



# INFORME DE DESEMPEÑO 2024

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

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos



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



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

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Jefatura de Estudios Económicos**

**Informe de desempeño 2024: Concesión del tramo vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa  
(Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia**

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

Primera versión: junio de 2025

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

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



## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>7</b>
	II.1. COMPOSICIÓN DE LA EMPRESA.....	7
	II.2. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	7
	II.3. ÁREA DE INFLUENCIA.....	10
	II.4. INFRAESTRUCTURA Y EQUIPOS.....	11
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA .....</b>	<b>12</b>
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>13</b>
	IV.1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO.....	13
	IV.2. TRÁFICO EN EJES COBRABLES.....	15
	IV.3. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.....	16
<b>V.</b>	<b>RÉGIMEN TARIFARIO .....</b>	<b>16</b>
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>18</b>
	VI.1. INVERSIONES .....	18
	VI.2. PAGOS AL ESTADO.....	19
<b>VII.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO.....</b>	<b>20</b>
	VII.1. NIVELES DE SERVICIO .....	20
	VII.2. INDICADORES DE TRÁFICO.....	20
	VII.3. ACCIDENTES .....	21
	VII.4. RECLAMOS.....	22
<b>VIII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES .....</b>	<b>22</b>
<b>IX.</b>	<b>ANÁLISIS FINANCIERO.....</b>	<b>23</b>
	IX.1. ESTADO FINANCIEROS.....	23
	IX.2. RATIOS FINANCIEROS.....	27
<b>X.</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>29</b>
	<b>ANEXOS.....</b>	<b>31</b>



## CUADROS

Cuadro N° 1: Aspectos Generales .....	7
Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales.....	10
Cuadro N° 3: Tramos de la concesión .....	11
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2023 - 2024 .....	14
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2024 .....	15
Cuadro N° 6: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024 .....	17
Cuadro N° 7: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA.....	18
Cuadro N° 8: Accidentes por tipo de consecuencia, 2021-2024 .....	21
Cuadro N° 9: Ingresos por servicios, 2023-2024 .....	23
Cuadro N° 10: Costos de prestación de servicios 2023-2024 .....	24
Cuadro N° 11: Gastos de administración 2023-2024.....	24
Cuadro N° 12: Estado de Resultados integrales 2024-2023 .....	25
Cuadro N° 13: Estado de Situación Financiera 2024-2023 .....	25
Cuadro N° 14: Análisis Vertical y Horizontal-Estado de Situación Financiera 2024-2023 .....	26
Cuadro N° 15: Ratios de Liquidez, 2024 – 2023 .....	27
Cuadro N° 16: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2024 – 2023 .....	28
Cuadro N° 17: Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2023 .....	28

## GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Ámbito de la concesión.....	10
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico de la concesión, 2013-2024 .....	13
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2023 – 2024.....	14
Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2024 .....	15
Gráfico N° 5: Evolución de inversiones reconocidas, 2016-2024 .....	19
Gráfico N° 6: Aporte por regulación, 2023 – 2024 .....	19
Gráfico N° 7: Intensidad Media Diaria (IMD), 2023 – 2024.....	20
Gráfico N° 8 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024 .....	21
Gráfico N° 9: Reclamos 2023-2024.....	22
Gráfico N° 10: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013-2024 .....	23



# INFORME DE DESEMPEÑO 2024

CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: DV. QUILCA – DV. AREQUIPA (REPARTICIÓN) – DV. MATARANI – DV. MOQUEGUA – DV. ILO – TACNA – LA CONCORDIA



## I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño para el año 2024, de la Concesión Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia. Para tales efectos, en este informe se analiza la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, recaudación, entre otros.

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

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

Con relación al tráfico vehicular, durante 2024 han circulado por los tramos viales concesionados un total de 3,39 millones de unidades vehiculares. Del total de vehículos que transitaron por la concesión, el tráfico de vehículos pesados representó el 35,0% del tráfico total; mientras que, el tráfico de vehículos livianos representó el 65,0% restante.

Por su parte, las tarifas de peaje cobradas se han incrementado en promedio 1,6% por eje cobrable en los vehículos pesados y por unidad en vehículos ligeros, entrando en vigor a partir del 10 de enero del 2024.

La inversión comprometida por el Concesionario asciende a USD 134,26 millones, los cuales deben ser destinados a la construcción de 74,46 kilómetros de segunda calzada, así como a las intervenciones necesarias en los 428,61 kilómetros del tramo concesionado, y a la construcción de otras obras complementarias. En el 2024, Ositrán no reconoció inversiones del Concesionario, sin embargo, las inversiones de años anteriores totalizaron una inversión acumulada de USD 38,3 millones, lo que representa un avance de 28,5% respecto del total de compromiso de inversión.

Por otro lado, el pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor de Ositrán el año 2024 alcanzó los S/ 575,4 miles, monto que representa un incremento de 35,0% en comparación con el pago efectuado el año anterior (S/ 426,3 miles).

En 2024, se registró en total 22 reclamos efectuados por los usuarios de la vía, cifra inferior a los 22 reclamos presentados el año anterior por los usuarios de la infraestructura vial concesionada.

En línea con la expansión en el tráfico vehicular y el incremento de las tarifas de peaje, en el 2024, los ingresos por concepto de cobro de peaje procedente de las 4 unidades de peaje existentes (Camaná,



El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron un aumento de 11,4% en relación con lo recaudado en el 2023, alcanzando el monto total de S/ 56,0 millones.

Con relación al desempeño financiero de COVINCA, durante 2024 los ingresos totales de la Concesión alcanzaron los S/ 52,7 millones, lo que significó un incremento de 5,3% con relación a los ingresos generados en 2023 (S/ 50,0 millones), explicado principalmente por el aumento de 11,3% en los ingresos por operación, pese a la caída de 28,2% en los ingresos por construcción. Asimismo, los costos totales experimentaron un aumento de 4,4%, explicado por mayores costos de operación, especialmente en los servicios prestados por terceros y cargas de personal. En este contexto, se obtuvo una ganancia bruta de S/ 21,9 millones y una ganancia operativa de S/ 12,4 millones, lo cual significó un incremento de 6,7% y una reducción de 7,0% con relación al año anterior, respectivamente. Por su parte, se obtuvo una utilidad neta de S/ 1,0 millón, menor en comparación al 2023, debido principalmente a una menor ganancia por efectos del tipo de cambio.

Al cierre del año 2024, la empresa disminuyó sus activos, registrando un descenso de 4,6%, al pasar de S/ 233,0 millones en 2023 a S/ 222,2 millones al finalizar 2024. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha disminuido en lo respectivo a sus indicadores de liquidez respecto al 2023, aunque aún cuenta con todos los activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos registraron incrementos respecto a su situación en el año 2023. En cuanto a la rentabilidad de la empresa, el margen bruto se mantuvo alto, mientras que los márgenes operativo y EBITDA disminuyeron. Por su parte, también disminuyeron las ganancias netas de la empresa. Lo señalado determinó que se redujera la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y al total de activos de la empresa en el ejercicio 2023.



## II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### II.1. Composición de la empresa

1. El 30 de enero de 2013 se suscribió el Contrato de Concesión entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano y la empresa Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
2. COVINCA es una sociedad anónima de propósito exclusivo constituida en Perú el 20 de setiembre de 2012, cuya actividad económica consiste en el mantenimiento y operación de los tramos viales descritos en el Contrato de Concesión. Al 31 de diciembre de 2024, la empresa contaba con 2 accionistas extranjeros:
  - Pavimentos Colombia S.A.S. (76,62%)
  - Nexus Infraestructura S.A.S. (23,38%)
3. Pavimentos Colombia S.A.S. es una compañía colombiana fundada hace más de cinco décadas especializada en la ejecución de estudios y diseños de proyectos de infraestructura de gran envergadura como túneles, viaductos, pavimentación de pistas de aeropuertos, entre otros<sup>1</sup>.
4. Nexus Infraestructura SAS es una empresa colombiana fundada en 2010 que forma parte del Grupo Nexus Capital Partners y es la encargada de ejecutar proyectos de infraestructura en Centro América, Sur América y el Caribe<sup>2</sup>.

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

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

Cuadro N° 1: Aspectos Generales	
Concesionario	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
Modalidad de Concesión	Autofinanciado
Factor de competencia	Obras que el Concesionario está dispuesto a ejecutar además de las Obras mínimas establecidas por el Estado.
Inversión comprometida	USD 134,26 millones (Incluye IGV)
Inversión realizada al 2024	USD 38,30 millones (Incluye IGV)
Inicio de la Concesión	30 de enero de 2013
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

6. La Concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), en virtud de dicho esquema, COVINCA asumió obligaciones en relación con el financiamiento, la construcción de obras de infraestructura vial y la operación por un periodo determinado, luego del cual debe entregar la infraestructura al Estado. De esta forma, la infraestructura que forma parte del tramo vial concesionado mantiene en todo momento su condición pública.
7. Esta Concesión corresponde a la modalidad de autofinanciado, que consiste en que el Concesionario se compromete a financiar las obras requeridas y el mantenimiento de la vía, con cargo a los recursos económicos procedentes de la recaudación de peajes. No obstante, conforme a lo establecido en la Cláusula 10.2 del Contrato de Concesión, el Concedente se

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

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



compromete a asegurar un nivel de ingresos mínimos anuales garantizados (IMAG) por concepto de peaje durante el plazo de la concesión. Ello implica que, ante un escenario en el que la recaudación por peaje resulte inferior a los montos establecidos por concepto de IMAG, el Concedente deberá asumir la diferencia con fondos propios<sup>3</sup>.

8. La Concesión se otorgó por un plazo inicial de veinticinco (25) años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión (2013). Dicho periodo podrá ser ampliado a solicitud, debidamente fundamentada, del Concesionario, siendo potestad del Concedente aceptar o no la solicitud, previa opinión de Ositrán.

#### Compromisos de inversión

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

#### Esquema tarifario

14. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a efectuar el cobro de la tarifa de peaje vigente más IGV en las unidades de peaje existente al inicio de la Concesión. Posteriormente, sujeto a ciertas condiciones relacionadas con el cumplimiento de sus obligaciones de inversión, la tarifa se incrementará y estará compuesta por el peaje más el IGV y los tributos que fuesen aplicables. Así, la nueva tarifa que será cobrada a cada vehículo ligero o eje cobrable (vehículos pesados) presente el siguiente esquema tarifario:
  - En las unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) será de USD 1,50 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.
  - En la unidad de peaje nueva (Santa Rosa) será de USD 1,70 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.
  - En la unidad de peaje reubicada (Camaná) será de USD 1,70 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.

