



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

Concesión Empalme 1B – Buenos Aires –Canchaque

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2024: Concesión Empalme 1B – Buenos Aires –Canchaque

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 2025

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 EMPRESA	7
II.1.	Composición de la Empresa Concesionaria	7
II.2.	Principales características del Contrato de Concesión	7
II.3.	Área de Influencia	10
II.4.	Principales Activos de la concesión	11
II.5.	Hechos de importancia	12
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	13
IV.1.	Tráfico vehicular	13
IV.2.	Servicios complementarios	15
V.	ESQUEMA TARIFARIO	17
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	18
VI.1.	Evolución de las inversiones	18
VI.2.	Pagos al Estado	20
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	21
VII.1.	Niveles de servicio	21
VII.2.	Indicadores de Tráfico	22
VII.3.	Accidentes	22
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	26
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	28
IX.1.	Estado de Resultados Integrales	28
IX.2.	Estado de Situación Financiera	31
IX.3.	Indicadores Financieros	33
X.	CONCLUSIONES	36
XI.	ANEXOS	38



CUADROS

Cuadro N° 1 Concesión Canchaque: Aspectos Generales de la Concesión	7
Cuadro N° 2 Concesión Canchaque: Adendas suscritas	10
Cuadro N° 3 Concesión Canchaque: Descripción de la infraestructura vial	11
Cuadro N° 4 Concesión Canchaque: Equipamiento	11
Cuadro N° 5 Concesión Canchaque: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2024	15
Cuadro N° 6 Concesión Canchaque: Motivo de llamada de emergencia, 2024	16
Cuadro N° 7 Tarifas 2024 en la estación de peaje Loma Larga	18
Cuadro N° 8 Concesión Canchaque: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 - 2024	23
Cuadro N° 9 Concesión Canchaque: Ingresos por servicios, 2024 – 2023	28
Cuadro N° 10 Concesión Canchaque: Costos de operación, 2024 – 2023	29
Cuadro N° 11 Costos por servicios prestados por terceros 2023- 2023	30
Cuadro N° 12 Gastos de administración 2023- 2023	30
Cuadro N° 13 Estado de Resultados Integrales, 2023- 2023	31
Cuadro N° 14 Estado de Situación Financiera	31
Cuadro N° 15 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2023 – 2024 ...	32
Cuadro N° 16 Ratios de Liquidez, 2023 - 2024	33
Cuadro N° 17 Ratios de Apalancamiento / endeudamiento, 2023 - 2024	34
Cuadro N° 18 Ratios de Rentabilidad, 2023 - 2024	35

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Área de influencia de la Concesión	10
Gráfico N° 2 Grúa remolcadora	12
Gráfico N° 3 Tráfico vehicular en la Concesión Canchaque, por tipo de vehículo, 2010 - 2024	14
Gráfico N° 4 Concesión Canchaque: Tráfico por mes, 2023 - 2024	15
Gráfico N° 5 Concesión Canchaque: Llamadas de emergencia, 2013 —2024	16
Gráfico N° 6 Concesión Canchaque: Asistencias mecánicas, 2023 - 2024	17
Gráfico N° 7 Concesión Canchaque: Inversiones reconocidas por el Ositrán, 2008 - 2024	19
Gráfico N° 8 Concesión Canchaque: Aportes por Regulación, 2014 - 2024	20
Gráfico N° 9 Concesión Canchaque: Nivel de servicio global, 2015 - 2024	21
Gráfico N° 10 Concesión Canchaque: IMD Mensual, 2023 - 2024	22
Gráfico N° 11 Concesión Canchaque: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2014 - 2024	23
Gráfico N° 12 Concesión Canchaque: Daños personales por accidentes 2014 - 2024	24
Gráfico N° 13 Concesión Canchaque: Tipos de Accidente de Tránsito y consecuencias, 2024	24
Gráfico N° 14 Concesión Canchaque: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2024	25
Gráfico N° 15 Concesión Canchaque: Recaudación por cobro de peaje, 2010 - 2024	26
Gráfico N° 16 Concesión Canchaque: Recaudación por cobro de peaje, 2023 - 2024	27
Gráfico N° 17 Concesión Canchaque: Ingresos por concepto de PAMO y PAO, 2009 - 2024 ..	28



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño de la Concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque en el año 2024, identificando los principales factores operativos y económicos que han influido en el mismo. 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.

El 09 de febrero de 2007, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y Concesión Canchaque S.A. (en adelante, el Concesionario o Canchaque) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque (en adelante, el Contrato de Concesión) por un periodo de 15 años bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer).

Esta concesión pertenece al Programa Vial “Costa – Sierra”, diseñado por el MTC en coordinación con PROINVERSIÓN. El Programa tiene como objetivo principal mejorar la transitabilidad de las carreteras que unen la costa y la ceja de sierra del país con la finalidad de mejorar las condiciones de acceso de los agricultores de la sierra a los centros de comercio de la costa.

La Concesión tiene una extensión de 78,13 km y se compone de 3 subtramos: (i) el primero está conformado por Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22,06 km, (ii) el segundo une los distritos de Buenos Aires con Piedra Azul y tiene una extensión de 42 km; y, (iii) el tercero comunica el distrito de Piedra Azul con el distrito de Canchaque (Provincia de Huancabamba) y posee una extensión equivalente a 14,07 km.

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de las mismas, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá operar los servicios de cobro de peaje, y prestar de manera obligatoria y gratuita los servicios de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real y el servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos.

Durante 2024, circularon por la vía un total de 204,7 mil unidades vehiculares, lo que representó un incremento del 56,8 % en relación con el año anterior, debido a la regularización en el tráfico vehicular luego de los daños provocados por el ciclón Yaku en 2023. Del total de vehículos que transitaban por la infraestructura vial concesionada en el 2024, la mayor proporción (81,6 %) correspondió a vehículos ligeros, mientras que el 18,4 % restante correspondió a vehículos pesados. Cabe mencionar que el tráfico se contabilizó desde la única estación de peaje con la que cuenta la concesión, ubicada en Loma Larga Baja, provincia de Huancabamba en la región Piura.

El número de ejes cobrables asociados a las unidades vehiculares fue de 258,3 mil ejes, lo que significó un aumento de 47,6 % respecto al año anterior. Del total de ejes cobrables, el 35,4 % corresponde a los vehículos pesados, siendo los vehículos de 2 ejes lo que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (19,6 %), lo cual indica que la mayor cantidad de vehículos pesados que transitan por la Concesión corresponden a camiones o buses pequeños.

En el año 2024 no se ejecutaron inversiones. Por su parte, la inversión acumulada total se mantuvo en USD 37,6 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance en el nivel de ejecución del 95,8 % con relación a la inversión total comprometida (USD 39,19 millones, incluido IGV). Así, al cierre de 2024, se alcanzó un avance físico de 100,0 % en los kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.

En el 2024, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 297,6 mil al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1 % de sus ingresos), cifra inferior en 12,8 % a los aportes generados durante el año anterior (S/ 341,4 mil).



Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2024. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos (95%), alcanzando una medición del 96,7 %. En lo que respecta al número de accidentes vehiculares registrados durante 2024, estos se incrementaron de 6 a 9 accidentes. Cabe precisar que no se registraron personas fallecidas. Por otro lado, no se presentaron reclamos de usuarios ante el Concesionario en 2024. En tanto, el Concesionario incurrió en dos (2) incumplimientos contractuales o normativos que ameritaron la imposición de sanciones administrativas por un monto de S/ 16532 y una amonestación en 2024.

Respecto a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados, en el 2024 está aumentó en 3,2 %, ubicándose en S/ 3,20 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en la estación de peaje Loma Larga Baja.

Adicionalmente, se observa que la recaudación por el cobro de peaje fue de S/ 821,6 mil, lo que representó un incremento de 53,6 % respecto al año anterior (S/ 535 mil), en línea con el mayor flujo vehicular que registró la Concesión y el ligero incremento en las tarifas. Por su parte, el monto del cofinanciamiento devengado por Estado (a través de PROVIAS) para cubrir el monto del PAO y PAMO (PAS) ascendió a S/ 31,3 millones durante 2024.

En cuanto al desempeño financiero del Concesionario, los ingresos totales registraron una contracción del 10,4 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 15,9 millones a S/ 14,3 millones. Sin embargo, esta caída fue compensada por una reducción más significativa en los costos de operación, que descendieron 17,8 %, permitiendo así que la utilidad bruta se incremente en 18,1 %, alcanzando los S/ 3,9 millones en 2024. A nivel de resultado final, la utilidad neta se elevó a S/ 1 millón, casi duplicando la obtenida en 2023 (S/ 525 mil).

Al cierre de 2024, la empresa registró una reducción del 24,9 % en sus activos totales, los cuales se situaron en S/ 8,1 millones, reflejando una contracción en su base contable respecto a 2023. Esta disminución estuvo acompañada por un deterioro en la posición de liquidez, lo que limitó su capacidad para atender obligaciones de corto plazo. No obstante, se evidenció una mejor estructura financiera, con menor apalancamiento y mayor autonomía frente a terceros. Finalmente, los indicadores de rentabilidad mostraron una evolución favorable, lo que confirma una mayor eficiencia en la generación de utilidades respecto al capital invertido y los activos totales.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

II.1. Composición de la Empresa Concesionaria

1. Carretera Sierra Piura S.A.C. (antes, Concesión Canchaque) se constituyó en noviembre de 2021 y a diciembre de 2024, la composición societaria de dicho consorcio es la siguiente:
 - Aenza S.A.A.: 99,96 %
 - UNNA Transporte S.A.C.: 0,04 %
2. Aenza S.A.A. (antes, Graña y Montero S.A.A.) se constituyó el 12 de agosto de 1996 en el Perú, como resultado de la escisión de Inversiones GyM S.A. Dicha empresa es una corporación regional, que cuenta con cuatro unidades de negocio— Infraestructura, Energía, Ingeniería y Construcción, y Gestión Inmobiliaria—, donde gestiona activos estratégicos y proyectos de alto impacto¹. En tanto UNNA Transporte S.A.C. (antes Concar S.A.), empresa subsidiaria de Aenza S.A.A.², inició sus servicios en 1994 y tiene amplia experiencia brindando soluciones integrales en operación y mantenimiento de infraestructura vial y ferroviaria.

II.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El 09 de febrero de 2007, el MTC y el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación de los Tramos Viales: Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, por un plazo de 15 años, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo conforme a lo establecido en la Cláusula 4.3 (Ver Cuadro N° 1)³.

Cuadro N° 1 Concesión Canchaque: Aspectos Generales de la Concesión	
Concesionario	Carretera Sierra Piura S.A.C
Accionistas de la Concesión	Aenza S.A.A. (99,96 %) UNNA Transporte S.A.C. (0,04 %).
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Esquema del contrato	BOT (Build, Operate and transfer)
Factor de competencia	PAS (pago por servicio) *
Inversión comprometida	USD 39,19 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2024	USD 37,56 millones (inc. IGV)
Suscripción del Contrato	09 de febrero de 2007
Inicio de la Concesión	01 de marzo de 2010
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	3

(*) Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento de Obras (PAMO).

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

¹ Reporte Integrado 2024 de Aenza. Disponible en: <https://api.aenza.com.pe/storage/memorias/pdf/aenza-reporte-integrado-final-01.pdf>

² Idem pp 1.

³ Al cierre de la elaboración del presente Informe se habría firmado una adenda con la extensión de plazo por 31 meses adicionales.



4. El Contrato de Concesión tiene como objeto la prestación del servicio público de infraestructura vial a favor de los usuarios, para lo cual se concede al Concesionario el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Para tal fin, el Concesionario deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y niveles de servicio, previstos en sus respectivos Contratos.
5. La actividad económica de la Concesionaria es la explotación de la concesión otorgada que tiene una extensión de 78,13 km de Carretera y se compone de 3 subtramos: i) el primero está conformado por Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22,06 km, ii) el segundo une los distritos de Buenos Aires con Piedra Azul y tiene una extensión de 42 km; y iii) el tercero comunica el distrito de Piedra Azul con el distrito de Canchaque (Provincia de Huancabamba) y posee una extensión equivalente a 14,07 km.
6. Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de las mismas, el Contrato de Concesión establece que la Concesionaria deberá operar los servicios de cobro de peaje, y prestar de manera obligatoria y gratuita los servicios de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real y el servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos⁴.

