

INFORME DE DESEMPEÑO 2023

Concesión de la Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana – CERRO AZUL – Ica

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2023: Concesión de la Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana – CERRO AZUL – Ica

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
II.1.	COMPOSICIÓN DEL CONCESIONARIO.....	7
II.2.	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	7
II.3.	ÁREA DE INFLUENCIA	11
II.4.	INFRAESTRUCTURA Y EQUIPOS.....	12
II.5.	HECHOS DE IMPORTANCIA	12
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	13
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	13
IV.1.	TRÁFICO VEHICULAR	13
IV.2.	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.....	17
V.	RÉGIMEN TARIFARIO	20
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	21
VI.1.	INVERSIONES	21
VI.2.	PAGOS AL ESTADO	21
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO.....	23
VII.1.	NIVELES DE SERVICIO.....	23
VII.2.	INDICADORES DE TRÁFICO	23
VII.3.	ACCIDENTES	24
VII.4.	RECLAMOS.....	27
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	28
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO.....	29
IX.1.	ESTADO FINANCIEROS	29
IX.2.	INDICADORES FINANCIEROS.....	35
	ANEXOS.....	40
	ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	40
	ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	45



GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: RED VIAL N° 6: TRAMO PUENTE PUCUSANA-CERRO AZUL-ICA.....	12
GRÁFICO N° 2: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR, 2011-2023.....	14
GRÁFICO N° 3: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MENSUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2023	14
GRÁFICO N° 4: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MENSUAL, 2022-2023	15
GRÁFICO N° 5: TRÁFICO POR TIPO DE VEHÍCULOS Y ESTACIÓN DE PEAJE, 2023	16
GRÁFICO N° 6: TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR EJES COBRABLES, 2011-2023.....	16
GRÁFICO N° 7: LLAMADAS A LA CENTRAL DE EMERGENCIA.....	18
GRÁFICO N° 8: MOTIVO DE LLAMADA DE EMERGENCIA, 2022 - 2023	18
GRÁFICO N° 9: ASISTENCIAS MÉDICAS.....	19
GRÁFICO N° 10: ASISTENCIAS MECÁNICAS.....	20
GRÁFICO N° 11: EVOLUCIÓN DE INVERSIONES RECONOCIDAS	21
GRÁFICO N° 12: RETRIBUCIÓN AL CONCEDENTE, 2022 - 2023	22
GRÁFICO N° 13: INTENSIDAD MEDIA DIARIA (IMD), 2022 - 2023	24
GRÁFICO N° 14 TIPOS DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO POR CONSECUENCIAS, 2023	25
GRÁFICO N° 15: INDICADORES DE ACCIDENTES, 2016 - 2023	26
GRÁFICO N° 16: EVOLUCIÓN MENSUAL DE RECLAMOS Y MATERIA DE RECLAMOS	27
GRÁFICO N° 17: RECAUDACIÓN DE PEAJE POR TIPO DE VEHÍCULO, 2013 - 2023.....	28
GRÁFICO N° 18: RECAUDACIÓN POR TIPO DE PAGO, 2013-2023	29

CUADROS

CUADRO N° 1: ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	7
CUADRO N° 2: DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL.....	8
CUADRO N° 3: MODIFICACIONES CONTRACTUALES	8
CUADRO N° 4: VARIACIÓN DEL TRÁFICO POR TIPO DE VEHÍCULO Y ESTACIÓN DE PEAJE, 2022-2023.....	15
CUADRO N° 5: TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2023.....	17
CUADRO N° 6: MOTIVO DE LLAMADAS DE EMERGENCIAS Y CARACTERÍSTICAS, 2023.....	19
CUADRO N° 7: TARIFAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO, 2023	20
CUADRO N° 8: NÚMERO DE PERSONAS HERIDAS O FALLECIDAS POR TIPO DE ACCIDENTE, 2023.....	26
CUADRO N° 9: EVOLUCIÓN DE RECLAMOS	27
CUADRO N° 10: INGRESOS POR SERVICIOS 2021-2022.....	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
CUADRO N° 11: COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2021-2020	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
CUADRO N° 12: GASTOS DE ADMINISTRACIÓN 2021-2020	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
CUADRO N° 13: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2021-2020 .	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
CUADRO N° 14: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA,2021-2020	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
CUADRO N° 15: ANÁLISIS VERTICAL Y HORIZONTAL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2021-2020.....	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
CUADRO N°16: RATIOS DE LIQUIDEZ, 2021 - 2020	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
CUADRO N°17: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO FINANCIERO, 2021 - 2020 .	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
CUADRO N° 18: RATIOS DE RENTABILIDAD, 2021 - 2020.....	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial N° 6), para el año 2023. El informe describe, entre otros aspectos, la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, ingresos, desempeño operativo, entre otros.

La Concesión de la Red Vial N° 6 fue otorgada a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, Coviperú) en septiembre de 2005, por un período de 30 años, luego de haberse adjudicado la Buena Pro del Concurso el 20 de julio del mismo año al Consorcio Binacional Andino. Durante el plazo de vigencia de la Concesión se han firmado en total 10 Adendas al Contrato de Concesión¹.

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

En 2023, el tráfico de vehículos ascendió a 16,5 millones unidades vehiculares, lo que significó una caída de 2,3 % con respecto a 2022. Por la estación de Chilca transitó la mayor cantidad de vehículos, concentrando el 51,7 % del flujo de vehículos registrados en dicho año; mientras que, por las estaciones de peaje de Jahuay e Ica, transitaron el 27,5 % y 20,8 % restante, respectivamente. Adicionalmente, el 64,7 % correspondió a vehículos livianos y el 35,3 % a vehículos pesados.

Considerando como unidad de medida, los ejes cobrables, el tráfico de vehicular de 2023, alcanzó los 34,7 millones, cifra 2,1 % inferior a los ejes cobrables registrados el año anterior. En el tráfico pesado, aproximadamente un poco más la mitad de los ejes cobrables de 2023 (56,3 %) correspondieron a vehículos de 6 ejes (13,5 millones de ejes cobrables).

Conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión, en 2023 se fijó la tarifa en S/ 18,40 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje para los vehículos pesados, lo que representa un aumento en 5,7 % respecto de la tarifa en el 2022 (S/ 17,40).

Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario ascienden a USD 258,8 millones (incluido IGV), de los cuales Ositrán ha reconocido un avance acumulado a diciembre de 2023 de en el mismo nivel, lo que representa un avance de 100,0 % de la ejecución de sus inversiones.

En 2023, el Concesionario efectuó pagos al Estado por concepto de *Aporte por Regulación* y por *Retribución al Estado*. El primero de ellos ascendió a S/ 2,9 millones, monto superior en 10,3 % al registrado en el año 2022 (S/ 2,6 millones); mientras que, el segundo fue estimado en S/ 1 millón, monto inferior en 47,0 % al monto transferido en el 2022 que ascendió a S/ 1,9 millones.

Ositrán verificó el cumplimiento de los estándares de calidad y niveles de servicio previstos para la Red Vial N° 6, encontrándose que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos en el Contrato de Concesión (95 %), alcanzado un nivel de cumplimiento con 98,13 %. También obtuvo una medición del Indicador de rugosidad IRI de 1,72, cifra inferior al máximo nivel aceptable de 3,0.

De acuerdo a lo reportado por Coviperú, en 2023 se registraron 617 accidentes, nivel inferior en 5,2 % a la registrada en 2022 (651 accidentes). Tales eventos ocurridos en 2023 tuvieron como consecuencia 561 personas heridas y 47 personas fallecidas. Por otra parte, en 2023 el índice de accidentes por cada cien mil vehículos se redujo respecto al año anterior, al pasar de 3,8 a 3,7.

¹ La décima adenda al Contrato de Concesión se firmó el 29 de mayo del 2024.



Por otro lado, en el 2023 se presentaron un total de 38 reclamos ante Coviperú, cifra 17,4 % inferior que los presentados en el 2022, donde el 68 % del total de reclamos en 2023 se relaciona al cobro de la tarifa.

En cuanto a la recaudación obtenida por concepto de cobro de peajes, en el 2023 se recaudó en total S/ 315,2 millones (sin IGV), lo que significó un crecimiento de 4,2 % con respecto al año 2022, explicado principalmente por el aumento de la tarifa de peaje. Cabe indicar que, del monto recaudado, S/ 56,5 millones de ellos fueron obtenidos a través de canales de pago más modernos como vales prepago y telepeaje

Con relación al desempeño financiero del Concesionario, entre 2022 y 2023, los ingresos totales del Concesionario se incrementaron 8,7 %, al pasar de S/ 258,1 millones a S/ 280,7 millones, apreciándose que los ingresos por cobro de peajes aumentaron 4,6 % y los ingresos por servicios de construcción se incrementaron 619,7 %. Por su parte, los costos totales de la Concesión se redujeron 6,6 %, explicado principalmente por los menores costos por construcción. Así, la utilidad bruta se incrementó al pasar de 84,3 mil a 118,3 millones, mientras que los resultados netos pasaron de S/ 22,5 millones a S/ 35,3 millones.

Por otro lado, se observa que al cierre del año 2023 se registró una reducción del valor contable de la empresa respecto al año anterior, donde la cuenta de activos intangibles del activo no corriente se redujo 5,9 % en relación con el 2022 (S/ 847,3 millones). Igualmente, el activo corriente se redujo, lo que impactó en el deterioro de diversos indicadores de liquidez. En tanto, la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros presentaron una ligera mejoría respecto del 2022. Finalmente, debido a las mayores utilidades brutas, operativas y netas en 2023 impacto positivamente en la eficacia de la empresa sobre la generación de ganancias respecto al capital invertido y al total de activos de la empresa en el ejercicio 2023.



INFORME DE DESEMPEÑO 2023

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

II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición del Concesionario

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

II.2. Principales características del Contrato de Concesión

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

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la concesión	
Concesionario	Concesionaria Vial del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65 % Construcción y Administración S.A.(Perú): 25 % Concesionaria Norte Conorte S.A. (Ecuador): 10 %
Modalidad de Concesión	Autofinanciada
Factor de competencia	Retribución al Estado (1 % de los ingresos mensuales por peaje, desde la suscripción del contrato hasta el año 4 como máximo; y posteriormente, hasta el final de la concesión, el 18,61 % de los ingresos mensuales por peaje)
Inversión comprometida	USD 258,8 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2023	USD 258,8 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	20 de setiembre de 2005
Vigencia de la Concesión	30 años (prorrogables a 32 si es que las obras de la Segunda Etapa se realizan entre el año 17 y 19)
Número de Adendas	10

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

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



Cuadro N° 2: Descripción de la infraestructura vial

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

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

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

Modificaciones contractuales

5. A diciembre del 2023 se han firmado nueve adendas al Contrato de Concesión, las cuales se describen en el cuadro a continuación:

Cuadro N° 3: Modificaciones Contractuales

Adenda 1

Fecha de suscripción: 28 de agosto de 2007

Principales temas: (1) Modificación de las definiciones de obras complementarias y obras nuevas en la cláusula 1.5 y modificaciones a las cláusulas 6.20 y 6.22. (2) Modifica en la descripción de las obras (Anexo II). (3) Modificaciones relacionadas a la conservación de las obras complementarias (sección 2 del Anexo I). (4) Modificación relacionadas a la ubicación de las unidades de peaje (cláusula 8.14)

Adenda 2

Fecha de suscripción: 8 de abril de 2009

Principales temas: (1) Establecer las condiciones con las cuales se llevará a cabo la modificación del cronograma contractual de obras. (2) Actualizar los plazos previstos en el contrato de concesión para la entrega de predios a la sociedad concesionaria.

Adenda 3

Fecha de suscripción: 16 de marzo de 2010

Principales temas: (1) Modificación de las cláusulas 6.20 6.21 y 6.22 relacionadas a obras complementarias y nuevas. (2) Modificación de la cláusula 16.1 relacionada a las enmiendas, adiciones o modificaciones al contrato.

Adenda 4

Fecha de suscripción: 15 de junio de 2011

Principales temas: (1) Adelantar el inicio de la ejecución de las obras.

Adenda 5

Fecha de suscripción: 13 de agosto de 2012

Principales temas: (1) Sustituir Obra de Revegetación y su Mantenimiento correspondientes a las progresivas km 0+000 hasta km 53+386, por la construcción e incorporación de las siguientes Obras (incluido su respectivo mantenimiento): Intercambio Vial Asia (como parte de las obras de la Primera Etapa), y Puente Peatonal Asia (como parte de las obras del Módulo A de la Segunda Etapa). (2) Incorporar los términos de la Tabla conteniendo los Valores Mínimos de Nivel de Servicio Global del Apéndice 7 del Anexo I al Contrato de Concesión.



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

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



Compromisos de inversión

6. La inversión comprometida para el tramo vial concesionado asciende a USD 258,8 millones (incluido IGV), conforme a lo establecido en la Adenda N° 6. El proyecto de inversión se dividió en actividades preparatorias, primera etapa, segunda etapa y tercera etapa. Cabe indicar que la realización de cada etapa y sus plazos están sujetos a diversas condiciones señaladas en el Contrato de Concesión, las cuales incluyen también compromisos del Estado Peruano.
7. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, la segunda etapa deberá iniciarse a partir de la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos:
 - a) Si entre los años 12 y 16 de la Concesión (entre septiembre de 2017 y agosto de 2021), el tráfico promedio anual registrado por las unidades de peaje durante los 36 meses precedentes, asciende a 18 millones de ejes cobrables o más, se dará inicio al Módulo A de la segunda etapa. Al año 17 de la Concesión (2022), se iniciaron las obras correspondientes al Módulo B de la segunda etapa².
 - b) Si al inicio del año 17 de la Concesión (2022), el tráfico anual registrado entre los años 14 y 16 (2021-2022) de la misma alcanza los 13 millones de ejes cobrables o más, se iniciaran las obras de los Módulos A y B.
 - c) En caso ninguno de los supuestos previstos en los literales a) o b) precedentes hubiera ocurrido, la sociedad concesionaria deberá incrementar el monto de la carta fianza de “Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras” a USD 9 millones, y deberá escoger una de las siguientes opciones:
 - c.1) Realizar las obras correspondientes a la segunda etapa a más tardar al año 19 de la Concesión, en cuyo caso el plazo de concesión se ampliará a 32 años.
 - c.2) No realizar las obras correspondientes a la segunda etapa, en cuyo caso se producirá la caducidad de la Concesión, y el Concedente recuperará la Concesión de forma anticipada al finalizar el año 19. En este caso, no será aplicable la indemnización establecida en la cláusula 14.12.
8. Finalmente, la tercera etapa se iniciará sólo cuando el tráfico de la totalidad de unidades de peaje de la Concesión, durante 2 años consecutivos, sea de 23 millones de ejes cobrables o más³, siempre que esto ocurra a más tardar 5 años antes de la culminación de la Concesión, considerando las ampliaciones de plazo concedidas para la ejecución de las obras de la segunda etapa.

