deberá haber pagado por lo menos el 70%; y al finalizar el 3er año se debe haber abonado la totalidad del capital social mínimo.	Cláusula 3.3. (p. 25-26)
8	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras:</u> USD 8 millones, tendrá vigencia desde el inicio de obras hasta seis meses posteriores a la aceptación y culminación de la totalidad de obras de construcción. ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> USD 4 millones, durante todo el período de vigencia de la Concesión. 	Cláusula 11.2. (p. 65) Cláusula 11.3. (p. 66)
9	Garantías a favor del concesionario	El Concesionario puede solicitar una garantía del Estado, en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente. Debe resaltarse que no es una garantía financiera.	Cláusula 11.1. (p. 64)
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 98 893 166,26 (incluido IGV).	Anexo V (p. 177)
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje de Conciencia: aplicable a las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes. ▪ Arbitraje de Derecho: aplicable a las Controversias No-Técnicas. 	Cláusula 18.10. Cláusula 18.11. (p. 102-105)



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
12	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Ejecución de obras. ▪ Conservación de otras obras y servicios de Anexo I. ▪ Consideraciones socioambientales. 	Anexo X (p. 253)
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminación del Contrato. ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Facultad Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario). 	<p>Cláusula 16.1. Cláusula 16.2. Cláusula 16.3. Cláusula 16.4. Cláusula 16.5. Cláusula 16.6. Cláusula 16.9. Cláusula 16.10. (p. 91-97)</p>
14	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando, debido a Leyes y Disposiciones Aplicables, existan variaciones en los ingresos, costos o ambos a la vez. ▪ El Concedente con opinión del Regulador establecerán la magnitud del desequilibrio estará en función a la diferencia entre: <ul style="list-style-type: none"> - Resultado neto de ingresos menos costos que incluyen las variaciones por efectos de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y, - Resultado neto de ingresos menos costos que se hubieren obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables. 	<p>Cláusula 9.12. (p. 62) Cláusula 9.13. (p. 62)</p>
15	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ De riesgos laborales. ▪ Otras pólizas. <p>Anualmente, el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro.</p>	<p>Cláusula 12.2. a) (p. 67) Cláusula 12.2. b) (p. 68) Cláusula 12.2. c) (p. 68) Cláusula 12.2. d) (p. 69) Cláusula 12.4. (p. 70)</p>
16	Estándares de servicio	<p>Niveles de servicio para calzada (tratamiento superficial y concreto asfáltico), berma (tratamiento bituminoso y concreto asfáltico), badenes (concreto), drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.</p>	Anexo I, Apéndice 3 (p. 130-138)
17	Tarifas	<p>A partir de la fecha de inicio de la explotación hasta la finalización del mes calendario que se produzca la totalidad de Obras, se cobrará tarifa que el Concedente ha venido cobrando en ese Tramo.</p> <p>A partir de la aceptación de las Obras de Construcción, se cobrará USD 1,50 por eje (más impuestos).</p>	Cláusula 9.6. (p. 57)
18	Reajustes de tarifas	<p>Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras. El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en 50% al IPC nacional y en 50% al IPC de Estados Unidos.</p>	Cláusula 9.6.d (p. 58)



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
19	PAS	<ul style="list-style-type: none">▪ El Pago por Servicio (PAS) es la contraprestación percibida por el Concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato.▪ El PAS reconoce los costos de inversión (representados por el PAO) y los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario (representados por el PAMO).	Cláusula 9.1. (p. 56) Anexo XIII (p. 273)
20	PAO	<ul style="list-style-type: none">▪ El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas con periodicidad semestral durante 15 años, a través del Fideicomiso de Administración. El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a Tasa Costo de Deuda +1%.▪ El PAO asciende a USD 12 930 094,00.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 272-273)
21	PAMO	<ul style="list-style-type: none">▪ El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión.▪ El PAMO asciende a USD 11 679 164,50.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 272)
22	Cofinanciamiento	El monto del Cofinanciamiento es igual a: PAO + PAMO - (Recaudación de Peaje - Prov. Eventos Catastróficos)	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 274)
23	Retribución al Estado	No existe	

ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO

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

Concesionario:	SURVIAL S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Periodo:	2007-2023

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

	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Número de Ejes por Unidad de Peaje																		
Ccasacancha	Ejes	35 488	484 035	555 758	663 755	703 940	787 595	895 981	946 509	1 030 739	1 138 564	1 241 201	1 237 142	1 342 780	1 049 230	1 386 833	1 350 437	1 350 437
Ligeros	Ejes	10 250	144 607	166 327	194 421	202 267	223 337	263 824	307 724	347 517	400 135	435 944	410 753	490 831	382 859	561 105	552 421	877
Pesados	Ejes	25 238	339 428	389 431	469 334	501 673	564 258	632 157	638 785	683 222	738 429	805 257	826 389	851 949	666 371	825 728	798 016	2 411
Marcona	Ejes	17 595	285 722	303 978	339 295	357 483	366 479	433 530	500 049	594 119	498 698	580 106	704 745	933 122	558 185	756 210	912 871	912 871
Ligeros	Ejes	9 007	122 944	145 278	160 233	172 626	184 910	218 616	254 558	283 103	255 050	253 910	305 807	345 195	207 926	289 306	347 572	338 622



Pesados	Ejes	8 588	162 778	158 700	179 062	184 857	181 569	214 914	245 491	311 016	243 648	326 196	398 938	587 927	350 259	466 904	565 299	582 551
Pampa Galera	Ejes	22 193	366 747	428 444	478 944	552 293	628 668	711 131	719 071	707 686	726 045	846 907	880 847	945 114	761 296	1 041 555	1 009 072	1 009 072
Ligeros	Ejes	2 961	49 034	59 393	66 357	74 170	77 736	77 790	81 098	87 533	89 092	93 528	98 993	104 849	102 209	151 468	148 443	120 651
Pesados	Ejes	19 232	317 713	369 051	412 587	478 123	550 932	633 341	637 973	620 153	636 953	753 379	781 854	840 265	659 087	890 087	860 629	776 024
Pampamarca	Ejes	18 003	301 102	343 655	391 512	468 882	520 723	596 753	376 489	579 433	572 320	708 710	728 897	780 182	631 528	829 063	807 167	807 167
Ligeros	Ejes	3 085	54 337	54 835	59 131	70 904	71 380	80 265	56 132	79 857	54 687	51 922	55 479	58 776	59 752	86 245	77 081	0
Pesados	Ejes	14 918	246 765	288 820	332 381	397 978	449 343	516 488	320 357	499 576	517 633	656 788	673 418	721 406	571 776	742 818	730 086	0
Pichirhua	Ejes	24 178	369 794	416 101	484 891	552 219	608 804	688 465	701 952	720 847	778 205	861 954	931 719	931 284	795 585	1 071 236	1 055 332	1 055 332
Ligeros	Ejes	7 390	107 453	111 036	126 842	137 734	143 588	163 259	178 189	189 512	214 290	224 621	254 393	252 937	238 162	348 205	343 837	281 794
Pesados	Ejes	16 788	262 341	305 065	358 049	414 485	465 216	525 206	523 763	531 335	563 915	637 333	677 326	678 347	557 423	723 031	711 495	623 756

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

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



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha 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 Guillen Delgado – Practicante
Jhon Perez Gonzales – Practicante
Cesar Joao Vasquez Marin – Practicante