Compromisos de inversión y mantenimiento

7. De acuerdo con el contrato de concesión, las obras de la concesión incluyen:
 - ✓ Obras de Rehabilitación y/o mejoramiento vial relacionados a mejorar la infraestructura vial.
 - ✓ Obras complementarias referidas a construcción y mejoramiento, equipamiento de casetas de peaje, implementación de un sistema de pesaje.
 - ✓ Conservación de la infraestructura vial.
 - ✓ Implementación y provisión de servicios destinados a proveer un mejor servicio a los usuarios.
8. La principal obra de concesión es la construcción (asfaltado) del tramo vial comprendido entre el distrito de Buenos Aires (provincia de Morropón) y el distrito de Canchaque (provincia de Huancabamba) considerando un tratamiento superficial bicapa de asfalto para el tramo Buenos Aires – Piedra Azul (42 km) y una carpeta asfáltica de 3" del subtramo Piedra Azul – Canchaque (14 km) que posee pendientes altas. Adicionalmente, se incluye obras de mejoramiento y construcción de bermas, construcción, reconstrucción y rehabilitación de sistemas de drenaje, obras de protección de taludes, construcción de badenes de concreto.

Régimen tarifario

9. Conforme a lo establecido en la Cláusula 9.5, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa a partir de la fecha de inicio de la explotación, como contraprestación por el servicio. La fecha de inicio de la explotación de la concesión fue el 1 de marzo del 2010 dando inicio al cobro de las tarifas de peaje. Asimismo, la Cláusula 9.7 establece que el Concesionario deberá cobrar una tarifa básica por vehículo ligero y una tarifa básica por eje para los vehículos pesados. Dicha Cláusula también establece que las tarifas serán ajustadas anualmente en base al índice de Precios al Consumidor del Perú.

Cofinanciamiento

10. La modalidad de concesión es cofinanciada, lo que significa que el Concedente cofinanciará el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS). De acuerdo con el Contrato de Concesión, el PAS es igual a la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y del Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).

⁴ Carretera Sierra Piura S.A.C. Estados Financieros individuales al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre 2021.



11. El Concesionario depositará mensualmente el monto de los ingresos provenientes del cobro del Peaje en la cuenta del Fondo de Administración de Pagos del Fideicomiso de Administración con el fin de cubrir el monto del PAS. De no alcanzarse el ingreso suficiente para el pago del PAS con los recursos del Peaje, el Concedente cubrirá la diferencia. Así, el Concedente depositará trimestralmente, en el Fideicomiso de Administración, el Cofinanciamiento necesario para el pago del PAMO y de los Derechos Remanentes del PAO.
12. El monto otorgado como retribución económica por los servicios de construcción (PAO) asciende a USD 1,1 millones trimestrales por un plazo de quince (15) años contados desde la fecha de inicio de la explotación, con el fin de remunerar la inversión proyectada referencial de USD 29,6 millones para la construcción del tramo en concesión que se culminó en diciembre de 2009. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, por cada hito terminado el Ositrán emitirá un Certificado de Avance de Obra (CAO), luego de lo cual el MTC deberá emitir un Certificado de Reconocimiento del PAO (CRPAO) en el que se acepta el avance y se reconoce la obligación de pagar el porcentaje de PAO correspondiente.
13. Por su parte, el PAMO se destina para cubrir los montos anuales de mantenimiento rutinario y gastos generales de la concesión, y se registra como ingresos por parte del Concesionario. Asimismo, se destina a cubrir los costos del mantenimiento periódico del tramo, lo cual se deposita en una cuenta en fideicomiso.
14. El PAS es calculado asumiendo que el Concesionario obtendrá la Recuperación Anticipada del IGV. Si esto no ocurriera, el PAS será recalculado a efectos de incorporar el costo financiero que ocasiona la recuperación del IGV en un periodo de tiempo más largo, a través de su utilización como crédito fiscal.
15. El reajuste correspondiente al PAMO se realizará de acuerdo con el mecanismo descrito en la cláusula 4.18 del Contrato de Concesión. El monto del PAMO será reajustado anualmente de acuerdo a la inflación que se suscite, aplicándole la siguiente fórmula:

$$PAMO_{ajustado} = PAMO * \frac{TC_0}{TC_i} * \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Dónde:

- PAMO_{ajustado}: Monto en Dólares, resultante de la aplicación de la fórmula.
- 0: Es la fecha de presentación de la oferta económica de los Postores en el Concurso, o la fecha de la última revisión del PAMO.
- I: Es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar la cuota i de PAMO.
- IPC: Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
- TC: Tipo de Cambio.

Modificaciones Contractuales

16. A la fecha, se han suscrito tres adendas al Contrato de Concesión, todas ellas relacionadas con temas económicos – financieros. El Cuadro N° 2 resumen los principales aspectos de cada una de ellas.



Cuadro N° 2
Concesión Canchaque: Adendas suscritas

Adenda 1

Fecha de suscripción:	16 de enero de 2008
<i>Principales temas:</i>	(1) Se establece mecanismos de financiamiento que permitan la ejecución de obras. (2) Se modificaron las definiciones y procedimientos establecidos en el Anexo B (contrato financiero) y Sección IV (régimen financiero del Contrato de Concesión).

Adenda 2

Fecha de suscripción:	17 de agosto de 2009
<i>Principales temas:</i>	(1) Se modifica el numeral 4.19 del Anexo B del Contrato de Concesión, que regula el ajuste del PAO por variación de precios.

Adenda 3

Fecha de suscripción:	25 de enero de 2011
<i>Principales temas:</i>	(1) Se elimina la definición de Fideicomiso de Eventos Catastróficos de la Cláusula 1.5 (2) Modificación de las cláusulas relacionadas a la definición de Fideicomiso de Administración.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

II.3. Área de Influencia

17. El Tramo Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 76,94 kilómetros. Tal como se muestra en la Figura N° 1, la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan las provincias de Morropón y Huancabamba en la región de Piura atravesando al menos 30 centros poblados a lo largo de la vía, con rangos altitudinales que van desde los 127 msnm a los 1198 msnm. Con ello se busca conectar los centros de producción de la sierra en la provincia de Huancabamba con los centros de comercialización de la costa.

Gráfico N° 1
Área de influencia de la Concesión



Fuente: Concesión Canchaque S.A.



II.4. Principales Activos de la concesión

Infraestructura

18. El Cuadro N° 3 describe la infraestructura que está bajo la administración del Concesionario. La infraestructura vial está compuesta por 3 subtramos de carretera cuya extensión total asciende a 78,13 km.

Cuadro N° 3 Concesión Canchaque: Descripción de la infraestructura vial				
RUTA	TRAMO	LONGITUD (km)	Provincia	ESTACIÓN DE PEAJE
2A	Emp. P.N.A – Bnos. Aires	22,06	Morropón	—
2A	Bnos. Aires – Piedra Azul	42,00	Morropón – Huancabamba	Loma Larga
2A	Piedra Azul – Canchaque	14,07	Morropón – Huancabamba	—
LONGITUD TOTAL		78,13		

Fuente: MTC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

19. Adicionalmente se cuenta con la Unidad de Peaje Loma Larga Baja en el km 63+370, la cual cuenta con un área de servicios higiénicos a disponibilidad del público en general.

Equipamiento

20. El Cuadro N° 4 describe los equipos con los que actualmente cuenta la concesión, dentro de los cuales destacan una balanza electrónica, que sirve para realizar el pesaje a las unidades vehiculares y es de carácter móvil.

Cuadro N° 4 Concesión Canchaque: Equipamiento		
	Ítem	Cantidad
1.	Grúa remolque	1
2.	Postes SOS	8
3.	Balanza electrónica	1

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

21. Asimismo, cuenta con 8 postes SOS, los cuales tienen comunicación en tiempo real con la Central de Emergencia; así como una unidad de remolque que permite el traslado de las unidades vehiculares que hayan tenido algún tipo de incidente por la vía.
22. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 1 grúa para el traslado de vehículos livianos, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día, a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito.



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.

II.5. Hechos de Importancia

23. En cumplimiento de la Resolución N.º 00020-2024-GSF-OSITRAN, la empresa concesionaria Carretera Sierra Piura S.A.C. inició en junio de 2024 el proceso de devolución de los montos de peaje cobrados en exceso a vehículos de categoría M2 que circularon entre el 1 de enero de 2010 y el 2 de marzo de 2020 a lo largo de la concesión. El proceso contempla la verificación de beneficiarios mediante el envío de número de placa o RUC al correo oficial habilitado por la concesionaria.
24. Con Carta N.º CAN-E2024-0806 de fecha 16 de diciembre de 2024, el Concesionario Carretera Sierra Piura S.A. presentó a la Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes la solicitud del proyecto de Adenda N.º 4 – Ampliación de Plazo de la Concesión, acompañado del sustento técnico, económico y financiero, y debidamente visado⁵.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

25. El principal servicio que brinda el Concesionario es el acceso y uso de la carretera concesionada, garantizando el cumplimiento de niveles de servicio mínimos, que están previstos en el Contrato de Concesión.
26. De otro lado, en virtud del contrato de Concesión, otra de las obligaciones del Concesionario es la administración de la unidad de peaje ubicado en Loma Larga, facultándolo a cobrar una tarifa por derecho de vía a los usuarios de la infraestructura, la misma que fue fijada por el Regulador mediante resolución de Consejo Directivo N.º 025 – 2009 – CD/OSITRAN y se actualiza anualmente por concepto de inflación.
27. Los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:

⁵ Se propone una extensión del plazo de la concesión hasta por 31 meses adicionales, cuya Adenda habría sido firmada en junio a la fecha de culminado el presente Informe de Desempeño con dicha ampliación.



- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
28. Los Servicios Obligatorios que se han previsto en el Contrato son de dos tipos, aquellos que se deben prestar de forma gratuita y aquellos por los que se puede permitir un cobro adicional a los usuarios, según se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra (postes SOS). Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieran resultado averiados en la vía. Este servicio deberá estar operativo desde la fecha de inicio de la explotación.
- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
- Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje. Cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
29. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.
30. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar por la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión.

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Tráfico vehicular

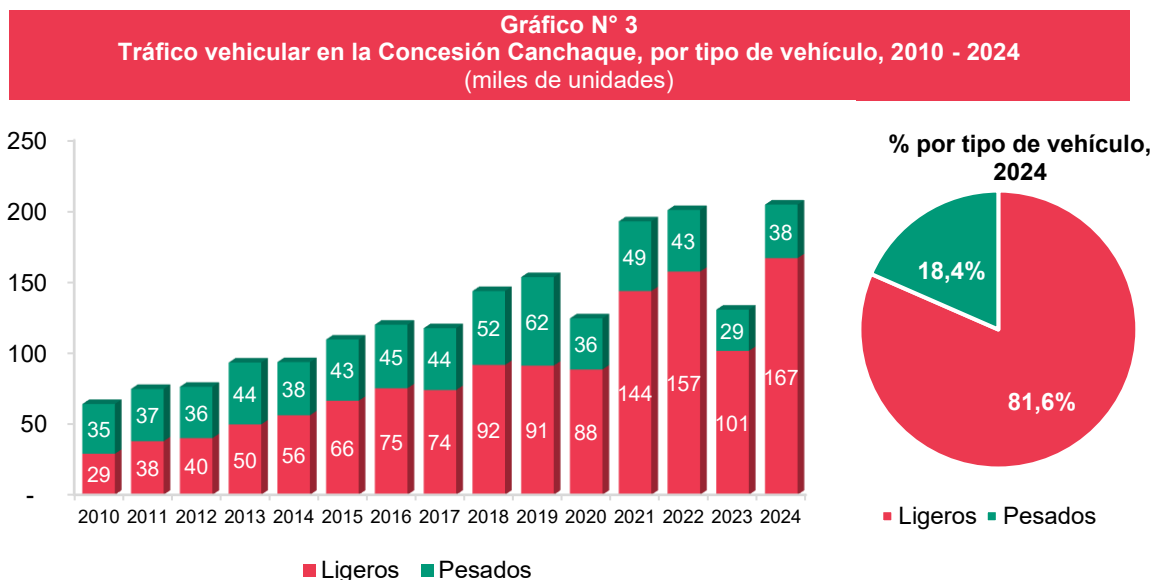
31. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación Loma Larga Baja, las cuales han sido obtenidas de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE)⁶.