---

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



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

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

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

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

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

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

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

Donde:

- Peaje ajustado* : Monto a cobrar en nuevos soles luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente. No incluye el IGV y/o cualquier otro tributo aplicable.
- CPI* : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (Consumer Price Index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics).  
CPI<sub>i</sub> Corresponde al mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el ajuste tarifario. En caso de no haber sido publicado a la fecha en que se realiza el ajuste, se utilizará el índice del mes precedente disponible.  
CPI<sub>0</sub> Corresponde al mes en que ocurre el incremento tarifario señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente, según corresponda.
- IPC* : Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).  
IPC<sub>i</sub>: Corresponde al mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el ajuste tarifario.  
IPC<sub>0</sub>: Corresponde al mes en que ocurre el incremento tarifario señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente, según corresponda.
- TC* : Es el promedio del Tipo de Cambio Promedio Ponderado de Compra y de Venta de Dólares Americanos del Sistema Financiero publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.  
TC<sub>i</sub>: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al último día hábil del mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el reajuste tarifario.  
TC<sub>0</sub>: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al día calendario de ocurrido el incremento tarifario de cada unidad de peaje de conformidad con lo señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente.

#### Pagos al estado

16. La cláusula 10.12 establece que el Concedente recibirá del Concesionario, por concepto de Pago por Derecho de Concesión, el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental para la Ejecución de obras obligatorias.



17. Asimismo, según se señala en la cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá transferir a favor del Regulador por concepto de Aporte por Regulación, el 1% del total de sus ingresos (facturación).

Modificaciones contractuales

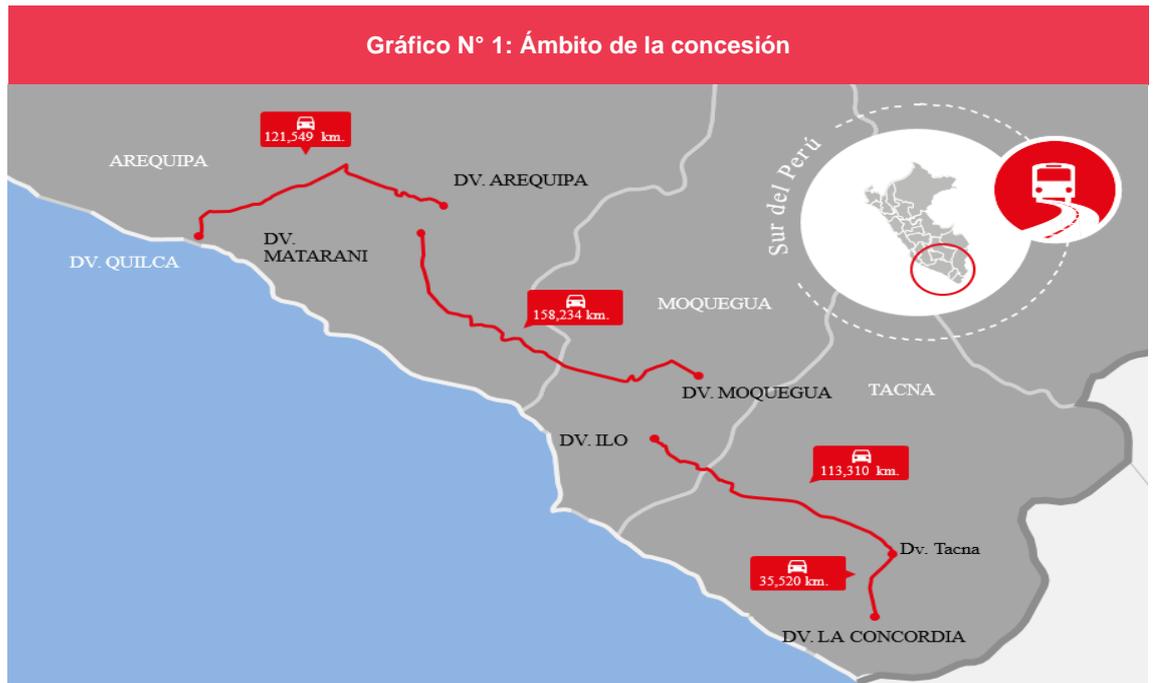
18. A la fecha se han suscrito dos adendas al contrato de concesión. En el siguiente cuadro se detalla la fecha de suscripción, así como las principales modificaciones efectuadas.

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

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

**II.3. Área de Influencia**

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



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



#### II.4. Infraestructura y equipos

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

**Cuadro N° 3: Tramos de la concesión**

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

Fuente: Contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

21. Además del corredor vial, la Concesión comprende cuatro unidades de peaje (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) y una unidad de pesaje (Tomasiri), las cuales incluyen edificaciones habilitadas para la prestación de multiservicios, como servicios higiénicos de uso público.
22. Por otra parte, el concesionario dispone de los siguientes equipos para asegurar un correcto y oportuno servicio de auxilio en caso de accidentes o emergencias:
- Grúas ubicadas en las unidades de peaje y pesaje
  - Equipos de pesaje
  - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, conformado por Postes SOS instalados cada 10 km aproximadamente a lo largo de toda la carretera.

#### II.5. Hechos de importancia

23. En el año 2024 se implementó el sistema de pago de peaje sin contacto, con el objetivo de ofrecer a los usuarios una alternativa de pago digital, segura y eficiente. Este sistema permite realizar el pago del peaje utilizando tarjetas de débito o crédito (Visa o MasterCard), así como billeteras electrónicas, como Yape.
24. El 26 de junio de 2024, mediante Resolución N.º 0079-2024-GG-OSITRAN, el Ositrán impuso a COVINCA una sanción de 25 UIT por el cobro indebido de tarifa como vehículo pesado a unidades de las categorías M1, M2 y N1 entre el 2 de marzo de 2013 y el 31 de diciembre de 2019. Este incumplimiento se encuentra tipificado en las cláusulas 1.9.89, 1.9.90, 9.2 y 9.4 del Contrato de Concesión.
25. Como consecuencia de ello, en atención a lo dispuesto en la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00088-2024-GSF-OSITRAN y la Resolución de la Gerencia General N° 00079-2024-GG-OSITRAN, se procedió a realizar devoluciones por posibles cobros en exceso a determinados vehículos correspondientes a la categoría M1, M2 y N1 que transitaron durante los años 2017, 2018 y 2019 por las siguientes Unidades de Peaje de la ruta PE-1S (Panamericana Sur):
- o (a) UP Camaná ubicada en km 853+744;
  - o (b) UP El Fiscal ubicada en km 1062+192;
  - o (c) UP Montalvo ubicada en km 1146+194;
  - o (d) UP Tomasiri ubicada en km 1260+458.
26. Finalmente, durante el año 2024, el Ositrán impuso a COVINCA penalidades por un monto total de S/ 61 360, en el marco de incumplimientos al Contrato de Concesión. La primera penalidad,



correspondiente al Expediente N° 006-2024 y notificada el 24 de julio, fue de S/ 8,240.00 y se debió a la falta de subsanación de defectos observados mediante el PCI 051-2023. Las otras dos penalidades, de S/ 26,560.00 cada una, fueron impuestas mediante los Expedientes N° 011-2024 y N° 012-2024, notificados el 11 y 10 de octubre, respectivamente, debido a que la concesionaria no ejerció las defensas posesorias en las modalidades extrajudicial y judicial, en incumplimiento de las cláusulas 5.42 y 5.43 del Contrato de Concesión.

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

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

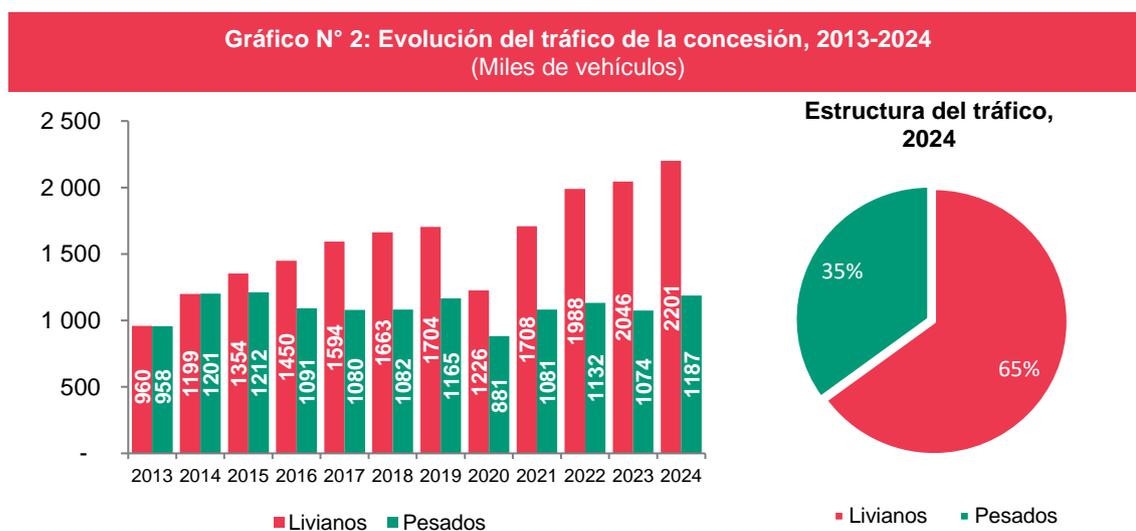


## IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

### IV.1. Evolución del tráfico

#### Tráfico en unidades vehiculares<sup>4</sup>

34. Durante el año 2024 transitaron alrededor de 3,39 millones de unidades vehiculares<sup>5</sup> por los tramos viales de la Concesión, misma cifra a la registrada el año anterior. Cabe indicar que, en el 2024 el tráfico de vehículos livianos representó alrededor del 65,0% del tráfico total, mientras que el tráfico de vehículos pesados representó el 35,0% restante.
35. La participación de vehículos livianos ha ido aumentando desde el 2013, tal como se muestra en el Gráfico N° 2. En el 2024 el tráfico de vehículos livianos y pesados variaron en 7,6% y 10,6% respectivamente en comparación con el 2023.