Esquema tarifario

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

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

Donde:

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

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



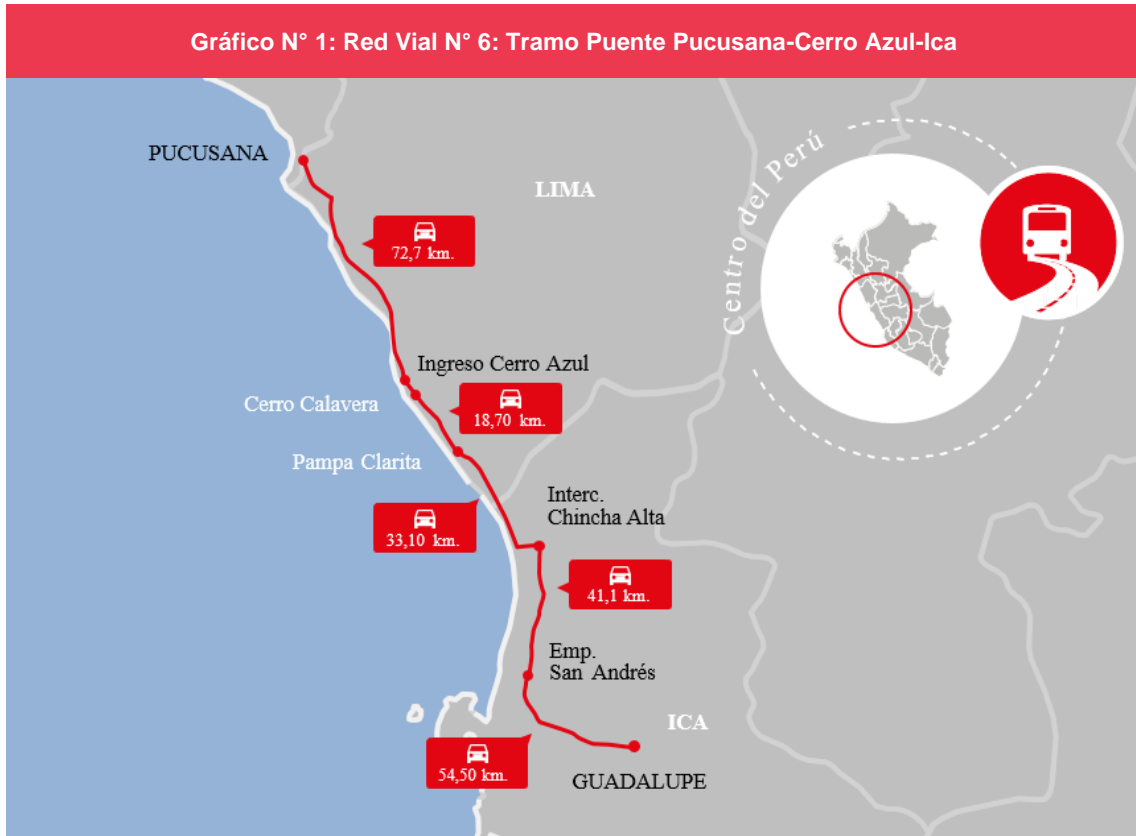
Peaje:	es el monto a cobrar en S/ sin incluir el IGV ni otros aportes de ley, por cada vehículo liviano o por cada eje para vehículos pesados.
i:	es el mes anterior a aquel en el que se realiza el ajuste tarifario
0:	es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.
CPI:	es el índice de precios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

Pagos al Estado

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

II.3. Área de Influencia

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



Fuente: Memoria Institucional de Ositrán 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

II.4. Infraestructura y equipos

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

II.5. Hechos de importancia

18. En el 2023 continuó la ejecución de la Obra: Sistema de Contención del Subtramo 5 – Sectores: Tambo de Mora, Matagente, San Clemente I y II - Obras de la Segunda Etapa de la Red Vial



N°6, con un Presupuesto de Obra aprobado con Resolución Directoral N° 0047-2019-MTC/19 del 21.10.2019 por un monto de S/ 15,637,913.31 incluido IGV, con un avance de obra del 71 %. Cabe indicar que la obra del Sistema de Contención es el resultado del proceso de la recepción parcial de las obras de la segunda etapa, donde el costo de la misma es asumida íntegramente por el concesionario.

19. De otro lado, el 30 de noviembre de 2023 se recepcionaron las Obras de la Segunda Etapa: (i) Obra Defensa Ribereña del Puente sobre el Rio Chico y (ii) Vía Secundaria del Paso a Desnivel Puquio Santo, lo que significó un avance de 100 % en la ejecución de las Obras de la Segunda Etapa establecidas en el Contrato de Concesión.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

20. Además del acceso a la vía, los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos: Servicios Obligatorios, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.

21. Los Servicios Obligatorios, que son otorgados de manera gratuita, se detallan a continuación:

- Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
- Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Total: 34 Sistemas SOS).
- Servicio de auxilio médico las 24 horas.
- Servicio de auxilio mecánico y grúa.
- Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
- Servicios higiénicos en cada Estación de Peaje.

22. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:

- Seguro contra accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación) siempre y cuando haya sido responsabilidad directa de la concesionaria.
- Servicio gratuito de internet para el usuario en la Estación de Peaje de Chilca.
- Servicio de información al usuario mediante planos de ubicación, planos turísticos, y paneles electrónicos.
- Servicio TELEPASS⁴ en el Peaje de Chilca.
- Servicio de Vales Prepago⁵.

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Tráfico vehicular

Tráfico en unidades vehiculares

23. En el 2023 se registró una ligera caída en el flujo vehicular en comparación con 2022, influenciada en parte por la paralización del tráfico vehicular por manifestaciones sociales entre

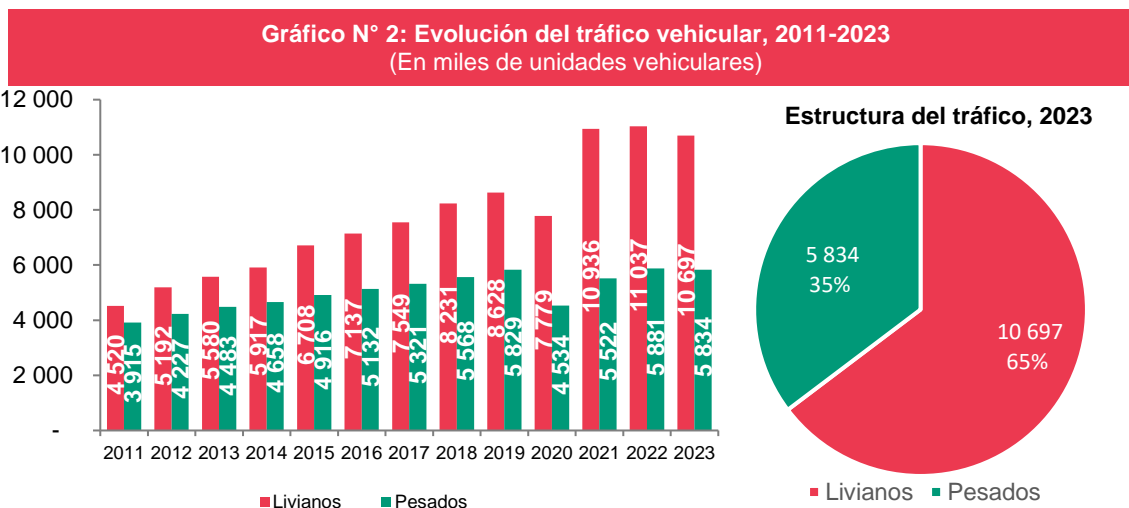
⁴ El TELEPASS consiste en el cobro de peaje de manera electrónica, siendo su principal ventaja la de evitar detenerse en la vía de cobro para realizar el pago de peaje. Actualmente, este sistema funciona en las tres estaciones de peaje de la concesión, donde se realiza su venta y recarga. Para su funcionamiento, se coloca un dispositivo llamado *Sticker Tag*, el cual es instalado al interior del vehículo en la parte superior del parabrisas, con el propósito de que cuando éste se aproxime a la vía de cobro se pueda detectar y realizar el cobro de peaje automáticamente. Este servicio permite vincular más de un vehículo a una cuenta TELEPASS.

⁵ Desde el mes de mayo de 2010, se ha implementado el sistema de vales dirigido al usuario intermedio, aquel que realiza actividades de transporte con vehículos pesados y flotas, y este sistema consiste en la presentación de un vale para poder realizar su pase por el peaje, evitando que tenga que cargar dinero en efectivo. La empresa o usuario interesado en este servicio, deberá llenar y enviar un formulario a COVIPERU, quien verificará la información y depósito del cliente para realizar la activación y entrega de los vales.



el Km 231 y Km 280 de la Panamericana Sur durante varios días del mes de enero. En efecto, el número de vehículos que transitó por la carretera en 2023 ascendió a 16,5 millones, cifra 2,3 % inferior al número de vehículos contabilizados el año anterior (16,9 millones).

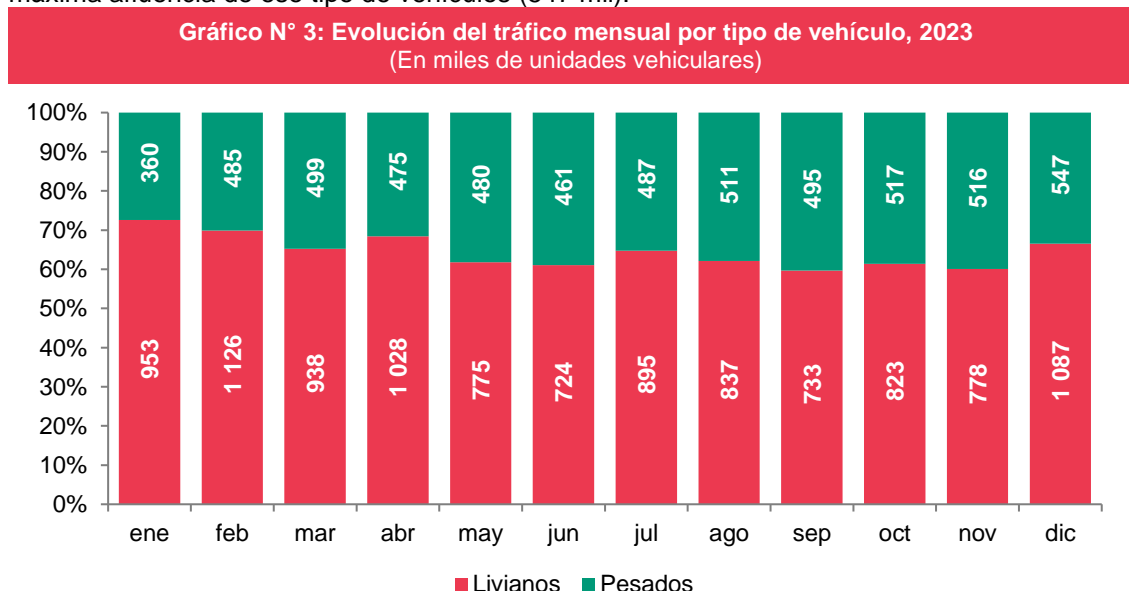
24. En 2023, los vehículos livianos representaron el 64,7 % del total de vehículos (10,70 millones) y el 35,3 % restante correspondió a vehículos pesados (5,88 millones), siendo precisamente el tráfico de vehículos pesados los que se redujeron en menor proporción, al pasar de 5,88 a 5,83 millones de vehículos entre 2022 y 2023 (-0,8 %); mientras que el tráfico de vehículos ligeros cayó en 3,1 % en el mismo periodo, al pasar de 11,03 millones en el 2022 a 10,70 millones en el 2023.



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

25. Al analizar el tráfico mensual del 2023, se aprecia que los meses de enero, febrero, abril y diciembre fueron los que registraron el mayor flujo de vehículos ligeros, superando el millón por mes (salvo diciembre). Por su parte, en el tráfico de vehículos pesados, diciembre fue el mes de máxima afluencia de ese tipo de vehículos (547 mil).



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

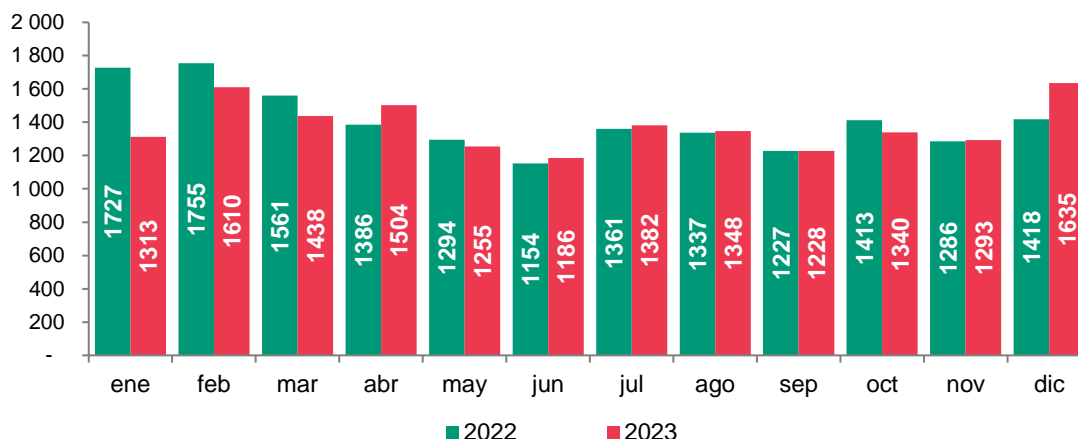
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

26. El siguiente gráfico muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2022 y 2023, donde se puede apreciar que en el mes de diciembre de 2023 se registró un mayor incremento del tráfico, en niveles de 15,3 % por encima de lo registrado en el mismo mes del año anterior. En tanto, los



meses en los que se registraron caídas en el tráfico en 2023 respecto al año anterior fueron enero (-24,0 %), febrero (-8,3 %) y marzo (-7,9 %).

Gráfico N° 4: Evolución del tráfico mensual, 2022-2023
(En miles de unidades vehiculares)



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

27. Con respecto a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje, en el 2023, la estación de Chilca, la más cercana a la ciudad de Lima, concentró la mayor cantidad de vehículos, alcanzando la cifra de 8,55 millones (51,7 %), por la unidad de Jahuay circularon 4,54 millones de vehículos (27,5 %); mientras que, por la estación de Ica transitaron 3,44 millones de vehículos (20,8 %).

Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2022-2023
(En miles de unidades vehiculares)

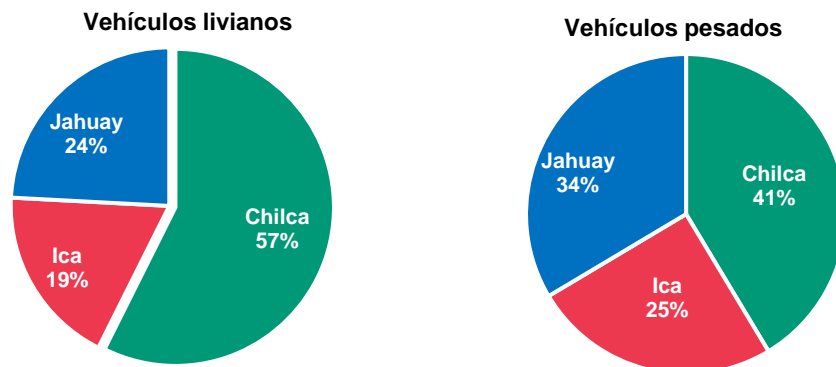
Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2022	2023	Flujo	Var. %
Livianos	Chilca	6291	6138	-152	-2.4 %
	Ica	2003	1974	-28	-1.4 %
	Jahuay	2744	2585	-159	-5.8 %
Pesados	Chilca	2425	2414	-11	-0.4 %
	Ica	1467	1462	-5	-0.4 %
	Jahuay	1989	1957	-32	-1.6 %
Total	Chilca	8716	8552	-163	-1.9 %
	Ica	3470	3436	-34	-1.0 %
	Jahuay	4733	4542	-191	-4.0 %

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

28. Como se ha indicado en el párrafo previo, en el 2023, la estación de Chilca se caracterizó por presentar una afluencia mayor de vehículos livianos, concentrando el 57 % del tráfico de dicho tipo de vehículos (livianos) del total de la concesión, por su parte las estaciones de Jahuay e Ica concentraron el 24 % y 19 % restantes. Situación diferente se aprecia con el tráfico de vehículos pesados, pues para este tipo de vehículos se aprecia una distribución más homogénea, donde la estación de Peaje de Chilca concentra el 41 %, Jahuay el 34 % e Ica el 25 %.



Gráfico N° 5: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2023
(Porcentaje)

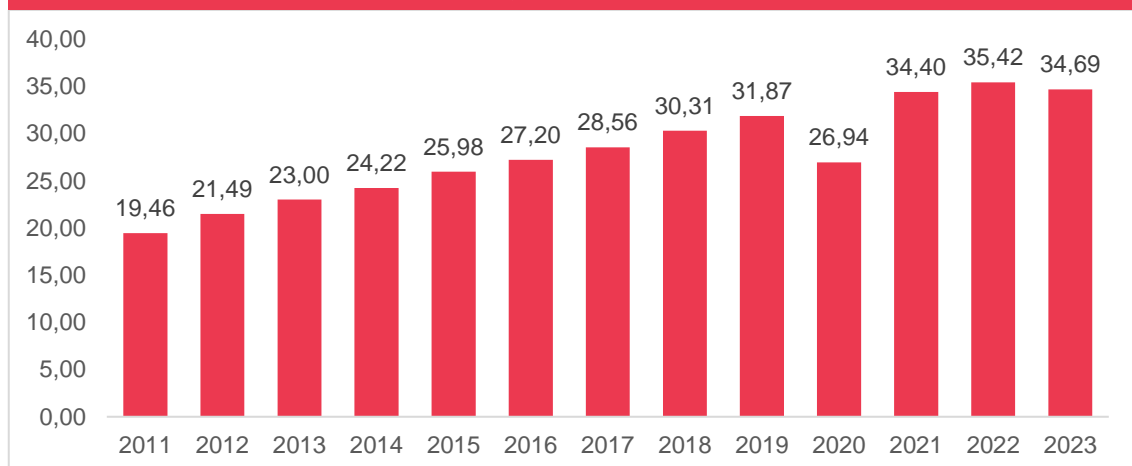


Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

Tráfico en ejes cobrables

29. El tráfico de vehículos en términos de ejes cobrables alcanzó en el 2023 un total de 34,69 millones de ejes, lo que representó una caída de 2,1 % en relación con lo registrado en el 2022 (35,42 millones de ejes cobrables).
30. Cabe indicar que, si bien en el Contrato de Concesión se tenía previsto que, si a partir del año 9 de la concesión se alcanzaban los 18 millones de ejes cobrables durante tres años, se daría el inicio de las obras de la segunda etapa; sin embargo, dicho hito se superó desde el 2011, sexto año de la concesión, tres años antes de lo previsto en el contrato de concesión.

Gráfico N° 6: Tráfico de vehículos por ejes cobrables, 2011-2023
(ejes cobrables)



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



31. En el 2023 se puede observar que, aproximadamente la mitad de los ejes cobrables en el tráfico de vehículos pesados corresponde a vehículos de 6 ejes (56,3 %)⁶, alcanzando la cifra de 13,5 millones de ejes cobrables. Seguidamente se tiene a los vehículos de 2 ejes que concentra el 14,1 % del número total de ejes para el caso del tráfico de vehículos pesados.

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

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	Más de 7	
Unidades vehiculares							
Chilca	745 178	449 840	119 432	189 216	888 256	22 358	2 414 280
Ica	405 356	267 816	64 784	125 826	587 050	11 156	1 461 988
Jahuay	540 980	372 142	93 678	163 736	774 120	12 818	1 957 474
Ejes cobrables							
Chilca	1 490 356	1 349 520	477 728	946 080	5 329 536	159 588	9 752 808
Ica	810 712	803 448	259 136	629 130	3 522 300	84 164	6 108 890
Jahuay	1 081 960	1 116 426	374 712	818 680	4 644 720	92 628	8 129 126

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

32. Con respecto a la afluencia de vehículos pesados por unidad de peaje, se observa que la estación de Chilca concentró el 40,7 % (9,8 millones) del total de ejes cobrables, Jahuay el 33,9 % (8,1 millones) e Ica el 25,5 % (6,1 millones).

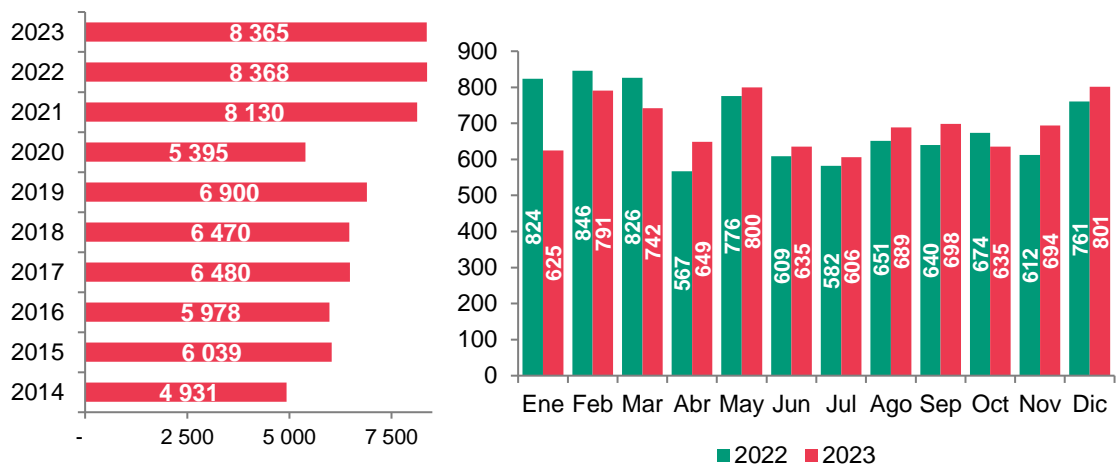
IV.2. Servicios complementarios

33. Las llamadas de emergencia recibidas por el concesionario se mantuvieron prácticamente inalterables al pasar de 8 368 llamadas en 2022 a 8 365 en el 2023. Por lo general, el nivel de llamadas de emergencia en ambos años fue de los más altos registrados desde el inicio de la Concesión.
34. Al analizar la evolución de dicho indicador de manera mensual, se aprecia que el mes en el que COVIPERU recibió el mayor número de llamadas reportando emergencias (801) fue el mes de diciembre.
35. Además de diciembre, en los meses de febrero y mayo de 2023, también se recibió un alto número de llamadas de emergencia, con 791 y 800 llamadas respectivamente.

⁶ Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos. Cabe indicar que el valor agregado bruto de la "Agricultura, Ganadería, Caza y Silvicultura" en la Región Ica alcanzó los S/ 2743 millones en 2022.



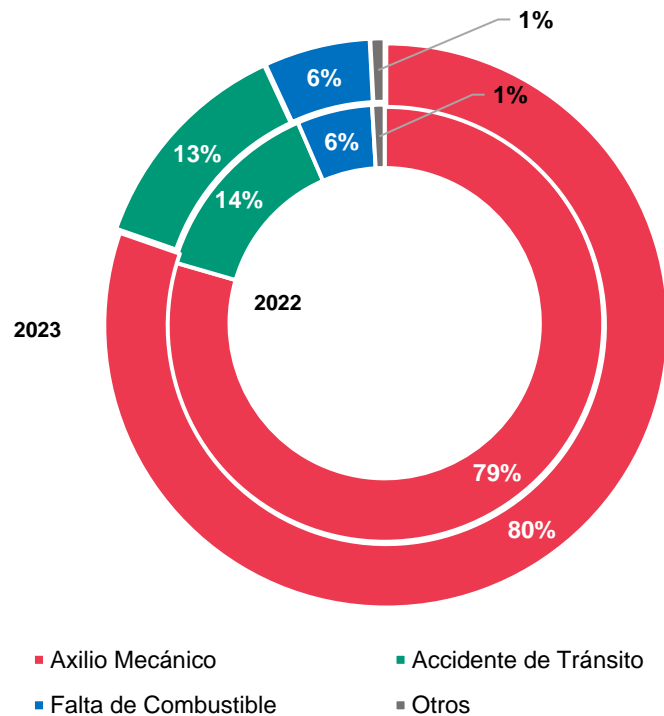
Gráfico N° 7: Llamadas a la central de emergencia



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

36. Por otro lado, cabe mencionar que, en el 2023, el 80 % de llamadas realizadas por los usuarios a la central de emergencia se refieren a solicitudes de auxilio mecánico; mientras que, el 13 % y 6 % de ellas tuvieron la finalidad de reportar accidentes de tránsito y falta de combustible, respectivamente.

Gráfico N° 8: Motivo de llamada de emergencia, 2022 - 2023



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

37. Durante el 2023 se observó que apenas el 0,17 % de sucesos ocurridos generaron interrupciones en el tránsito vehicular. Por otro lado, es importante notar que todas las llamadas de emergencia



realizadas fueron hechas a través de los teléfonos celulares de los usuarios. Cabe mencionar que el concesionario cuenta con postes SOS a lo largo de la vía.

Cuadro N° 6: Motivo de llamadas de emergencias y características, 2023
(Llamadas de emergencia)

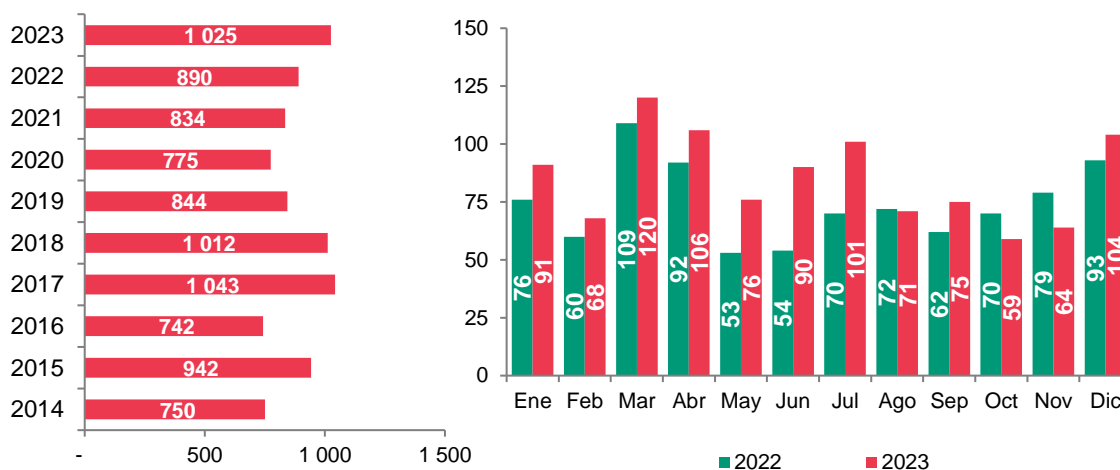
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación	Total
	Sí	No	Celular	
Auxilio Mecánico	-	6 719	6 719	6 719
Accidente de Tránsito	13	1 056	1 069	1 069
Falta de Combustible	-	509	509	509
Otros	1	67	68	68
Total	14	8 351	8 365	8 365

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

38. En lo que respecta a las solicitudes de asistencias médicas, en 2023 se reportaron un total de 1025 solicitudes, cifra superior en 15,2 % respecto a lo reportado en 2022 (890). En los meses de marzo, abril, agosto y diciembre se presentaron la mayor cantidad de auxilios médicos alcanzando 120, 106, 101 y 104 asistencias médicas, respectivamente. En promedio, la cantidad mensual de asistencias médicas brindadas en el 2023 (85) son mayores respecto al promedio mensual de 2022 (74).

Gráfico N° 9: Asistencias médicas



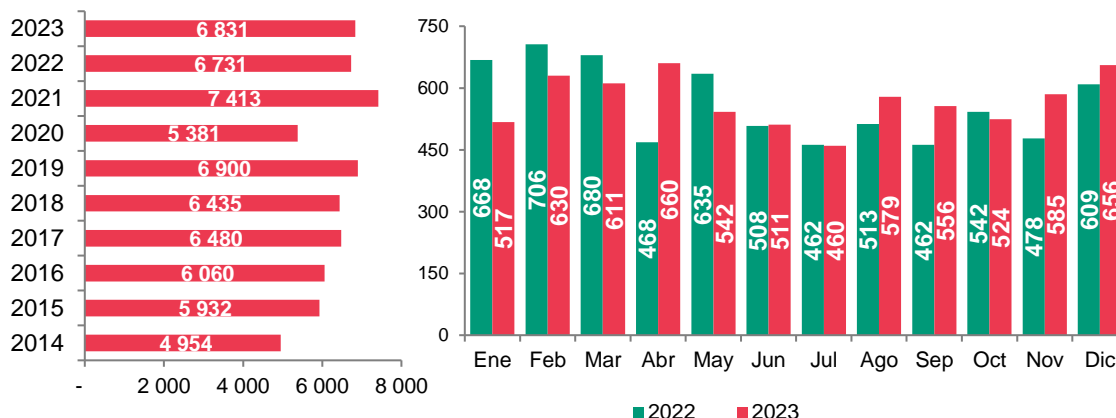
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

39. En el 2023, Coviperú proporcionó 6831 asistencias mecánicas, cifra que es superior en 1,5 % a los servicios brindados el año anterior (6731). A nivel mensual se puede notar que, en los meses de febrero, marzo, abril y diciembre de 2023 se registraron la mayor cantidad de asistencias mecánicas, siendo el mes de abril el de mayor incremento respecto al valor del año anterior (+41,0 %).