⁶ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. A partir del 1° de marzo de 2022 se puso en marcha el portal web Programa de Declaración Estadística (PDE) como único mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades



Trafico en unidades vehiculares

32. En el Gráfico N° 3 se muestra la evolución del número de vehículos que transitaron por la unidad de peaje. Durante el 2024, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la Concesión ascendió a 204,7 mil vehículos, nivel superior en 56,8 % que lo registrado en el año anterior (130,5 mil). Del total de vehículos que transitaron por la infraestructura vial concesionada en el 2024, la mayor proporción (81,6 %) correspondió a vehículos ligeros, mientras que el 18,4 % a vehículos pesados.



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C

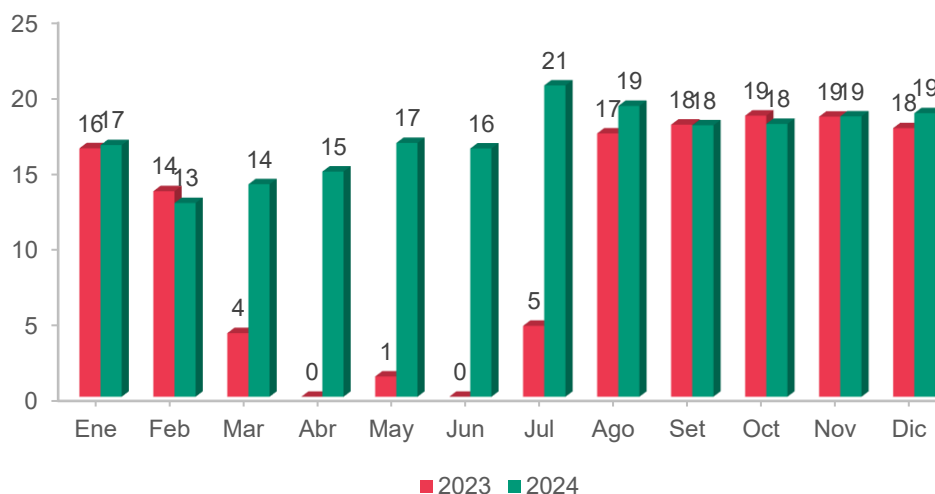
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

33. El Gráfico N° 4 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2023 y 2024, apreciándose que el flujo vehicular mensual se regularizó durante el 2024, luego de los daños ocurridos en la Concesión en 2023 por efectos del ciclón Yaku, que motivó la suspensión del cobro de peaje entre los meses de marzo a julio de dicho año y con ello del registro en el tráfico vehicular.

prestadoras bajo el ámbito de Ositrán, reemplazando al correo electrónico, a la fecha la plataforma viene siendo usada por entidades prestadoras de aeropuertos, puertos, carreteras y ferrovías.



Gráfico N° 4
Concesión Canchaque: Tráfico por mes, 2023 - 2024
(miles de vehículos)



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económico, Ositrán

Tráfico en ejes cobrables

34. En términos de ejes cobrables, durante 2024, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 258,3 mil ejes, que representó un incremento de 47,6 % respecto al año anterior. Del total de ejes cobrables, el 35,4 % corresponde a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en el Cuadro N° 5, además de los vehículos ligeros, los vehículos de 2 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 50,5 mil ejes (19,6 % del total de ejes), lo cual indica que la mayor cantidad de vehículos pesados que transitan por la Concesión corresponden a camiones o buses pequeños.

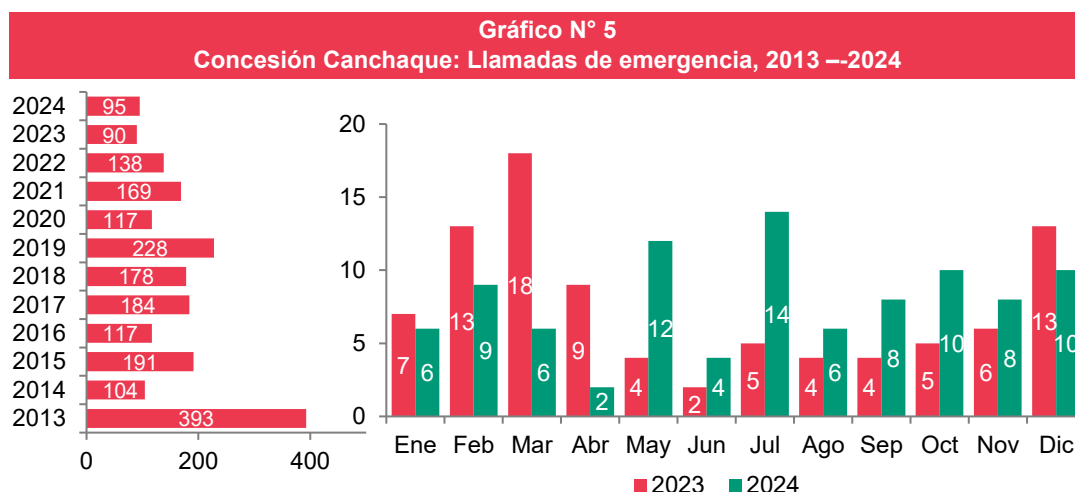
Cuadro N° 5
Concesión Canchaque: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2024
(miles unidades y de ejes)

PEAJE LOMA LARGA BAJA	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	167	25	11	0,85	0,06	0,72	0,06	204,7
Ejes Cobrables	167	50,5	32	3,38	0,31	4,32	0,44	258,3

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

IV.2 Servicios complementarios

35. Como se ha mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios gratuitos a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
36. Durante 2024, se recibieron 95 llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes, cifra 5,6 % mayor respecto de las llamadas registradas el año anterior (90 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de mayo y julio.



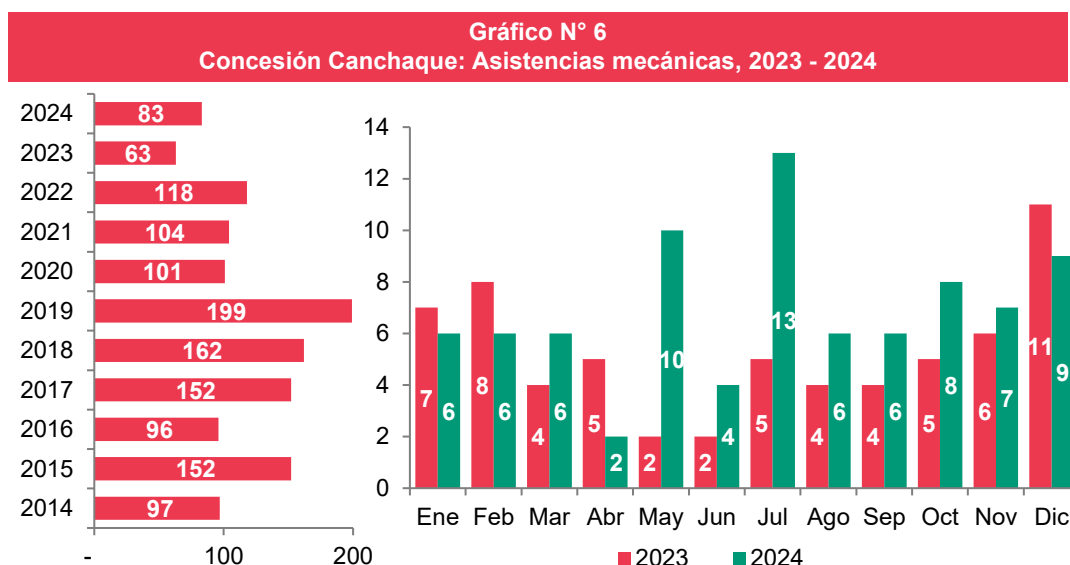
Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

37. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (87,4 %) y para informar sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito (9,5 %). Del total de incidentes o accidentes reportados en 2024, 15 de ellos generaron interrupción de la vía (15,8 % del total).

Cuadro N° 6			
Concesión Canchaque: Motivo de llamada de emergencia, 2024			
(Número de llamadas)			
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Total
	Sí	No	
Accidente de Tránsito	2	7	9
Auxilio Mecánico	10	73	83
Incidentes ambientales	1	0	1
Otros	2	0	2

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, OSITRAN.

38. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas fue de 83 durante 2024, lo que representó un incremento de 31,7 % en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (63), produciéndose la mayor cantidad de asistencias mecánicas en los meses de mayo y julio.



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

V. ESQUEMA TARIFARIO

39. En el año 2024, las tarifas por concepto de peaje en la Concesión fueron reajustadas por inflación, de conformidad con la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión. La tarifa inicial cobrada en esta concesión fue calculada por el regulador en el año 2008 mediante la metodología DAP (Disposición a Pagar), para lo cual se efectuaron encuestas a los potenciales usuarios que tendría la concesión una vez que entre en operaciones.
40. Cabe señalar que, la forma de reajuste de la tarifa se realiza de acuerdo con lo estipulado en la Cláusula 9.8. del Contrato de Concesión. De acuerdo con dicha cláusula el Peaje será reajustado en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. Este reajuste se realizará cada doce (12) meses y se llevará a cabo de acuerdo con el siguiente método de ajuste de Peajes:

$$Peaje_{Ajustado} = Peaje * \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

- $Peaje_{Ajustado}$: Monto a cobrar en Nuevos Soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
 - Peaje: Monto en Nuevos Soles del Peaje determinado por el REGULADOR.
 - i: Mes anterior al que se realiza el cálculo del Peaje Ajustado.
 - 0: Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje.
 - IPC: Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
41. Para determinar la Tarifa básica a cobrar, al peaje se le suma el importe correspondiente al IGV y otros tributos aplicables, y el resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos más próximos o a la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente.
42. A partir del 03 de marzo del 2024, las tarifas se elevaron a un nivel de S/ 3,20 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para la Estación de Loma Larga Baja, que significó un aumento de 3,2 % respecto a la tarifa del 2023. En general, entre 2010 y 2024, las tarifas registraron un crecimiento acumulado de 60,0 %, al pasar de S/ 2,00 a S/ 3,20 por unidad y por eje.