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

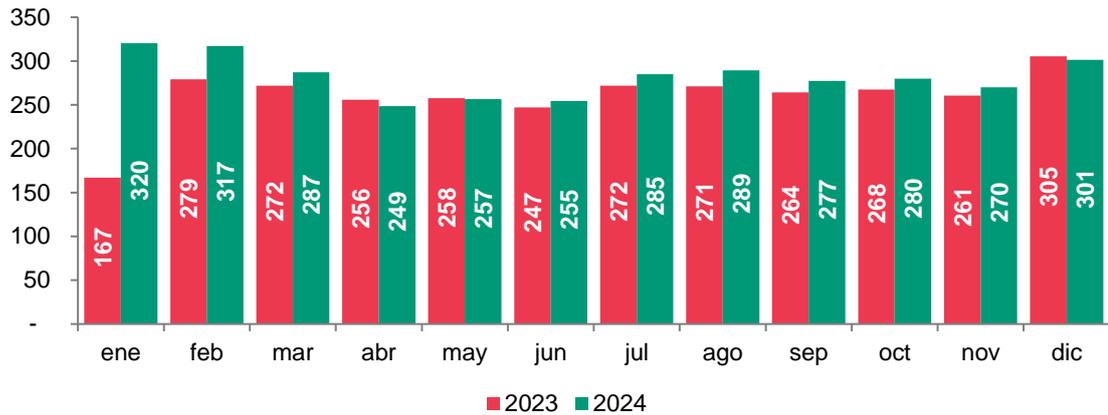
36. En relación con el tráfico vehicular mensual en el 2024, se puede observar que, en los meses de abril, mayo y diciembre, el flujo de vehículos que transitó por la vía concesionada registró una cifra inferior en comparación con 2023. En particular, se observa que los meses en los que se registró la mayor variación de tráfico fueron enero, febrero y agosto de 2024 en niveles de 91,7%, 13,7% y 6,7% con relación a mismos meses del año anterior, respectivamente.

<sup>4</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.

<sup>5</sup> El número de vehículos que transita por la vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por las unidades de peaje ubicadas en el área de la Concesión en sentido ascendente como descendente. Así, en caso se haya suspendido el cobro de tarifas en alguna de las unidades de peaje, no se registrará el tráfico de vehículos, aun cuando en la práctica si hayan pasado vehículos por la vía.



**Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2023 – 2024**  
(Miles de vehículos)



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

37. En cuanto al comportamiento del tráfico por estación de peaje, se observa que en 2024 la unidad de peaje Camaná es la estación que ha registrado el mayor crecimiento de flujo de vehículos en comparación con 2023 (11,0%). Dicha expansión se ha registrado tanto en unidades livianas (11,1%), como en vehículos pesados (10,9%). Del mismo modo, las estaciones de peaje de Tomasiri registraron incrementos en el flujo vehicular de 2024 en 9,6% en relación con lo registrado en 2023. Las estaciones El Fiscal y Montalvo también incrementaron su nivel de tráfico vehicular, en 8,1% y 3,8% respectivamente.

**Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2023 - 2024**  
(Miles de vehículos)

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2023	2024	Flujo	var.%
Livianos	Camaná	650	722	72	11,1%
	El Fiscal	366	388	22	6,1%
	Montalvo	444	447	3	0,6%
	Tomasiri	586	644	58	9,9%
Pesados	Camaná	499	553	55	10,9%
	El Fiscal	210	235	25	11,7%
	Montalvo	236	259	23	9,8%
	Tomasiri	129	140	11	8,5%
Total	Camaná	1149	1276	127	11,0%
	El Fiscal	576	623	47	8,1%
	Montalvo	680	706	26	3,8%
	Tomasiri	715	783	69	9,6%

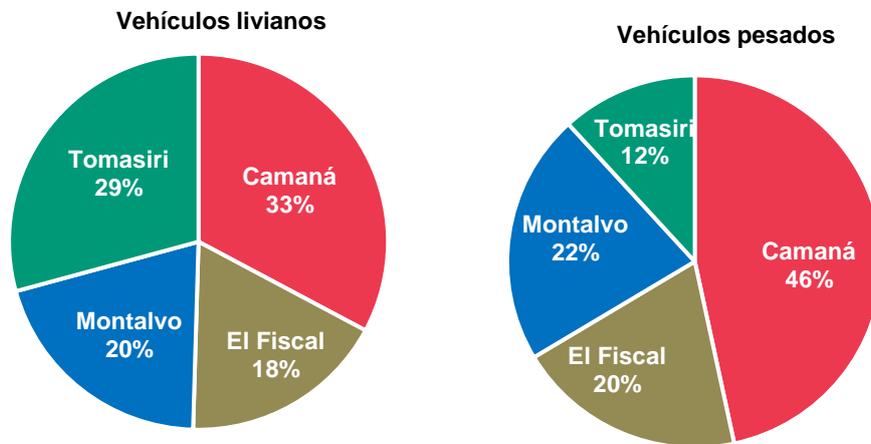
Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

38. Es preciso acotar que en el 2024 la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Camaná con el 32,8% (722 mil unidades) seguido por Tomasiri con el 29,9% (644 mil unidades), Montalvo con el 20,3% (447 mil) y El Fiscal con el 17,6% (388 mil).
39. Por otro lado, respecto del total de vehículos pesados de 2024, la estación de Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 46,6% (553 mil), seguido por la estación de Montalvo con el 21,8% (259 mil), El Fiscal con el 19,8% (235 mil) y Tomasiri con el 11,8% (140 mil).



**Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2024**  
(Porcentaje)



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

#### IV.2. Tráfico en ejes cobrables

40. En relación al tráfico de vehículos pesados<sup>6</sup>, se contabilizó un total de 5,16 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje de la concesión en el 2024, lo que representó un incremento del 10,7% en relación con lo registrado en el 2023 (4,66 millones de ejes cobrables).
41. Con respecto al tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables se registró una mayor afluencia de aquellos con 6 y 2 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes<sup>7</sup> los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 2,8 millones de ejes. De las 4 estaciones de peaje que posee la vía, la estación de Camaná presentó el mayor tráfico de ejes cobrables con 2,5 millones de ejes, siendo mayor el tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables (1,5 millones). Por otra parte, la estación de Tomasiri presentó el menor tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables con 505 mil ejes.

**Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2024**  
(Unidades vehiculares y ejes cobrables)

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	7	
<b>Unidades vehiculares</b>							
Camaná	114 532	99 300	28 743	49 652	255 835	5425	<b>553 487</b>
El Fiscal	40 464	39 384	4149	65 399	83 330	1995	<b>234 721</b>
Montalvo	43 930	55 663	9132	65 343	83 001	2036	<b>259 105</b>
Tomasiri	44 401	45 388	8518	3632	37 295	534	<b>139 768</b>
<b>Ejes cobrables</b>							
Camaná	229 064	297 900	114 972	248 260	1 535 010	39 186	<b>2 464 392</b>
El Fiscal	80 928	118 152	16 596	326 995	499 980	14 736	<b>1 057 387</b>
Montalvo	87 860	166 989	36 528	326 715	498 006	15 095	<b>1 131 193</b>
Tomasiri	88 802	136 164	34 072	18 160	223 770	3 827	<b>504 795</b>

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

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

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



### IV.3. Servicios complementarios

42. Como se ha mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, tales como la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
43. Con relación al motivo de las llamadas de emergencia realizadas en el 2024, el mayor porcentaje de ellas (85,1%) correspondieron a solicitudes de auxilio mecánico, principalmente por desperfectos en la vía, seguido por reportes de accidentes de tránsito (12,3%) y desastres ambientales (0,5%). Durante el 2024 se observó que, del total de llamadas para reportar emergencias, ninguna generó interrupción del tránsito vehicular.

Cuadro N° Motivo de llamada de emergencia, 2024						
(Número de llamadas)						
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros Medios	
Auxilio Mecánico	0	2407	1844	218	345	2407
Accidente de Tránsito	0	348	247	24	77	348
Desastres ambientales	0	15	11	1	3	15
Atasco de vía	0	12	10	2	0	12
Otros	0	48	24	3	21	48
Total	0	2830	2136	248	446	2830

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

44. En lo que respecta a asistencias mecánicas y asistencias médicas durante el 2024, el concesionario proporcionó 2503 y 349 servicios, respectivamente.

### V. RÉGIMEN TARIFARIO

45. De acuerdo a la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, a la fecha de inicio de la explotación (marzo de 2013), le serían transferidas al concesionario las 4 unidades de peaje ya existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) debiendo cobrarse la tarifa de peaje vigente al momento de su transferencia.
46. De acuerdo al Contrato de Concesión, dicha tarifa podrá ser incrementada cuando se cumplan algunos hitos relacionados con las obligaciones de inversión previstos en la cláusula 9.4. Así las tarifas se incrementarán hasta USD 1,50 en los peajes existentes, USD 1,70 en la nueva unidad de Santa Rosa y USD 1,80 en la estación de Camaná luego de ser reubicada. A dichas tarifas se le sumará el IGV y otros tributos aplicables y se cobraran por sentido de desplazamiento. Adicionalmente, el Contrato prevé un mecanismo de reajuste anual que depende del nivel de inflación.
47. Las nuevas tarifas vigentes durante el año 2024 entraron en vigor a partir del 10 de enero del mencionado año en las cuatro estaciones de peaje en funcionamiento (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri), las mismas que se incrementaron en promedio 1,7% en relación a las tarifas del año anterior. Las tarifas aplicables en 2024 se muestran en el siguiente cuadro:



**Cuadro N° 6: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024**  
(En Soles)

<b>Tipo de vehículo</b>	<b>Unidad de cobro</b>	<b>Base imponible</b>	<b>IGV</b>	<b>Tarifa vigente</b>
<b>Unidad de Peaje El Fiscal, Montalvo y Tomasiri</b>				
Vehículos Ligeros	Por unidad	6,44	1,16	7,60
Vehículos Pesados				
2 ejes	Por unidad	12,88	2,32	15,20
3 ejes	Por unidad	19,41	3,49	22,90
4 ejes	Por unidad	25,85	4,65	30,50
5 ejes	Por unidad	32,37	5,83	38,20
6 ejes	Por unidad	38,81	6,99	45,80
7 ejes	Por unidad	45,34	8,16	53,50
8 ejes	Por unidad	51,78	9,32	61,10
9 ejes	Por unidad	58,22	10,48	68,70
10 ejes	Por unidad	64,75	11,65	76,40
11 ejes	Por unidad	71,19	12,81	84,00
12 ejes	Por unidad	77,71	13,99	91,70
13 ejes	Por unidad	84,15	15,15	99,30
14 ejes	Por unidad	90,68	16,32	107,00
15 ejes	Por unidad	97,12	17,48	114,60
16 ejes	Por unidad	103,56	18,64	122,20
17 ejes	Por unidad	110,08	19,82	129,90
18 ejes	Por unidad	116,53	20,97	137,50
19 ejes	Por unidad	123,05	22,15	145,20
20 ejes	Por unidad	129,49	23,31	152,80
<b>Unidad de Peaje Camaná</b>				
Vehículos Ligeros	Por unidad	6,44	1,16	7,60
Vehículos Pesados				
2 ejes	Por unidad	12,88	2,32	15,20
3 ejes	Por unidad	19,32	3,48	22,80
4 ejes	Por unidad	25,85	4,65	30,50
5 ejes	Por unidad	32,29	5,81	38,10
6 ejes	Por unidad	38,73	6,97	45,70
7 ejes	Por unidad	45,25	8,15	53,40
8 ejes	Por unidad	51,69	9,31	61,00
9 ejes	Por unidad	58,14	10,46	68,60
10 ejes	Por unidad	64,66	11,64	76,30
11 ejes	Por unidad	71,10	12,80	83,90
12 ejes	Por unidad	77,54	13,96	91,50
13 ejes	Por unidad	83,98	15,12	99,10
14 ejes	Por unidad	90,51	16,29	106,80
15 ejes	Por unidad	96,95	17,45	114,40
16 ejes	Por unidad	103,39	18,61	122,00
17 ejes	Por unidad	109,92	19,78	129,70
18 ejes	Por unidad	116,36	20,94	137,30
19 ejes	Por unidad	122,80	22,10	144,90
20 ejes	Por unidad	129,32	23,28	152,60

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán



## VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### VI.1. Inversiones

48. Las obligaciones de inversión que asumió el Concesionario al suscribir el Contrato de Concesión incluyen las obras relacionadas con la construcción de los 74,46 kilómetros de segunda calzada, así como las intervenciones necesarias en los 428,61 kilómetros del tramo existente y otras obras complementarias. Dichas inversiones involucran un monto total de USD 134,26 millones, siendo al cierre de 2024, la inversión acumulada de USD 38,3 millones, lo que representa un avance de 28,5% en la inversión comprometida.
49. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, las obligaciones del Concesionario consistían en la ejecución de obras obligatorias, las mismas que son de dos tipos: (i) Obras de puesta a punto (OPP) referidos a la intervención en los 428,61 km ya existentes; y, (ii) Obras distintas de puesta a punto (ODPP). El detalle de cada tipo de obra por cada tramo de la Concesión se muestra en el siguiente cuadro:

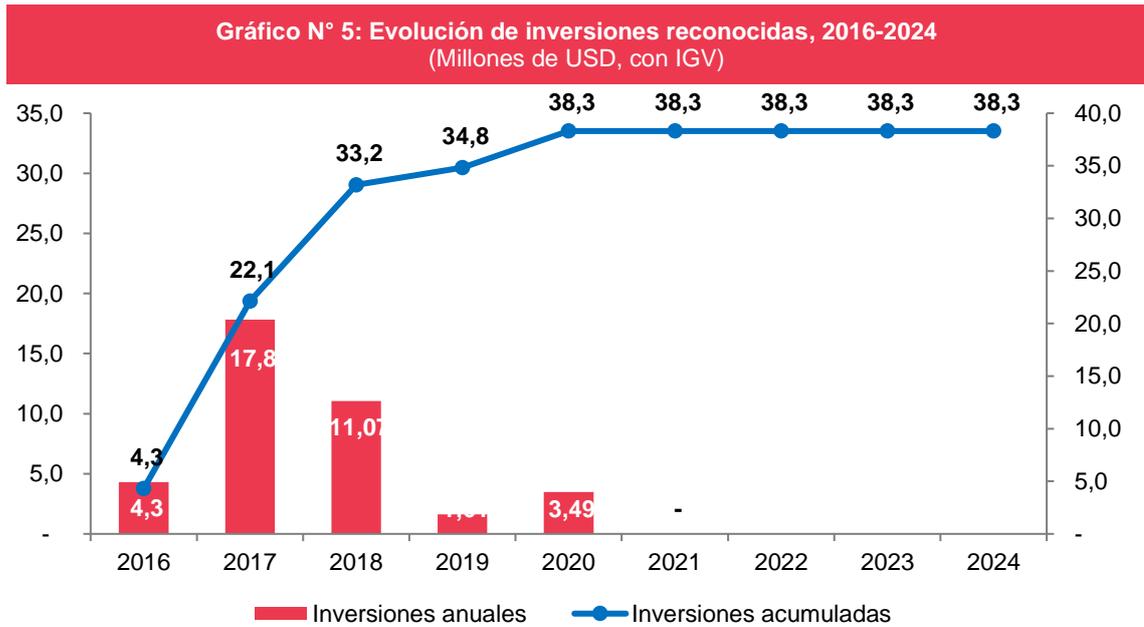
**Cuadro N° 7: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA**

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

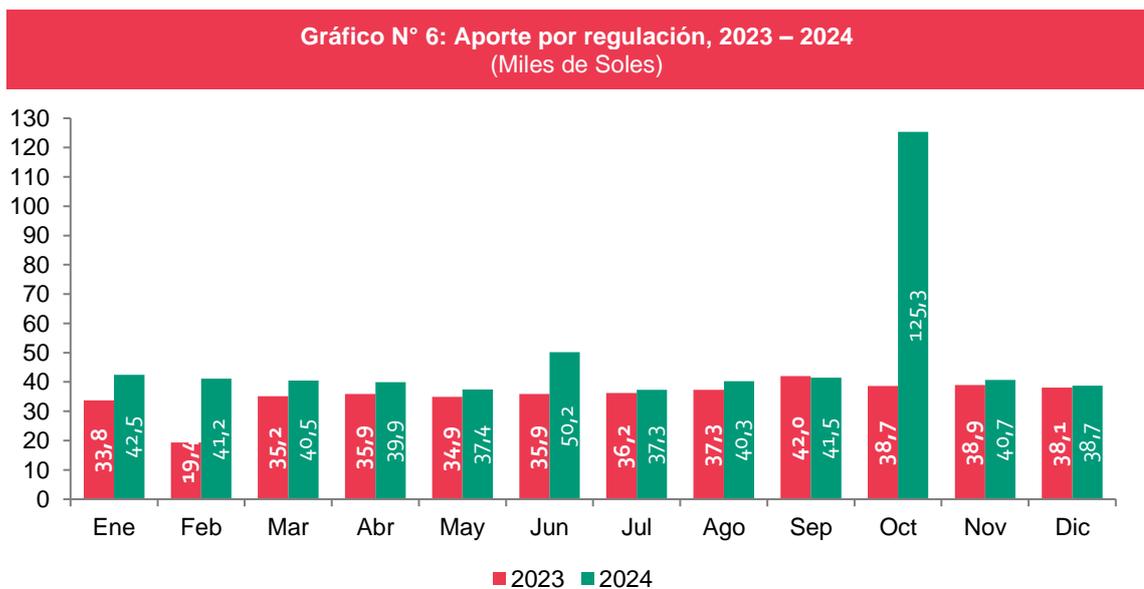
50. De acuerdo a los plazos previstos en el Contrato de Concesión la ejecución de las obras obligatorias debió haberse iniciado el 13 de agosto de 2014 y culminado en agosto de 2017, siendo que el inicio de las obras estaba supeditado, entre otras condiciones, a la entrega de las áreas de terreno necesarias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



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

## VI.2. Pagos al Estado

53. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación al Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2015, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales a OSITRAN por concepto de aportes de regulación equivalentes al 1% del total de su facturación.
54. En el siguiente grafico se observa la evolución de los pagos efectuados por el Concesionario bajo el concepto de aportes por regulación entre 2023 – 2024. El pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 575,4 mil, lo que representó un incremento de 35,0% en relación con el pago efectuado el año anterior (S/ 426,3 mil).



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



## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VII.1. Niveles de servicio

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

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

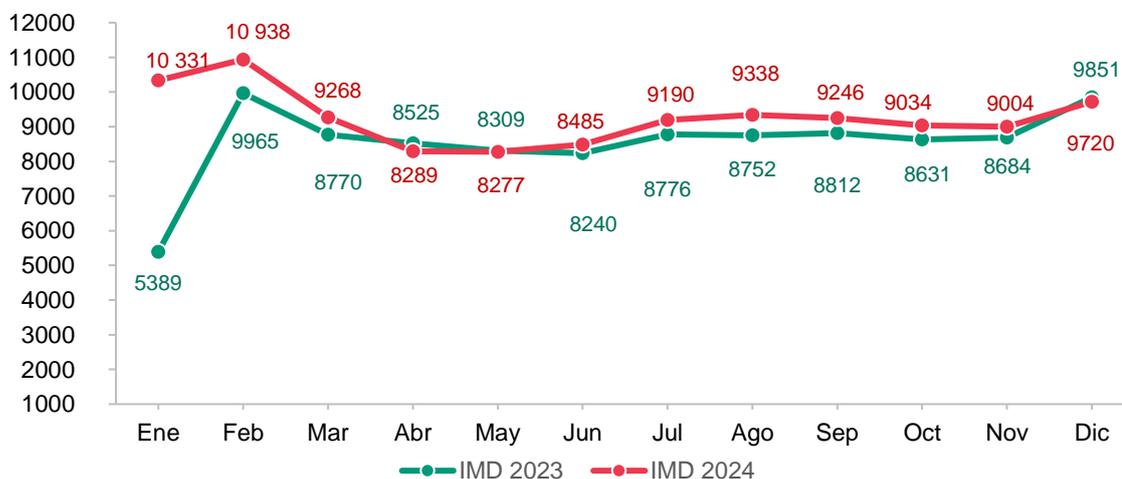
56. En 2024, Ositrán efectuó la medición del Nivel de Servicio global, cuyo resultado fue de 97,66%, el cual es superior al 95,0% establecido como el umbral mínimo. Asimismo, una medida alternativa del nivel de servicio de la infraestructura vial es el Índice de Rugosidad Internacional (IRI). La última medición del IRI arrojó un resultado de 1,82 encontrándose debajo del umbral permisible 3.5.