Gráfico N° 10: Asistencias mecánicas



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

V. RÉGIMEN TARIFARIO

40. De acuerdo a la cláusula 8,17, numeral d), del Contrato de Concesión, los peajes podrán ser reajustados anualmente en forma ordinaria según la evolución de la inflación y del tipo de cambio, conforme se explicó en la primera sección de este Informe
41. De este modo, en atención a lo establecido en la cláusula antes mencionada, el 20 de febrero del 2023 se actualizó el peaje, fijándose la tarifa en S/ 18,40 por vehículo ligero o eje, la cual es 5,7 % superior respecto a la tarifa del año 2022 de S/ 17,40 por vehículo ligero o eje.

Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2023
(En Soles)

Vehículo	Unidad de cobro	A partir del 20 de febrero de 2023		
		Peaje	IGV	Tarifa (Peaje + IGV)
Livianos	Por vehículo	15,59	2,81	18,40
2 ejes	Por vehículo	31,19	5,61	36,80
3 ejes	Por vehículo	46,78	8,42	55,20
4 ejes	Por vehículo	62,37	11,23	73,60
5 ejes	Por vehículo	77,97	14,03	92,00
6 ejes	Por vehículo	93,56	16,84	110,40
7 ejes	Por vehículo	109,15	19,65	128,80

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

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

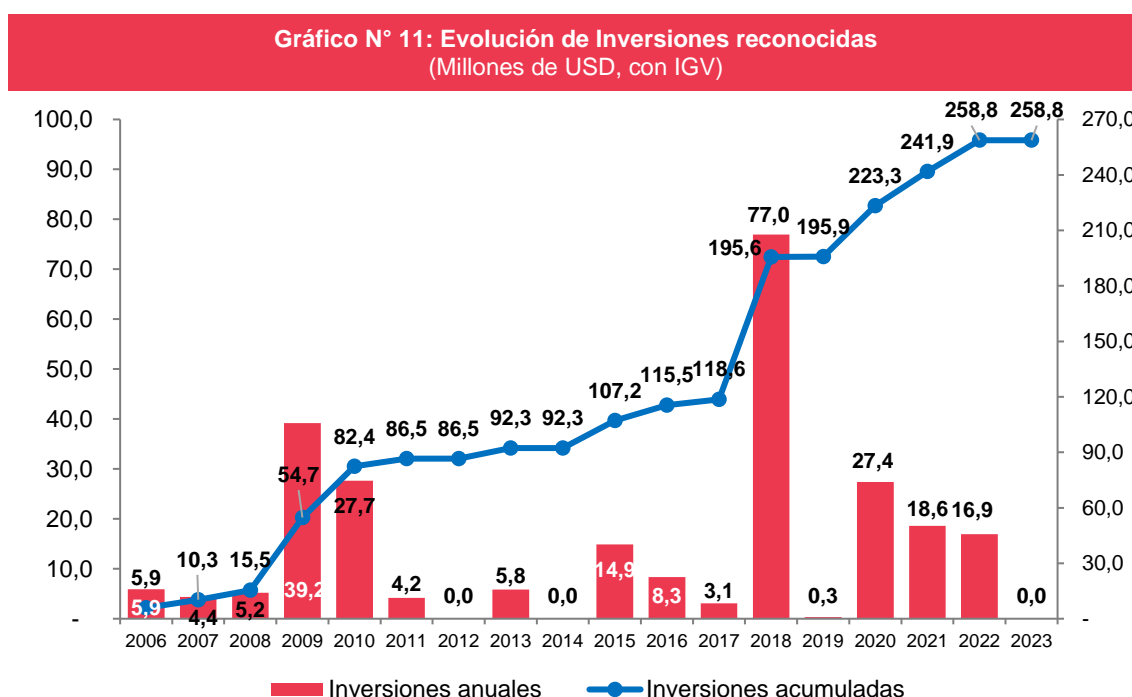


ambulancias de los Servicios Asistenciales Médicos como lo menciona el Decreto Ley N° 22467, Decreto Legislativo N° 1328 y Ley N° 24423.

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Inversiones

44. Al 31 de diciembre de 2023, la inversión acumulada aprobada por el Regulador ascendió a USD 258,8 millones (incluido IGCV), lo que representó un avance del 100 % del total de la inversión comprometida, lo que implica a su vez un avance físico del 100,0 % del compromiso de inversión.



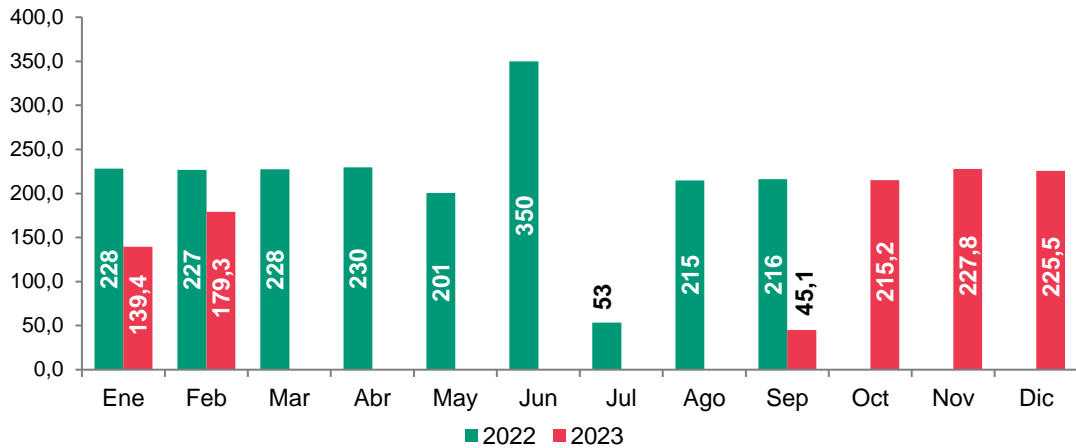
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

VI.2. Pagos al Estado

45. Para el 2023, el pago por concepto de Retribución al Estado correspondió al 18,61 % de los ingresos mensuales por peaje obtenido por el Concesionario, porcentaje aplicable de acuerdo a los términos del Contrato de Concesión.
46. Sin embargo, en el marco de lo estipulado en la Adenda N° 6, concerniente al adelanto de obras de la segunda y tercera etapa, el Concesionario puede utilizar el 17,61 % como adelanto de inversión para la ejecución de obras, transfiriendo el 1 % restante como retribución al Estado. No obstante, tuvieron que realizarse descuentos adicionales en virtud de la garantía tarifaria aplicada entre el 20 de febrero y 6 de abril de 2023, pues durante dicho periodo no se cobró la tarifa con los reajustes correspondientes al año 2023. En ese contexto, para el año 2023, el pago realizado por la empresa como retribución al Concedente alcanzó los S/ 1 032,2 miles, monto inferior en 47,0 % al monto transferido en el 2022 que ascendió a S/ 1 946,5 miles.



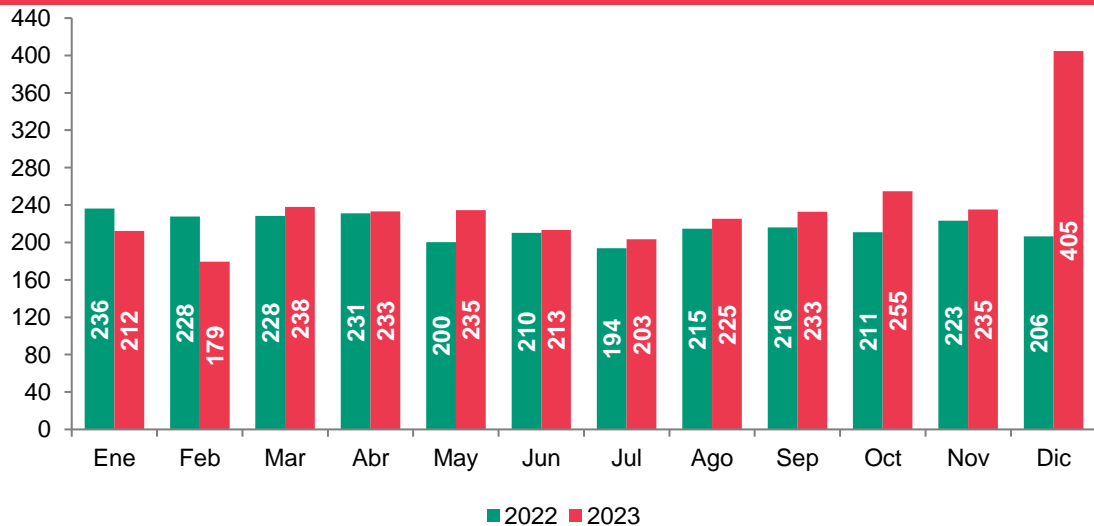
Gráfico N° 12: Retribución al Concedente, 2022 - 2023
(Miles de Soles)



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

47. Por su parte, el pago por aporte por regulación que el Concesionario tiene que transferir a favor del Ositrán corresponde al 1 % del total de ingresos de la Concesión (ingresos por construcción, ingresos por peaje, entre otros). Para el 2023, el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 2,9 millones, cifra superior en 10,3 % a la registrada en el año 2022 (S/ 2,6 millones). De manera mensual, en diciembre se registró el mayor nivel de aporte por regulación por un monto de S/ 405 mil.

Gráfico N° 13: Aporte por regulación, 2022 - 2023
(Miles de Soles)



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



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

48. De acuerdo al Contrato de Concesión, corresponde al Ositrán la supervisión del buen estado de los bienes y de la infraestructura vial de la Concesión, para lo cual el Concesionario debe cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato, así como para el Indicador Global de cumplimiento de los niveles de servicios, el mismo que se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial, cuyo límite aceptable fue fijado en 95 %.
49. Es responsabilidad del Regulador fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y, en el marco de su rol fiscalizador, aplicar las sanciones que correspondan, en caso de identificar incumplimientos.
50. Durante el año 2023, el Ositrán efectuó la medición del Nivel de Servicio global, cuyo resultado fue de 98,13 %, superando al 95 % establecido como el umbral mínimo aceptable en el Anexo I del contrato de concesión.
51. Una medida alternativa del nivel de servicio de la infraestructura vial es el Índice de Rugosidad Internacional (IRI), el cual es un indicador de confort y seguridad en la vía que se mide aproximadamente en el onceavo mes de cada año. La última medición del IRI efectuada en 2023, tuvo como resultado un nivel de 1,72, cifra inferior al máximo nivel aceptable de 3,0.

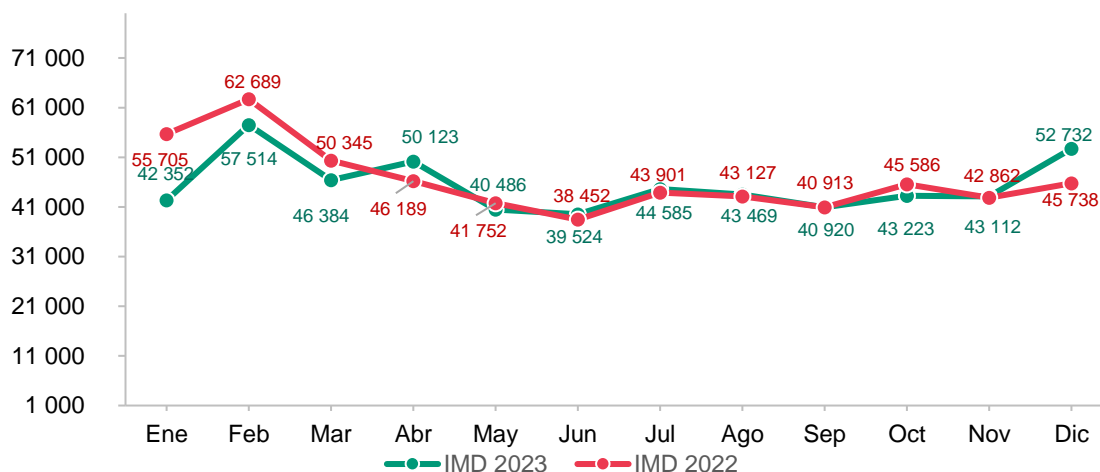
VII.2. Indicadores de tráfico

52. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad media Diaria (IMD)⁷. Como se observa en el siguiente gráfico el IMD en el 2023 ha mantenido una tendencia similar al 2022, siendo el índice en el año 2023 de 45 369 unidades vehiculares, cifra levemente inferior en 2,3 % respecto a la registrada en el 2022 (46 438).

⁷ El IMD mensual resulta de dividir el tráfico registrado en un determinado mes (medido en número de vehículos) entre el número de días de ese mes.



Gráfico N° 13: Intensidad Media Diaria (IMD), 2022 - 2023
(Unidades vehiculares)



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

VII.3. Accidentes

53. A lo largo del año 2023 se registraron 617 accidentes ocurridos en la vía concesionada, lo que representó una caída del 5,2 % respecto al 2022 (651 accidentes). En tanto, en el caso de las víctimas de los accidentes, el número de heridos y víctimas mortales cayeron en un 11,5 % (de 634 a 561 heridos) y 25,4 % (de 63 a 47 fallecidos) en relación con lo registrado en 2022, respectivamente.

Cuadro N° 9
Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2023
(Número de Accidentes)

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

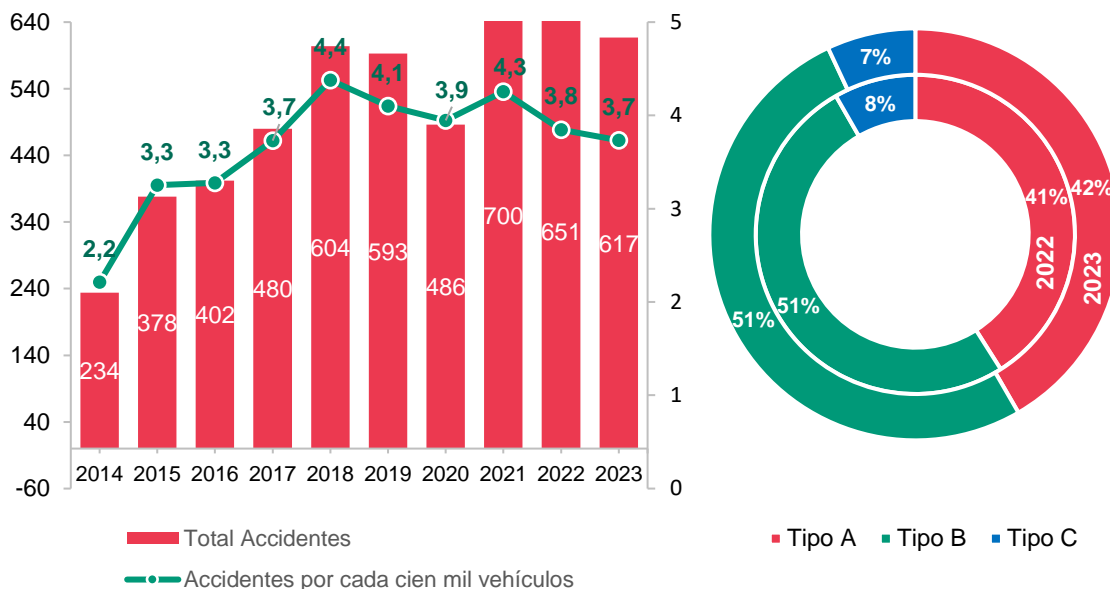
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

54. En el siguiente gráfico, se puede observar que la cantidad de accidentes por cada cien mil vehículos disminuyó en el 2023 llegando a ser 3,7, en línea con la caída en términos absolutos en la cantidad de accidentes.
55. De otro lado, el 42 % de los accidentes ocurridos en 2023 han generado daños materiales, es decir consecuencias sobre los bienes; mientras que, un 51 % de los accidentes generaron



personas heridas y, por último, el 7 % de los accidentes reportó consecuencias fatales sobre la vida de las personas (fallecidos).

Gráfico N° 15
Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2023



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

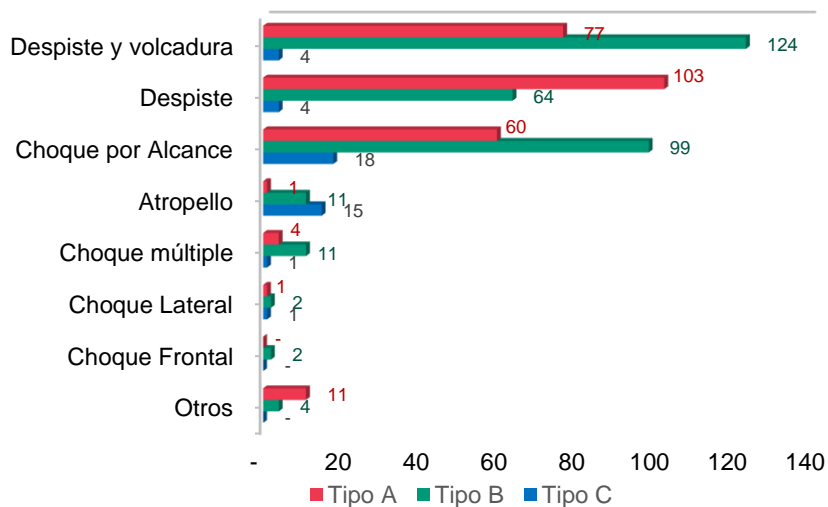
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

56. El Gráfico N° 14 muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente ocurrido. Como puede apreciarse, el principal tipo de accidente ocurrido en la vía correspondió principalmente a despistes y volcaduras de vehículos con 205 eventos (33,2 %), seguido por los choques por alcance con 177 eventos (28,7 %) y el despiste de vehículos con 171 accidentes (27,7 %).

Gráfico N° 14
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2023



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.



Tipo C: Accidentes con personas fallecidas
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

57. Respecto a las consecuencias generadas por los accidentes, los despistes con volcadura en el 2023 es el tipo de accidente que ha ocasionado la mayor cantidad de heridos (39,4 %); por otro lado, los choques por alcance y atropellos concentran la mayor cantidad de personas fallecidas (31,9 % y 42,6 %, respectivamente por cada tipo de accidente mencionado).

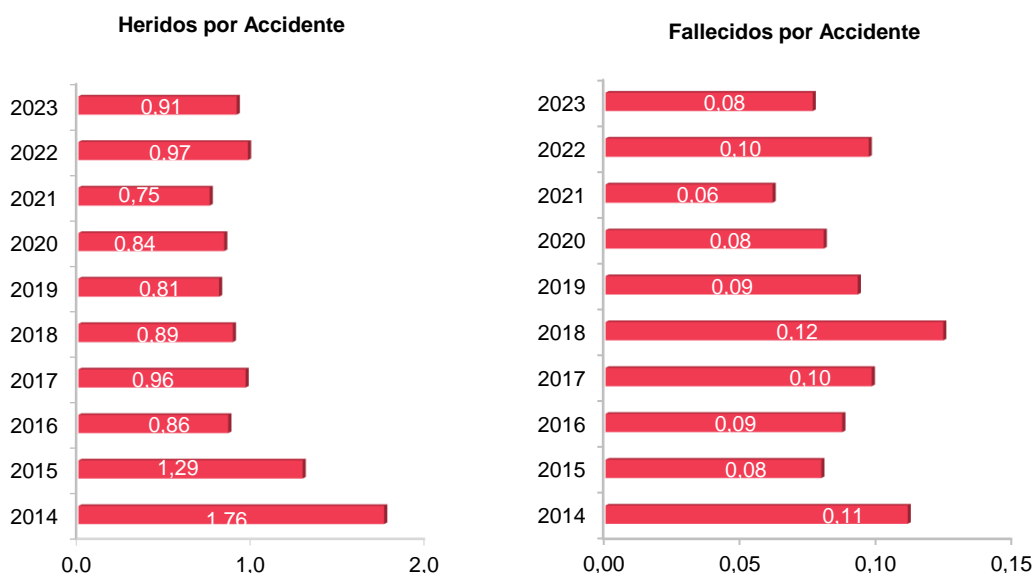
Cuadro N° 8: Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2023
(Número de personas y porcentaje)

Causas	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Despiste y volcadura	221	39,4 %	4	8,5 %
Despiste	90	16,0 %	6	12,8 %
Choque por Alcance	197	35,1 %	20	42,6 %
Atropello	16	2,9 %	15	31,9 %
Choque múltiple	27	4,8 %	1	2,1 %
Choque Lateral	6	1,1 %	1	2,1 %
Choque Frontal	2	0,4 %	0	0,0 %
Otros	2	0,4 %	0	0,0 %
Total	561	100,0 %	47	100,0 %

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

58. En lo que respecta a los indicadores de accidentes en 2023 se puede observar que la cantidad de heridos por accidentes ocurridos se ha reducido de 0,97 en el 2022 a 0,91 en el 2023. De manera similar, los fallecidos por accidentes ocurridos pasaron de 0,10 en el 2022 a 0,08 en el 2023.

Gráfico N° 15: Indicadores de accidentes, 2016 - 2023



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



VII.4. Reclamos

59. El número de reclamos que los usuarios de las vías concesionadas presentaron ante Coviperú en 2023 descendió a 38 reclamos, cifra 17,4 % inferior que los registrados en el 2022. Del total de reclamos resueltos por el Concesionario, la mayor cantidad de ellos (33) fueron declarados infundados, mientras que 2 fueron calificados como inadmisibles, 1 fue improcedente y se desistieron en 2 reclamos.

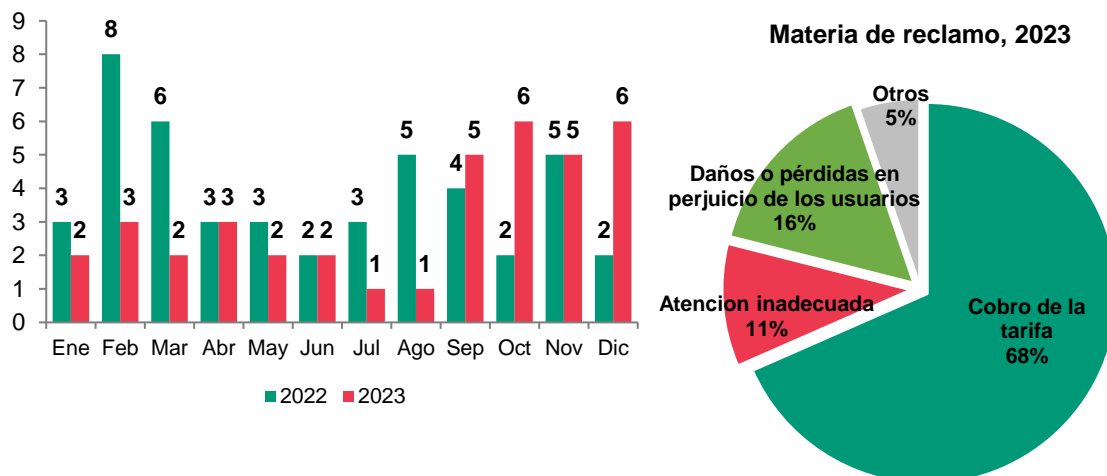
Cuadro N° 9: Evolución de reclamos (Número de reclamos)								
INDICADOR	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Inadmisible	1	8	2	9	10	6	0	2
Improcedente	4	6	7	6	1	4	0	1
Fundados	5	1	0	0	1	2	3	0
Infundado	61	54	40	35	42	34	36	33
Desistimiento	11	14	21	0	0	3	7	2
Total Reclamos	82	83	70	50	54	49	46	38

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

60. En relación con la materia de los reclamos en 2023, el 68 % del total de reclamos (26) estuvieron relacionados con el cobro de tarifa, el 16 % con los daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (6) y el 11 % con la atención inadecuada (4).

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



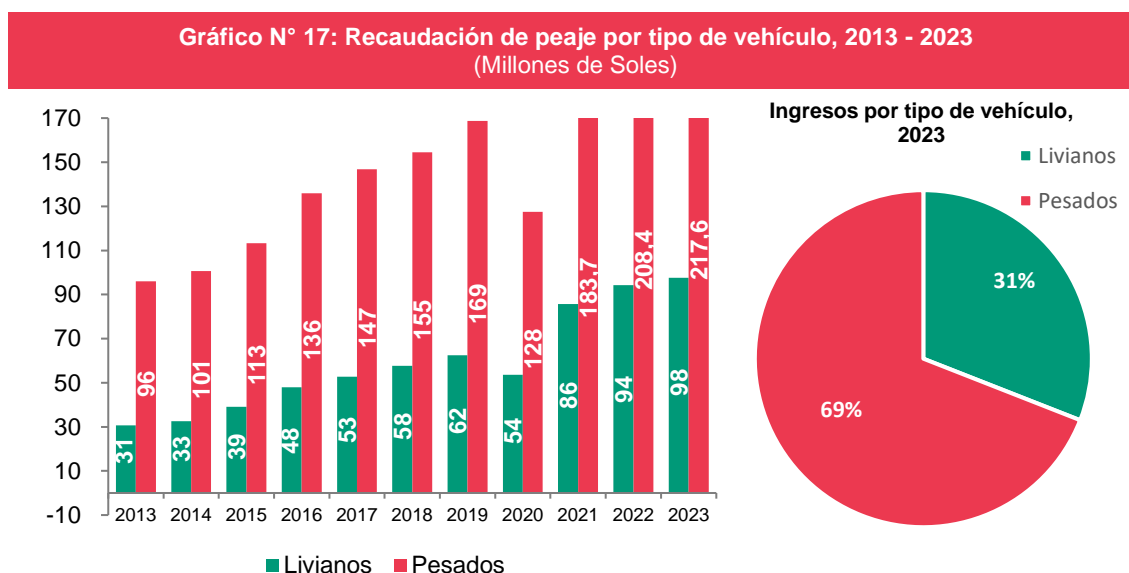
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



VIII. INDICADORES COMERCIALES

61. En el 2023, se recaudaron en total S/ 315,2 millones por concepto de peaje, lo que implicó un incremento de la recaudación en 4,2 %, influenciado por el aumento de la tarifa de peaje⁸. Con respecto a los ingresos percibidos según tipo de vehículo, se observa el crecimiento tanto de la recaudación por vehículos ligeros (+13.8 %), así como de la recaudación por vehículos pesados (+2,3 %).



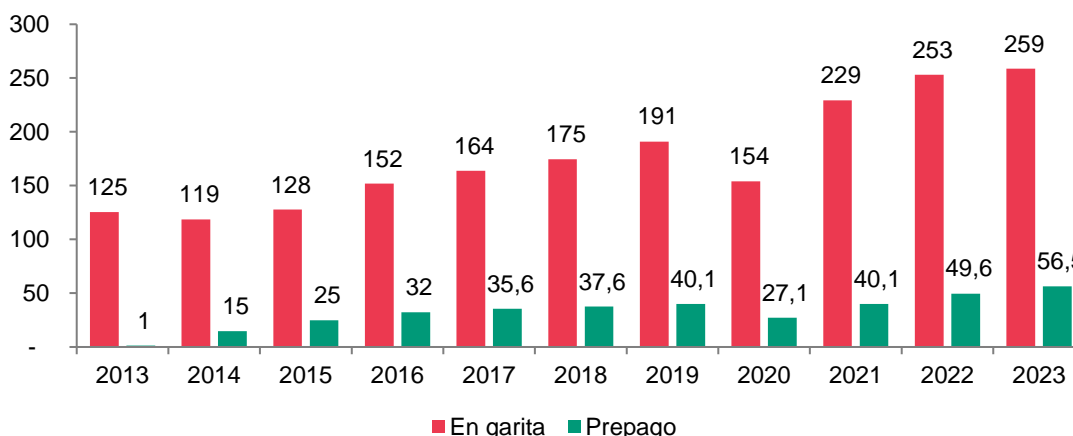
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - Coviperú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

62. Cabe señalar que en 2023 la recaudación efectuada bajo la modalidad de telepeaje y vales prepago alcanzó los S/ 56,5 millones de soles, lo que representó el 17,9 % de la recaudación total; mientras que el 82,1 % restante corresponde a la recaudación tradicional de pago en la unidad de peaje.
63. El monto ascendente a S/ 56,5 millones por concepto de ingresos por vales prepago y telepeaje muestra un incremento de 13,8 % del monto recaudado por dicha modalidad de cobro con respecto al 2022 (S/ 49,6 millones). En el gráfico, se puede observar el crecimiento de la recaudación de la Concesión para los años 2013-2023, según la modalidad de pago utilizada por los usuarios.

⁸ Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos en dicha Concesión se redujo 2,3 % en el 2023.



Gráfico N° 18: Recaudación por tipo de pago, 2013-2023
(Millones de Soles)



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estado Financieros

Estado de Resultados integrales

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 autofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de recaudación de peajes e inversiones autorizadas por el Concedente (MTC), siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.
65. Al respecto, en el 2023 los ingresos totales constituido por los servicios de operación y mantenimiento (cobro de peajes) y actividad de construcción alcanzaron los S/ 280,7 millones, un 8,7 % superior que los S/ 258,1 millones registrados en el 2022. Es oportuno indicar que los ingresos por peajes se incrementaron en 4,6 % frente a lo registrado en el 2022, esto es, en S/ 11,9 millones; mientras que los ingresos por construcción⁹ ascendieron a S/ 12,4 millones, esto es, un incremento en 619,7 % (S/ 10,7 millones) frente a lo registrado en el ejercicio 2022 (S/ 1,7 millones).

⁹ Corresponde, por un lado, a los servicios de construcción de la segunda etapa por la Obra Rio Chico, de acuerdo con el Contrato de Concesión y, por otro lado, a los servicios de construcción de la tercera etapa. Ambos servicios han sido realizados por la empresa Construcción y Administración S.A. (CASA).



Cuadro N° 10
Ingresos por servicios 2023-2022
(En miles de soles)

Ingresos por servicios	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2023	2022	2023 / 2022	
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	268,232	256,380	95.6 %	99.3 %	4.6 %	11,852
Peaje Chilca	105,319	101,058	37.5 %	39.2 %	4.2 %	4,261
Peaje Jahuay	70,469	69,058	25.1 %	26.8 %	2.0 %	1,411
Peaje Ica	54,846	51,126	19.5 %	19.8 %	7.3 %	3,720
Telepeaje	37,749	35,138	13.4 %	13.6 %	7.4 %	2,611
Devoluciones	(151)					
Ingresos por servicios de construcción de obras	12,430	1,727	4.4 %	0.7 %	619.7 %	10,703
Obras Adenda N° 6	12,430	1,727	4.4 %	0.7 %	619.7 %	10,703
Total	280,662	258,107	100 %	100 %	8.7 %	22,555

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

66. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2023, estos alcanzaron los S/ 162,4 millones, monto inferior en 6,6 % respecto del ejercicio 2022 (S/ 173,8 millones). Al interior de estos costos, el costo de operación y mantenimiento asciende a S/ 152,6 millones y representa aproximadamente 94 % del total de costos, cifra que ha disminuido en 12,1 % frente al monto que alcanzó en el año 2022 (S/ 173,7 millones y que representó casi el 100 % del total de costos); mientras que se registraron de construcción importantes ascendentes a S/ 9,7 millones, lo que representó en el presente ejercicio 2023 casi el 6 % de los costos totales.

Cuadro N° 11
Costos de prestación de servicios 2023-2022
(En miles de soles)

Costos de operación y construcción	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023 / 2022
Costos de operación y mantenimiento	152 634	173 731	94.01 %	99.98 %	-12.1 %
Retribución al Concedente	2 849	2 564	1.75 %	1.5 %	11.1 %
Mantenimiento periódico	46 736	70 804	28.78 %	40.7 %	-34.0 %
Amortización	66 715	65 403	41.09 %	37.6 %	2.0 %
Servicios de mantenimiento rutinario de la red vial	16 232	17 566	10.00 %	10.1 %	-7.6 %
Servicios de operación de peajes	9 364	8 739	5.77 %	5.0 %	7.2 %
Aporte por regulación al Organismo Superior de la inversión en Control y Supervisión - Ositrán	2 958	2 575	1.82 %	1.5 %	14.9 %
Otros costos menores	7 780	6 080	4.79 %	3.5 %	28.0 %
Costo de construcción	9 733	38	5.99 %	0.0 %	25513.2 %
Costos adenda 6 - etapa 2	5 881		3.62 %		
Obras Adenda N° 6	3 852	38	2.4 %	0.0 %	10036.8 %
Total	162 367	173 769	100.0 %	100.0 %	-6.6 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

67. En el caso de los gastos administrativos, estos aumentaron en 10,6 % con respecto al 2022, pasando de S/ 28,2 millones a S/ 31,2 millones, explicado principalmente por la cuenta Cargas diversas de Gestión, ascendentes a S/ 11,6 millones, mientras que dicha cuenta en 2022 fue de S/ 7,1 millones. Asimismo, aumentó la cuenta Servicios Prestados por terceros en 4,2 % al pasar de S/ 7,7 millones en 2022 a S/ 8 millones en 2023.



Cuadro N° 12
Gastos de administración 2023-2022
(En miles de soles)

Gastos de administración	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2023	2022	2023 / 2022	
Servicios prestados por terceros	8,073	7,746	25.9 %	27.4 %	4.2 %	327
Cargas diversas de gestión	11,574	7,098	37.1 %	25.1 %	63.1 %	4,476
Cargas de personal	6,670	6,626	21.4 %	23.5 %	0.7 %	44
Depreciación	2,698	3,752	8.6 %	13.3 %	-28.1 %	(1,054)
Tributo	2,165	2,961	6.9 %	10.5 %	-26.9 %	(796)
Amortización	35	46	0.1 %	0.2 %	-23.9 %	(11)
Total	31,215	28,229	100 %	100 %	10.6 %	2,986

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

68. En el siguiente cuadro de Resultados Integrales, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 118,3 millones, esto es, un aumento de S/ 33,9 millones con relación a lo registrado el año anterior (S/ 84,3 millones). Por otro lado, la utilidad operativa se incrementó en 42,8 % ascendiendo a S/ 80,1 millones (en el 2022 fue de S/ 56,1 millones). Estas mayores utilidades se explican por la evolución en conjunto de aumento de los ingresos y reducción de costos totales, especialmente, los costos de operación de la concesión.

Cuadro N° 13
Estado de Resultados 2023-2022
(En miles de soles)

	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2023	2022	2023 / 2022	
Ingresos Totales	280,662	258,107	100.0 %	100.0 %	8.7 %	22,555
Ingresos por peajes	268,232	256,380	95.6 %	99.3 %	4.6 %	11,852
Ingresos por construcción	12,430	1,727	4.4 %	0.7 %	619.7 %	10,703
Costos Totales	(162,367)	(173,769)	-57.9 %	-67.3 %	-6.6 %	11,402
Costos de operación de la concesión	(152,634)	(173,731)	-54.4 %	-67.3 %	-12.1 %	21,097
Costos de construcción	(9,733)	(38)	-3.5 %	0.0 %	25513.2 %	(9,695)
Utilidad bruta	118,295	84,338	42.1 %	32.7 %	40.3 %	33,957
Gastos de administración	(38,181)	(28,229)	-13.6 %	-10.9 %	35.3 %	(9,952)
Utilidad operativa	80,114	56,109	28.5 %	21.7 %	42.8 %	24,005
Gastos financieros	(31,900)	(36,780)	-11.4 %	-14.2 %	-13.3 %	4,880
Ingresos financieros	-	-	0.0 %	0.0 %	-	-
Diferencia en cambio, neta	11,910	25,574	4.2 %	9.9 %	-53.4 %	(13,664)
Otros ingresos, neto	379	1,067	0.1 %	0.4 %	-64.5 %	(688)
Resultado antes del impuesto a la ganancia	60,503	45,970	21.6 %	17.8 %	31.6 %	14,533
Impuesto a la renta	(25,225)	(23,426)	-9 %	-9 %	7.7 %	(1,799)
Ganancia (pérdida) neta del año	35,278	22,544	13 %	9 %	56.5 %	12,734

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



69. Respecto a la utilidad neta del ejercicio, en el año 2023, esta ascendió a S/ 35,3 millones, lo que significó un incremento de 56,5 % respecto del monto consignado en 2022 (S/ 22,5 millones), influenciado por los menores gastos financieros y ganancias por diferencia de cambio en 2023.

Estado de Situación Financiera

70. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de sus activos, pasivos y el patrimonio neto.
71. Al cierre del año 2023, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujo en 7,9 %, al pasar de S/ 920,9 millones en 2022 a S/ 847,7 millones en 2023. Por el lado del activo, el activo corriente se redujo 31,5 % entre el 2022 y 2023 mientras que, los activos no corrientes se redujeron 6,2 % pasando de S/ 856,1 millones a S/ 803,3 millones en dichos años.
72. Con relación a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 7 % de los activos totales en el año 2022 al 5,2 % en el año 2023; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 93% de los activos totales en el año 2022 al 94,8 % en el año 2023. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituida por Efectivo y equivalente en efectivo que asciende a S/ 25,1 millones y representa el 3 % del activo total, habiéndose reducido en 30,7 % con relación al valor consignado en el 2022 (S/ 36,3 millones). Por el lado del activo no corriente, la cuenta de activos intangibles es la de mayor volumen, al concentrar el 94,1 % del total de activos, habiéndose reducido en 5,9 % en relación al 2022 (S/ 847,3 millones).
73. De otro lado, los pasivos totales de la concesión disminuyeron en 14,2 % y el patrimonio neto se incrementó en 22,3 %, ascendiendo a S/ 654 millones y S/ 193,7 millones en el ejercicio 2023 y representando el 77,1 % y 22,9 % del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que, el pasivo corriente registró un valor de S/ 213 millones en el 2023, un 3,9 % superior al valor registrado en el 2022 (S/ 205,1 millones); mientras que el pasivo no corriente registró un valor de S/ 440,9 millones en el 2023, una reducción de 20,9 % al valor registrado en el 2022 (S/ 557,3 millones).
74. Respecto al pasivo corriente, la cuenta Cuentas por pagar a partes relacionadas es la de mayor magnitud ascendiendo a S/ 159,2 millones (en el 2022 registró S/ 149,7 millones) y representa el 18,8 % del pasivo total. En cuanto al pasivo no corriente, las cuentas por pagar a partes relacionadas¹⁰ concentra el 47,3 % del pasivo total ascendiendo a S/ 401,1 millones (en el 2022 ascendió a S/ 533,1 millones).

¹⁰ En mayo del 2022, la Concesionaria y CASA suscribieron un Contrato de Mutuo para el financiamiento de las obligaciones derivadas de la ejecución de Obras de Mantenimiento Periódico, mediante la cual CASA se compromete a efectuar un préstamo hasta por USD 21,4 millones. En abril de 2022, la concesionaria recibió el primer desembolso por USD 2,7 millones y posteriormente 5 desembolsos por USD 2,7 millones USD 3,5 millones, USD 4,5 millones, USD 5,5 millones y USD 2,5 millones, en los meses de setiembre 2022 a enero de 2023, respectivamente, devengando intereses a una tasa de 4,5%. A su vez al 31 de diciembre de 2023 y de 2022 se encuentran vigentes los préstamos de USD 150,6 millones correspondiente a la Segunda Etapa, el cual devenga intereses a una tasa de 4,5 % con vencimiento en diciembre 2027 y por S/ 150 millones correspondiente a la Tercera Etapa, el cual devenga intereses a una tasa de 9,35 % con vencimiento en febrero 2028.



Cuadro N° 14
Estado de Situación Financiera 2023-2022
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2023	2022		2023	2022
ACTIVO CORRIENTE	44,371	64,749	PASIVO CORRIENTE	213,025	205,119
Efectivo y equivalente de efectivo	25,113	36,251	Cuentas por pagar comerciales	2,725	2,197
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1,629	1,406	Cuentas por pagar a partes relacionadas	159,235	149,678
Otras cuentas por cobrar	13,924	25,296	Otras cuentas por pagar	27,870	5,600
Servicios pagados por anticipado	3,705	1,796	Provisiones para mantenimiento vial	23,195	47,264
			Pasivos por arrendamiento		380
ACTIVO NO CORRIENTE	803,313	856,121	PASIVO NO CORRIENTE	440,941	557,311
Instalaciones, mobiliario y equipo	5,814	8,785	Cuentas por pagar a partes relacionadas	401,139	533,080
Activos intangibles, neto	797,499	847,336	Provisiones para mantenimiento vial	18,565	20,996
Activo por impuesto la renta diferido		-	Pasivo por impuesto diferido	18,910	2,051
			Otras cuentas por pagar	2,327	1,184
			TOTAL PASIVO	653,966	762,430
			PATRIMONIO NETO	193,718	158,440
			Capital social	65,760	65,760
			Reserva legal	13,152	13,152
			Resultados acumulados	114,806	79,528
TOTAL ACTIVO	847,684	920,870	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	847,684	920,870

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Cuadro N° 15

Análisis Vertical y Horizontal Estado de Situación Financiera, 2023-2022

(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2023	2022	2023/2022		2023	2022	2023/2022
ACTIVO CORRIENTE	5.2 %	7.0 %	-31.5 %	PASIVO CORRIENTE	25.1 %	22.3 %	3.9 %
Efectivo y equivalente de efectivo	3.0 %	3.9 %	-30.7 %	Cuentas por pagar comerciales	0.3 %	0.2 %	24.0 %
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0.2 %	0.2 %	15.9 %	Cuentas por pagar a partes relacionadas	18.8 %	16.3 %	6.4 %
Otras cuentas por cobrar	1.6 %	2.7 %	-45.0 %	Otras cuentas por pagar	3.3 %	0.6 %	397.7 %
Servicios pagados por anticipado	0.4 %	0.2 %	106.3 %	Provisiones para mantenimiento vial	2.7 %	5.1 %	-50.9 %
				Pasivos por arrendamiento	0.0 %	0.0 %	-100.0 %
ACTIVO NO CORRIENTE	94.8%	93.0 %	-6.2 %	PASIVO NO CORRIENTE	52.0 %	60.5 %	-20.9 %
Instalaciones, mobiliario y equipo	0.7 %	1.0 %	-33.8 %	Cuentas por pagar a partes relacionadas	47.3 %	57.9 %	-24.8 %
Activos intangibles,neto	94.1 %	92.0 %	-5.9 %	Provisiones para mantenimiento vial	2.2 %	2.3 %	-11.6 %
Activo por impuesto la renta diferido	0.0 %	0.0 %		Pasivo por impuesto diferido	2.2 %	0.2 %	822.0 %
				Otras cuentas por pagar	0.3 %	0.1 %	96.5 %
				TOTAL PASIVO	77.1 %	82.8 %	-14.2 %
				PATRIMONIO NETO	22.9 %	17.2 %	22.3 %
				Capital social	7.8 %	7.1 %	0.0 %
				Reserva legal	1.6 %	1.4 %	0.0 %
				Resultados acumulados	13.5 %	8.6 %	44.4 %
TOTAL ACTIVO	100 %	100 %	-7.9 %	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100 %	-7.9 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - Concesionaria Vial del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



IX.2. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

75. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Así, en los años 2023 y 2022, la empresa registró ratios de liquidez menores a 1, revelando que no tiene los recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. Inclusive, para el año 2023, todos los ratios disminuyeron reflejando una reducción en la liquidez de la empresa.
76. En particular, la reducción del *Efectivo y equivalente*, en el año 2023, generó una disminución de los indicadores de Liquidez clásica¹¹ y Prueba ácida¹², colocando al Concesionario en una posición menor frente a sus acreedores.
77. El ratio de Liquidez absoluta¹³ o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de los ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre del año 2023, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,12 por cada sol de deuda, ratio inferior al del año 2022 que alcanzó los S/ 0,18.

Cuadro N° 16			
Ratios de Liquidez, 2023 - 2022			
Ratios	2023	2022	2021
Liquidez clásica	0.21	0.32	0.26
Prueba ácida	0.19	0.31	0.23
Liquidez absoluta	0.12	0.18	0.08

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Ratios de Endeudamiento Financiero

78. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2023 reflejan la existencia de una menor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior al experimentar una reducción en los distintos indicadores, a excepción del indicador "calidad de la deuda", tal y como se aprecia en el cuadro N° 17.
79. El ratio Deuda - Patrimonio¹⁴ indica que los recursos ajenos de la entidad suponen un 337,6 % de los recursos propios (en el año 2022, este valor era de 481,2 %), producto de la caída de las cuentas por pagar a partes relacionadas que constituyen pasivos del Concesionario.
80. Asimismo, el ratio Endeudamiento del Activo¹⁵ en el año 2023 indica que de todas las inversiones del Concesionario (activo total), un 77,1 % se financia a través de terceros; mientras que en el año 2022 dicha dependencia fue de 82,8 %. Esta situación representa un mayor nivel de autonomía financiera del concesionario frente a terceros.
81. El Índice de solvencia¹⁶ muestra que por cada sol (S/1) de pasivo total corresponde S/ 1,3 de activo total, mientras que para el 2022 por cada sol de pasivo total correspondió S/ 1,21 de activo

¹¹ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹² El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

¹³ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



total. Así, cuando más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que del 2022 al 2023, se incrementó el nivel de solvencia de la empresa.

82. Finalmente, el ratio Calidad de la deuda¹⁷ presenta un incremento de 26,9 % en el ejercicio 2022 a 32,6 % en el ejercicio 2023, lo que supone un mayor endeudamiento de corto plazo en el ejercicio 2023 respecto al ejercicio 2022. De este modo, se tiene que ha aumentado el endeudamiento de corto plazo de la empresa en 2023, en línea con el incremento de los pasivos de corto plazo.

Cuadro N° 17			
Ratios Apalancamiento / endeudamiento, 2023- 2022			
Ratios	2023	2022	2021
Deuda - Patrimonio	337.6 %	481.2 %	629.5 %
Endeudamiento del Activo	77.1 %	82.8 %	86.3 %
Calidad de la Deuda	32.6 %	26.9 %	22.4 %
Índice de Solvencia	1.30	1.21	1.16

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Ratios de Rentabilidad

83. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto¹⁸ se incrementó al pasar de 32,7 % a 42,1 % entre los años 2022 y 2023. De igual forma se observa un incremento del Margen operativo¹⁹ al pasar de 21,7 % a 28,5 %. Cabe indicar que estos márgenes en 2023 se encuentran en mejor posición respecto de aquellos registrados en 2021.
84. A su vez, en el año 2023, el Margen EBITDA²⁰, que refleja la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, mejoró su capacidad de cobertura, al pasar de 7,5 % a 17,2 %. Asimismo, el Margen neto²¹ presentó crecimiento, pues pasó de 8,7 % a 12,6 % entre 2022 y 2023.
85. Por otra parte, se observa un aumento para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE²², es decir, los socios tuvieron mayor rentabilidad sobre su capital invertido con respecto al año 2022. En efecto, en el ejercicio del 2023, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo S/ 18,2 de utilidad neta. Situación similar ocurre con el valor del ROA²³ (rendimiento sobre los activos), que fue de 4,2 % (2,4 % en el año 2022), así la empresa tuvo mayores ganancias para el año 2023 sobre el capital total invertido.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

²⁰ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

²¹ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

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

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



Cuadro N° 18
Ratios de Rentabilidad, 2023 - 2022

Ratios	2023	2022	2021
Margen Bruto	42.1 %	32.7 %	34.6 %
Margen Operativo	28.5 %	21.7 %	26.8 %
Margen EBITDA	17.2 %	7.5 %	43.6 %
Margen Neto	12.6 %	8.7 %	0.7 %
ROE	18.2 %	14.2 %	1.7 %
ROA	4.2 %	2.4 %	0.2 %

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



X. CONCLUSIONES

86. De la evaluación del desempeño de la Concesión Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana – Cerro azul – Ica durante el año 2023, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) En 2023, el número de vehículos que circularon por la Concesión ascendió a 16,5 millones, cifra que representó una disminución de 2,3 % con relación a 2022. La estación de Chilca concentró la mayor cantidad de flujo vehicular, con un aporte de 51,7 % al tráfico total, mientras que las estaciones de Jahuay e Ica, representaron el 27,5 % y 20,8 %, respectivamente. En cuanto al tipo de vehículos que circularon por la Red Vial N° 6, el 64,7 % correspondió a vehículos livianos y el 35,3 % a vehículos pesados.
- (ii) En 2023, el tráfico vehicular por las estaciones de peaje de Chilca, Ica y Jahuay registraron una caída de 1,9 %, 1,0 % y 4,0 % respectivamente, en relación con el tráfico de 2022.
- (iii) Asimismo, el tráfico expresado como ejes cobrables disminuyó en 2,1 % respecto a lo registrado el año anterior (35,4 millones de ejes cobrables), siendo que los ejes cobrables de vehículos con 6 ejes son los de mayor afluencia, al alcanzar los 13,5 millones, cifra que representó el 56,3 % del total.
- (iv) En 2023, el número de llamadas de emergencia recibidas por Coviperú ascendió a 8365 llamadas, 3 menos que en el 2022 (8368). Del total de llamadas de emergencia de 2023, el 80 % de ellas tuvo por objetivo solicitar la prestación de auxilio mecánico, siendo necesario precisar que todas las llamadas se realizaron a través de los teléfonos celulares de los usuarios; y, solo el 0,17 % del total de eventos reportados generaron interrupciones en la vía.
- (v) Por otro lado, Coviperú proporcionó un total de 1 025 asistencias médicas en 2023, cifra superior en 15,2 % en relación al 2022 (890). Por otro lado, se brindaron 6831 asistencias mecánicas, superior en 1,5 % respecto de lo registrado en el 2022 (6 731).
- (vi) En el año 2023, la tarifa de peaje fue actualizada conforme el mecanismo previsto en el Contrato de Concesión, que tuvo como resultado que el peaje se fije en S/ 18,40 (incluido IGV), monto superior en 5,7 % al vigente durante 2022.
- (vii) Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario ascienden a USD 258,8 millones, los mismos que fueron ejecutados en su totalidad, lo que representa el 100,0 % de porcentaje de avance.
- (viii) En el 2023, el Concesionario efectuó pagos al Estado por concepto de *Aporte por Regulación y por Retribución al Estado*. El primero de ellos alcanzó los S/ 2,9 millones, monto superior en 10,3 % al transferido en 2022 (S/ 2,6 millones). En tanto que el pago por Retribución al Estado realizado por la empresa alcanzó los S/ 1 032 miles, monto inferior en 47,0 % al monto transferido en el 2022.
- (ix) El Ositrán verificó el cumplimiento de los estándares de calidad y niveles de servicio previstos para la Red Vial N° 6, encontrándose que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos en el Contrato de Concesión (95 %), alcanzado un nivel de cumplimiento del 98,13 %, también se obtuvo una medición del Indicador de rugosidad IRI de 1,72, el cual estuvo por debajo del máximo nivel aceptable de 3,0.
- (x) Según lo reportado por Coviperú en el 2023 se reportaron 617 accidentes, cifra 3,0 % inferior a los 651 accidentes registrados en el 2022. La cantidad de accidentes por cada cien mil vehículos disminuyó en el 2023, al pasar de 3,8 a 3,7. Dichos accidentes tuvieron como consecuencias 47 personas fallecidas (cifra 25,4 % inferior a la reportada en 2022); así como 561 personas que resultaron heridas (11,5 % inferior a las 634 personas heridas el 2022).



- (xi) En lo que respecta a los indicadores de accidentes se refleja que la cantidad de heridos por accidentes disminuyó de 0,97 en el 2022 a 0,91 en el 2023 y la cantidad de fallecidos por accidentes se redujo de 0,10 en el 2022 a 0,08 en el 2023. Ello evidencia que los accidentes ocurridos en el 2023 han sido menos severos y/o mortales que los registrados en el 2022.
- (xii) Por otro lado, en el 2023 se presentaron un total de 38 reclamos ante Coviperú, cifra 17,4 % menor que los presentados en el 2022, siendo que principalmente el motivo de los reclamos se relaciona al cobro de la tarifa (el 68 % de los reclamos al 2023).
- (xiii) En cuanto a la recaudación obtenida por concepto de cobro de peajes en las estaciones de peaje, en 2023 se recaudó en total S/ 315,2 millones, lo que significó un crecimiento de 4,2 % con respecto al año 2022. Cabe indicar que, del monto total recaudado, S/ 56,5 millones de ellos fueron obtenidos por la modalidad de pago de vales prepago y telepeaje.
- (xiv) Con relación al desempeño financiero del Concesionario, los ingresos totales del Concesionario se mantuvieron estables, al pasar de S/ 258,1 millones a S/ 280,7 millones (+8,7 %), apreciándose que los ingresos por cobro de peajes se incrementaron 4,6 %. A su vez, los ingresos por servicios de construcción aumentaron 619,7 %. Por su parte, los costos totales de la Concesión se redujeron 6,6 %, explicado principalmente por los menores costos por construcción. De esta manera, la utilidad bruta y la utilidad operativa tuvieron un incremento de 40,3 % y 42,8 %, respectivamente, siendo que finalmente los resultados netos alcancen los S/ 35,3 millones.
- (xv) Al cierre del año 2023, la empresa redujo sus valores contables en relación con el total de activo y pasivo-patrimonio frente a los niveles observados al cierre de 2022, al registrar S/ 920,9 millones en 2022 y S/ 847,7 millones al finalizar 2023.
- (xvi) De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo se redujo conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2023. Así, la empresa no cuenta con todos los activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En tanto, la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros presentaron una ligera mejoría respecto del 2022.
- (xvii) Finalmente, con relación a los indicadores de rentabilidad de la empresa, el margen bruto, los márgenes operativos y el margen neto aumentaron sustancialmente. Esta situación influenció en la mejora de la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y al total de activos de la empresa durante el ejercicio 2023



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Nº	Tema	Contenido	Ref.												
1	Infraestructura	<p>Tramo vial Red Vial 6 - Total 221,7 km.</p> <table border="0"> <tr> <td>Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul</td> <td>72,7 km</td> </tr> <tr> <td>Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera</td> <td>1,6 km</td> </tr> <tr> <td>Cerro Calavera – Pampa Clarita</td> <td>18,7 km</td> </tr> <tr> <td>Pampa Clarita - Intercambio Chincha Alta</td> <td>33,1 km</td> </tr> <tr> <td>Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés</td> <td>41,1 km.</td> </tr> <tr> <td>Empalme San Andrés – Guadalupe</td> <td>54,5 km</td> </tr> </table>	Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul	72,7 km	Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera	1,6 km	Cerro Calavera – Pampa Clarita	18,7 km	Pampa Clarita - Intercambio Chincha Alta	33,1 km	Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés	41,1 km.	Empalme San Andrés – Guadalupe	54,5 km	Cláusula 1.5.
Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul	72,7 km														
Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera	1,6 km														
Cerro Calavera – Pampa Clarita	18,7 km														
Pampa Clarita - Intercambio Chincha Alta	33,1 km														
Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés	41,1 km.														
Empalme San Andrés – Guadalupe	54,5 km														
2	Fecha de suscripción	20 de septiembre de 2005.	Contrato de concesión												
3	Plazo de la concesión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato. ▪ Si la segunda Etapa de construcción se inicia entre el año 17 y 19, se ampliará el plazo a 32 años (opción de ampliación de plazo). ▪ El Concesionario puede solicitar ampliación de plazo, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato de Concesión. 	Cláusula 4.1. Cláusula 4.3.												
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 28 de agosto de 2007. ▪ Adenda 2: 8 de abril de 2009. ▪ Adenda 3: 16 de marzo de 2010. ▪ Adenda 4: 15 de junio de 2011. ▪ Adenda 5: 13 de agosto de 2012. ▪ Adenda 6: 30 de enero de 2015. ▪ Adenda 7: 20 de julio de 2016 ▪ Adenda 8: 01 de diciembre de 2016 ▪ Adenda 9: 01 de diciembre de 2016 ▪ Adenda 10: 29 de mayo de 2024 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8 Adenda 9 Adenda 10												
5	Modalidad	Autofinanciada	Cláusula 2.6.												
6	Factor de competencia	Retribución al Estado.	Cláusula 1.5. Cláusula 8.19.												
7	Compromiso de inversión	<p>Inversión Proyectada Referencial Inicial: USD 192 091,31 miles (sin incluir IGV).</p> <p>Inversión Proyectada Referencial modificada: USD 258 755 341 (sin incluir IGV), distribuidos en Actividades Preparatorias, obras de la Primera etapa, obras de la Segunda etapa y Obras de la Tercera etapa.</p>	Cláusula 1.5. y Anexo II Adenda 6												
8	Capital mínimo	<p>A la fecha de suscripción del Contrato el Concesionario debe entregar la constancia de inscripción registral, indicando que su capital social es de USD 20 millones suscrito y pagado, o,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Integramente suscrito y pagados, como mínimo USD 5 millones a la fecha de inicio - Se completará hasta como mínimo USD 15 millones al final de la construcción de las obras de la primera etapa. - Completando a USD 20 millones al final de la segunda etapa de las obras. 	Cláusula 3.3.												



Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Obras	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Actividades Preparatorias:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Puesta a punto de la calzada existente - Intercambio vial Cerro Azul - Construcción de Puente Peatonal y otras obras Nuevas no previstas hasta el monto establecido en la propuesta técnica para la reubicación de las Unidades de peaje Jahuay e Ica. ▪ <u>Primera Etapa (2 años siguientes a la entrega de predios):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de la primera calzada de tramos intermedios entre las progresivas 1+600 a 20+301 - Construcción de la primera calzada de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000. - Construcción de puente sobre el río Cañete min. 237 m. lineales (en ambas calzadas). - Construcción de un (01) intercambio vial en Pampa Clarita - Construcción de tres (03) pasos a desnivel en Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo. - Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG. - Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50 m. lineales (calzada derecha). - Intercambio vial Asia ▪ <u>Segunda Etapa: Módulo A</u> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386. - Construcción de la primera calzada desde el km. 53+386 al 94+400. - Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chincha cuyas longitudes mínimas serán de 120 m. lineales, Río Pisco (min. 237 m.), quebrada Tambo de Mora (min. 35 m.), quebrada Topará (min. 50 m.), para cada calzada. - Construcción de un Paso a Desnivel en Tambo de Mora - Construcción de 1 intercambio vial en Pisco. - Construcción de tres (03) pasos a desnivel, uno (01) en Chincha, uno (01) en Chincha Alta y uno (01) en San Andrés. - Construcción de Pte peatonal Asia. ▪ <u>Segunda Etapa: Módulo B</u> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 53+386 (intercambio Chincha) a 94+500 (empalme del nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco). - Construcción de dos puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente cuya longitud mínima es 120 metros lineales cada uno. - Construcción de un puente sobre el río Pisco cuya longitud mínima es 237 metros lineales. - Construcción de un Intercambio Vial en Chincha Alta. - Construcción de un Intercambio Vial en San Andrés y Paracas - Construcción de un puente en la quebrada de Tambo de Mora ▪ <u>Tercera etapa</u> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de la segunda calzada entre los KM. 94+500 (empalme del nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco) a 148+995 (Guadalupe). 	<p>Anexo II Adenda 1 Adenda 2 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6</p>



Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: <ul style="list-style-type: none"> - Por USD 6 millones al inicio de la primera etapa o a más tardar a los dos años de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa. - Por USD 9 millones a partir del inicio de obras de la segunda etapa o a más tardar al inicio del décimo séptimo año de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la segunda etapa. El monto de la garantía será ajustado de acuerdo la variación del CPI de los Estados Unidos. - Por un monto de US\$ 6 153 847 a partir del inicio de las Obras de la Tercera etapa. Dicha carta fianza deberá mantenerse vigente hasta dos (2) años posteriores a la conclusión de las Obras de la Tercera Etapa. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión por USD 6 millones, se mantendrá vigente desde la suscripción del contrato y 12 meses posteriores a la suscripción del Acta de Reversión de los Bienes. 	Cláusula 9.2. Adenda 6
11	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Ingresos por tráfico: Se asegura un ingreso mínimo por peaje de: <ul style="list-style-type: none"> - 9,2 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, hasta el cuarto año de la Concesión. - 10 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, entre el año 5 y 16 de la Concesión. - 12 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, desde el año 17 de la Concesión. 	Cláusula 9.10.
12	Garantías a favor de acreedores permitidos	<p>El Concesionario podrá, previa autorización del Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos, sobre los siguientes bienes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885). - Los ingresos de la Concesión, netos de la Retribución, la Tasa Regulatoria y cualquier otro monto comprometido a entidades estatales. - Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad al numeral (i) literal (d) de la Cláusula 3.3. 	Cláusula 9.5. (p. 63)
13	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil contra terceros. ▪ De accidentes personales. ▪ De riesgos laborales. ▪ De siniestros de bienes en construcción. ▪ De Obras Civiles Terminadas. ▪ De operación. ▪ Pólizas 3D. ▪ Otras pólizas (voluntario). 	Cláusulas 10.2 a), b), c) d) e) f), g), h).
14	Toma de Posesión de los Bienes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Primera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue: <ol style="list-style-type: none"> a) Predios del Sub Tramo 3: El 80 % de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de mayo de 2009, el otro 20 % a más tardar el 30 de setiembre de 2009. b) Predios del Sub Tramo 4: El 80 % de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de junio de 2009, el otro 20 % a más tardar el 30 de octubre de 2009. ▪ Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Segunda Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue 	Cláusula 5.2 Adenda 2 Adenda 6



Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> a) El 80 % del área total correspondiente a la Segunda Etapa, deberá ser entregado a más tardar a los cuarenta y cinco (45) Días Calendario contados a partir de la fecha de suscripción de la Adenda N° 6; b) El 20 % restante del área total correspondiente a la Segunda Etapa, deberá ser entregado a más tardar a los ciento veinte (120) Días Calendario contados a partir de la fecha de suscripción de la Adenda N° 6 u; c) Respecto de los predios entre las progresivas del km 59+600 al Km 59+900 (Tambo de Mora) y los predios entre las progresivas del km 84+600 al km 85+400 (San Clemente), las Partes definirán el plazo de entrega y detalle o circunstancias referidos a los precios, mediante acuerdo escrito a los noventa (90) Días Calendarios contados a partir de la fecha de suscripción de la Adenda N° 06. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Tercera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue: <ul style="list-style-type: none"> a) El 40 % del área total correspondiente a la Tercera Etapa, deberá ser entregado a más tardar a los ciento veinte (120) Días Calendario contados a partir de la fecha de suscripción de la Adenda N° 6, b) El 60 % restante del área total correspondiente a la Tercera Etapa, deberá ser entregado a más tardar a los nueve (09) meses contados desde la fecha de suscripción de la Adenda N° 6. 	
15	Inicio de Explotación	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A la toma de posesión del derecho de explotación, siempre y cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya tornado posesión de la infraestructura vial objeto de la Concesión. ▪ Sin embargo, la explotación sólo podrá iniciarse cuando el Concesionario haya cumplido con entregar las Garantías de Fiel Cumplimiento y pólizas de seguro que exige el Contrato. 	Cláusula 8.8. Cláusula 8.9.
16	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peaje inicial de S/. 4,62 (más impuestos) hasta la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa. ▪ Peaje de USD 1,50 (más impuestos), a partir de la firma de la Adenda N° 6, previa publicación de la modificación del Tarifario. ▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje. ▪ El Concesionario podrá implementar esquemas de descuento de Peajes, previa autorización del REGULADOR quien velará porque se cautelen los intereses del CONCEDENTE. La SOCIEDAD CONCESIONARIA será responsable de variaciones en los ingresos coma resultado de los esquemas de descuento implementados, la Retribución deberá calcularse sobre los ingresos antes de aplicados los descuentos ▪ En ningún caso podrá acordarse la exoneración del pago de la Tarifa 	Cláusulas 8.17. a) - c) Adenda 6
17	Reajuste de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los peajes podrán ser reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, cada doce (12) meses, a partir de la puesta en vigencia de la Tarifa de Peaje de USD 1.50 ▪ El reajuste se hará a partir de una fórmula que lo indexa en un 50 % al IPC nacional y 50 % al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado. ▪ El Regulador, a solicitud del Concesionario, efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que se produzca una variación de más del diez por ciento (10 %) desde el último reajuste ordinario. 	Cláusula 8.17. d) Adenda 8



Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Retribución del Estado	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 % de los ingresos mensuales por concepto de peajes, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la culminación de las obras de la primera etapa, o a más tardar al finalizar el año 4 de la concesión. ▪ 18,61 % de los ingresos del peaje a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o al inicio del año 5 hasta la finalización de la concesión. 	Cláusula 8.19.
19	Equilibrio económico	<p>Si por cambios de las leyes y disposiciones aplicables o por actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La Reducción de los ingresos brutos anuales en 10 % o más en un mismo año (o acumulados en 4 años continuos). ▪ El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10 % o más (o acumulados en 4 años continuos). ▪ O el efecto compuesto de las dos anteriores. <p>También se considerará en el caso en que el cálculo de la fórmula presentada (D) de cómo resultado un valor mayor al 15 % o menor al -15 %.</p>	Cláusula 8.20.
20	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El incumplimiento en el inicio y terminación de las obras por causas imputables al Concesionario dará lugar a una penalidad de 0,03 % del valor de la Inversión Proyectada Referencial por cada día calendario de retraso, hasta el tope de 5 % del valor de la Inversión Proyectada Referencial de la respectiva Etapa de Construcción. 	Cláusula 6.15.
21	Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor). ▪ Efectos de la caducidad. ▪ Procedimiento para la caducidad de la concesión. ▪ Liquidación del contrato. ▪ Procedimiento para el rescate en caso de resolución del contrato. 	Cláusula 14.1.a 14.16. Adenda 9
22	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de conciencia: Controversias técnicas. - Arbitraje de derecho: Controversias No técnicas. ▪ Reglas Procedimentales Comunes. 	Cláusula 15.12. Cláusula 15.13. Cláusula 15.13.
23	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I.

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

Concesionario	Concesionaria Vial del Perú S.A. - Coviperú
Modalidad	AUTOFINANCIADA
Periodo:	2005 - 2023

a. Tráfico																				
UNIDAD		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Número de Vehículos																				
Ligero	Vehículo	1097 034	2 720 149	2 990 014	3 330 292	3 661 841	4 027 700	4 520 093	5 192 413	5 579 802	5 917 082	6 707 764	7 137 384	7 549 040	8 230 534	8 628 242	7 779 360	10 936 000	11 037 222	10 697 170
Pesado	Vehículo	1460 208	3 072 142	3 008 517	3 353 974	3 423 470	3 655 477	3 914 664	4 226 888	4 483 207	4 658 000	4 916 352	5 132 098	5 321 064	5 568 378	5 829 308	4 534 494	5 522 364	5 881 350	5 833 742
Número de Ejes cobrables																				
Ligero	Eje	1097 034	2 720 149	2 990 014	3 330 292	3 661 841	4 027 700	4 520 093	5 192 413	5 579 802	5 917 082	6 707 764	7 137 384	7 549 040	8 230 534	8 628 242	7 779 360	10 936 000	11 037 222	10 697 170
Pesado	Eje	5 003 784	10 534 624	10 674 479	12 365 850	12 636 267	13 836 697	14 968 221	16 299 548	17 440 242	18 304 586	19 273 212	20 067 114	21 007 356	22 074 540	23 238 028	19 162 476	23 467 534	24 379 582	23 990 824
Número de Vehículos por unidad de peaje:																				
Chilca		1 258 730	2 782 432	3 167 104	3 516 240	3 769 616	4 119 002	4 505 122	5 042 726	5 309 444	5 572 262	6 120 630	6 467 264	6 655 290	7 037 396	7 308 396	6 303 494	8 187 918	8 715 646	8 552 450
Ligero	Vehículo	664 846	1637 724	1894 654	2 097 778	2 329 262	2 571 892	2 868 662	3 296 362	3 465 776	3 669 954	4 095 050	4 328 682	4 465 822	4 751 684	4 916 454	4 463 316	5 959 510	6 290 538	6 138 170
Pesado	Vehículo	593 884	1 144 708	1 272 450	1 418 462	1 440 354	1 547 110	1 636 460	1 746 364	1 843 668	1 902 308	2 025 580	2 138 582	2 189 468	2 285 712	2 391 942	1 840 178	2 228 408	2 425 108	2 414 280
Ica		580 484	1 336 767	1 234 589	1 386 557	1 411 794	1 573 004	1 767 318	1 961 491	2 136 883	2 243 468	2 424 334	2 524 236	2 720 522	2 984 034	3 202 536	2 746 156	3 714 516	3 469 974	3 436 364
Ligero	Vehículo	195 760	477 703	476 529	562 592	592 575	661 130	756 541	865 969	973 184	1026 770	1 174 448	1 246 210	1 367 084	1 545 072	1 678 578	1 540 370	2 256 828	2 002 766	1 974 376
Pesado	Vehículo	384 724	859 064	758 060	823 965	819 219	911 874	1 010 777	1 095 522	1 163 699	1 216 698	1 249 886	1 278 026	1 353 438	1 438 962	1 523 958	1 205 786	1 457 688	1 467 208	1 461 988
Jahuay		718 028	1 673 092	1 596 838	1 781 469	1 903 901	1 991 171	2 162 317	2 415 084	2 616 682	2 759 352	3 079 152	3 277 982	3 494 292	3 777 482	3 946 618	3 264 204	4 555 930	4 732 952	4 542 098
Ligero	Vehículo	236 428	604 722	618 831	669 922	740 004	794 678	894 890	1 030 082	1 140 842	1 220 358	1 438 266	1 562 492	1 716 134	1 933 778	2 033 210	1 775 674	2 719 662	2 743 918	2 584 624
Pesado	Vehículo	481 600	1 068 370	978 007	1 111 547	1 163 897	1 196 493	1 267 427	1 385 002	1 475 840	1 538 994	1 640 886	1 715 490	1 778 158	1 843 704	1 913 408	1 488 530	1 836 268	1 989 034	1 957 474
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:																				
Chilca		2 643 234	5 443 000	6 277 300	7 191 972	7 481 588	8 205 122	8 899 426	9 816 840	10 435 138	10 933 040	11 839 116	12 497 004	12 945 996	13 705 784	14 378 022	12 213 812	15 358 508	16 213 030	15 890 978
Ligero	Ejes	664 846	1637 724	1894 654	2 097 778	2 329 262	2 571 892	2 868 662	3 296 362	3 465 776	3 669 954	4 095 050	4 328 682	4 465 822	4 751 684	4 916 454	4 463 316	5 959 510	6 290 538	6 138 170
Pesado	Ejes	1 978 388	3 805 276	4 382 646	5 094 194	5 152 326	5 633 230	6 030 764	6 520 478	6 969 362	7 263 086	7 744 066	8 168 322	8 480 174	8 954 100	9 461 568	7 750 496	9 398 998	9 922 492	9 752 808
Ica		1 511 358	3 433 529	3 196 024	3 629 357	3 681 103	4 192 070	4 697 943	5 148 639	5 528 086	5 863 110	6 104 308	6 258 052	6 715 090	7 240 168	7 721 364	6 524 334	8 381 076	8 116 696	8 083 266
Ligero	Ejes	195 760	477 703	476 529	562 592	592 575	661 130	756 541	865 969	973 184	1026 770	1 174 448	1 246 210	1 367 084	1 545 072	1 678 578	1 540 370	2 256 828	2 002 766	1 974 376
Pesado	Ejes	1 315 598	2 955 826	2 719 495	3 066 765	3 088 528	3 530 940	3 941 402	4 282 670	4 554 902	4 836 340	4 929 860	5 011 842	5 348 006	5 695 096	6 042 786	4 983 964	6 124 248	6 113 930	6 108 890
Jahuay		1 946 226	4 378 244	4 191 169	4 874 813	5 135 417	5 467 205	5 890 945	6 526 482	7 056 820	7 425 518	8 037 552	8 449 442	8 895 310	9 359 122	9 766 884	8 203 690	10 663 950	11 087 078	10 713 750
Ligero	Ejes	236 428	604 722	618 831	669 922	740 004	794 678	894 890	1 030 082	1 140 842	1 220 358	1 438 266	1 562 492	1 716 134	1 933 778	2 033 210	1 775 674	2 719 662	2 743 918	2 584 624
Pesado	Ejes	1 709 798	3 773 522	3 572 338	4 204 891	4 395 413	4 672 527	4 996 055	5 496 400	5 915 978	6 205 160	6 599 286	6 886 950	7 179 176	7 425 344	7 733 674	6 428 016	7 944 288	8 343 160	8 129 126

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

Concesionario**Modalidad****Periodo:**

Concesionaria Vial del Perú S.A. - Coviperú

AUTOFINANCIADA

2005 - 2023

b. Recaudación por cobro de peaje																				
UNIDAD	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Total		53 350	59 304	67 496	73 974	75 609	84 472	92 714	101 116	126 612 055	133 219 387	152 371 749	183 977 711	199 460 698	212 135 518	231 160 508	181 071 020	269 459 313	302 586 266	315 190 556
Livianos	Soles	3379530	13 741767	15 545 739	18 316 606	20 140 126	22 152 350	24 846 998	28 558 272	30 513 610	31703 089	37 510 110	45 301038	49 604 428	54 588 030	58 981559	48 479 497	74 994 946	80 518 763	79 580 842
Pesados	Soles	10109701	46 279 897	55 423 517	68 012 175	69 499 469	76 101834	82 199 728	89 647 514	94 840 647	86 805 664	90 158 758	106 485 748	114 292 120	119 990 542	132 032 782	105 520 143	154 401836	172 431516	179 103 683
Prepago	Soles	0	-	-	-	-	-	-	-	1255 986	14 710 421	24 694 565	32 176 081	35 558 167	37 556 946	40 146 167	27 071381	40 062 531	49 635 987	56 506 031
Otros										1813	213	8 316	14 844	5 982						

c. Daños personales																				
UNIDAD	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Accidentes	Accidente									234	378	402	479	604	593	486	700	651	617	
Heridos	Persona									411	487	346	461	536	479	407	528	634	561	
Fallecidos	Persona									26	30	35	47	75	55	39	43	63	47	

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



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha López Vásquez – Especialista
María Alejandra Mendez Vega - Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Marisol Huamán Velásquez – Practicante
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhon Rodwin Perez Gonzales – Practicante
Cesar Joao Vásquez Marín – Practicante