Cuadro N° 7
Tarifas 2024 en la estación de peaje Loma Larga
(En S/ por unidad vehicular o eje)

Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Vehículos Ligeros	por unidad	2,7	3,2
Vehículos Pesados 2 ejes	por unidad	5,4	6,4
Vehículos Pesados 3 ejes	por unidad	8,1	9,6
Vehículos Pesados 4 ejes	por unidad	10,8	12,8
Vehículos Pesados 5 ejes	por unidad	13,6	16,0
Vehículos Pesados 6 ejes	por unidad	16,3	19,2
Vehículos Pesados 7 ejes	por unidad	19,0	22,4
Vehículos Pesados 8 ejes	por unidad	21,7	25,6
Vehículos Pesados 9 ejes	por unidad	24,4	28,8

Nota: Se cobra en ambos sentidos

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

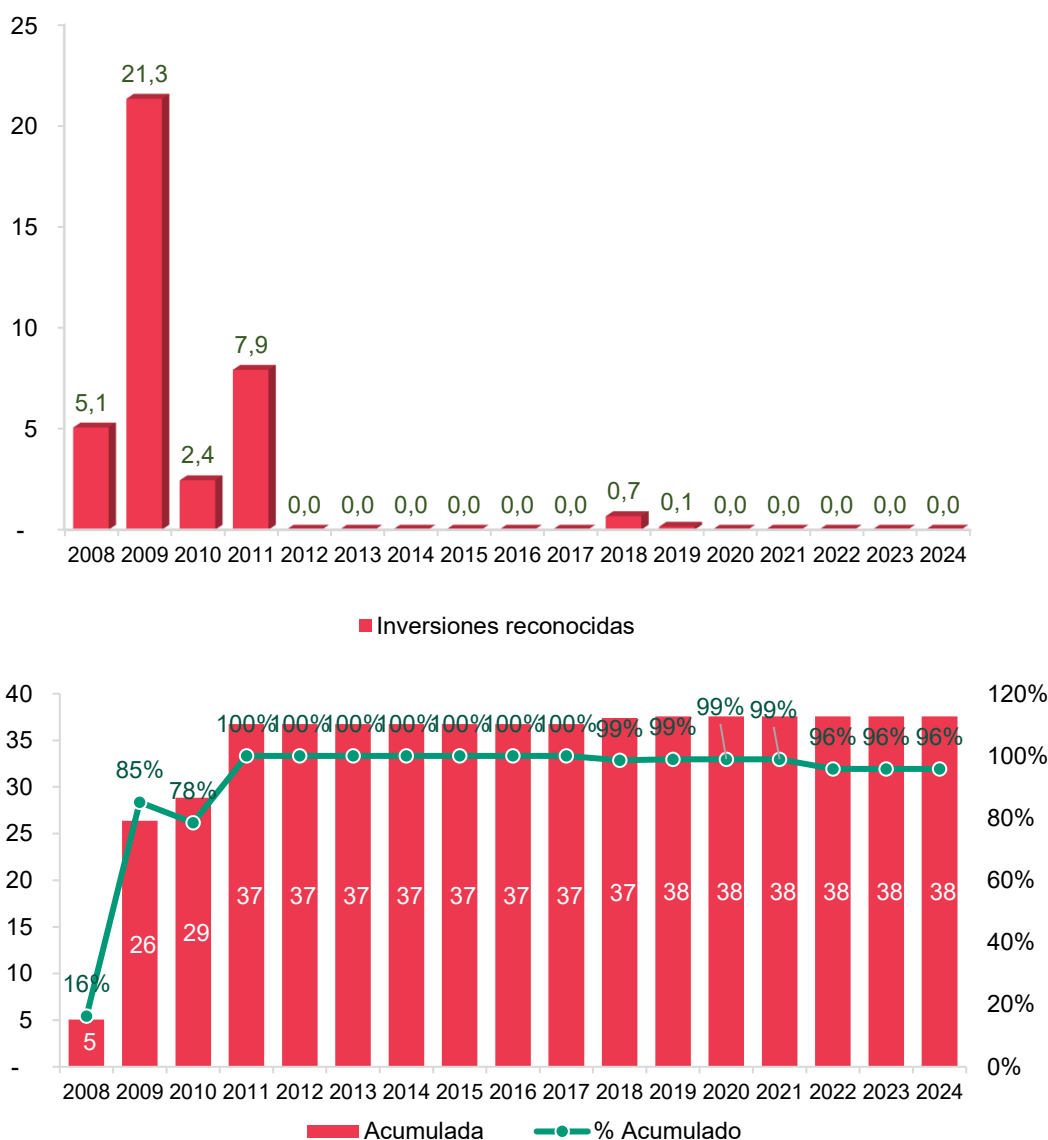
VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

43. De acuerdo al Anexo A del Contrato de Concesión, la inversión proyectada referencial de la Concesión fue de USD 31 131 833,30, la cual consistía en el mejoramiento a nivel de asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa) e intervenciones en las zonas críticas afectadas por El Fenómeno de "El Niño", para el tramo Buenos Aires – Canchaque. Asimismo, incluía obras de puesta a punto de la vía y puentes, para el tramo Empalme 1B – Buenos Aires. En 2010, se modificó la inversión referencial a USD 36 746 461 mediante el Programa de Ejecución de Obra N° 6 (PEO N° 6). Posteriormente, el monto de la inversión fue modificado en julio de 2018 a USD 37 962 318 (incluye IGV); con la inclusión del puente Filadera. Finalmente, el monto de la inversión fue actualizado en mayo de 2022 a USD 39 188 479 (incluye IGV), la cual se mantiene al 2024.
44. Al 31 de diciembre de 2024, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 37,56 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 95,8 % del total de la inversión comprometida (USD 39,19 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad. El Gráfico N° 7 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2008 hasta el 2024.



Gráfico N° 7
Concesión Canchaque: Inversiones reconocidas por el Ositrán, 2008 - 2024
(USD incluye IGV)



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

45. Al cierre de 2024, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde las obras accesorias⁷ y obras adicionales⁸, con lo cual el avance de la Inversión Comprometida es de 95,85 %. Con ello, en el 2024 se había alcanzado un nivel de cumplimiento de 100 % del total de kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.

⁷ Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

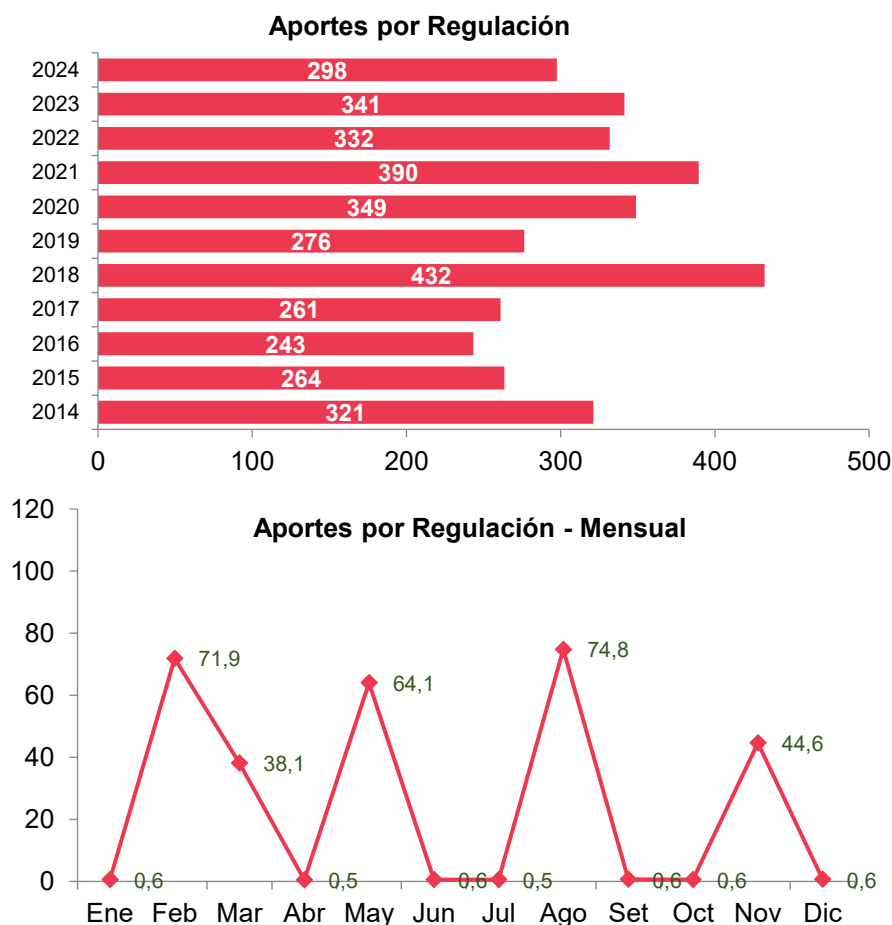
⁸ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



VI.2. Pagos al Estado

46. Conforme a lo establecido en la Cláusula 15.13 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar al Regulador el 1 % de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos por peaje y cualquier otro servicio brindado directamente o a través de terceros, así como el cofinanciamiento transferido por el Concedente.
47. Durante 2024, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 297,4 mil, monto que representó una disminución del 12,8 % con relación a los aportes pagados en 2023 (S/ 341,4 mil). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO, que se realiza cada tres meses. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se realicen dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 8
Concesión Canchaque: Aportes por Regulación, 2014 - 2024
(Miles USD incluye IGV)



Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán.

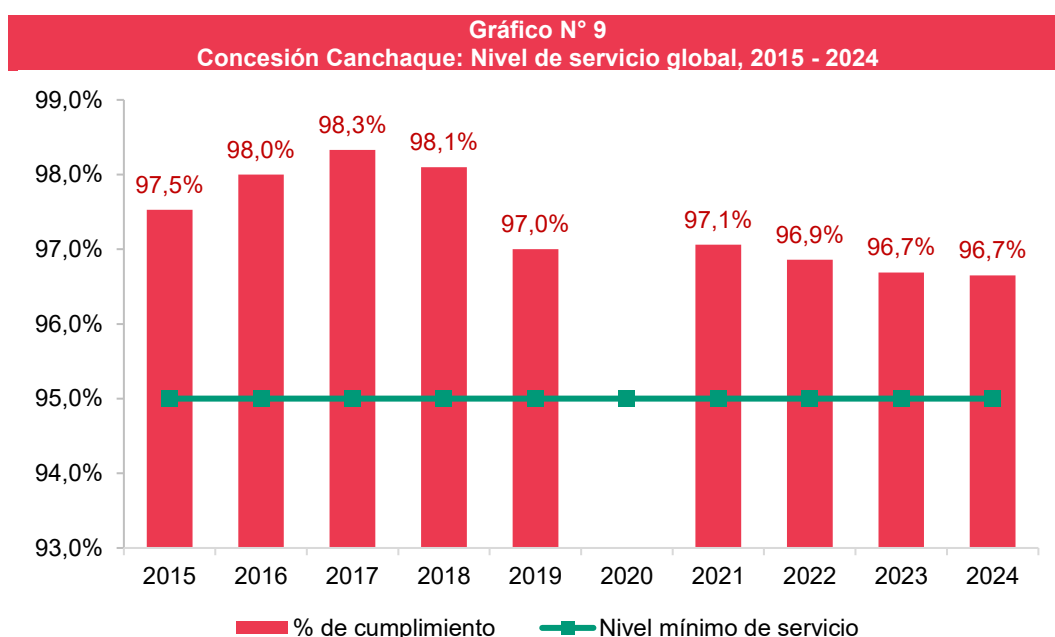
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

48. De acuerdo con el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
49. El indicador relativo al nivel de servicio global mide la calidad de la vía, según los parámetros fijados en el Contrato de Concesión. Así, dicho indicador se construye a partir de una ponderación del porcentaje de cumplimiento de niveles de servicios en los componentes que están inmersos en una autopista, como es el caso de la calzada, berma, estructuras de drenaje, entre otros.
50. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2024, siendo este indicador de 96,7 %, manteniéndose por encima del nivel mínimo exigido (95 %). Cabe indicar que, en el 2020 no se realizó la medición de los niveles de servicio⁹.



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

51. Por otra parte, en 2024, el OSITRAN ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹⁰. El valor máximo de la rigurosidad media deslizando no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro.

⁹ Debido a las medidas de inmovilización aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19, durante el 2020 el tráfico de pasajeros en las distintas infraestructuras supervisadas por el Ositrán se contrajo de manera significativa, lo que afectó los ingresos percibidos por los concesionarios. Ello, considerando que la principal fuente de ingresos del Regulador lo constituyen los aportes por regulación que pagan las empresas concesionarias (lo cual representa más del 90% del presupuesto), tuvo un significativo impacto en los ingresos directamente recaudados del regulador y, por ende, tuvo que priorizar determinadas actividades de supervisión respecto a otras.