### VII.2. Indicadores de tráfico

57. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD) se define como el número total de vehículos que transitan por una determinada sección durante un período determinado, dividido entre la cantidad de días que comprende dicho período<sup>8</sup>. Por tanto, el IMD estima el tránsito diario promedio que circula por la vía. Como se observa en el siguiente gráfico, el IMD en el 2024 ha mantenido una tendencia de crecimiento mayor al indicador de 2023 (a excepción de abril, mayo y diciembre). En promedio, durante 2024 el número de vehículos por día fue de 9260, cifra mayor en 8,3% de lo registrado en 2023 (8559).

58.

**Gráfico N° 7: Intensidad Media Diaria (IMD), 2023 – 2024**  
(Unidades vehiculares)



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

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

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



### VII.3. Accidentes<sup>9</sup>

59. Como se observa en el siguiente cuadro, durante el 2024, se registraron 239 accidentes, número que disminuyó en 6,6% respecto al 2023. En cuanto al tipo de accidente, el 63,6% (152) produjeron solo daños materiales, el 28,9% (69) ocasionaron daños físicos y el 7,5% (18) trajeron como consecuencia víctimas mortales.

Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2021	122	97	19	382	236	25
2022	101	78	14	266	166	16
2023	175	63	18	332	152	37
2024	152	69	18	299	153	24

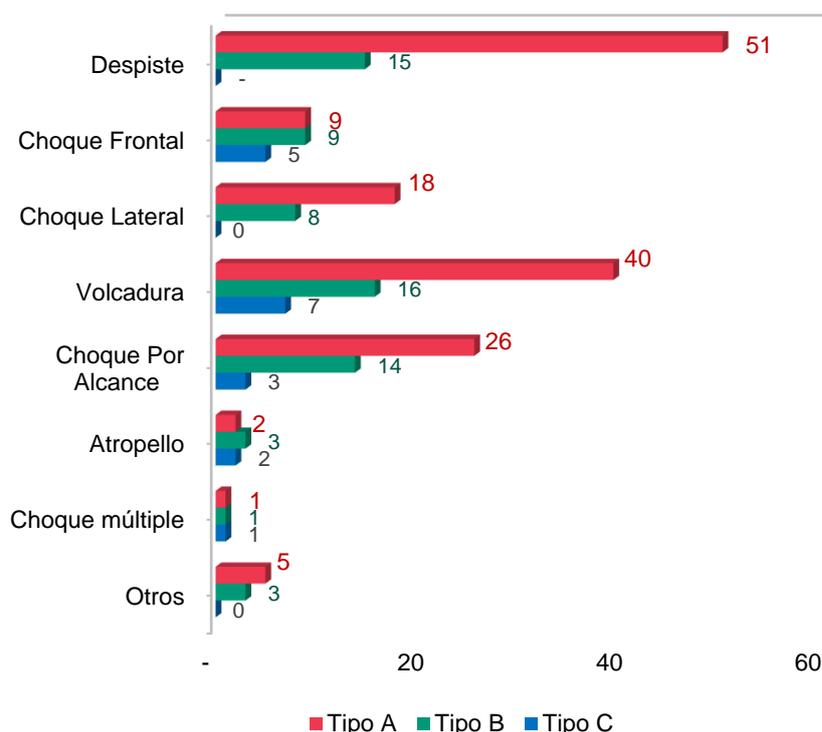
\* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

60. El número de heridos por accidente fue 0,64; mientras que la cantidad de víctimas fatales por accidente disminuyó a 0,10. El 27,6% de los accidentes de tránsito se produjeron por despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales, el 22,7% lesiones personales y no hubo pérdidas humanas por despiste. Asimismo, el 38,5% de los accidentes fueron por diversos tipos de choque. Particularmente, el 39,1% de los choques frontales implicaron pérdidas humanas.

Gráfico N° 8  
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024



Fuente: COVINCA S.A.

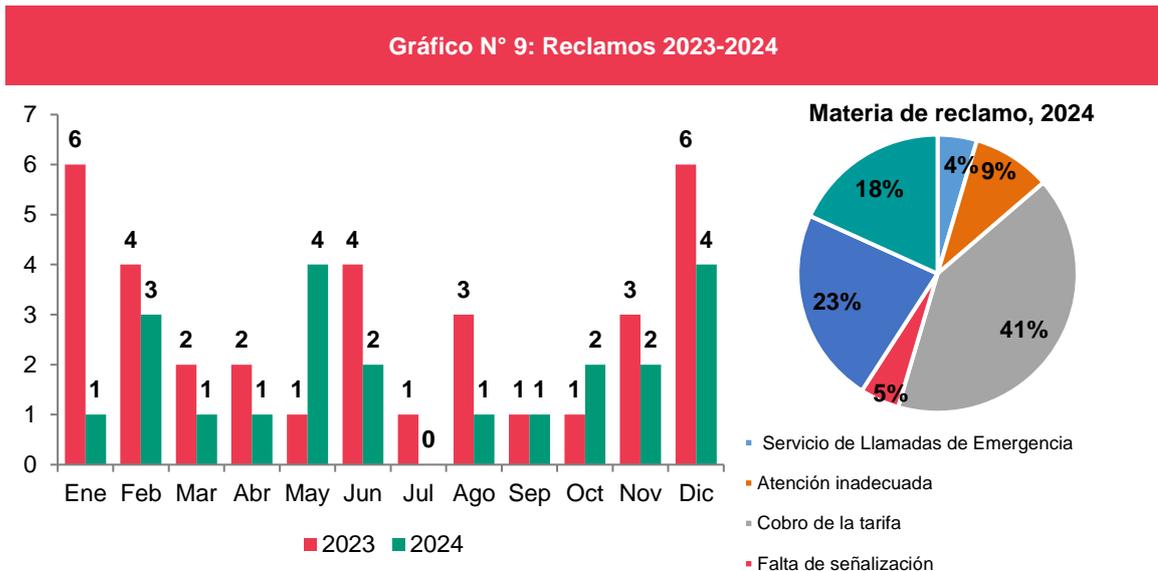
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

<sup>9</sup> El concesionario ha registrado esta información a partir de setiembre del 2020.



#### VII.4. Reclamos

61. En el 2024, los usuarios de la Concesión presentaron 22 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, cifra inferior que los 34 recibidos el año 2023. Del total de reclamos presentados en 2024, la mayor cantidad (40,9%) fueron por cobro de tarifa. Asimismo, los reclamos relacionados al mantenimiento de la berma representaron el 22,7%. Ambos tipos de reclamo representaron una proporción de 63,6%.
62. Cabe indicar que, durante 2024, del total de reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura vial, el 54,5% fueron declarados infundados (12); mientras que 5 fueron declarados inadmisibles y solamente 2 reclamos fueron improcedentes.



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

#### VIII. INDICADORES COMERCIALES

63. Durante 2024, los ingresos recaudados por el Concesionario por la explotación de las 4 unidades de peaje ya existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) ascendieron a S/ 56,0 millones, monto 11,4% superior a la recaudación obtenida el año anterior (S/ 50,3 millones), en línea con el mayor flujo vehicular y mayores tarifas.
64. Como en años anteriores, el mayor flujo de ingresos recaudados correspondió al pago de peajes de los vehículos pesados (70,2%) en 2024. Estos ingresos por concepto de peajes de los vehículos pesados se incrementaron en 12,4% en relación con el año anterior, al pasar de S/ 34,9 a S/ 39,3 millones. De manera similar, la recaudación procedente del tráfico de vehículos ligeros tuvo un aumento del 9,1% en comparación con el 2023, al pasar de S/ 15,3 a S/ 16,7 millones.
65. De acuerdo a lo indicado en el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la obligación de transferir los recursos procedentes de la recaudación por concepto de peajes al Fideicomiso de Recaudación constituido por COVINCA con la finalidad de garantizar el empleo eficiente de tales recursos en el impulso inicial de la ejecución de las Obras Obligatorias en los primeros años de la Concesión.



**Gráfico N° 10: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013-2024**  
(Millones de Soles)



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

## IX. ANÁLISIS FINANCIERO

### IX.1. Estado Financieros

#### Estado de Resultados integrales

66. Considerando la naturaleza autofinanciada de la Concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario proceden de la operación de la Concesión, ejecución de las obras obligatorias (obras de puesta a punto y obras distintas a puesta a punto) y la conservación y mantenimiento de la Concesión.
67. Durante el 2024, el Concesionario registró ingresos por un monto de S/ 52,7 millones, la cual representó un aumento de 5,3% en relación con los ingresos registrados el año anterior (S/ 50,0 millones).

**Cuadro N° 9: Ingresos por servicios, 2023-2024**  
(En miles de soles)

Ingresos por prestación de servicios	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/ 2023
<b>Ingresos por operación</b>	<b>47190</b>	<b>42373</b>	<b>89,6%</b>	<b>84,7%</b>	<b>11,4%</b>
Ingresos por operación	47464	42647	90,1%	85,3%	11,3%
Contribución para realizar operación	(274)	(274)	-0,5%	-0,5%	0,0%
<b>Ingresos por construcción</b>	<b>5483</b>	<b>7640</b>	<b>10,4%</b>	<b>15,3%</b>	<b>-28,2%</b>
Ingresos por construcción	5483	7640	10,4%	15,3%	-28,2%
<b>Total</b>	<b>52673</b>	<b>50013</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>5,3%</b>

Fuente: Estados Financieros auditados 2024 - COVINCA S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

68. En lo que respecta a los costos por prestación de servicios, éstos se incrementaron en 4,4%, pasando de S/ 29,5 millones en el 2023 a S/ 30,8 millones en el 2024. En relación con los costos por operación, estos incrementaron en 8,4% pasando de S/ 26,6 millones en el 2023 a S/ 28,9 millones en el 2024, constituyendo el 93,7% de los costos totales por prestación de servicios;



asimismo, los costos por construcción registraron una caída del 33,1%, pasando de S/ 2,9 millones en el 2023 a S/ 1,9 millones en el 2024, constituyendo el 6,3% de los costos totales por prestación de servicios. En cuanto a los costos por operación, el componente principal lo constituye los servicios prestados por terceros<sup>10</sup>, rubro que se incrementó en 13,5%, es decir en S/ 1,9 millones frente al monto registrado en el 2023.

69. En línea con lo explicado anteriormente sobre las actividades de construcción ejecutadas por el Concesionario para el 2024, los costos de la Concesionaria se redujeron 33,1% en relación con 2023. Estos costos corresponden principalmente a gastos por mayor permanencia en la etapa de construcción del tramo vial, pagados por Concesionaria a Consorcio Concesión Vial del Sur debido a los deslizamientos en Sigüas.

**Cuadro N° 10: Costos de prestación de servicios 2023-2024**

(En miles de soles)

Costos por prestación de servicios	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/ 2023
<b>Costos por operación</b>	<b>28859</b>	<b>26613</b>	<b>93,7%</b>	<b>90,2%</b>	<b>8,4%</b>
Servicios prestados por terceros	16009	14101	52,0%	47,8%	13,5%
Amortización de intangibles	9647	9626	31,3%	32,6%	0,2%
Cargas de personal	3203	2886	10,4%	9,8%	11,0%
<b>Costos por construcción</b>	<b>1928</b>	<b>2880</b>	<b>6,3%</b>	<b>9,8%</b>	<b>-33,1%</b>
Costos de construcción	1928	2880	6,3%	9,8%	-33,1%
<b>Total</b>	<b>30787</b>	<b>29493</b>	<b>100%</b>	<b>100,0%</b>	<b>4,4%</b>

Fuente: Estados Financieros auditados 2024 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

70. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos aumentaron un 31,8% con respecto al 2023, pasando de S/ 7,2 millones a S/ 9,5 millones, principalmente motivado por el aumento de la partida asesoría administrativa en 83,5%, esto es en S/ 9,1 millones.

**Cuadro N° 11: Gastos de administración 2023-2024**

(En miles de soles)

Gastos administrativos	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/ 2023
<b>Servicios de terceros</b>	<b>7135</b>	<b>4977</b>	<b>75,0%</b>	<b>69,0%</b>	<b>43,3%</b>
Asesoría administrativa	5905	3218	62,1%	44,6%	83,5%
Mantenimiento y gastos bancarios	489	1132	5,1%	15,7%	-56,8%
Depreciación	476	280	5,0%	3,9%	70,0%
Transporte de personal	162	254	1,7%	3,5%	-36,2%
Alquileres de oficina	103	93	1,1%	1,3%	10,8%
<b>Cargas de personal</b>	<b>2376</b>	<b>2237</b>	<b>25,0%</b>	<b>31,0%</b>	<b>3,0%</b>
Sueldos	1295	1219	13,6%	16,9%	6,2%
Gratificaciones	354	314	3,7%	4,4%	6,2%
Otros beneficios de los empleados	346	349	3,6%	4,8%	-0,9%
Vacaciones	138	124	1,5%	1,7%	11,3%
Compensación por tiempo de servicios	136	129	1,4%	1,8%	5,4%
Seguridad y previsión social	107	102	1,1%	1,4%	4,9%
<b>Total</b>	<b>9511</b>	<b>7214</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>31,8%</b>

Fuente: Estados Financieros auditados 2024 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>10</sup> En los años 2023 y 2024 los servicios de mantenimiento de operación incluyen servicios de conservación de las Obras Puesta a Punto de la Concesión que fueron entregadas en agosto de 2020.



71. Durante el 2024, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una ganancia bruta de S/ 21,9 millones, lo que significó un incremento de 6,7% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 20,5 millones). Por otro lado, las ganancias de actividades de operación disminuyeron en 7,0% descendiendo en el 2024 a S/ 12,4 millones. Respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2024 se obtuvo una menor ganancia, esto es S/ 1,0 millones frente a S/ 2,3 millones obtenido en el 2023. Ello se debió principalmente a que la empresa experimentó un impacto positivo menor por los efectos del tipo de cambio, pues en el 2024 la empresa registró ganancias por S/ 0,1 millones en la cuenta *Cobertura de flujos de efectivo*<sup>11</sup> la cual es menor en 95,1% respecto al año anterior.

**Cuadro N° 12: Estado de Resultados integrales 2023-2024**  
(En miles de soles)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/ 2023
Ingresos	52673	50013	100%	100%	5,3%
Costos	(30787)	(29493)	-58,5%	-59,0%	4,4%
<b>Ganancia bruta</b>	<b>21886</b>	<b>20520</b>	<b>41,6%</b>	<b>41,0%</b>	<b>6,7%</b>
Otros ingresos	39	48	0,1%	0,1%	-18,8%
Gastos administrativos	(9511)	(7214)	-18,1%	-14,4%	31,9%
<b>Resultado de operación</b>	<b>12414</b>	<b>13354</b>	<b>23,6%</b>	<b>26,7%</b>	<b>-7,0%</b>
Ingresos financieros	102	407	0,2%	1%	-74,9%
Gastos financieros	(11256)	(13581)	-21,4%	-27,0%	-17,1%
<b>Resultado antes de impuesto a las ganancias</b>	<b>1260</b>	<b>180</b>	<b>2,4%</b>	<b>0%</b>	<b>600,0%</b>
Impuesto a la renta	(372)	(53)	-0,7%	0%	601,9%
Cobertura de flujos de efectivo-porción efectiva de cambios en el valor razonable	106	2176	0,2%	4,4%	-95,1%
<b>Total resultado integral del periodo</b>	<b>994</b>	<b>2303</b>	<b>1,9%</b>	<b>5,0%</b>	<b>-56,8%</b>

Fuente: Estados Financieros auditados 2024 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

#### Estado de Situación Financiera

72. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2023 y 2024.

**Cuadro N° 13: 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
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>41831</b>	<b>42 251</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>36804</b>	<b>30477</b>
Efectivo	2286	8431	Cuentas por pagar comerciales	3254	1287
Cuentas por cobrar comerciales	10586	15180	Otras cuentas por pagar	25533	24642
Otras cuentas por cobrar	20160	15912	Obligaciones financieras	8017	4548
Suministros	2184	2184	Anticipos recibidos de cliente	0	0
Fondos sujetos a restricción	6615	544			
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>180 384</b>	<b>190 790</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>73685</b>	<b>91 832</b>
Cuentas por cobrar comerciales	25674	25674	Otras cuentas por pagar	11057	23333
Activos intangibles	152 560	162 544	Obligaciones financieras	62628	68499
Propiedad mobiliario y equipo	1485	1535			
Activos por impuestos diferidos	665	1037	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>110 489</b>	<b>122 309</b>
			<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>111 726</b>	<b>110 732</b>
			Capital en acciones	111 000	111 000
			Reserva de cobertura	(1638)	(1744)
			Resultados acumulados	2364	1476
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>222 215</b>	<b>233 041</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>222 215</b>	<b>233 041</b>

Fuente: Estados Financieros auditados 2024 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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



**Cuadro N° 14: Análisis Vertical y Horizontal-Estado de Situación Financiera 2023-2024**  
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2024	2023	2024 / 2023		2024	2023	2024 / 2023
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>18,8%</b>	<b>18,1%</b>	<b>-1,0%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>16,6%</b>	<b>13,1%</b>	<b>20,8%</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	1,0%	3,6%	-72,9%	Cuentas por pagar a comerciales	1,5%	0,6%	152,7%
Cuentas por cobrar comerciales	4,8%	6,5%	-30,3%	Otras cuentas por pagar	11,5%	10,6%	3,6%
Otras cuentas por cobrar	9,1%	6,8%	26,7%	Obligaciones financieras	3,6%	2,0%	76,3%
Suministros	1,0%	0,9%	0,0%				
Fondos sujetos a restricción	3,0%	0,2%	1116,0%	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>33,2%</b>	<b>39,4%</b>	<b>-19,7%</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>81,2%</b>	<b>81,9%</b>	<b>-5,5%</b>	Otras cuentas por pagar	5,0%	10,0%	-52,6%
Cuentas por cobrar comerciales	11,6%	11,0%	0,0%	Obligaciones financieras	28,2%	29,4%	-8,6%
Activos intangibles	68,6%	69,7%	-6,1%				
Propiedad mobiliario y equipo	0,7%	0,7%	-3,3%	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>49,7%</b>	<b>52,5%</b>	<b>-9,7%</b>
Activos por impuestos a la ganancia diferido	0,3%	0,4%	-35,9%	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>50,3%</b>	<b>47,5%</b>	<b>0,9%</b>
				Capital en acciones	50,0%	47,6%	0,0%
				Reserva de cobertura	-0,7%	-0,7%	-6,1%
				Resultados acumulados	1,1%	0,6%	60,1%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-4,6%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-4,6%</b>

Fuente: Estados Financieros auditados 2024 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

73. Al cierre de 2024, el Estado de Situación Financiera evidencia una caída del valor de la empresa en 4,6% con relación a lo registrado en el 2023. Así, los activos, como el pasivo y patrimonio de la Concesión pasaron de S/ 233,0 millones a S/ 222,2 millones.
74. Por el lado del activo, el activo corriente registró una caída de 1,0% entre el 2023 y 2024, pasando de S/ 42,3 millones a S/ 41,8 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 18,1% de los activos totales en el año 2023 al 18,8% en el año 2024, principalmente producto de la reducción en S/ 0,8 millones en el rubro Efectivo y equivalente de efectivo<sup>12</sup>, y aumento de S/ 4,2 millones en Otras cuentas por cobrar<sup>13</sup>. Por el lado de los activos no corrientes, se produjo una disminución del 5,5%, esto es de S/ 180,3 millones frente a la cifra consignada de S/ 190,8 millones registrada en el 2023, explicado principalmente por la reducción de S/ 152,6 millones en el rubro Activos intangibles frente al monto consignado de S/ 162,5 millones en el 2023.
75. Por su parte, los pasivos totales de la concesión se redujeron 9,7%, mientras que el patrimonio neto se incrementó en un 0,9%, obteniendo como resultado en el ejercicio 2024 un monto de S/ 110,5 millones y S/ 110,7 millones respectivamente y representando el 49,7% y 50,3% del total de pasivo y patrimonio respectivamente. En relación con el pasivo corriente, este aumentó en 20,8% pasando de S/ 30,5 millones en el 2023 a S/ 36,8 millones en el 2024; ello como resultado conjunto de un aumento significativo de la partida Obligaciones financiera en S/ 3,5 millones. En tanto, el pasivo no corriente se redujo 19,7% pasando de S/ 91,8 millones en el 2023 a S/ 73,7 millones en el 2024, como resultado de la disminución de la cuenta Otras cuentas por pagar en S/ 12,3 millones.
76. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este experimentó un incremento en el 2024 alcanzando los S/ 111,7 millones. Es importante destacar que en el periodo indicado se ha presentado un saldo negativo en la Reserva de Cobertura.

<sup>12</sup> Al 31 de diciembre de 2024, la Concesionaria mantiene saldos de efectivo depositados en cuentas corrientes en instituciones financieras locales de primer nivel, denominadas en moneda nacional y en moneda extranjera. Estos fondos son de libre disponibilidad y devengan intereses a tasas de mercado.

<sup>13</sup> Al 31 de diciembre de 2024, comprende los siguientes ítems: i) Saldo a favor de IGV (S/ 12,5 millones), ii) anticipo a proveedores (S/1,1 millones, iii) saldo a favor de impuesto a las ganancias (S/ 1,4 millones) y iv) otros (S/ 827 000)



## IX.2. Ratios Financieros

### Ratios de Liquidez

77. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Así, en 2024, la empresa alcanzó ratios de Liquidez clásica<sup>14</sup> y la Prueba ácida<sup>15</sup> de 1,14 y 0,90, respectivamente, revelando que cuenta con los recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. Aunque los ratios disminuyeron respecto al año anterior, lo que refleja una reducción en la liquidez de la empresa, aún se mantiene en niveles que permite cumplir con las obligaciones de corto plazo.
78. En particular, la fuerte reducción del efectivo en 2024 debilitó la liquidez absoluta y redujo la prueba ácida, reflejando una menor capacidad inmediata del Concesionario para afrontar sus obligaciones de corto plazo.
79. El ratio de Liquidez absoluta<sup>16</sup> o también llamado ratio de prueba defensiva, indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de los ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre de 2024, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,06 por cada sol de deuda, ratio inferior al de 2023 que alcanzó los S/ 0,28; sin embargo, se evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo es baja y por ende no permite respaldar el total del pasivo corriente (sólo el 6%).

**Cuadro N° 15: Ratios de Liquidez, 2023 – 2024**

<b>Ratios</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Liquidez clásica	1,14	1,39
Prueba ácida	0,90	1,30
Liquidez absoluta	0,06	0,28

Fuente: Estados Financieros auditados 2024 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

### Ratios de Endeudamiento Financiero

80. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
81. Ahora bien, los ratios de endeudamiento del Concesionario en 2024 reflejan una situación de menor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, al experimentar una reducción en la mayoría de indicadores, como se aprecia en el Cuadro N° 16.
82. El ratio Deuda - Patrimonio<sup>17</sup> muestra para el ejercicio 2024 que por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 98,9 de deuda, lo cual denota un nivel moderado de apalancamiento por parte de la empresa; y, a su vez, refleja una disminución respecto al apalancamiento correspondiente al año 2023, que fue de 110,5%.

<sup>14</sup> El cálculo es: Activo Corriente / Pasivo Corriente

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

<sup>16</sup> El cálculo es: Efectivo / Pasivo Corriente

<sup>17</sup> El cálculo es: Pasivo Total / Patrimonio



83. Asimismo, el ratio Endeudamiento del Activo<sup>18</sup> que en 2024 alcanzó el valor de 49,7%, indica que de todas las inversiones del Concesionario (activo total), un 49,7% se financia a través de terceros; mientras que en 2023 dicha dependencia fue mayor, alcanzando el 52,5%. Por su parte, el ratio Calidad de la deuda se elevó a 33,3% en 2024, reflejando un mayor peso de las obligaciones de corto plazo dentro del total de la deuda, en comparación con el 24,9% registrado en 2023.
84. Finalmente, el Índice de solvencia<sup>19</sup> que mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones, muestra que dicho indicador se incrementó, pasando de 1,91 a 2,01 veces entre 2023 y 2024. Cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota una mejora en la cobertura del pasivo con el patrimonio, lo que refleja una posición financiera más sólida en el ejercicio 2024.

Cuadro N° 16: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2023 – 2024		
Ratios	2024	2023
Deuda - Patrimonio	98,9%	110,5%
Endeudamiento del Activo	49,7%	52,5%
Calidad de la Deuda	33,3%	24,9%
Índice de Solvencia	2,01	1,91

Fuente: Estados Financieros auditados 2024 - COVINCA S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

#### Ratios de Rentabilidad

85. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto aumentó al pasar de 41,0% a 41,6% entre 2023 y 2024. Por otro lado, se observa una disminución del Margen operativo al pasar de 26,7% a 23,6%.
86. A su vez, en 2024 el Margen EBITDA<sup>20</sup>, que brinda una idea de la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, mide la capacidad de que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, indica que la empresa redujo ligeramente su capacidad de cobertura y generación de valor, al pasar de 46,5% a 42,8%. Comportamiento similar se obtuvo en el Margen neto, el cual disminuyó las ganancias registradas de 4,6% en 2023 a 1,9% en 2024.
87. Por otra parte, se observa una caída para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE<sup>21</sup>, es decir los socios tuvieron menores ganancias sobre su capital invertido con respecto al 2023. Situación similar ocurre con el valor del ROA<sup>22</sup> (rendimiento sobre los activos), que fue de 0,4% (1,0% en el 2023), así la empresa obtuvo S/ 0,4 de ganancia por cada S/ 100 de Activos en el 2024.

Cuadro N° 17: Ratios de Rentabilidad, 2023 – 2024		
Ratios	2024	2023
Margen Bruto	41,6%	41,0%
Margen Operativo	23,6%	26,7%
Margen EBITDA	42,8%	46,5%
Margen Neto	1,9%	4,6%
ROE	0,9%	2,1%
ROA	0,4%	1,0%

Fuente: Estados Financieros auditados 2024 - COVINCA S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>18</sup> El cálculo es: Pasivo Total / Activo Total

<sup>19</sup> El cálculo es: Activo Total / Pasivo Total = 1 / Endeudamiento del Activo

<sup>20</sup> Su cálculo es: (Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingreso Total

<sup>21</sup> *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

<sup>22</sup> *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



## X. CONCLUSIONES

88. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo vial: Desvío. Quilca – Desvío. Arequipa (repartición) – Desvío Matarani – Desvío Moquegua – Desvío Ilo – Tacna – La Concordia durante el año 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Durante el año 2024, el Ositrán impuso a COVINCA una sanción de 25 UIT por el cobro indebido de tarifa como vehículo pesado a unidades de las categorías M1, M2 y N1 durante el periodo del 2 de marzo de 2013 al 31 de diciembre de 2019. Este incumplimiento, tipificado en las cláusulas 1.9.89, 1.9.90, 9.2 y 9.4 del Contrato de Concesión, dio lugar también a la ejecución de devoluciones por posibles cobros en exceso en cuatro unidades de peaje de la ruta PE-1S. Adicionalmente, COVINCA fue objeto de tres penalidades, que en conjunto sumaron S/ 61 360, por incumplimientos a otras cláusulas contractuales.
- (ii) Durante 2024, el tráfico vehicular que circuló por las vías de la Concesión alcanzó los 3,4 millones de unidades vehiculares. Es preciso señalar que en el 2024 el tráfico de vehículos livianos representó el 65,0% (2,2 millones de vehículos) del tráfico total y los vehículos pesados representaron el 35,0% (1,2 millones de vehículos).
- (iii) En el año 2024, la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Camaná con el 32,8% (722 mil unidades) seguido por Tomasiri con el 29,2% (644 mil unidades), Montalvo con el 20,3% (447mil) y El Fiscal con el 17,6% (388 mil). En relación al total de vehículos pesados Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 46,6% (553 mil), seguido por la estación de Montalvo con el 21,8% (259 mil), El Fiscal con el 19,8% (235 mil) y Tomasiri con el 11,8% (140 mil).
- (iv) Con respecto al tráfico de vehículos pesados medidos en ejes cobrables se contabilizó un total de 5,16 millones en el 2024, lo que representó un incremento de 10,7% en relación a lo registrado en el 2023. En el 2024, el tipo de vehículos que tuvo el mayor flujo vehicular fueron los vehículos de 6 ejes (2,76 millones de ejes). Además, el tráfico de vehículos pesados circuló principalmente por la estación de Camaná, la que registró un flujo de 2,46 millones de ejes cobrables.
- (v) La inversión comprometida por el Concesionario involucra un monto total de USD 134,26 millones, lo cual incluye Obras de Puesta a Punto en los 428,61 kilómetros del tramo concesionado, la construcción de 74,46 kilómetros de segunda calzada y otras obras complementarias. En el 2024, Ositrán no reconoció inversiones del concesionario, siendo el acumulado al final de dicho año un total de USD 38,3 millones lo que representa un avance de 28,5% respecto del total de compromiso de inversión.
- (vi) El pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor del Ositrán en el año 2024 alcanzó los S/ 575 mil, monto que, en comparación con los S/ 426 mil pagados en el año 2023, representa un incremento de 35,0%.
- (vii) En el 2024, los usuarios de la Concesión presentaron 22 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, cifra inferior a los 34 recibidos en el año 2023 (-35,3%). Del total de reclamos presentados en 2024, el 54,5% fueron declarados infundados (12); mientras que 5 fueron declarados inadmisibles y solamente 2 reclamos fueron declarados improcedentes.
- (viii) En línea con la expansión en el tráfico vehicular observado y con el cobro de la tarifa, en el 2024, los ingresos por concepto de recaudación de peaje en las 4 unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron un incremento de 11,4% en relación con el 2023, alcanzando el monto de S/ 56 millones.
- (ix) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por operación e ingresos por construcción se incrementaron en 5,3% entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 50,0 millones a S/ 52,7 millones. Por su parte, los costos totales también aumentaron en 4,4%, al pasar de S/ 29,5 millones a S/ 30,8 millones. En este contexto, se obtuvo una ganancia bruta de S/ 21,9 millones y una ganancia operativa de S/ 12,4



millones, lo cual significó un aumento de 6,7% y una caída de 7,0% con relación al año anterior, respectivamente. Por otro lado, se registraron ganancias netas del orden de S/ 1,0 millón, debido a un menor resultado financiero y un impacto más moderado del tipo de cambio respecto al 2023.

- (i) Al cierre del año 2024, la empresa disminuyó sus valores contables frente a los registrados al cierre de 2023, pues sus activos (así como el total del pasivo y patrimonio) registraron un descenso de 4,6%, al pasar de S/ 233,0 millones en 2023 a S/ 222,2 millones al finalizar 2024. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha disminuido conforme a la reducción de los indicadores de liquidez del 2024 frente a los del 2023; sin embargo, la empresa aún cuenta con todos los activos corrientes necesarios (S/ 41,8 millones) para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo (S/ 36,8 millones), en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos se incrementaron respecto a su situación en el año 2023. En tanto, el margen bruto se mantuvo elevado, mientras que el margen operativo y el EBITDA de la empresa disminuyeron. Asimismo, las ganancias netas también se redujeron. Lo señalado determinó que se redujera la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y al total de activos de la empresa en el ejercicio 2024.



## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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



N°	Tema	Contenido	Ref.
9	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de obras:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Equivalente al 10% del presupuesto aprobado en los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental para las Obras de Puesta a Punto y para las Obras distintas a las de Puesta a Punto, según corresponda.</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desde la fecha de suscripción del contrato, la garantía será por un monto de USD 10 800 000, la cual permanecerá vigente hasta doce meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Cláusula 11.2. (Adenda 1)</p> <p>Cláusula 11.3.</p>
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<p>El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido.</p>	Cláusula 11.6.
11	Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De responsabilidad civil.</li> <li>▪ Sobre los bienes en Construcción.</li> <li>▪ Sobre los bienes en Operación.</li> <li>▪ De riesgos laborales.</li> <li>▪ Otras pólizas.</li> </ul>	Cláusula 12.3.
12	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse, al día siguiente de la fecha de suscripción de la primera Acta de Entrega parcial de Bienes, referida a la entrega simultánea de las unidades de peaje existentes a favor del Concesionario.</li> </ul>	Cláusula 8.10.
13	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán un peaje por cada eje y al resultado se le agregará el IGV.</li> <li>▪ A partir de la fecha de inicio de la explotación de la concesión, en las unidades de peaje existentes, el concesionario deberá cobrar el peaje vigente para vehículos ligeros y para vehículos pesados, más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable. El resultado será redondeado a los cinco céntimos de Nuevo Sol hacia abajo o menor moneda fraccionaria vigente.</li> <li>▪ A partir de la aceptación de las Obras de Puesta a Punto, en el subtramo correspondiente y de la totalidad de las Obras de Puesta a Punto para el peaje Camaná, el Concesionario deberá cobrar un peaje de USD 1,50 por sentido de desplazamiento más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. Para ello deberá cumplir con tener en funcionamiento los servicios obligatorios señalados en la Cláusula 8.12. y cumplir con las reglas de difusión de modificaciones en el tarifario previstas en el RETA de OSITRAN.</li> <li>▪ En la unidad de peaje de Santa Rosa, deberá cobrar un peaje de USD 1,70, a partir de la aceptación de la totalidad de las obras obligatorias en los Sub Tramos Desvío Ilo – Tacna y Tacna – La Concordia.</li> <li>▪ En la Unidad de peaje de Camaná reubicada deberá cobrar USD 1,80 a partir de la aceptación de la totalidad de las obras obligatorias en los Sub Tramos Desvío Quilca – Desvío Arequipa y Desvío Matarani – Desvío Moquegua.</li> <li>▪ En los casos anteriores se agregará el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento.</li> </ul>	Cláusula 9.4. (Adenda 1)



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



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

## ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL

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

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

Sociedad Concesionaria del Perú S.A. - COVINCA  
Autosostenible  
2013 – 2024

#### a. Tráfico

a. Tráfico													
UNIDAD		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Número de Vehículos</b>													
Ligero	Vehículo	959 960	1 199 108	1 354 108	1 450 178	1 593 718	1 663 044	1 703 662	1 226 366	1 708 005	1 988 412	2 045 927	2 200 706
Pesado	Vehículo	957 708	1 200 574	1 211 810	1 091 298	1 079 592	1 082 144	1 165 192	881 303	1 080 917	1 131 750	1 073 742	1 187 081
<b>Número de Ejes cobrables</b>													
Ligero	Eje	959 960	1 199 108	1 354 108	1 450 178	1 593 718	1 663 044	1 703 662	1 226 366	1 708 005	1 988 412	2 045 927	2 200 706
Pesado	Eje	4 047 004	5 090 554	5 030 630	4 634 548	4 647 868	4 620 636	5 055 736	4 015 109	4 826 453	4 958 931	4 666 349	5 157 767
<b>Número de Vehículos por unidad de peaje:</b>													
<b>Camaná</b>		<b>614,808</b>	<b>928 414</b>	<b>963 508</b>	<b>953 780</b>	<b>977 812</b>	<b>1 029 868</b>	<b>1 056 560</b>	<b>902 907</b>	<b>1 122 548</b>	<b>1 160 567</b>	<b>1 149 140</b>	<b>1 275 844</b>
Ligero	Vehículo	281 808	346 844	378 322	447 786	496 174	532 694	538 340	494 394	609 539	650 777	650 200	722 357
Pesado	Vehículo	333 000	581 570	585 186	505 994	481 638	497 174	518 220	408 513	513 009	509 790	498 940	553 487
<b>El Fiscal</b>		<b>362,400</b>	<b>399 636</b>	<b>422 650</b>	<b>419 790</b>	<b>445 736</b>	<b>454 576</b>	<b>504 384</b>	<b>356 129</b>	<b>491 163</b>	<b>566 892</b>	<b>575 977</b>	<b>622 777</b>
Ligero	Vehículo	178 902	187 940	216 172	222 942	240 602	259 986	281 988	184 566	280 095	339 789	365 863	388 056
Pesado	Vehículo	183 498	211 696	206 478	196 848	205 134	194 590	222 396	171 563	211 068	227 103	210 114	234 721
<b>Montalvo</b>		<b>360,340</b>	<b>446 156</b>	<b>507 202</b>	<b>480 146</b>	<b>534 780</b>	<b>516 844</b>	<b>555 550</b>	<b>401 200</b>	<b>556 815</b>	<b>670 717</b>	<b>680 010</b>	<b>705 815</b>
Ligero	Vehículo	177 982	223 050	277 358	270 840	319 262	309 448	319 278	219 055	327 499	416 109	444 097	446 710
Pesado	Vehículo	182 358	223 106	229 844	209 306	215 518	207 396	236 272	182 145	229 316	254 608	235 913	259 105
<b>Tomasiri</b>		<b>580,120</b>	<b>625 476</b>	<b>672 558</b>	<b>687 760</b>	<b>714 982</b>	<b>743 900</b>	<b>752 360</b>	<b>447 433</b>	<b>618 396</b>	<b>721 986</b>	<b>714 542</b>	<b>783 351</b>
Ligero	Vehículo	321 268	441 274	482 256	508 610	537 680	560 916	564 056	328 351	490 872	581 737	585 767	643 583
Pesado	Vehículo	258 852	184 202	190 302	179 150	177 302	182 984	188 304	119 082	127 524	140 249	128 775	139 768
UNIDAD		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024



Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:													
<b>Camaná</b>		<b>1 660 048</b>	<b>2 820 378</b>	<b>2 865 392</b>	<b>2 635 488</b>	<b>2 651 866</b>	<b>2 736 090</b>	<b>2 854 658</b>	<b>2 383 402</b>	<b>2 953 209</b>	<b>2 924 668</b>	<b>2 868 371</b>	<b>3 186 749</b>
Ligero	Eje	281 808	346 844	378 322	447 786	496 174	532 694	538 340	494 394	609 539	650 777	650 200	722 357
Pesado	Eje	1 378 240	2 473 534	2 487 070	2 187 702	2 155 692	2 203 396	2 316 318	1 889 008	2 343 670	2 273 891	2 218 171	2 464 392
<b>El Fiscal</b>		<b>990 028</b>	<b>1 132 214</b>	<b>1 098 784</b>	<b>1 088 194</b>	<b>1 138 166</b>	<b>1 108 136</b>	<b>1 274 358</b>	<b>992 398</b>	<b>1 244 798</b>	<b>1 375 417</b>	<b>1 314 495</b>	<b>1 445 443</b>
Ligero	Eje	178 902	187 940	216 172	222 942	240 602	259 986	281 988	184 566	280 095	339 789	365 863	388 056
Pesado	Eje	811 126	944 274	882 612	865 252	897 564	848 150	992 370	807 832	964 703	1 035 628	948 632	1 057 387
<b>Montalvo</b>		<b>987 804</b>	<b>1 202 558</b>	<b>1 215 730</b>	<b>1 170 296</b>	<b>1 232 944</b>	<b>1 196 698</b>	<b>1 353 282</b>	<b>1 057 696</b>	<b>1 345 948</b>	<b>1 531 565</b>	<b>1 469 006</b>	<b>1 577 903</b>
Ligero	Eje	177 982	223 050	277 358	270 840	319 262	309 448	319 278	219 055	327 499	416 109	444 097	446 710
Pesado	Eje	809 822	979 508	938 372	899 456	913 682	887 250	1 034 004	838 641	1 018 449	1 115 456	1 024 909	1 131 193
<b>Tomasiri</b>		<b>1 369 084</b>	<b>1 134 512</b>	<b>1 204 832</b>	<b>1 190 748</b>	<b>1 218 610</b>	<b>1 242 756</b>	<b>1 277 100</b>	<b>807 979</b>	<b>990 503</b>	<b>1 115 693</b>	<b>1 060 404</b>	<b>1 148 378</b>
Ligero	Eje	321 268	441 274	482 256	508 610	537 680	560 916	564 056	328 351	490 872	581 737	585 767	643 583
Pesado	Eje	1 047 816	693 238	722 576	682 138	680 930	681 840	713 044	479 628	499 631	533 956	474 637	504 795

<b>b. Recaudación por cobro de peaje</b>													
<b>Total</b>		<b>19 764</b>	<b>24 823</b>	<b>25 278</b>	<b>24 186</b>	<b>24 874</b>	<b>25 076</b>	<b>26 924</b>	<b>23 816</b>	<b>41 403</b>	<b>49 322</b>	<b>50 305</b>	<b>56 039</b>
Livianos	Miles Soles	4255	5306	5992	6417	7052	7,359	7539	6079	10 751	14 070	15 323	16 718
Pesados	Miles Soles	15 504	19 510	19 280	17 762	17 814	17 710	19 377	17 728	30 651	35 231	34 970	39 305
Prepago													
Otros	Miles Soles	5	6	6	7	7	8	8	9	17	21	12	15



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

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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

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

---

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

Melina Caldas Cabrera  
**Jefe de Regulación**

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

---

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

---