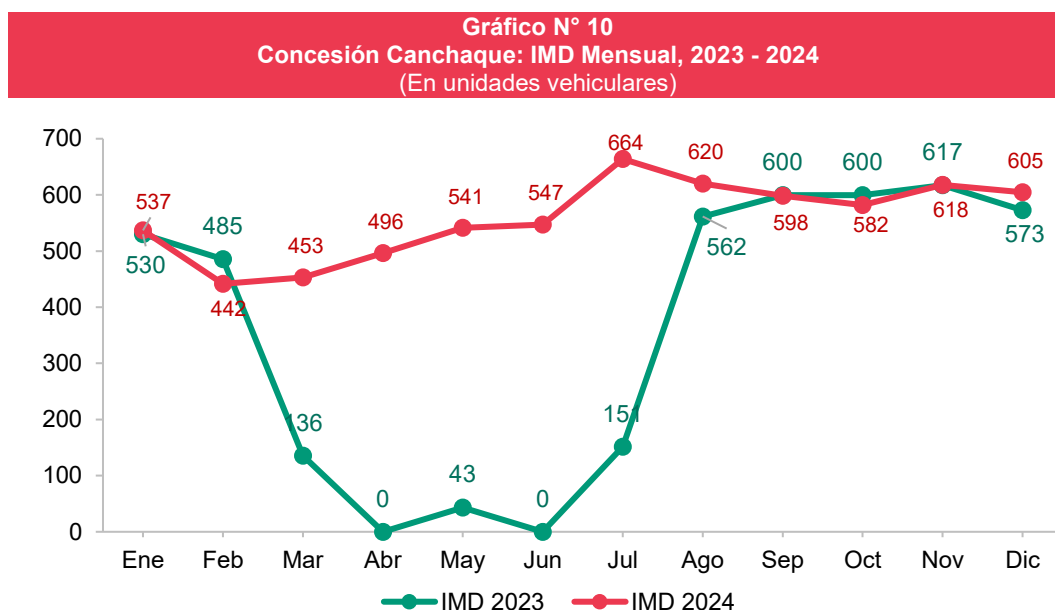
¹⁰ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.



52. Sobre el particular, los resultados obtenidos de la evaluación muestran que la rugosidad de la vía registró un nivel de IRI de 1,85 metros por kilómetro, con lo cual se evidenció que el concesionario cumplió con mantener la vía concesionada bajo los niveles de servicio previstos en el Contrato (valor máximo admisible de 3,5).

VII.2. Indicadores de Tráfico

53. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹¹, el cual está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el IMD anual en el 2024 resultó cerca de 559 vehículos por día, lo que representa un 56,0 % superior a los 358 vehículos registrados por día el año anterior. Destaca que en julio, se registró el mayor nivel de tráfico a lo largo del 2024.



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII.3. Accidentes

54. Como se observa en el Cuadro N° 8, el número de accidentes en la vía concesionada se incrementó, pasando de 6 accidentes en 2023 a 9 accidentes en 2024. Cabe destacar que producto de dichos accidentes no se reportaron víctimas mortales, solo se registró 1 herido.

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

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



Cuadro N° 8
Concesión Canchaque: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 - 2024
(Número de Accidentes)

Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	6	3	0	8	5	0
2015	12	6	0	17	8	0
2016	6	2	0	36	3	0
2017	14	2	2	53	3	2
2018	14	0	0	26	0	0
2019	15	2	0	17	3	0
2020	9	1	2	12	2	2
2021	7	2	1	11	7	1
2022	11	0	1	13	0	1
2023	5	1	0	6	2	0
2024	8	1	0	9	1	0

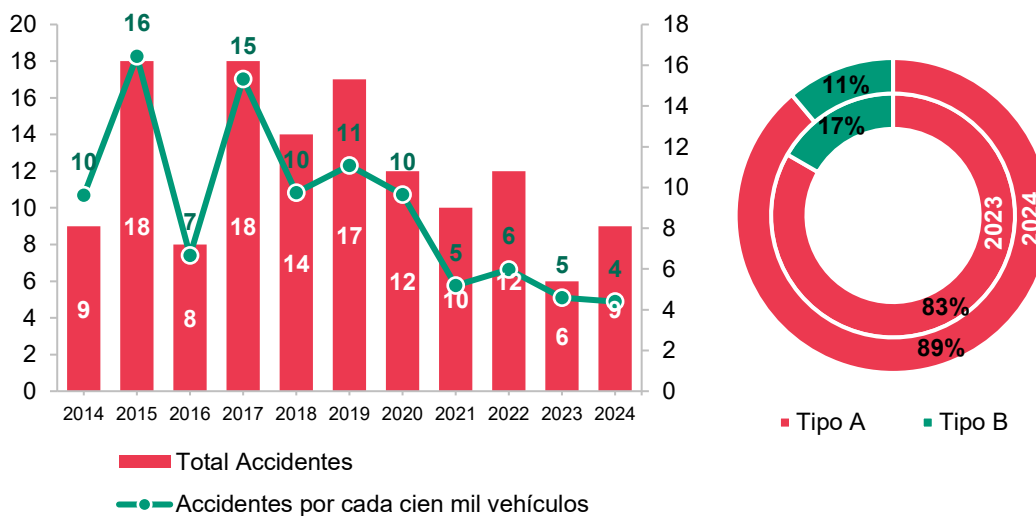
* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

55. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2024 fue de 4,4, ratio inferior al registrado en el 2023 (4,6 accidentes por cada cien mil vehículos). Por otro lado, como se observa en el Gráfico N° 11, los accidentes registrados en 2024 correspondieron en mayor medida a accidentes tipo A (solo daños materiales con 89 %) y tipo B (daños materiales y heridos con un 11 %), sin registrarse accidentes de tipo C (daños materiales, daños personales y fallecidos).

Gráfico N° 11
Concesión Canchaque: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2014 - 2024



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

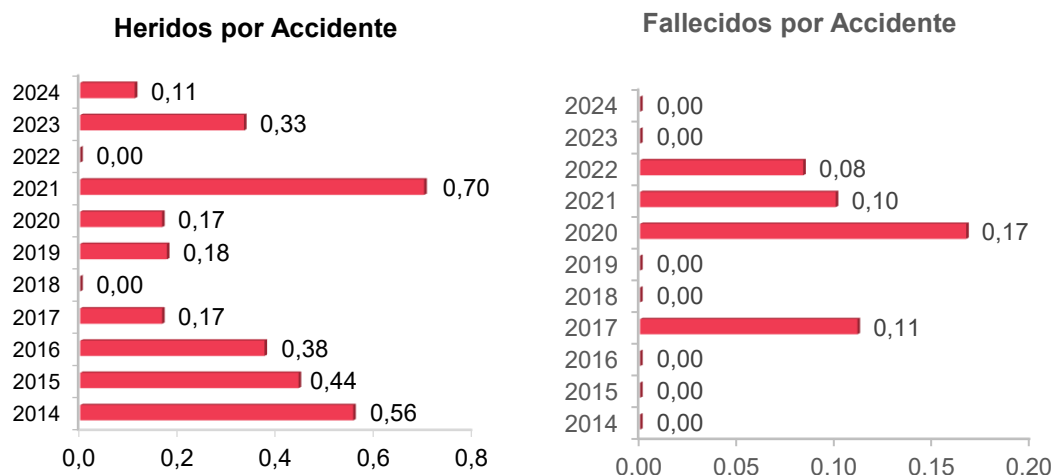
Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

56. El 2024 no se registraron fallecidos por accidente, mientras que el indicador de heridos por accidente se redujo de 0,33 a 0,11. En el Gráfico N° 11 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014 - 2024.



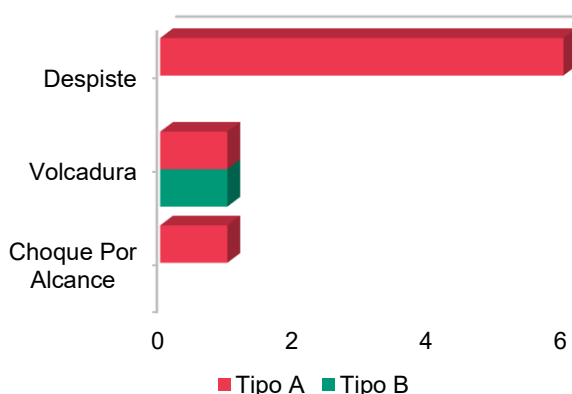
Gráfico N° 12
Concesión Canchaque: Daños personales por accidentes 2014 - 2024



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

57. En cuanto a los accidentes, en el 2024, 6 de los 9 accidentes de tránsito ocurrieron por despiste del vehículo; mientras que 2 fue por volcadura de vehículos y 1 por choque por alcance. El Gráfico N° 13 resume los tipos de accidentes por tipo de accidente y consecuencias respecto a la vida humana.

Gráfico N° 13
Concesión Canchaque: Tipos de Accidente de Tránsito y consecuencias*, 2024



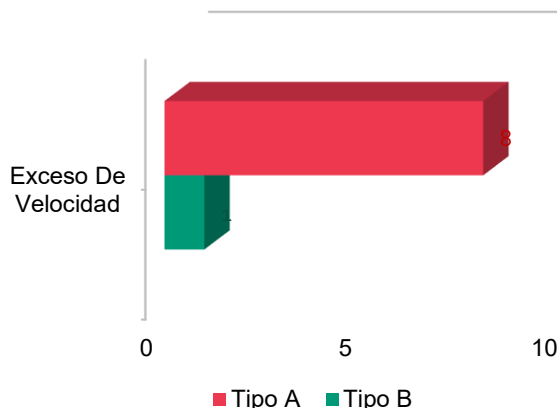
*Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos; y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

58. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, el exceso de velocidad representó el 100 % de estas causas. El Gráfico N° 14 muestra los tipos de accidente originados por los accidentes por exceso de velocidad.



Gráfico N° 14
Concesión Canchaque: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2024



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

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII.4. Penalidades, infracciones y sanciones

59. En el marco de la función supervisora y sancionadora, el Ositrán tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso identifique que las Entidades Prestadoras han incurrido en algún incumplimiento relacionado con sus obligaciones previstas en los Contratos de Concesión o en la normativa.
60. Sobre el particular, durante el 2024, el Ositrán ha aplicado sanciones al Concesionario por 2 incumplimientos por un monto de S/ 16 532 y una amonestación. El detalle de las sanciones se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 9 Concesión Canchaque: Sanciones, 2024		
Fecha de notificación	Incumplimiento	Cláusula contractual incumplida
26/01/2024	Incumplimiento en lo relativo al cobro de tarifas de vehículos con categoría M2 peso mayor a 3.5 toneladas, durante el periodo del 1 de enero de 2010 hasta el 2 de marzo de 2020 a cargo de la empresa Concesionaria Carretera Sierra Piura S.A.C.	Cláusulas 1.5 (definiciones de vehículos ligero y pesado) y 9.8 del Contrato de Concesión
30/09/2024	Incumplimiento considerando que el Concesionario trasladó cuatro (4) bienes de la concesión, tres (3) TCI y una (1) pedalera, fuera del área de la concesión. Dichos bienes fueron trasladados desde el Peaje de Loma Larga al Peaje al Peaje de Serpentin de la concesión del tramo Ancón-Huacho Pativilca (Red Vial N°5), con conocimiento y autorización del Concesionario.	Cláusulas 5.3 y 5.14 del Contrato de Concesión

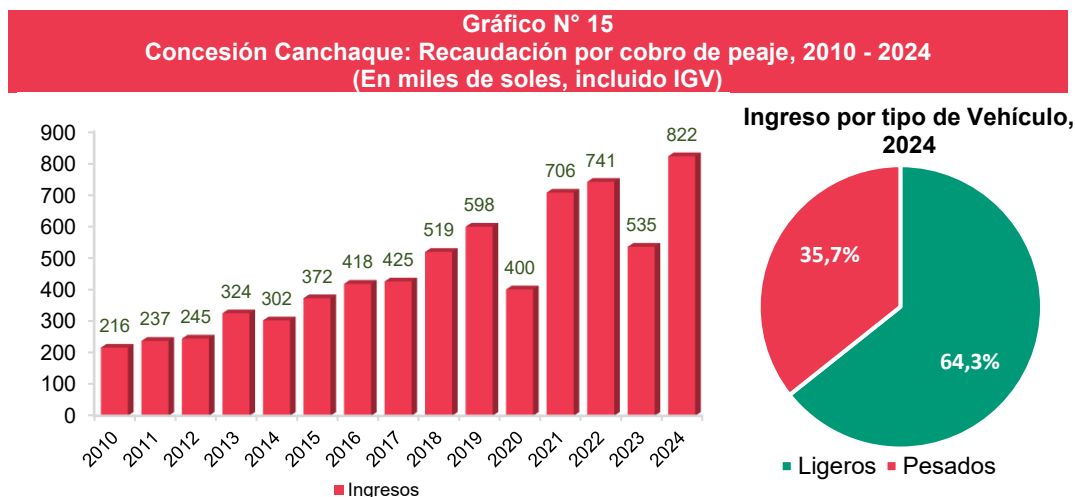
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización, Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



VIII. INDICADORES COMERCIALES

61. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 821,6 mil durante 2024, lo que representó un incremento de 53,6 % en relación a lo registrado el año anterior (S/ 535 mil), debido al mayor flujo vehicular y al aumento de la tarifa. Cabe señalar que, el 64,3 % de los ingresos recaudados corresponden al cobro de vehículos ligeros. Entre el 2010 y 2024, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 6,9 millones (Ver Gráfico N° 15).



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.

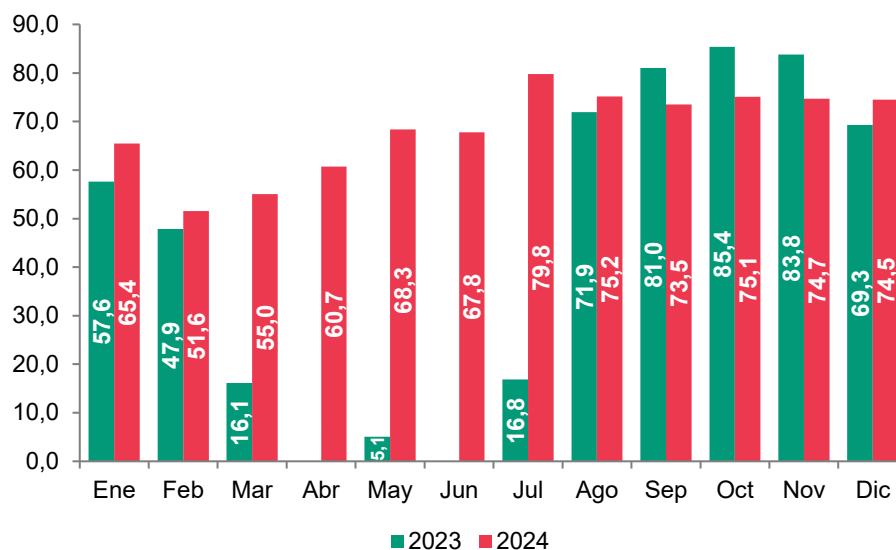
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

62. En 2024, el mes que registró la mayor recaudación de peaje fue julio, con S/ 79,8 miles. Por otro lado, la mayor variación respecto al 2023 ocurrió entre los meses de marzo y junio, meses en donde el 2023 no hubo tráfico debido a la suspensión del cobro de peaje producto de las lluvias ocurridas en esos meses del año en mención¹². En ese sentido, el promedio de ingresos mensuales por concepto de peaje en el 2024 fue de S/ 68,5 mil, cifra superior en 53,6 % respecto del promedio mensual recaudado en el 2023 (S/ 44,6 mil).

¹² Fuente: <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/noticias/ositrان-estas-son-las-7-estaciones-de-peaje-que-suspendieron-cobros-por-lluvias/>



Gráfico N° 16
Concesión Canchaque: Recaudación por cobro de peaje, 2023 - 2024
(En miles de soles)



Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

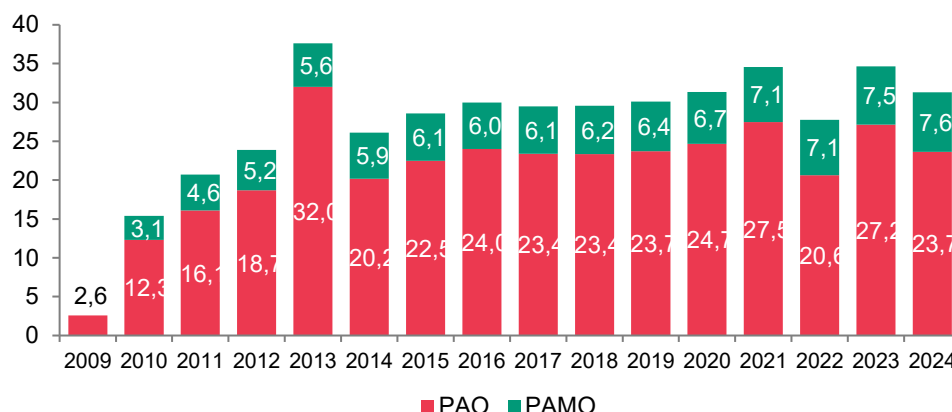
63. Cabe destacar que la recaudación de peaje representa un porcentaje reducido de los ingresos de la concesión (1,6 % en el periodo 2009-2024), siendo la principal fuente de los ingresos los relacionados al cofinanciamiento del Estado para completar el pago anual por operación y mantenimiento (PAMO), así como para otorgar el monto correspondiente al PAO.
64. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹³, se puede obtener información sobre el PAO y PAMO devengado por el concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁴.
65. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2024, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/ 31,3 millones, monto inferior en 9,7 % a lo devengado el año anterior. Entre 2009 y 2024, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 91,2 millones y S/ 342,5 millones, respectivamente.

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

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



Gráfico N° 17
Concesión Canchaque: Ingresos por concepto de PAMO y PAO, 2009 - 2024
(En millones de Soles)



Fuente: MEF - Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estado de Resultados Integrales

59. 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 neto del periodo. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral.
60. Con relación a los ingresos, como se ha señalado en secciones anteriores, esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada; por tanto, los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo un riesgo comercial asumido por parte de la empresa. En el siguiente cuadro se presentan los ingresos operativos de la empresa percibidos durante los años 2023 y 2024.

Cuadro N° 10
Concesión Canchaque: Ingresos por servicios, 2024 – 2023
(En miles de soles)

Ingresos por operación	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Ingresos por operación y mantenimiento rutinario	5411	5252	37,9%	32,9%	3,0%
Ingresos por derechos y remanentes	4708	4731	33,0%	29,7%	-0,5%
Ingresos por mantenimiento de emergencia y otros ingresos	4166	5959	29,2%	37,4%	-30,1%
Total	14285	15942	100,0%	100,0%	-10,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Carretera Sierra Piura S.A.C..
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

61. Así se tiene que durante el año 2024, los ingresos totales constituidos por: i) ingresos por operación y mantenimiento rutinario¹⁵, ii) ingresos por derechos y remanentes¹⁶, iii) ingresos por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, ascendieron a S/ 14,3

¹⁵ Corresponde a las actividades por los servicios de operación de peaje y pesaje, y los ingresos por mantenimiento rutinario cuyo propósito es proteger y mantener en buenas condiciones de funcionalidad la infraestructura vial.

¹⁶ Se refieren a la diferencia entre los derechos de cobro que se generan a través de los Certificados de Aceptación de Obra ("CAO") emitidos y los derechos cedidos a COFIDE por los Certificados de Reconocimiento de Pago Anual de Obra (CRPAO), entidad que financió la construcción del tramo en concesión, cuyo reconocimiento se efectúa según el cronograma de pago de los CRPAO y sujeto al cumplimiento de niveles óptimos de servicio en el tramo en concesión.



millones, lo que representa una disminución del 10,4 % en comparación con los S/ 15,9 millones registrados en 2023. Este decrecimiento se debe principalmente a la significativa disminución en los ingresos por mantenimiento de emergencia y otros ingresos, que pasaron de S/ 6,0 millones en el 2023 a S/ 4,2 millones en 2024.

62. Por su parte, en relación con los costos del servicio de operación, durante el ejercicio 2024, los mismos cayeron en 17,8 % alcanzando S/ 10,4 millones frente a los S/ 12,6 millones de 2023, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 11 Concesión Canchaque: Costos de operación, 2024 – 2023 (en miles de soles)					
Costos de operación	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Servicios prestados por terceros	9833	12118	94,7%	95,9%	-18,9%
Cargas diversas de gestión	300	356	2,9%	2,8%	-15,7%
Cargas de personal	237	166	2,3%	1,3%	42,8%
Depreciación	14	-	0,0%	-	-
Total	10384	12640	100,0%	100,0%	-17,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

63. Sobre el particular, los costos totales están conformados, principalmente, por servicios prestados por terceros, los cuales representaron el 94,7 % del total de costos del año 2024, seguido por los costos de cargas diversas de gestión y cargas de personal que representaron el 2,9 % y 2,3 % de los costos totales, respectivamente.
64. En línea con lo anterior, con relación a los servicios prestados por terceros, en el año 2024, este concepto disminuyó en 16,9 % respecto de lo registrado en el año 2023¹⁷, al pasar de S/ 13,4 millones en el 2023 a S/ 11,1 millones en el 2024. Cabe señalar que dicha disminución se sustenta en los menores costos incurridos por concepto de “Obras adicionales”¹⁸, el cual representaba alrededor del 22,0 % del costo de servicios por terceros del año 2023, y que para el año 2024 pasaron a representar solo el 2,2 % de dichos costos. Asimismo, los costos por “Eventos catastróficos y mantenimiento de emergencia”¹⁹ disminuyeron en S/ 337 000, contribuyendo también a la disminución total en dicho rubro.

¹⁷ Cabe indicar que, en esta sección, los servicios prestados por terceros consideran tanto costos y gastos administrativos.

¹⁸ Corresponde íntegramente al servicio de construcción de obras por la afectación del Fenómeno del Niño del 2023, que en su mayoría fueron ejecutados en el periodo 2023, siendo dichos servicios fueron prestados por Consorcio Vial del Sur.

¹⁹ Corresponde íntegramente al reforzamiento y rehabilitación de la vía por mantenimiento de emergencia de los diversos sectores, cuyos servicios prestados fueron realizados por UNNA Transporte S.A.C.



Cuadro N° 9
Costos por servicios prestados por terceros 2023- 2023
(En miles de soles)

Servicios prestados por terceros	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Operación y mantenimiento rutinario	7298	6552	65,7%	49,0%	11,4%
Eventos catastróficos y mantenimiento de emergencia	2292	2629	20,6%	19,7%	-12,8%
Servicios de auditoría y asesoramiento	377	342	3,4%	2,6%	10,2%
Servicios de outsourcing	670	609	6,0%	4,6%	10,0%
Obras adicionales	243	2937	2,2%	22,0%	-91,7%
Servicios informáticos	115	163	1,0%	1,2%	-2,7%
Alquiles y mantenimiento de locales	73	75	0,7%	0,6%	-2,7%
Otros menores	34	57	0,3%	0,4%	-40,4%
Total	11102	13364	100,0%	100,0%	-16,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

65. En 2024, los gastos administrativos totalizaron S/ 1,96 millones, registrando una ligera reducción de 2,0 % respecto al año anterior (equivalente a S/ 39 000). Esta variación se explica principalmente por la caída en las cargas de personal (-12,9 %), cuya participación pasó de 29,5 % en 2023 a 26,2 % en 2024. Por su parte, los servicios prestados por terceros se mantuvieron como el principal componente, representando el 64,9 % del total, con un leve incremento de 1,8 %.

Cuadro N° 10
Gastos de administración 2023- 2023
(En miles de soles)

Gastos de administración	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Cargas de personal	512	588	26,2%	29,5%	-12,9%
Servicios prestados por terceros	1269	1246	64,9%	62,5%	1,8%
Cargas diversas de gestión	52	43	2,7%	2,2%	20,9%
Depreciación	122	117	6,2%	5,9%	4,3%
Total	1955	1994	100,0%	100,0%	-2,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Carretera Sierra Piura S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

66. En atención a lo anterior, en lo que se refiere a los resultados integrales de la empresa, tal como se aprecia en el cuadro N° 13, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos de operación, en 2024, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 3,9 millones, lo que significó un incremento de 18,1 % con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 3,3 millones). Por su parte, la utilidad de operación se incrementó en 43,9 % respecto de lo observado en 2023, ascendiendo a S/ 1,9 millones en el 2024.



Cuadro N° 11
Estado de Resultados Integrales, 2023- 2023
(En miles de soles)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Ingresos Totales	14285	15942	100,0%	100,0%	-10,4%
Costos de operación	(10384)	(12640)	-72,7%	-79,3%	-17,8%
Utilidad bruta	3901	3302	27,3%	20,7%	18,1%
Gastos de administración	(1955)	(1994)	-13,7%	-12,5%	-2,0%
Otros ingresos / gastos neto	(50)	10	-0,4%	0,1%	-600,0%
Utilidad operativa	1896	1318	13,3%	8,3%	43,9%
Gastos financieros	(599)	(494)	-4,2%	-3,1%	21,3%
Ingresos financieros	130	113	0,9%	0,7%	15,0%
Resultado antes del impuesto a la ganancia	1427	937	10,0%	5,9%	52,3%
Impuesto a la renta	(400)	(412)	-3,0%	-3,0%	-2,9%
Ganancia (pérdida) neta del año	1027	525	7,0%	3,0%	95,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

67. Por su parte, la utilidad neta del ejercicio 2024 fue de S/ 1,0 millones, monto superior en 95,6 % frente a lo registrado en el ejercicio 2023 (S/ 525 000). Este resultado positivo se debe principalmente a los menores costos de la empresa en el 2024, especialmente en los conceptos de “Servicios prestados por terceros” y “Cargas diversas de gestión”.

IX.2. Estado de Situación Financiera

68. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de sus activos, pasivos y el patrimonio neto. En el siguiente cuadro se presentan los movimientos que tuvieron lugar entre los años 2023 y 2024.

Cuadro N° 12
Estado de Situación Financiera
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2024	2023		2024	2023
ACTIVO CORRIENTE	8106	10631	PASIVO CORRIENTE	4043	5590
Efectivo y equivalente de efectivo	272	4718	Pasivo por derecho de uso	-	121
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	6262	5436	Cuentas por pagar comerciales	126	199
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1223	25	Cuentas por pagar a partes relacionadas	3194	4193
Otras cuentas por cobrar	338	428	Otras cuentas por pagar	723	1077
Gastos contratados por anticipado	7	24			
Mobiliario y equipo, neta	4	0	PASIVO NO CORRIENTE	-	493
			Pasivo por derecho de uso	-	-
ACTIVO NO CORRIENTE	0	165	Otras cuentas por pagar	-	493
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	-	23			
Propiedades, planta y equipo, neto	0	0	TOTAL PASIVO	4043	6083
Activos por derecho de uso, neto	0	122			
Activos por impuestos diferidos	0	20			
			PATRIMONIO NETO	4063	4713
			Capital emitida	2530	2530



			Reserva legal	506	506
			Reserva facultativa	-	366
			Resultados acumulados	1027	1311
TOTAL ACTIVO	8106	10796	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	8106	10796

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cuadro N° 13
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2023 – 2024
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2024	2023	2024/2023		2024	2023	2024/2023
ACTIVO CORRIENTE	100,0%	98,5%	-23,8%	PASIVO CORRIENTE	49,9%	51,8%	-27,7%
Efectivo y equivalente de efectivo	3,4%	43,7%	-94,2%	Pasivo por derecho de uso	0,0%	1,1%	-100,0%
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	77,3%	50,4%	15,2%	Cuentas por pagar comerciales	1,6%	1,8%	-36,7%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	15,1%	0,2%	4792,0%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	39,4%	38,8%	-23,8%
Otras cuentas por cobrar	4,2%	4,0%	-21,0%	Otras cuentas por pagar	8,9%	10,0%	-32,9%
Gastos contratados por anticipado	0,1%	0,2%	-70,8%				
Mobiliario y equipo, neta	0,0%	0,0%	-	PASIVO NO CORRIENTE	0,0%	4,6%	-100,0%
				Pasivo por derecho de uso	0,0%	0,0%	-
ACTIVO NO CORRIENTE	0,0%	1,5%	-100,0%	Otras cuentas por pagar	0,0%	4,6%	-100,0%
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	0,0%	0,2%	-100,0%				
Propiedades, planta y equipo, neto	0,0%	0,0%	-	TOTAL PASIVO	49,9%	56,3%	-33,5%
Activos por derecho de uso, neto	0,0%	1,1%	-100,0%				
Activos por impuestos diferidos	0,0%	0,2%	-100,0%	PATRIMONIO NETO	50,1%	43,7%	-13,8%
				Capital emitida	31,2%	23,4%	0,0%
				Reserva legal	6,2%	4,7%	0,0%
				Reserva facultativa	0,0%	3,4%	-100,0%
				Resultados acumulados	12,7%	12,1%	-21,7%
TOTAL ACTIVO	100,0%	100,0%	-24,9%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100,0%	100,0%	-24,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

69. Al cierre del año 2024, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se contrajeron en 24,9 % respecto de lo observado en el año 2023, pasando de S/ 10,8 millones a S/ 8,1 millones.
70. En 2024, la empresa consolidó una estructura patrimonial compuesta exclusivamente por activos corrientes, los cuales representaron el 100 % del total de activos, frente al 98,5 % registrado en 2023. Esta configuración se explica por la reducción total de los activos no corrientes, que pasaron de S/ 165 mil a S/ 0, mientras que los activos corrientes se situaron en S/ 8,1 millones, por debajo de los S/ 10,6 millones del año anterior.
71. En 2024, los pasivos totales de la concesión se redujeron en 33,5 %, alcanzando los S/ 4,0 millones, equivalentes al 49,9 % del total del pasivo y patrimonio neto. Esta disminución fue impulsada principalmente por la caída del 27,7 % en los pasivos corrientes, debido a



una menor a la contracción en las Cuentas por pagar a partes relacionadas²⁰. Por su parte, el patrimonio neto también se contrajo en 13,8 %, situándose en S/ 4,1 millones (50,1 % del total). Dentro de este, destaca la reducción de los resultados acumulados, que pasaron de S/ 1,3 millones en 2023 a S/ 1 millón en 2024.

IX.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

72. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En 2023 y 2024, dos de los tres indicadores se ubicaron por debajo de 1, lo que refleja una capacidad limitada de cobertura inmediata, atribuible a la estructura menos líquida del activo.
73. Ahora bien, la disminución de las *Cuentas por pagar a partes relacionadas* del pasivo corriente en el año 2024, ocasionaron que la Liquidez clásica²¹ aumente a un nivel de 2,0. Por el contrario, el indicador de la Prueba ácida²² se redujo en 2024, alcanzando un nivel de 0,45. A partir de lo mencionado, si bien el Concesionario presenta una mejora leve en su capacidad general para cubrir sus obligaciones de corto plazo, su posición frente a sus acreedores se ha debilitado en términos de liquidez inmediata.

Cuadro N° 14 Ratios de Liquidez, 2023 - 2024		
Ratios	2024	2023
Liquidez clásica	2,00	1,90
Prueba ácida	0,45	0,93
Liquidez absoluta	0,07	0,84

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

74. El ratio de Liquidez absoluta²³ 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 incertidumbre de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos, pues está constituida únicamente por la Cuenta *Efectivo y equivalente de efectivo*. Así, debido a la significativa reducción del *Efectivo y equivalente de efectivo* en 2024, el indicador se redujo drásticamente, situándose en S/ 0,07 por cada sol de deuda corriente, muy por debajo del S/ 0,84 registrado en 2023, lo que evidencia una marcada pérdida de capacidad de pago inmediato.

Ratios de Endeudamiento Financiero

75. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en

²⁰ Al 31 de diciembre de 2024, este rubro corresponde a cuentas por pagar a Unna Transporte S.A.C. por servicios de mantenimiento rutinario y de emergencia debido a la afectación del Fenómeno del Niño, a Ecología y Tecnología Ambiental S.A.C por el plan de Cierre de la Concesión, y a Cumbra Ingeniería S.A. y AENZA S.A.A.

²¹ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

²² El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

²³ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.

76. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2024 reflejan una menor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior al experimentar una disminución en los distintos indicadores, como se aprecia en el cuadro que se presenta líneas abajo. Si bien la empresa está concentrando la totalidad de la deuda a corto plazo, con el índice de solvencia se puede apreciar que el Concesionario cuenta con una mejor capacidad para respaldar sus obligaciones con sus activos totales.

Cuadro N° 15		
Ratios de Apalancamiento / endeudamiento, 2023 - 2024		
Ratios	2024	2023
Deuda - Patrimonio	99,5%	129,1%
Endeudamiento del Activo	49,9%	56,3%
Calidad de la Deuda	100,0%	91,9%
Índice de Solvencia	2,00	1,77

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

77. Al respecto, como se puede observar en la tabla, el ratio Deuda - Patrimonio²⁴ muestra para el ejercicio 2024 que, por cada S/ 100 de patrimonio existe un S/ 99,5 de deuda, lo que denota una menor dependencia de la empresa hacia el financiamiento externo en comparación con lo experimentado en el 2023, debido a la reducción en mayor magnitud del pasivo total respecto al incremento del patrimonio en 2024.
78. Asimismo, el ratio Endeudamiento del Activo²⁵ en el ejercicio 2024 indica que, del total de activos, el 49,9 % está cubierto a través de deuda con terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 56,3 % que tuvo en el 2023, lo que significa un incremento del financiamiento del activo con recursos propios, es decir, ha aumentado el nivel de autonomía financiera frente a terceros.
79. El ratio de Calidad de la deuda²⁶ muestra un aumento en la participación de las obligaciones de corto plazo dentro del pasivo total. En 2023, el pasivo corriente representaba el 91,9 % del total, mientras que en 2024 alcanzó el 100,0 %, lo que indica que la totalidad de la deuda se concentró al cierre del ejercicio 2024 en compromisos exigibles a corto plazo.
80. Finalmente, el índice de solvencia²⁷ para el ejercicio 2024 muestra que por cada sol (S/ 1,0) de pasivo total corresponde S/ 2,0 de activo total. En 2023, por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,8 del activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se infiere que del 2023 al 2024, aumentó el nivel de solvencia de la empresa.

Ratios de rentabilidad

81. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que en el último año hubo una variación significativa de la rentabilidad de la empresa. Así, el Margen

²⁴ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

²⁵ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total

²⁶ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

²⁷ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



bruto²⁸ se incrementó al pasar de 20,7 % a 27,3 % entre los años 2023 y 2024. De igual forma se observa un aumento del Margen operativo²⁹ al pasar de 8,3 % a 13,3 %.

82. A su vez, en el año 2024, el Margen EBITDA³⁰, que refleja la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, se elevó de 9,0 % a 14,2 %, reflejando una mayor eficiencia en la gestión de los recursos operativos. Asimismo, el Margen neto³¹ se incrementó de 3,3 % a 7,2 %, lo que indica que por cada S/ 100 de ingresos, la empresa generó S/ 7,2 de utilidad neta. Esta mejora está asociada al crecimiento de las utilidades en el ejercicio del último año, impulsado por una reducción relativa de los costos operativos.

Cuadro N° 16		
Ratios de Rentabilidad, 2023 - 2024		
Ratios	2024	2023
Margen Bruto	27,3%	20,7%
Margen Operativo	13,3%	8,3%
Margen EBITDA	14,2%	9,0%
Margen Neto	7,2%	3,3%
ROE	25,3%	11,1%
ROA	12,7%	4,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Carretera Sierra Piura S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

83. El ROE³² mide la capacidad de la empresa para generar utilidad neta a partir de sus recursos propios. En 2024, este indicador se incrementó significativamente, al pasar de 11,1 % a 25,3 %, lo que implica que por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa generó S/ 25,3 de utilidad neta, evidenciando una mayor eficiencia en el uso del capital aportado por los accionistas.
84. Finalmente, similar situación ocurre con el valor del ROA³³ (rendimiento sobre los activos). En efecto, en 2024, este indicador aumentó de 4,9 % a 12,7 %, lo que significa que por cada S/ 100 de activos, la empresa obtuvo S/ 12,7 de utilidad neta. Esta mejora refleja una mayor eficiencia operativa en el uso de los recursos totales de la concesión.

²⁸ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²⁹ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

³⁰ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

³¹ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

³² *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

³³ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



X. CONCLUSIONES

85. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, identificando los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo. De la evaluación del desempeño de la Concesión durante el año 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (ii) El tráfico total de vehículos registró un crecimiento en 56,8 % respecto al año anterior, al pasar de 130,5 a 204,7 mil vehículos, de los cuales el 81,6 % correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 18,4 % restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 258,3 mil ejes, lo cual significó un incremento de 47,6 % respecto al año anterior.
 - (iii) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados, en el 2024 se elevaron 3,2 % respecto al 2023, siendo de S/ 3,20 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en la estación de peaje Loma Larga Baja.
 - (iv) No se realizaron inversiones durante el 2024. Sin embargo, desde inicios de la Concesión, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 37,6 millones, lo que representa un avance del 95,8 % de la inversión comprometida, así como un cumplimiento del 100 % de los kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.
 - (v) En el 2024, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 297,6 mil al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1 % de sus ingresos), cifra que representó un 12,8 % menos en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 341,4 mil).
 - (vi) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2024, se ha verificado lo siguiente:
 - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 96,7 % en el año 2024.
 - Se registraron un total de 9 accidentes, lo cual representó un aumento con relación a los accidentes registrados en 2023 (6 accidentes). De dicho total, no se registraron fallecidos. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes fueron por despistes (6), seguido de volcadura de vehículo (2).
 - Los usuarios de la Concesión no han presentado reclamos respecto a los servicios brindados en 2024.
 - El Concesionario incurrió en dos (2) incumplimientos contractuales o normativos que ameritaron la imposición de sanciones administrativas por un monto de S/ 16532 y una amonestación en 2024.
 - (vii) La recaudación de peaje fue de S/ 821,6 mil en el 2024, monto 53,6 % superior respecto a lo recaudado en 2022, en línea con el mayor flujo de tráfico vehicular. No obstante, cabe señalar que la mayor parte de los ingresos de la concesión provienen del cofinanciamiento del Estado por los servicios de construcción y de operación y mantenimiento de la vía. En efecto, el monto del cofinanciamiento devengado por Estado (a través de PROVIAS) para cubrir el monto del PAO y PAMO (PAS) ascendió a S/ 31,3 millones durante 2024.



- (viii) Con relación al desempeño financiero del Concesionario, los ingresos totales del Concesionario disminuyeron en 10,4 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 15,9 millones a S/ 14,3 millones; por otro lado, los costos de operación se redujeron en mayor proporción (-17,8 %). Así, la utilidad bruta se incrementó 18,1 % en 2024, al pasar de S/ 3,3 millones a S/ 3,9 millones. Por su parte, los resultados netos mostraron una ganancia de S/ 1 millón, nivel considerablemente mayor (+95,6 %) respecto al año anterior (S/ 525 mil).
- (ix) Al cierre de 2024, la empresa registró una reducción de 24,9 % en el valor de sus activos, al pasar de S/ 10,6 millones en 2023 a S/ 8,1 millones, reflejando una contracción de su base contable. Asimismo, la posición frente a acreedores de corto plazo se debilitó, debido a la reducción en los indicadores de liquidez, lo que limita su capacidad de respuesta ante exigencias inmediatas. No obstante, en términos de estructura financiera, la empresa mostró menor apalancamiento y mayor autonomía frente a terceros en comparación con el año anterior. Finalmente, los indicadores de rentabilidad presentaron una evolución favorable, evidenciando una mayor eficiencia en la generación de utilidades tanto sobre el capital propio como sobre el total de activos.



XI. ANEXOS

ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: CONCESIONARIA CARRETERA SIERRA PIURA S.A.C. CARRETERA: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 78,127 km, los cuales se encuentran sub divididos en: - Empalme 1B – Buenos Aires (22,06 km) - Buenos Aires – Canchaque (56,07 km)	Anexo A - Numeral 1
2	Fecha de suscripción	09 de febrero de 2007.	Contrato de Concesión
3	Plazo de la Concesión	El contrato se inicia en la fecha de suscripción del Contrato y culmina a los 15 años contados desde el inicio de Explotación, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1 Cláusula 4.3
4	Adendas	Adenda 1: 16 de enero de 2008. Adenda 2: 17 de agosto de 2009. Adenda 3: 25 de enero de 2011.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5.
6	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PAO y el PAMO.	Cláusula 9.1 Cláusula 9.3 Anexo B Sección IV
7	Capital mínimo	US \$ 778 295,83 suscrito y pagado por el Concesionario, equivale al 2,5% de la Inversión Proyectada Referencial.	Anexo A – Numeral 3
8	Garantías a favor del Concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: asciende a US \$ 3 113 183,00 (10% de la Inversión Proyectada Referencial). Esta garantía deberá estar vigente desde el Inicio de la Construcción hasta 06 meses después de la culminación de las obras. Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: debe ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente asciende a US\$ 1 556 592 (5% de la Inversión Proyectada Referencial) y deberá reducirse a un monto equivalente a 3 PAMO's (cuotas trimestrales) a partir del quinto año de la Concesión.	Cláusula 11.2. Cláusula 11.3 Anexo A – Numeral 5 Anexo A – Numeral 6
9	Garantías a favor del concesionario	Si el Concesionario así lo solicitara, el Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones pertinentes, para que se otorgue la garantía del Estado de la República del Perú en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas.	Cláusula 11.1
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: US \$ 31 131 833,30 (incluido IGV).	Anexo A - Numeral 2
11	Obras Rehabilitación y Mejoramiento Iniciales	En el Tramo Buenos Aires – Canchaque: - Mejoramiento a nivel asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa). - Intervenciones en las zonas críticas por fenómeno del Niño. En el tramo Empalme 1B-Buenos Aires: - Obras de Puesta a Punto de la vía y puentes. - Adicionalmente, se realizarán obras de drenaje, de señalización y seguridad vial, así como la construcción de unidades de peaje.	Anexo I - Numeral 3.2



Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Solución de controversias	- Trato Directo - Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia - Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete arbitraje internacional administrado por CIADI. El proceso se desarrollará en Washington DC - Estados Unidos de América en idioma castellano. - Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima. El arbitraje se desarrollará en Lima - Perú en idioma castellano.	Cláusula 18.10 Cláusula 18.11 a) Cláusula 18.11 b)
13	Penalidades	El Ositrán es competente para aplicar Penalidades al Concesionario por incumplimientos de sus obligaciones referidas a: - Eventos a la fecha de suscripción del contrato - Régimen de bienes - Obras de construcción - De la conservación de las obras - Explotación de la Concesión - Régimen en seguros - Consideraciones socioambientales. El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO a la cuenta del Fondo de Administración de Pagos del Fideicomiso de Administración. El pago de las penalidades no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la concesión y tampoco se podrá invocar por ello la ruptura del equilibrio económico-financiero.	Cláusula 15.6 Cláusula 15.7 Cláusula 15.10 Anexo VIII
14	Causales de caducidad	La concesión caducará por la terminación del Contrato. Podrá declararse por la verificación de alguna de las siguientes causales: - Vencimiento del plazo - Mutuo Acuerdo - Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor) - Se establece Procedimiento para el rescate en caso de Resolución	Cláusula 16.1 – 16.13
15	Equilibrio Económico	- El Regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha afectado, cuando debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, se demuestre la existencia de variaciones de ingresos, costos o ambos a la vez. - Se restablecerá el equilibrio en Base al EE.GG.PP auditado, en función a la diferencia entre a) la Utilidad Neta resultante del ejercicio y b) el cálculo de la Utilidad neta que e hubiere obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables. - Se calculará el % de desequilibrio a través de la fórmula establecida en el Contrato. Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Si afecta al Concedente el monto a compensarse podrá descontar del PAS. Si el Concesionario es la parte afectada la compensación será por el monto equivalente. - Si el saldo adeudado. - Las partes podrán acordar otro mecanismo de compensación.	Cláusula 9.14. - 9.17.
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	No presenta el Contrato.	



N°	Tema	Contenido	Ref.
17	Pólizas de seguros	Durante la vigencia de la Concesión, el Concesionario debe contratar los siguientes seguros: - De responsabilidad civil - Sobre los bienes en Construcción. - De riesgos laborales - Otras pólizas Si el Concedente estima conveniente podrá contratar un seguro sobre los bienes de la Concesión que podrá servir para cubrir costos de mantenimiento de emergencia.	Cláusula 12.1 Cláusula 12.2 a) b) c) y d)
18	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación es aquella en la cual se da la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente.	Cláusula 8.10
19	Estándares de servicio	Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3
20	Tarifas	- La tarifa está compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fuesen aplicables. - El peaje será determinado por el Regulador en la Fecha de Inicio de la Explotación. - El Concesionario cobrará la tarifa a cada usuario, según lo siguiente; • Cada Vehículo ligera pagará una tarifa. • Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje.	Cláusula 9.5 Cláusula 9.8
21	Reajustes de tarifas	- El Peaje será reajustado en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. - El reajuste ordinario se realizará cada 12 meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al método de ajuste de peajes especificado en el contrato. - En el reajuste se utilizará el Índice de Precios al Consumidor del Perú - El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) del IPC. - Al peaje ajustado se le sumará el IGV y otros impuestos de Ley y el resultado se redondeará a los diez (10) céntimos más próximos.	Cláusula 9.8
22	PAS	- El Pago por Servicio (PAS) asciende a USD 1 339 000. - El PAS se pagará trimestralmente y tendrá como fuentes de pago el peaje y el cofinanciamiento. - Dicho PAS equivale a la suma del PAO y PAMO.	Cláusula 9.2 Cláusula 9.3 Anexo 6
23	PAO	- El monto del PAO es de USD 1 028 352 (sin IGV) y se paga trimestralmente.	Anexo 6
24	CRPAO	Es el Certificado de Reconocimiento de los Derechos de PAO materializado en uno o varios certificados desglosables adjuntos al CAO Certificado.	Anexo B: Numeral 1.1
25	PAMO	El monto del PAMO es de US\$ 310 648 (Sin IGV).	Anexo 6

ANEXO N° 2
RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: EMPALME 1B - BUENOS AIRES - CANCHAQUE

Concesionario:	Concesión Canchaque S.A.C.
Modalidad:	
Periodo:	
	Cofinanciada
	2012-2024

a) Tráfico														
	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Número de Unidades Vehiculares														
Loma Larga	Vehículos	76,143	93,242	93,547	109,495	119,974	117,517	143,644	153,511	124,432	192,822	200,810	130,514	204,662
Total Ligeros	Vehículos	39,925	49,596	56,031	66,310	75,096	73,866	91,546	91,073	88,327	143,637	157,350	101,424	166,909
Total Pesados	Vehículos	36,218	43,646	37,516	43,185	44,878	43,651	52,098	62,438	36,105	49,185	43,460	29,090	37,753
Número de Ejes Cobrables														
Loma Larga	Ejes	117,185	148,517	137,295	162,799	175,185	171,141	207,488	231,525	170,943	262,994	258,471	174,991	258,285
Ligeros	Ejes	39,925	49,596	56,031	66,310	75,096	73,866	91,546	91,073	88,327	143,637	157,350	101,424	166,909
Pesados	Ejes	77,260	98,921	81,264	96,489	100,089	97,275	115,942	140,452	82,616	119,357	101,121	73,567	91,376

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
b) Recaudación por Cobro de Peaje														
Total	Soles	244,510	324,419	302,049	372,107	417,758	425,265	518,720	598,493	400,156	706,247	740,540	534,971	821,598
Ligeros	Soles	83,319	108,418	123,268	151,465	179,185	183,561	228,865	235,309	207,553	385,707	450,903	309,311	528,388
Pesados	Soles	161,191	216,002	178,781	220,642	238,573	241,704	289,855	363,184	192,603	320,540	289,637	225,661	293,210

c) Accidentes														
Accidentes	Personas	12	10	9	18	8	18	14	17	12	10	12	6	9
Heridos	Personas	15	6	5	8	3	3	0	3	2	7	0	2	1
Fallecidos	Personas	1	1	0	0	0	2	0	0	2	1	1	0	0

Fuente: Carretera Sierra Piura S.A.C.

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) 500 9330

estudioseconomicos@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cinthya López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mío Cortez – Asistente
Micaela Guillén Delgado – Practicante
Britney Esperanza Yupanqui Llalire – Practicante
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante