



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

Concesión Autopista del Sol Tramo Vial: Trujillo – Sullana



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 Autopista del Sol Tramo Vial: Trujillo – Sullana

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

Primera versión: junio de 2025

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

CONTENIDO	3
I. RESUMEN EJECUTIVO	5
II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
II.1. Composición de la Empresa Concesionaria	7
II.2. Principales características del contrato de concesión	7
II.3. Área de influencia	10
II.5. Hechos relevantes	11
III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	12
IV.1 Tráfico vehicular	12
IV.2 Servicios complementarios	16
V. RÉGIMEN TARIFARIO	17
VI. INVERSIONES Y APORTES POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN	20
VI.1. Evolución de las inversiones	20
VI.2. Aporte por regulación y supervisión	21
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO	22
VII.1. Niveles de servicio	22
VII.2. Indicador de tráfico	22
VII.3. Accidentes	23
VII.4. Reclamos	26
VIII. INDICADORES COMERCIALES	27
IX. ANÁLISIS FINANCIERO	28
IX.1. Estados financieros	28
IX.2. Indicadores Financieros	33
X. CONCLUSIONES	36
XI. ANEXOS	38



GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana	10
Gráfico N° 2 Evolución del tráfico por tipo de vehículo, 2011-2024	13
Gráfico N° 3 Evolución del tráfico por tipo de vehículo, 2023-2024	13
Gráfico N° 4 Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2024	15
Gráfico N° 5 Llamadas a la central de emergencia. 2014-2024	16
Gráfico N° 6 Asistencias mecánicas, 2014-2024	17
Gráfico N° 7 Asistencias médicas, 2014-2024	17
Gráfico N° 8 Inversiones reconocidas, 2011 – 2024	21
Gráfico N° 9 Aporte por regulación, 2023-2024	21
Gráfico N° 10 Intensidad Media Diaria (IMD), 2023-2024	23
Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2024	24
Gráfico N° 12 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024	24
Gráfico N° 13 Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2024	25
Gráfico N° 14 Indicadores de accidentes, 2014 – 2024	26
Gráfico N° 15 Materia de reclamo, 2024	26
Gráfico N° 16 Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2024	27
Gráfico N° 17 Recaudación mensual de peaje, 2023-2024	28

CUADROS

Cuadro N° 1 Aspectos Generales	8
Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales	9
Cuadro N° 3 Descripción de la infraestructura vial	11
Cuadro N° 4 Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2023-2024	14
Cuadro N° 5 Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2024	15
Cuadro N° 6 Motivo de llamada de emergencia, 2024	16
Cuadro N° 7 Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024	19
Cuadro N° 8 Tarifas diferenciadas, 2024	20
Cuadro N° 9 Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2024	23
Cuadro N° 10 Número de personas heridas y fallecidas por tipo de accidente, 2024	25
Cuadro N° 11 Estado de reclamos resueltos, 2023-2024	27
Cuadro N° 12 Ingresos por servicios 2023-2024	28
Cuadro N° 13 Costos de prestación de servicios 2023-2024	29
Cuadro N° 14 Gastos de administración 2023-2024	30
Cuadro N° 15 Resultados Integrales 2023-2024	31
Cuadro N° 16 Estado de Situación Financiera 2023-2024	31
Cuadro N° 17 Análisis Vertical y Horizontal – Estado de Situación Financiera 2023-2024	32
Cuadro N° 18 Ratios de Liquidez, 2023 – 2024	33
Cuadro N° 19 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2023 – 2024	34
Cuadro N° 20 Ratios de Rentabilidad, 2023 – 2024	35



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

CONCESIÓN AUTOPISTA DEL SOL TRAMO VIAL: TRUJILLO – SULLANA



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana, identificando los principales factores de operación, económicos y financieros que han influido en el mismo. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, inversiones ejecutadas, pagos al estado, indicadores operativos y financieros, entre otros.

El 25 de agosto de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y Concesionaria Vial del Sol S.A. (en adelante, COVISOL) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación, explotación y transferencia de 474,99 km de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana y une las ciudades de Sullana, Piura, Chiclayo y Trujillo. La concesión ha sido otorgada por un plazo de 25 años, bajo la modalidad de autosostenible e involucra un compromiso de inversión de aproximadamente USD 725 millones.

La construcción de la segunda calzada del tramo vial Piura – Sullana constituye uno de los principales compromisos de inversión previstos en el Contrato de Concesión, debido a la necesidad de incrementar la conectividad entre las provincias de la zona norte del país, así como de mejorar las condiciones de circulación y seguridad de los usuarios de dicho tramo vial.

El principal servicio prestado por el Concesionario es el de brindar acceso y uso a la vía Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana en los niveles de servicio que establece el Contrato de Concesión. De manera complementaria, el Concesionario tiene la obligación de prestar los servicios de central de emergencia, comunicación en tiempo real, estación de la Policía Nacional, servicios higiénicos, auxilio médico y mecánico y el cobro de detracciones al transporte público de pasajeros.

En el 2024, conforme al tráfico registrado en las estaciones de peaje en operación, circularon por la vía concesionada un total de 11,7 millones de vehículos, lo cual representó un incremento de 7,2 % respecto del año 2023. Del total de vehículos que transitaron por la vía, el 40,6 % fueron vehículos pesados (4,7 millones) y 59,4 % vehículos ligeros (6,9 millones). La estación de Chicama fue la de mayor tráfico, con 4,2 millones de vehículos, seguida por Sullana con 3,0 millones.

Por otra parte, se registraron 4270 llamadas de emergencia efectuadas por los usuarios de la vía para reportar incidentes y accidentes ocurridos en la vía, lo que implicó un aumento de 4,4 % respecto de las registradas en el 2023. En respuesta, el Concesionario brindó 479 asistencias médicas (- 5,1 %) y 3605 asistencias mecánicas (+ 5,8 %).

En el año 2024, la inversión ejecutada por el concesionario alcanzó un nivel de USD 2 millones, cifra menor en 58,6 % al monto reconocido por el regulador el año anterior. Así, al cierre de 2024, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión alcanzó los USD 454,3 millones, lo que representa un avance de 62,6 % en la inversión comprometida.

En relación con el desempeño operativo, el número de accidentes en la vía concesionada disminuyó significativamente en 35,9 % entre 2023 y 2024, pasando de 131 a 84 accidentes. Pese a ello, la severidad de dichos accidentes fue mayor, con 201 personas heridas (+ 9,8 %) y 51 fallecidos (+ 104 %) en comparación con el año anterior.



Durante el 2024, los ingresos por recaudación de peaje alcanzaron los S/ 246 millones, monto que representó un incremento del 9,4 % en relación con lo recaudado en 2023, siendo el flujo de vehículos pesados el que aporta la mayor proporción de ingresos por peajes (72,3 %) a la Concesión.

Los ingresos totales del concesionario, provenientes de los servicios de operación y mantenimiento, así como de los servicios de construcción, alcanzaron los S/ 231,1 millones (+ 17,7 %). Sin embargo, los costos totales crecieron en mayor proporción (+ 39,3 %), totalizando S/ 201,1 millones, lo que tuvo incidencia en los márgenes de rentabilidad.

A nivel patrimonial, el total de activos, pasivos y patrimonio de la concesión mostró una expansión de 10,5 %, al pasar de S/ 857,2 millones en 2023 a S/ 947,1 millones en 2024. En términos de liquidez, la empresa mantuvo un perfil solvente, con un ratio de liquidez general de 1,81, lo que representa una cobertura adecuada de sus obligaciones corrientes con activos corrientes disponibles. No obstante, se registró una leve reducción tanto en el índice de solvencia como en el nivel de autonomía financiera frente a terceros, en comparación con el año previo.

Respecto a los márgenes de rentabilidad, se observó una disminución significativa en el margen bruto, que pasó de 26,5 % a 13,0 %, y en los márgenes operativo y EBITDA, que se redujeron a 0,1 % y 0,8 % en el último año, respectivamente. El margen neto se mantuvo cercano al nivel del año anterior (10,5 %). Por otro lado, la rentabilidad del patrimonio (ROE) se elevó a 7,2 % y la rentabilidad de los activos (ROA) se ubicó en 2,6 %, lo que da cuenta de una estabilidad en la eficiencia del uso de los recursos a pesar del aumento en los costos operativos.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la Empresa Concesionaria

1. Concesionaria Vial del Sol S.A., en adelante COVISOL, es una sociedad anónima que se constituyó en Lima, Perú, el 26 de junio de 2009. Al cierre de 2024, el Concesionario tiene como accionistas a las empresas Hidalgo e Hidalgo S.A. y Construcción y Administración S.A. La primera, que es una constructora de capitales ecuatorianos constituida en 1969, posee el 65 % del accionariado. Por su parte, la segunda es una empresa peruana fundada en 1975 dedicada a la industria de la construcción y posee el 35 % del total de accionariado de COVISOL.
2. Construcción y Administración S.A. (CASA) es una de las principales empresas constructoras del Perú, perteneciente al grupo empresarial Hidalgo & Hidalgo, el cual cuenta con presencia en Ecuador, Perú, Colombia, Honduras, Bolivia y El Salvador. En tanto, el grupo empresarial Hidalgo & Hidalgo es una empresa ecuatoriana dedicada a la construcción y gerencia de infraestructura, especialmente en áreas de vialidad, puentes, túneles, saneamiento, electrificación.

II.2. Principales características del contrato de concesión

3. El 25 de agosto de 2009, el Estado Peruano (representado por el MTC) y la sociedad concesionaria "Concesionaria Vial del Sol S.A." suscribieron el Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana, a través del cual el Concesionario se comprometió a la construcción, mantenimiento y explotación de la vía. El plazo de la Concesión es 25 años contados desde la suscripción del Contrato de Concesión, pudiendo ser ampliado conforme a lo establecido en la Cláusula 4.3 de dicho contrato¹.
4. El Contrato de Concesión corresponde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*), en el que la titularidad de la infraestructura la mantiene el Estado, en este caso el Concedente, otorgándosele a la Concesionaria la potestad de aprovechar económicamente la infraestructura vial, para lo cual debe prestar servicios a los usuarios (que transitan por el Tramo Vial), durante el plazo de vigencia de la concesión.
5. Dicha concesión comprende el tramo vial Trujillo – Sullana, el cual tiene una longitud aproximada de 475 km, y recorre las regiones de La Libertad, Lambayeque y Piura. La concesión tiene un plazo de 25 años, incluyendo el periodo de construcción.
6. La modalidad de la concesión es autofinanciada, lo que significa que los recursos provienen de la recaudación de las tarifas de peaje en las cinco estaciones de cobro (Chicama, Pacanguilla, Mórrope, Bayóvar y Sullana) ubicadas a lo largo de la autopista en el tramo Trujillo – Sullana. El Cuadro N° 1 resume las principales características del contrato de concesión.

¹

El Concesionario puede solicitar la ampliación del plazo, debidamente fundamentada, al Concedente. El Regulador dispondrá de 30 días calendario para emitir opinión y el Concedente tendrá otros 30 días calendarios adicionales para emitir su pronunciamiento.



Cuadro N° 1 Aspectos Generales	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sol S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65 % Construcción y Administración S.A.(Perú): 35 %
Modalidad de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada: 38,96 km
Inversión comprometida	USD 725,5 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2024	USD 454,3 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	20 de agosto de 2009
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

7. Al ser una concesión que tiene carácter de onerosa, el Estado recibió del Concesionario un pago por derecho de Concesión, equivalente al 2 % del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.
8. El factor de competencia del proceso de adjudicación consideró la cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada. Así, se produjo un empate entre los cinco postores precalificados², al ofrecer la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir (38,96 km por encima del mínimo fijado por el Estado). Tras este primer empate, Concesionaria Panamericana y COVISOL ofrecieron el máximo de obras adicionales (11 en total³), por lo que se recurrió a un sorteo para el desempate, resultando como ganadora COVISOL.

Compromisos de inversión

9. El Contrato de Concesión comprende la construcción de una segunda calzada en casi todo el tramo de Trujillo – Sullana. Asimismo, se contempla la puesta a punto de la actual Panamericana Norte que une las ciudades de Trujillo y Sullana⁴, la operación de las unidades de peaje y pesaje, y la prestación de servicios obligatorios (como la implementación de postes para llamadas de emergencia). En contrapartida, el Concesionario tiene el derecho de cobrar las tarifas de peaje, cuya recaudación en función del tráfico vehicular se constituye como el mecanismo de compensación de sus costos, al tratarse de una concesión autosostenible.

² Postores precalificados que se presentaron: Vías del Sol, Consorcio Vías del Perú CCION, OHL Concesiones S.L., Graña y Montero, Consorcio Concesionario Panamericana.

³ Obra de prioridad 1: Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.
Obra de prioridad 2: Evitamiento Chicama.
Obra de prioridad 3: Evitamiento Chócope.
Obra de prioridad 4: Evitamiento Paiján.
Obra de prioridad 5: Evitamiento Mocupe.
Obra de prioridad 6: Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.
Obra de prioridad 7: Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo.
Obra de prioridad 8: Evitamiento Guadalupe - Chepén - San José Moche - Pacanguilla.
Obra de prioridad 9: Diez (10) puentes peatonales.
Obra de prioridad 10: Diez (10) puentes peatonales.
Obra de prioridad 11: Evitamiento Piura.

⁴ Son aquellas obras en la Calzada Actual que debe de ejecutar el Concedente en los tramos viales asfaltados existentes, a fin de que cumplan con los niveles de servicialidad exigidos.



10. La construcción de la segunda calzada es la obra principal prevista en el Contrato de Concesión. Dicha obra abarca una extensión de aproximadamente 263 km, encontrándose subdividida en 17 subtramos (7 tramos continuos y 8 evitamientos en el tramo Trujillo – Chiclayo y un tramo continuo y un evitamiento en el tramo Piura – Sullana). Cabe señalar que, a lo largo de los 263 kilómetros, se ha previsto la construcción de 12 puentes, 5 pasos a desnivel, 4 pontones, 2 intercambios viales, 2 estaciones de peaje y 1 óvalo. Conforme al Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI), la obra tiene una inversión estimada de cerca de USD 400 millones (incluido IGV).

Esquema de regulación tarifaria

11. En relación con las tarifas, conforme a lo establecido en las cláusulas 9.4 y 9.5 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente (más IGV). Posteriormente, al mes siguiente a la fecha de entrega de la calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje de USD 1,50 (más IGV). Finalmente, una vez que sean aceptadas la totalidad de las obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión (excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura) un peaje de USD 2,00 (más IGV).
12. Asimismo, se establece un método de reajuste ordinario cada 12 meses a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aceptación de las obras, para lo cual se tiene en consideración el Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos (CPI) y el Índice de precios al consumidor (IPC) publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
13. Finalmente, el contrato de concesión establece que puede solicitarse un reajuste extraordinario, si dentro de un año calendario se produce una variación de más del 10 % desde el último reajuste ordinario. De esta manera, el reajuste extraordinario se realizará considerando el Tipo de Cambio del día en que se produce dicho ajuste.

Modificaciones contractuales

14. Al cierre de 2024, se han suscrito dos adendas al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, con el fin de viabilizar la ejecución de obras ante las demoras en la entrega de terrenos por parte del Concedente (ver Cuadro N° 2).

Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales	
Adenda 1	
Fecha:	08 de enero de 2016
Principales temas:	Incrementar el porcentaje de las Obras Adicionales previsto en el Contrato de Concesión, a efectos de viabilizar la ejecución de la Obra Adicional denominada "Construcción de la Segunda Calzada de la Vía de Evitamiento de Piura - Panamericana Norte, Km 988+000 - km 1002+000 de la Autopista del Sol"
Adenda 2	
Fecha:	23 de diciembre de 2016
Principales temas:	Viabilizar la continuación de las obras, así como modificar el régimen tarifario de la Concesión, mediante la modificación de diversas cláusulas. Modificar el plazo máximo de entrega de terrenos por parte del Concedente al Concesionario para que este último ejecute las Obras que son de su responsabilidad. Permitir que el Concesionario, a solicitud del Concedente, pueda efectuar los pagos a los beneficiarios de los terrenos a liberar con compromiso de posterior pago por parte del Concedente.



Posibilitar que tanto el Concesionario como el Concedente puedan solicitar modificaciones a los EDIs.

Asimismo, se regula el procedimiento de aprobación de las modificaciones a dichos estudios. Posibilitar que el Concesionario solicite la aceptación de las obras por sub Tramos en ciertos sectores.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

II.3. Área de influencia

15. El proyecto vial se desarrolla en los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Piura. Por el Norte, intercepta al tramo Mocupe – Cayaltí y atraviesa la carretera IIRSA NORTE, llegando hasta la ciudad de Sullana; por el Sur, hasta la ciudad de Trujillo (donde culmina la Red Vial N°4). Por su parte, por el oriente colinda con el inicio de la Longitudinal de la Sierra tramo 2, tanto en Trujillo como en Pacasmayo.
16. El tramo en concesión está dividido en tres subtramos: 1) Trujillo – Chiclayo, 2) Chiclayo – Piura, y 3) Piura – Sullana. Se desarrolla entre el km 557+485 (inicio de la vía evitamiento de Trujillo) y el km 1 032+100 (desvío Las Lomas) y comprende 5 estaciones de peajes y 3 de pesaje (2 fijos y 1 móvil).



Fuente: Memoria Institucional del Ositrán

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

17. La Autopista del Sol forma parte del eje estructurante⁵ de la Panamericana norte desde Lima hasta Piura, siendo una de las principales vías comerciales del país.

⁵

Los ejes estructurantes son esenciales al comercio internacional o regional por volumen de carga o participación en el comercio exterior del país.



II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

18. La concesión tiene una longitud aproximada de 475 km de carretera que se encuentran dentro de los 3 tramos viales y en los cuales operan 5 estaciones de peaje:

Cuadro N° 3 Descripción de la infraestructura vial				
Tramo N°	Ruta	Tramo	Longitud (Km)	Estaciones de peaje operativas
1	PE-1N	Trujillo – Chiclayo	242,61	Chicama - Pacanguilla
2	PE-1N	Chiclayo – Piura	204,58	Mórrope - Bayovar
3	PE-1N	Piura – Sullana	27,80	Sullana
Longitud Total			474,99	

Fuente: Contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

19. Además, cuenta con instalaciones de servicios higiénicos, una central de Emergencia que permite dar asistencia las 24 horas del día y oficinas de la Policía Nacional en cada estación de peaje, con finalidad de poder atender cualquier tipo de incidente.
20. Como parte de su equipamiento, COVISOL cuenta con 47 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados a cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes están equipados con tecnología celular GSM y se encuentran controlados directamente por la central de emergencia y tienen por finalidad que los usuarios puedan reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
21. Para atender situaciones en las que los vehículos de los usuarios presenten desperfectos o accidentes en la vía concesionada, el Concesionario tiene a su disposición 5 grúas, 2 para vehículos pesados y 3 para vehículos livianos, además de 2 unidades móviles de apoyo. Las mismas permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día.
22. Por otra parte, ante algún siniestro, el Concesionario tiene a su disposición 5 unidades de ambulancia disponibles las 24 horas dotadas de equipamiento y de personal especializado.
23. Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las estaciones de pesaje, dos de las cuales son fijas y una es móvil.

II.5. Hechos relevantes

24. En el mes de febrero, se culminó la Rehabilitación de la Obra Adicional del Paso a Densivel Sector Coscomba km 998+811.
25. En marzo de 2024, se modernización las unidades de peaje con motivo de agilizar el tránsito vehicular, las cuales cuentan con un servicio de pago electrónico de peaje en todas las vías. Asimismo, en dicho mes, se concretó la reubicación de las unidades de peaje de Mórrope y Bayovar, las cuales cuentan con energía renovable mediante paneles solares.
26. Se reinició en septiembre de 2024⁶, la ejecución de la obra Puente Arenita en la calzada existente de la Carretera Panamericana Norte (Km. 634+330 - Paiján, Trujillo, La Libertad), en cumplimiento de la Adenda N°03 del Acta de Acuerdo para la rehabilitación por los

⁶ Toda vez que entre marzo y setiembre se paralizaron estas obras obligatorias, debido a la falta de liberación de interferencias y entrega de predios, conforme lo señalaron las Cartas N° 00781-2024-COVISOL y 01350-2024-COVISOL.



daños causados por el Fenómeno "El Niño". Dentro de las obras obligatorias se incluyen al Evitamiento Guadalupe EV6, Puente Chamán, Tramo Continuo Guadalupe Mocupe TC6, Puente Avispero.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

27. El principal servicio ofrecido por el concesionario corresponde al acceso y uso de la vía en los niveles mínimos de servicio establecidos en el Contrato de Concesión para una adecuada transitabilidad. Al respecto, el Contrato de Concesión estipula que el Concesionario administre la vía y reciba como contraprestación monetaria la recaudación por concepto de peajes, los cuales son pagados por los usuarios de dicha vía en cada estación.
- Estación de Chicama (km 602,31)
 - Estación de Pacanguilla (km 724,87)
 - Estación Morrope (826,65)⁷
 - Estación Bayovar (km 945,52)⁸
 - Estación Sullana (km 1 018,71)
28. Complementariamente, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario presta los siguientes servicios:
- Servicio de traslado de vehículos averiados, así como atención de emergencia. Ambos servicios se prestan a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito las 24 horas del día, durante los 365 días del año.
 - Servicios higiénicos en cada estación de peaje a los usuarios de la vía: Disponible las 24 horas del día, durante los 365 días del año.
 - Servicio de asistencia telefónica las 24 horas del día, todos los días del año, a los usuarios en situaciones de emergencia durante su viaje por la Autopista del Sol. Así como servicio telefónico de comunicación en tiempo real con terminales ubicadas a lo largo de la vía (Sistema SOS).

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

IV.1 Tráfico vehicular

29. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como el número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación (es decir, en aquellos donde se realiza el cobro de las tarifas de peaje), las cuales son han sido obtenidas de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE)⁹.

⁷ Hasta marzo 2024, dicha estación se ubicaba en km 820,24.

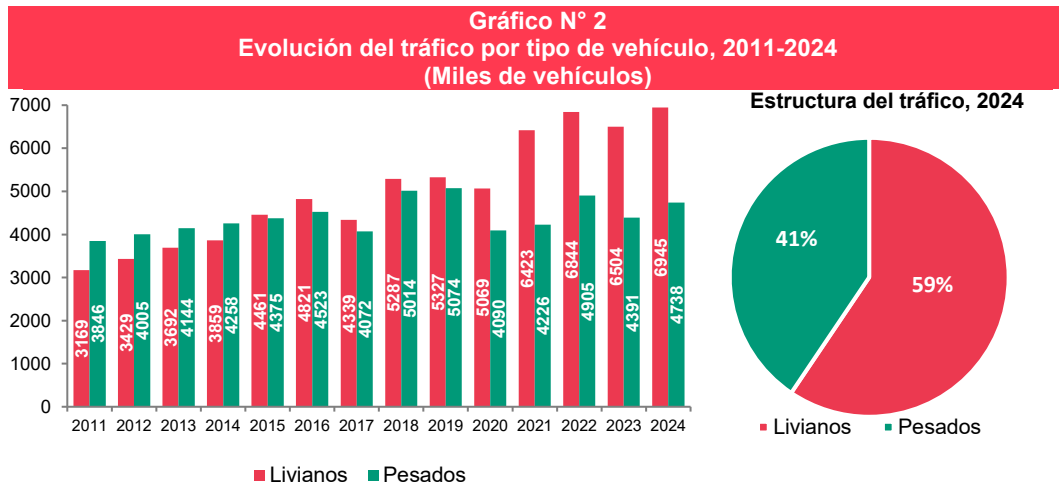
⁸ Hasta marzo 2024, dicha estación se ubicaba en km 983,83.

⁹ 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 declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



Tráfico en unidades vehiculares

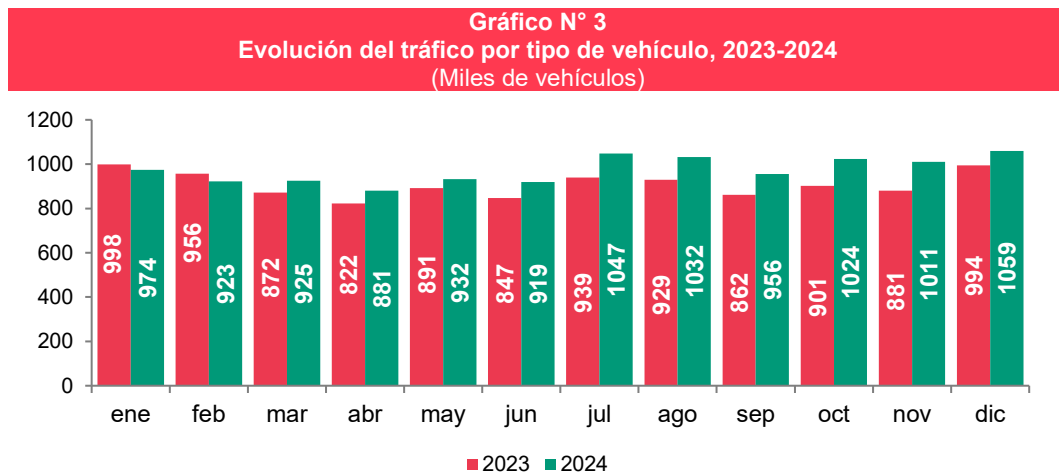
30. Durante el 2024, el total de vehículos que transitaron¹⁰ por la infraestructura vial concesionada a COVISOL ascendió a 11,7 millones de vehículos, lo cual representó un incremento del 7,2 % respecto del año 2023. Dicho aumento responde tanto al incremento del tráfico de vehículos ligeros (6,8 %), como de vehículos pesados (7,9 %).
31. Del total de vehículos contabilizados en 2024, el 59,4 % corresponde vehículos livianos con 6,95 millones de vehículos y el 40,6 % restante a vehículos pesados con 4,74 millones de vehículos.



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

32. Considerando la distribución mensual del tráfico, se registró un mayor volumen de tráfico en la mayoría de meses del 2024, respecto al mes anterior, a excepción de los meses de enero (-2,5 %) y febrero (-3,5%).



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹⁰

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 transitado vehículos por la vía.



33. Por otro lado, en relación a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje en el 2024, se puede observar que la estación de Chicama recibió la mayor cantidad de tráfico con 4,2 millones de vehículos (36,1 % del total), seguida por la estación Sullana con 3,0 millones de vehículos (25,9 %); la estación de Pacanguilla con 2,1 millones de vehículos (18,0 %), la estación de Morrope con 1,2 millones de vehículos (10,4%), y por último, la estación de Bayóvar registró el paso de 1,1 millones de vehículos, los cuales representaron el 9,7% del tráfico total.
34. En relación con la variación del tráfico por unidad de peaje, se puede observar que las estaciones de peaje Chicama, Sullana y Pacanguilla registraron una ligera expansión en el tráfico, mientras que las estaciones de Bayovar y Morrope registraron una expansión mayor de tráfico en 2024.

Cuadro N° 4
Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2023-2024
(Miles de vehículos)

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2023	2024	Flujo	var. %
Livianos	Bayovar	275	443	168	61,1 %
	Chicama	2548	2668	120	4,7 %
	Morrope	498	586	88	17,7 %
	Pacanguilla	1114	1132	19	1,7 %
	Sullana	2069	2115	46	2,2 %
		496	688	192	38,6 %
Pesados	Bayovar	1467	1544	77	5,3 %
	Chicama	548	624	75	13,8 %
	Morrope	947	969	21	2,2 %
	Pacanguilla	932	914	-19	-2,0 %
	Sullana	771	1131	360	46,6 %
		4014	4212	198	4,9 %
Total	Chicama	1046	1210	163	15,6 %
	Morrope	2061	2101	40	1,9 %
	Pacanguilla	3001	3028	28	0,9 %
	Sullana				

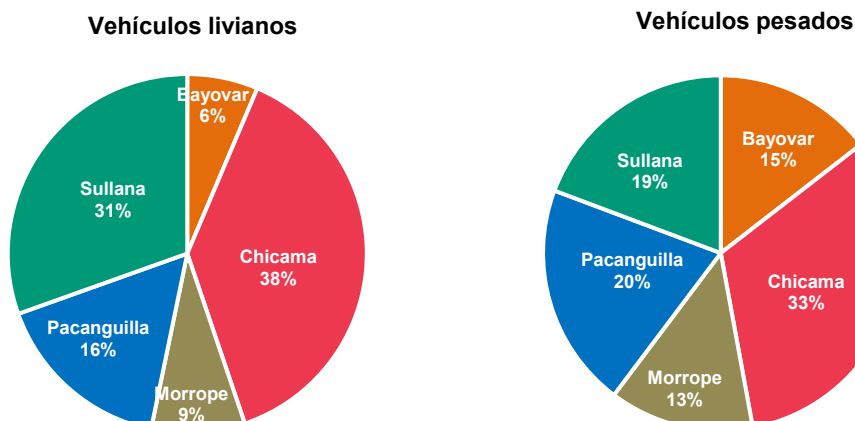
Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

35. En el 2024, Chicama fue la estación de peaje que concentró la mayor cantidad de vehículos pesados con el 32,6 % del total de este tipo de vehículos. De igual manera, dicha estación también concentró la mayor proporción de vehículos livianos con el 38,4 % de vehículos de ese tipo que circularon por la Concesión.



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



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

Tráfico en ejes cobrables

36. En relación con el tráfico de vehículos pesados¹¹, se contabilizó un total de 18,9 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje de la concesión en el 2024, lo que representó un incremento de 8,2 % con relación a lo registrado en el 2023 (17,4 millones de ejes cobrables).
37. De manera desagregada, según número de ejes, se registró una mayor afluencia de aquellos con 6 y 3 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes¹² los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 9,6 millones de ejes. Al ser la estación de Chicama la que registró el mayor flujo de vehículos pesados en 2024, también registró el mayor flujo medido en ejes cobrables (6,0 millones), concentrando a su vez el mayor tráfico de vehículos de 6 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	
Unid. vehiculares							
Bayovar	89 204	174 676	49 332	53 524	316 474	4 484	687 694
Chicama	459 073	376 116	98 198	94 397	505 840	10 392	1 544 016
Morrope	115 602	179 706	47 980	52 054	223 456	4 856	623 654
Pacanguilla	196 206	284 277	73 522	71 759	332 137	10 734	968 635
Sullana	390 388	201 970	60 390	24 444	228 934	7 534	913 660
Ejes cobrables							
Bayovar	178 408	524 028	197 328	267 620	1 898 844	31 388	3 097 616
Chicama	918 146	1 128 348	392 792	471 985	3 035 040	72 744	6 019 055
Morrope	231 204	539 118	191 920	260 270	1 340 736	33 992	2 597 240
Pacanguilla	392 412	852 831	294 088	358 795	1 992 822	75 138	3 966 086
Sullana	780 776	605 910	241 560	122 220	1 373 604	52 738	3 176 808

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

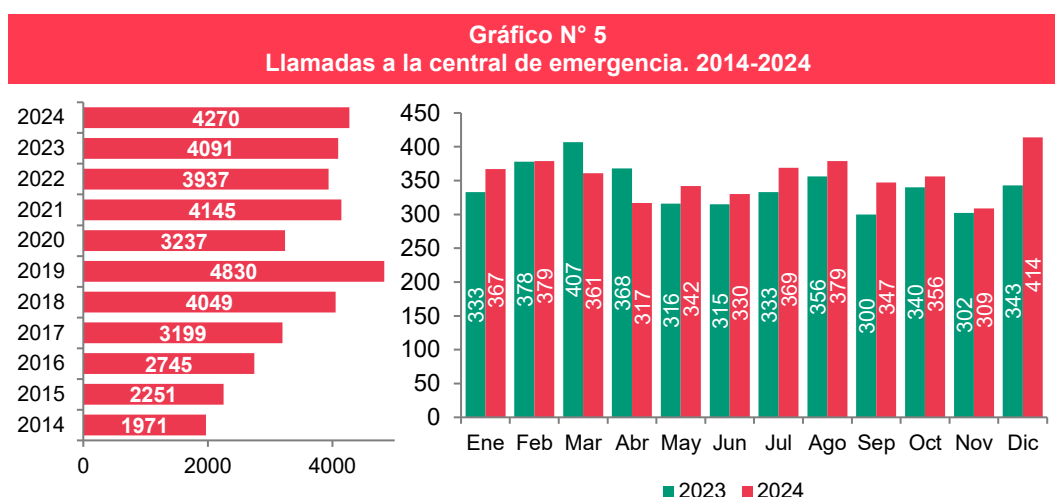
¹¹ Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.

¹² Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



IV.2 Servicios complementarios

38. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son atención en la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
39. Así, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales relacionadas con la atención a los usuarios de la vía concesionada, el Concesionario proporcionó el Servicio de Atención de Emergencias, el cual brinda asistencia telefónica a los usuarios que atravesasen situaciones de emergencia durante su viaje por la carretera. De este modo, durante el 2024 se registraron en total 4270 llamadas efectuadas con la finalidad de reportar situaciones de emergencia, lo cual significó un aumento de 4,4 % en relación con el año anterior.



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

40. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio mecánico (77,5 %); mientras que, las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 17,0 %. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayor proporción de los usuarios se comunicó con la Central de Emergencias directamente desde sus celulares (85,6 %), mientras que sólo un 0,1 % lo hizo a través de los postes SOS.

Cuadro N° 6						
Motivo de llamada de emergencia, 2024						
(Número de llamadas)						
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Postes SOS	Celular	Otros	
Auxilio Mecánico	103	3 205	2	2 883	423	3 308
Accidente de Tránsito	108	619	0	671	56	727
Auxilio médico	2	216	0	89	129	218
Otros	0	17	1	14	2	17

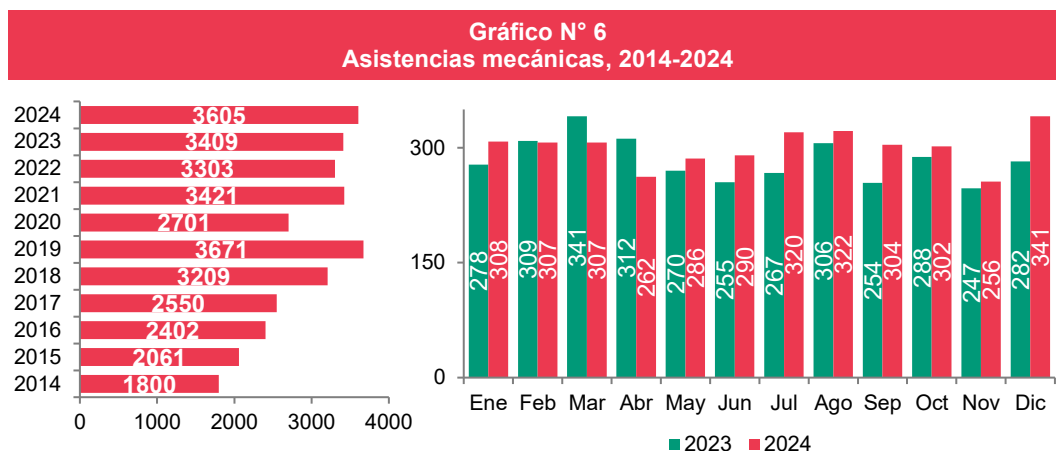
Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

41. Como consecuencia de las situaciones de emergencia reportadas durante el 2024, el Concesionario proporcionó un total de 3605 servicios de atención de emergencia mecánica a lo largo del año, lo cual representó un incremento en 5,7 % en relación con el año anterior. Cabe señalar que para proporcionar dichos servicios el Concesionario cuenta con grúas pesadas y livianas, que le permiten el traslado de los vehículos que así lo



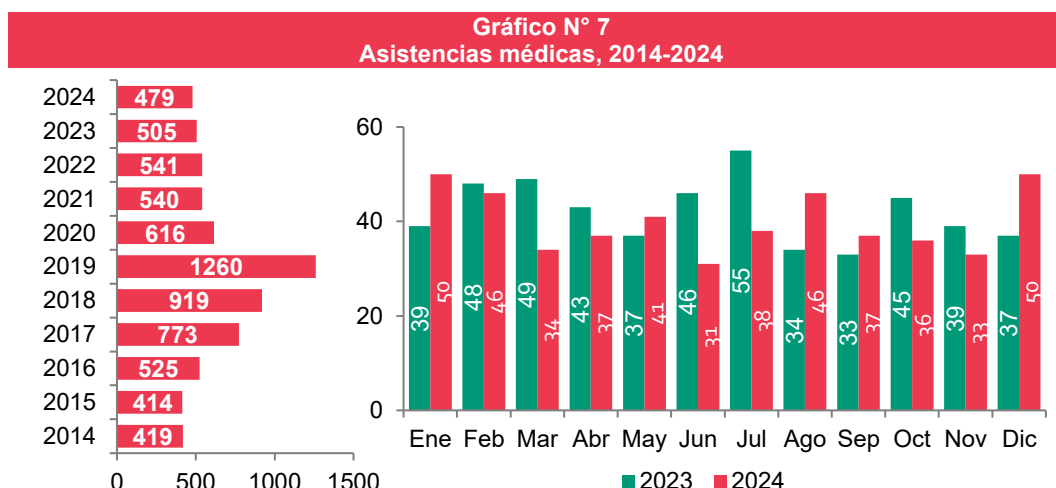
requieran, además del servicio de patrullaje móvil para el auxilio del usuario a lo largo de toda la vía.



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

42. Adicionalmente, COVISOL atendió un total de 479 emergencias relacionadas con atenciones médicas en el 2024, significando una disminución de 5,1 % respecto al total registrado en 2023.



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

V. RÉGIMEN TARIFARIO

43. El inicio de la explotación se produjo en setiembre de 2009, a través de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes contemplado en la cláusula 8.10 del Contrato de Concesión, que facultó a la Concesionaria al inicio del cobro de tarifas de peajes en las 5 estaciones de peajes. El cobro de las tarifas es por derecho de paso y por eje cobrable¹³, y se expresan en soles al tipo de cambio de la fecha de entrega de áreas de terrenos de la infraestructura existente o aceptación de obras de la segunda calzada según corresponda.
44. La Cláusula 9.4 del Contrato de Concesión norma el cobro de tarifas de peaje de la Concesionaria a los usuarios de la infraestructura vial. En un primer momento, desde el

¹³ Esto es, los vehículos ligeros deben pagar una tarifa de peaje equivalente a un eje y los vehículos pesados una tarifa de peaje por cada eje.



inicio de la explotación, la Concesionaria comenzó con el cobro de las tarifas de peajes vigentes, como se contempla en el Contrato de Concesión. Luego, una vez que el Concedente entregue tramos de carreteras por distancias no menores a 80 Km, o en tramos o sub tramos, en el que se ubique una determinada estación de peaje de la carretera existente, la Concesionaria debía cobrar un peaje de USD 1,50 en la estación de peaje correspondiente. No obstante, dada la demora en la entrega de áreas de terrenos, el Concesionario recién pudo iniciar el cobro de los peajes de USD 1,50 a partir de enero de 2012 en las 5 estaciones de peajes.

45. Posteriormente, la Concesionaria debía cobrar un peaje de USD 2,00 en las estaciones de peajes que se ubiquen en un tramo de doble calzada, siempre que la Concesionaria logre la aceptación de obras de segunda calzada en longitudes o alcances establecidos en el Contrato de Concesión en los respectivos tramos. Así, a partir de abril de 2013, se inició el cobro del peaje equivalente a USD 2,00 en la estación de peaje de Sullana. Asimismo, conforme a lo establecido en la Adenda N° 2 en noviembre de 2017 y setiembre de 2018 se inició el cobro de la tarifa de USD 2,00 en las estaciones de Chicama y Pacanguilla, respectivamente.
46. Como se mencionó en la sección I de este documento, las tarifas de peaje fijadas inicialmente en el contrato de concesión son ajustadas anualmente, conforme a lo establecido en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión. Así, el 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aceptación de las obras, las tarifas son reajustadas de acuerdo con la siguiente fórmula¹⁴:

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

Donde:

Peaje:	Es el monto a cobrar en Soles, sin incluir el IGV.
Periodo i:	Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.
Periodo 0:	Es el mes de entrega de las Obras (usualmente).
CPI:	Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América.
TC:	Promedio del Tipo de Cambio promedio ponderado de Compra y de Venta, publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS).
IPC:	Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el INEI.

47. En el siguiente cuadro se muestran las tarifas vigentes a partir del 10 enero de 2024 hasta el 10 enero de 2025, las cuales fueron determinadas conforme la ecuación anterior. Así, durante 2024, las estaciones de peajes de Chicama, Pacanguilla y Sullana (tramos de doble calzada) han cobrado tarifas de peaje entre S/ 8,64 y S/ 8,73 por eje y por sentido de tránsito. En tanto, en Mórrope y Bayóvar (tramos de una calzada) los peajes fueron de S/ 13,98 y S/ 13,31 por eje y por sentido de tránsito, respectivamente.

¹⁴

Dicha fórmula aplica en caso las tarifas se encuentren en USD 1,50. En caso las tarifas se encuentren en USD 2,00, se aplica la misma fórmula pero en lugar de consignar USD 1,50 se debe consignar USD 2,00.



Cuadro N° 7
Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024
(En Soles)

Estación de peaje	Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)
Chicama ^{2/}	Vehículos Ligeros	Por Unidad	8,81	10,40
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	17,54	20,70
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	26,27	31,00
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	35,00	41,30
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	43,73	51,60
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	52,46	61,90
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	61,19	72,20
Pacanguilla ^{2/}	Vehículos Ligeros	Por Unidad	8,64	10,20
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	17,29	20,40
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	25,93	30,60
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	34,58	40,80
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	43,22	51,00
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	51,86	61,20
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	60,51	71,40
Morrope ^{1/}	Vehículos Ligeros	Por Unidad	13,98	16,50
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	27,97	33,00
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	41,95	49,50
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	55,93	66,00
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	69,83	82,40
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	83,81	98,90
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	97,80	115,40
Bayovar ^{1/}	Vehículos Ligeros	Por Unidad	13,31	15,70
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	26,61	31,40
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	39,83	47,00
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	53,14	62,70
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	66,44	78,40
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	79,66	94,00
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	92,97	109,70
Sullana ^{2/}	Vehículos Ligeros	Por Unidad	8,73	10,30
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	17,46	20,60
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	26,10	30,80
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	34,83	41,10
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	43,56	51,40
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	52,20	61,60
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	60,93	71,90

1/ Se cobra en un solo sentido

2/ Se cobra en ambos sentidos

Fuente: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

48. En lo que concierne a Tarifas diferenciadas, estas son otorgadas únicamente por el MTC, para lo cual se debe de cumplir con las condiciones detalladas en la Directiva N° 012-2004/MTC-20 del MTC, las cuales se detallan a continuación:
- Las empresas que presten servicio de transporte público local de pasajeros en rutas cortas y/o aquellas de mercancías en el ámbito local, con un máximo de recorrido de 80 km considerados desde el inicio del recorrido hasta el destino final del mismo.
 - Vehículos de propiedad de Gobiernos Locales y Regionales destinados a brindar servicios públicos, tales como transporte público de pasajeros, transporte de carga, recojo de residuos sólidos y aquellos destinados a brindar seguridad ciudadana (serenazgo).
 - Vehículos que transiten en zonas de frontera y en aquellos tramos finales de las carreteras que no tienen continuidad de 100 kilómetros, en donde se encuentre un peaje cercano.
 - Excepcionalmente pueden acceder a la tarifa diferenciada de peaje, los vehículos de una población de donde se encuentre una garita de peaje en una ubicación no mayor a 10 kilómetros y que para realizar sus actividades cotidianas la población afectada usa la Red Vial Nacional en un promedio de 30 km.
49. La tarifa diferenciada de Peaje la aplicará únicamente la garita de peaje intermedia entre el inicio del recorrido y el destino final del mismo, con un máximo de 80 km no siendo



extensible a dos o más Unidades de Peaje ubicadas en la Red Vial Nacional, aunque el recorrido sea inferior o igual al kilometraje señalado.

50. El siguiente cuadro se muestra las tarifas diferenciadas aplicadas durante el 2024, de acuerdo con el tipo de vehículo.

Cuadro N° 8 Tarifas diferenciadas, 2024 (En Soles)			
Estación de peaje	Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Chicama ^{1/}	Vehículos Ligeros Diferenciados 1	Por Unidad	4,60
	Vehículos Ligeros Diferenciados 2	Por Unidad	5,90
	Vehículos Pesados Diferenciados 1	Por Unidad	9,80
	Vehículos Pesados Diferenciados 2	Por Unidad	13,20
Pacanguilla ^{1/}	Vehículos Ligeros Diferenciados 2	Por Unidad	5,90
Sullana ^{2/}	Vehículos Ligeros Diferenciados	Por Unidad	4,50
	Vehículos Pesado Diferenciados	Por Unidad	9,80

a/ Se cobra en un solo sentido
b/ Se cobra en ambos sentidos
Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

51. Cabe precisar que, durante el 2024, las tarifas diferenciadas en la estación de peaje han tenido variaciones respecto al año anterior de forma superior a las tarifas normales.

VI. INVERSIONES Y APORTES POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN

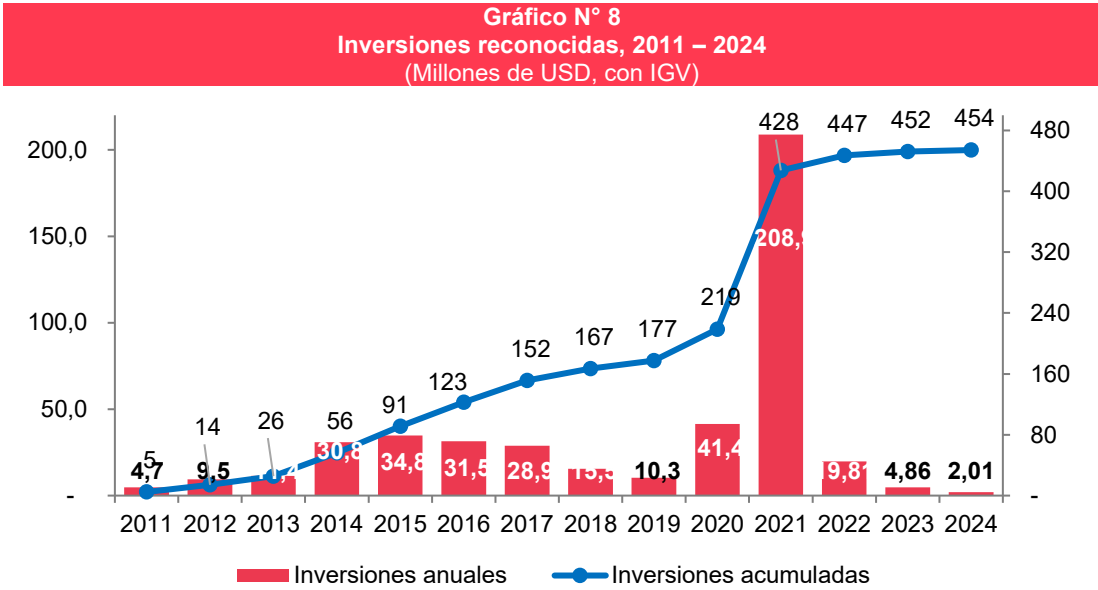
VI.1. Evolución de las inversiones

52. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el inicio de las obras de construcción estaba previsto a los 30 días calendario de acreditarse el cierre financiero (que se produjo el 31 de enero de 2011), es decir, el 02 de marzo de 2011. El plazo establecido para la ejecución de las obras (construcción de la segunda calzada y obras complementarias) fue de 48 meses. Así, considerando que las obras empezarían el 02 de marzo de 2011, se tenía prevista la culminación de estas el 02 de marzo de 2015¹⁵. No obstante, debido a que el Concedente no ha cumplido con la entrega de la totalidad de terrenos saneados y libres de interferencias en los tramos previstos para la construcción de la Autopista del Sol, se han producido retrasos en la ejecución de las obras.
53. Teniendo en cuenta el incumplimiento del Concedente en la entrega de áreas de terrenos, mediante la Adenda N° 2, a través de la incorporación de la cláusula 6.1.A al Contrato de Concesión, se estableció que el inicio de la ejecución de las obras de construcción ya no se sujetara a distancias mínimas, tramos o sub tramos, sino se puedan ejecutar por sectores, de ser necesario de manera independiente, ello en función de la entrega de áreas de terrenos que efectúe el Concedente conforme a la cláusula 5.11.A también incorporada con dicha adenda.
54. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de la inversión ejecutada por el Concesionario entre 2011 y 2024, que ha sido reconocida por el Ositrán. A diciembre de 2024, la inversión acumulada ejecutada por COVISOL ascendió a USD 454,3 millones, lo cual representó un avance de 62,6% en relación con la inversión total comprometida (USD

¹⁵ Conforme a lo establecido en la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión "el CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las Obras referidas en el Anexo N° 9 de las Bases, ofertadas durante el Concurso, en un plazo máximo de cuarenta y ocho (48) meses (...)"



725,5 millones, incluido IGV). Durante el 2024, se realizaron inversiones por USD 2,0 millones, cifra que representó una disminución de 58,6 % con relación al monto invertido y reconocido el año anterior (USD 4,9 millones).

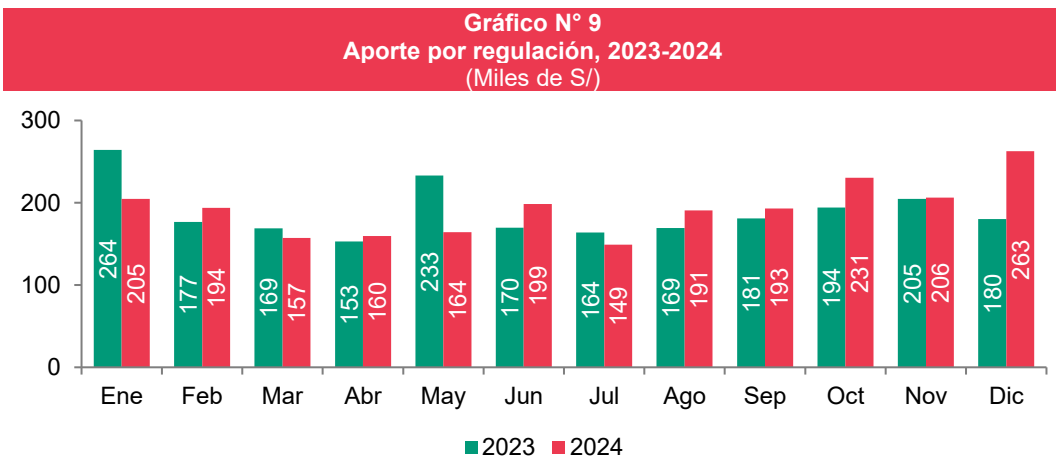


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

55. Al 2024, se tienen construidos 152,78 kilómetros de los 262,780 del total comprometido para construcción, representando esto un 58,1 % de avance por parte de la concesión, siendo estos kilómetros construidos correspondientes a las obras del Sub tramo (2) Piura-Sullana.

VI.2. Aporte por regulación y supervisión

56. De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, que recoge lo dispuesto en la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332, el aporte por regulación exigible al concesionario equivale al 1 % de los ingresos totales facturados.
57. Como se aprecia en el siguiente gráfico, durante el 2024 el aporte por regulación pagado por el concesionario ascendió a S/ 2,3 millones, cifra que representó un incremento de 2,3 % en relación con el importe percibido el año anterior.



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



58. Por otra parte, el Concesionario debe realizar pagos para la supervisión de obras contratada por el Regulador, a través de los fondos del fideicomiso de recaudación, según se establece en el Anexo XI del fideicomiso de recaudación y la Cláusula 10.6 del Contrato de Concesión. Dicho aporte equivale al 4 % del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería. En caso existan Obras Adicionales ejecutadas por el Concesionario, también es aplicable dicho porcentaje sobre el valor de las inversiones.

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

59. De acuerdo a lo establecido en el numeral 4.13 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, el Regulador realizará evaluaciones semestrales con el objetivo de determinar el nivel de servicio global prestado por el Concesionario durante el semestre en curso para los diferentes tramos de la Concesión. Dicho indicador global de cumplimiento se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
60. Para el 2024 no se cuenta con el valor de la última evaluación del nivel de servicio global debido a que la fórmula de cálculo se encuentra en proceso de modificación por el mecanismo de Trato Directo.
61. Por su parte, conforme a lo establecido en el numeral 4.20 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, coincidentemente con la evaluación semestral correspondiente al décimo primer mes de cada año de la Concesión, o cada vez que se considere que ha habido cambios sustanciales en la rugosidad, el Regulador efectuará una evaluación de la misma. El valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 IRI (índice de Rugosidad Internacional). En la última medición del IRI de 2024, la rugosidad de la vía registró un nivel de 1,43, muy por debajo del nivel máximo establecido en el contrato de concesión (3,5).

VII.2. Indicador de tráfico

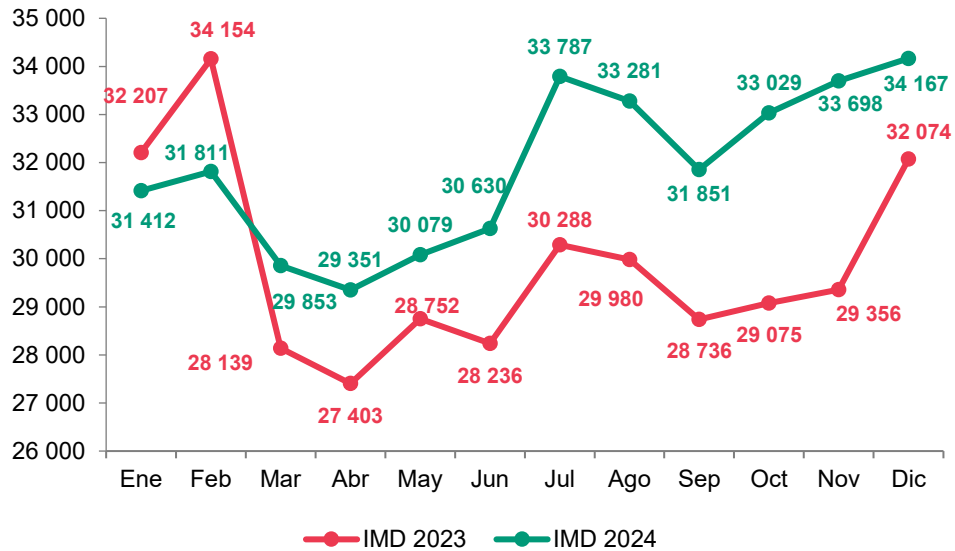
62. Dentro de los indicadores de tráfico que el Concesionario reporta, se tiene el indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁶, el cual está referido al tránsito diario promedio por las vías.
63. El IMD promedio anual alcanzó los 31 919 vehículos por día, cifra que representa un incremento en el nivel de tráfico de 6,9 % en relación con los 29 847 vehículos diarios registrados por día en el 2023. Asimismo, durante el 2024, la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos que los respectivos meses del año anterior.

¹⁶ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, es decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



Gráfico N° 10
Intensidad Media Diaria (IMD), 2023-2024
(Unidades vehiculares)



Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VII.3. Accidentes

64. Como se observa en el Cuadro N° 9, durante el 2024, el número de accidentes en la vía concesionada tuvo una reducción de 35,9 % con respecto al año anterior, pasando de 131 accidentes a 84 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos y víctimas mortales se incrementó en un 9,8 % (de 183 a 201 heridos) y en 104,0% (de 25 a 51 fallecidos), respectivamente, en relación con lo registrado en 2023.

Cuadro N° 9
Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2024
(Número de Accidentes)

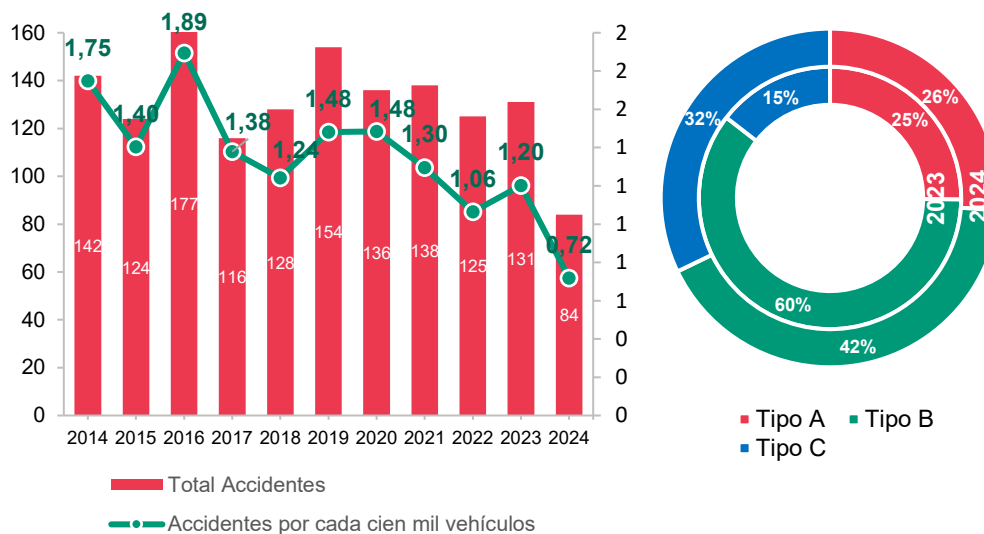
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	23	92	27	155	393	43
2015	31	72	21	79	234	27
2016	25	144	8	106	257	8
2017	18	63	35	345	256	70
2018	14	90	24	311	256	33
2019	26	101	27	484	284	34
2020	25	89	22	209	215	28
2021	20	84	34	442	286	51
2022	25	70	30	317	287	56
2023	33	79	16	170	183	25
2024	22	35	27	94	201	51

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

65. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2024 ha sido 0,72, cifra inferior en 40,2 % al año anterior. Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 27 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 32 %), mientras que 35 reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 42 %).



Gráfico N° 11
Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2024

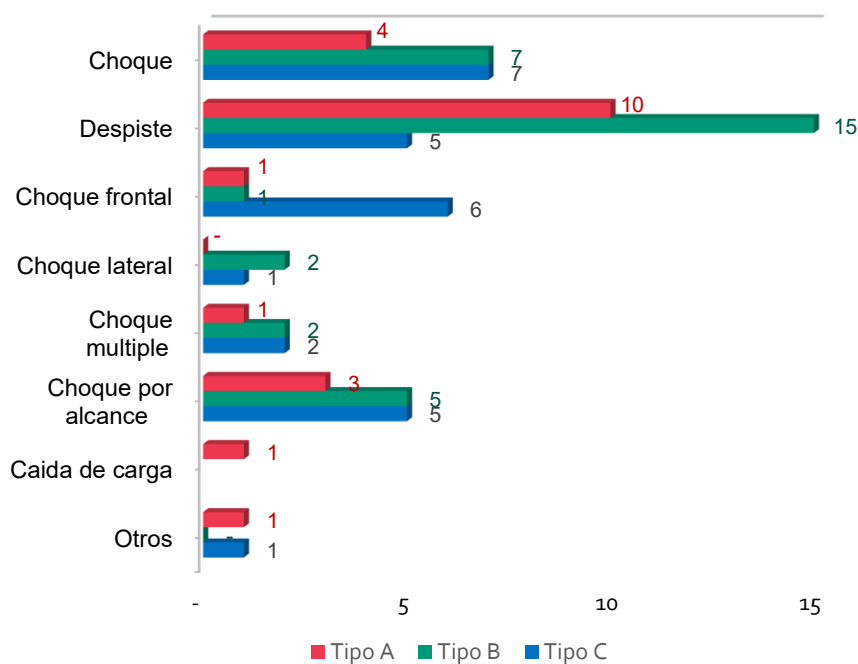


Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.
Tipo B: Accidentes con personas heridas.
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

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

66. El Gráfico siguiente muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente ocurrido. Como puede apreciarse el principal tipo de accidente ocurrido en la vía corresponde a despiste de vehículos con 30 eventos que representan el 35,7 % del total de accidentes, seguido de choques con 18 eventos que representan 21,4%.

Gráfico N° 12
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024



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



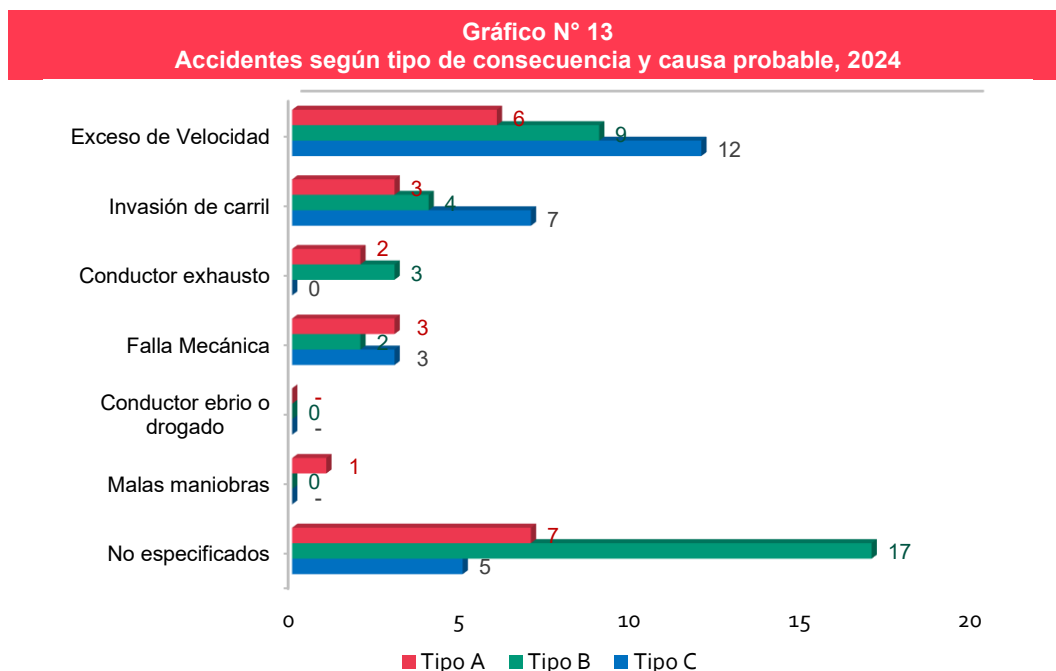
67. En el siguiente cuadro se muestra las consecuencias de los accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente, conforme se aprecia 201 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito en el 2024, de los cuales el 40,8 % (82) fueron a causa de despistes, 18,9% (38) por choque. Asimismo, de los 51 fallecidos, el 23,5 % (12) fueron a causa de choque frontal, mientras que el 21,6 % (11) fueron a causa de choque.

Cuadro N° 10				
Número de personas heridas y fallecidas por tipo de accidente, 2024				
(Número de personas y porcentaje)				
Tipo de accidente	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Despiste	82	40,8%	10	19,6%
Choque	38	18,9%	11	21,6%
Choque múltiple	25	12,4%	8	15,7%
Choque frontal	23	11,4%	12	23,5%
Choque por alcance	15	7,5%	6	11,8%
Choque lateral	12	6,0%	1	2,0%
Choque posterior	3	1,5%	3	5,9%
Volcadura	3	1,5%	0	0,0%
Total	201	100,0%	51	100,0%

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

68. La principal causa de los accidentes corresponde al exceso de velocidad con 27 eventos concentrando el 32,1 % del total de accidentes, seguido de invasión al carril contrario con 14 accidentes (16,7%), y por otros motivos se reportaron 29 accidentes. Además, se observa que el exceso de velocidad es la causa de la mayor cantidad de accidentes mortales (12).



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

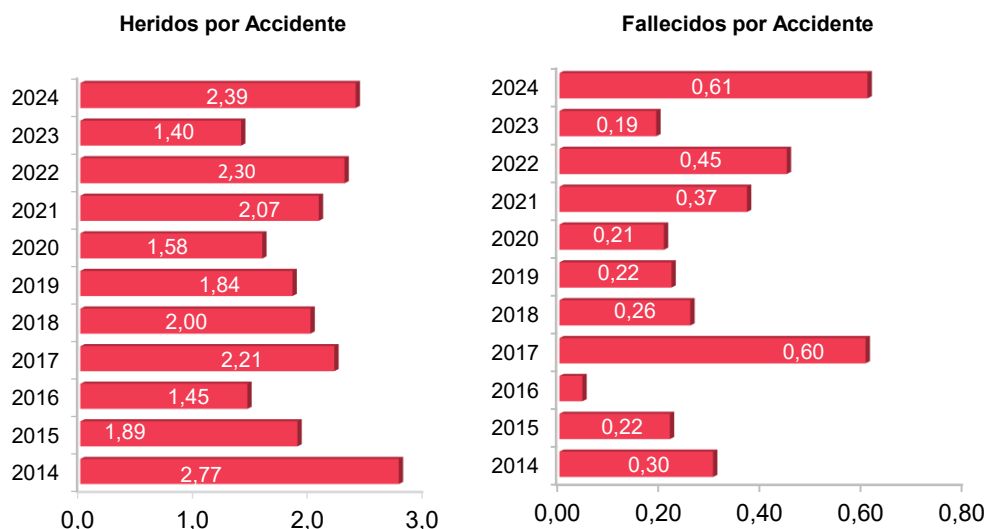
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

69. En cuanto a los indicadores de accidentes en el siguiente gráfico se puede observar que, en promedio, la cantidad de heridos por cada accidente se ha incrementado, pasando de



1,40 heridos por cada accidente en el 2023 a 2,39 heridos por cada accidente en el 2024. Del mismo modo, la cantidad promedio de fallecidos por cada accidente también se incrementó, al pasar de 0,19 fallecidos por accidente en el 2019 a 0,61 fallecidos por accidente en el 2024.

Gráfico N° 14
Indicadores de accidentes, 2014 – 2024

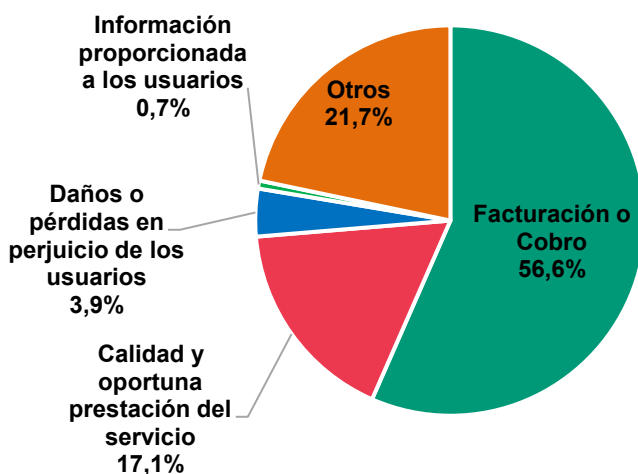


Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VII.4. Reclamos

70. Durante el 2024, se presentaron un total de 152 reclamos de parte de los usuarios. Como se aprecia en el siguiente gráfico la mayor cantidad de reclamos presentados al Concesionario estuvieron asociados al cobro de peajes (56,6 %).

Gráfico N° 15
Materia de reclamo, 2024



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



71. Del total de reclamos presentados, en el 2024 se resolvieron 144, de los cuales la mayoría resultaron ser inadmisibles (48,6 %), el 45,1 % fueron infundados, 5,6 % fueron considerados improcedentes y solo 1 (0,7 %) fue considerado como fundado.

Cuadro N° 11 Estado de reclamos resueltos, 2023-2024 (Número de reclamos)			
Estado	2023	2024	
Inadmisibles	57	70	
Improcedentes	9	8	
Infundados	40	65	
Fundados	2	1	
Total	108	144	

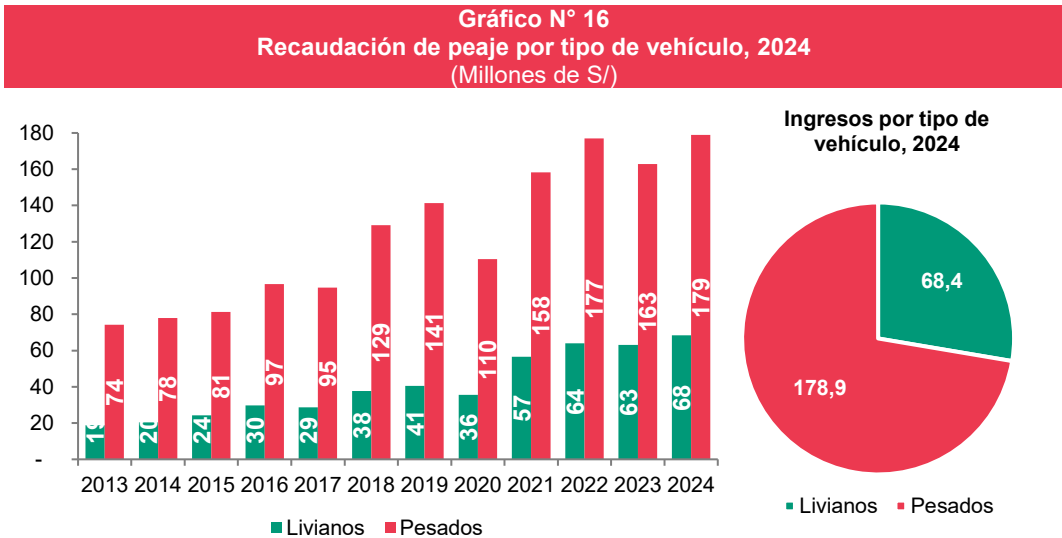
Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VIII. INDICADORES COMERCIALES

72. En el 2024, la recaudación por cobro de peajes ascendió a S/ 247 millones, cifra que representó un incremento de 9,4 % en relación con la recaudación registrada en 2023 (S/ 226 millones).

73. Por su parte, como se aprecia en el siguiente gráfico, los ingresos por recaudación de peaje aumentaron en mayor medida por el cobro de peajes a vehículos pesados, que representó el 72,3 % del total recaudado; mientras que la recaudación de peaje a vehículos livianos representó el 27,7 % restante. Al comparar con el 2023, se aprecia que en el caso de vehículos ligeros y pesados, la recaudación aumentó 8,3 % y 9,9 % respectivamente.



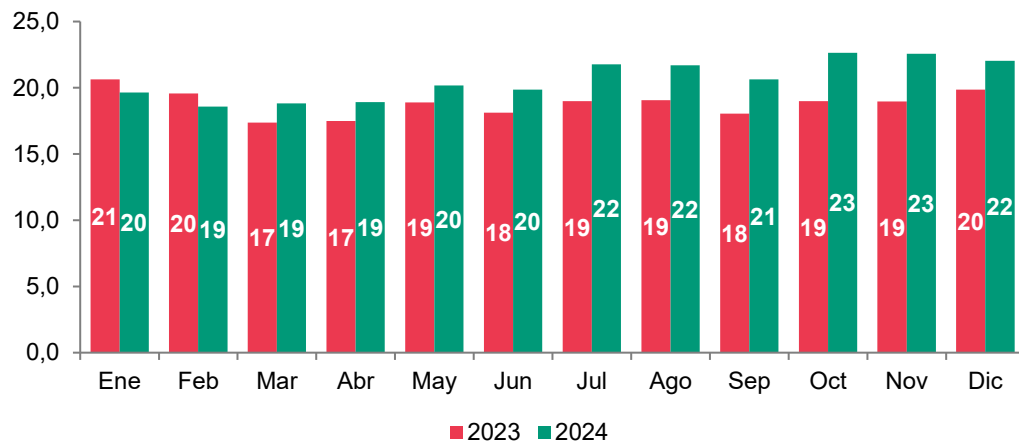
Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

74. Según se aprecia del siguiente gráfico, durante el 2024, los meses que registraron mayor recaudación de peaje fue octubre (S/ 22,7 millones) y noviembre (S/ 22,6 millones), meses en los que también se registró la mayor variación respecto al 2023, con 19,3 % y 19,0 %, respectivamente. Los únicos meses en los que se evidenció una caída en la recaudación fueron enero (-4,8 %) y febrero (-5,1 %).



Gráfico N° 17
Recaudación mensual de peaje, 2023-2024
(Millones de S/)



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados financieros

- Estado de Resultados integrales**

75. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser autofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de recaudación de peajes e inversiones autorizadas por el Concedente (MTC), siendo el riesgo comercial asumimnd,xzbnvkjxfkngfnkfd do por la empresa.
76. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral.

Cuadro N° 12
Ingresos por servicios 2023-2024
(En miles de soles)

Ingresos por operación y construcción	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL 2024/2023
			2024	2023	
Ingresos por construcción	57 426	43 010	24,8%	21,9%	33,5%
Servicio de construcción de:					
Obras Obligatorias	38 667	20 102	16,7%	10,2%	92,4%
Obras adicionales	13 512	7 311	5,8%	3,7%	84,8%
Obras de rehabilitación FEN	5 247	15 597	2,3%	7,9%	-66,4%
Ingresos por servicio de operación y mantenimiento	173 677	153 310	75,2%	78,1%	13,3%
Total	231 103	196 320	100,0%	100,0%	17,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

77. En 2024, los ingresos totales constituido por ingresos por servicio de operación y mantenimiento e ingresos por servicios de construcción alcanzaron S/ 231,1 millones, un aumento de 17,7 % respecto a los mencionados ingresos en el 2023. De manera desagregada, los ingresos por servicios de operación y mantenimiento crecieron 13,3 %,



totalizando S/ 173,7 millones y representando el 75,2 % del total. Por su parte, los ingresos por construcción aumentaron 33,5 %, alcanzando S/ 57,4 millones (24,8 % del total). Destaca el fuerte incremento en Obras Obligatorias (+92,4 %), que sumaron S/ 38,7 millones. Las Obras Adicionales también mostraron un crecimiento ascendente a 84,8 %, mientras que los ingresos por Obras de Rehabilitación FEN se redujeron 66,4 %. Este desempeño refleja una recuperación sostenida en las obras obligatorias, con menor énfasis en intervenciones por emergencia.

78. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2021 estos alcanzaron los S/ 631,4 millones, monto con un incremento de 158,3% en relación con el del ejercicio 2020 (S/ 244,5 millones). Al interior de estos costos, el costo de construcción es el de mayor magnitud S/ 563,8 millones y representa el 89,3% del total de costos, cifra que se ha incrementado en 240,1% frente al monto que alcanzó en el año 2020 (S/ 165,8 millones); mientras que el costo de operación y mantenimiento se redujo alcanzando los S/ 67,5 millones en el 2020, monto menor en S/ 11,1 millones al registrado en el ejercicio 2020, y representando en el presente ejercicio 2021 el 10,7% de los costos totales.
79. En el año 2024, los costos totales por operación, mantenimiento y construcción ascendieron a S/ 201,1 millones, lo que representa un incremento del 39,3 % respecto a los S/ 144,3 millones registrados en 2023. Este aumento fue impulsado principalmente por el crecimiento de los costos de operación y mantenimiento, que crecieron 44,4 % y alcanzaron S/ 147,8 millones, representando el 73,5 % del total en 2024. Destaca la partida de “provisión por mantenimiento periódico”, que aumentó 59,1 %, y el “servicio de operación”, cuyo monto casi se duplicó (+93,7 %). Cabe indicar que estos mayores costos de operación se vinculan en parte por el reconocimiento de la ejecución de las reubicaciones de peajes de Mórrope y Bayóvar.
80. Por su parte, los costos de construcción se incrementaron en 26,8 %, totalizando S/ 53,3 millones (26,5 % del total), donde las partidas de “servicio de construcción de obras obligatorias” y “servicio de construcción de obras adicionales” se incrementaron 88,1 % y 100,8 %, respectivamente, mientras que las obras de emergencia FEN cayeron en 74,6 % respecto al año anterior.

Cuadro N° 13
Costos de prestación de servicios 2023-2024
(En miles de soles)

Costos de operación y construcción	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Costos de operación y mantenimiento	147 811	102 330	73,5%	70,9%	44,4%
Provisión por mantenimiento periódico	101 893	64 057	50,7%	44,4%	59,1%
Mantenimiento rutinario	13 953	14 338	6,9%	9,9%	-2,7%
Mantenimiento de emergencia		6 738	0,0%	4,7%	
Otras provisiones	161	380	0,1%	0,3%	-57,6%
Servicio de operación	30 219	15 603	15,0%	10,8%	93,7%
Depreciación	949	603	0,5%	0,4%	57,4%
Amortización del intangible	636	611	0,3%	0,4%	4,1%
Costos de construcción	53 252	41 994	26,5%	29,1%	26,8%
Serv. Construcción obras obligatorias	36 492	19 403	18,1%	13,4%	88,1%
Serv. Construcción obras adicionales	12 611	6 279	6,3%	4,4%	100,8%
Serv. Construcción obras de emergencia FEN	4 149	16 312	2,1%	11,3%	-74,6%
Total	201 063	144 324	100,0%	100,0%	39,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

81. En cuanto a los gastos de administración, los mismos ascendieron a S/ 11,1 millones en 2024, lo que representa una reducción de 17,9 % respecto a los S/ 13,5 millones registrados en 2023. Esta disminución se debió principalmente a la caída en la partida



“cargas de personal”, que pasó de S/ 6,3 millones a S/ 5,7 millones (-9,3 %) y en la partida “servicios prestados por terceros”, que se redujeron en 41,2 %. También se registraron reducciones significativas en seguros (-88,0 %), depreciación (-83,9 %) y amortización (-76,7 %). Por el contrario, la partida de aporte por tasa de regulación mostró un leve aumento del 5,5 %, alcanzando los S/ 2,3 millones, representando el 21,0 % del total de gastos administrativos en 2024.

Cuadro N° 14
Gastos de administración 2023-2024
(En miles de soles)

Gastos de administración	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/2022
Cargas de personal	5 701	6 287	51,5%	46,7%	-9,3%
Seguros	3	25	0,0%	0,2%	-88,0%
Aporte de tasa por regulación	2 319	2 199	21,0%	16,3%	5,5%
Servicios prestados por terceros	2 557	4 349	23,1%	32,3%	-41,2%
Depreciación	19	118	0,2%	0,9%	-83,9%
Amortización	14	60	0,1%	0,4%	-76,7%
Otros	450	431	4,1%	3,2%	4,4%
Total	11 063	13 469	100,0%	100,0%	-17,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

82. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2024, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se alcanzó utilidad bruta de S/ 30,0 millones, lo que representó una disminución de 42,2% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 52 millones). Por otro lado, la utilidad de operación fue de S/ 331 mil soles, lo que significó una caída de 99,2% respecto al 2023 (S/ 39,1 millones), lo cual está vinculada a la partida de otros gastos ascendente a S/ 18,9 millones¹⁷. En cuanto a la utilidad neta del año, esta ascendió a S/ 24,2 millones en 2024, lo que significó un aumento de 13,9% respecto a los S/ 21,2 millones registrados en el 2023. Esta variación se explica al aumento en los ingresos financieros en S/ 8,8 millones y un resultado positivo en la gestión del cambio de moneda de soles y dólares, que pasó de S/ -22,3 millones en 2023 a S/ 10,6 millones en 2024.

¹⁷ Corresponde a reclamos por concepto de mayores gastos generales en la ejecución de obras FEN incurridos por Construcción y Administración S.A.



Cuadro N° 15
Resultados Integrales 2023-2024
(En miles de soles)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Ingresos Totales	231 103	196 320	100%	100%	17,7%
Ingresos por servicio de operación y mantenimiento	173 677	153 310	75,2%	78,1%	13,3%
Ingresos por construcción	57 426	43 010	24,8%	21,9%	33,5%
Costos Totales	- 201 063	- 144 324	-87,0%	-73,5%	39,3%
Costos de operación y mantenimiento	- 147 811	- 102 330	-64,0%	-52,1%	44,4%
Costos de construcción	- 53 252	- 41 994	-23,0%	-21,4%	26,8%
Utilidad bruta	30 040	51 996	13,0%	26,5%	-42,2%
Gastos administrativos	- 11 063	- 13 469	-4,8%	-6,9%	-17,9%
Otros ingresos	288	565	0,1%	0,3%	-49,0%
Otros gastos	- 18 934		-8,2%	0,0%	-
Utilidad de operación	331	39 092	0,1%	19,9%	-99,2%
Ingresos financieros	26 342	17 459	11,4%	8,9%	50,9%
Diferencias de cambio, neta	10 592	- 22 320	4,6%	-11,4%	-147,5%
Utilidad antes del impuesto a la renta	37 265	34 231	16,1%	17,4%	8,9%
Impuesto a la renta	- 13 106	- 13 022	-5,7%	-6,6%	0,6%
Utilidad y resultado integral del año	24 159	21 209	10,5%	10,8%	13,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

83. 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° 16
Estado de Situación Financiera 2023-2024
(En miles de soles)

ACTIVOS	2024	2023	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2024	2023
ACTIVOS CORRIENTES	930 193	833 768	PASIVO CORRIENTE	515 181	452 556
Efectivo y equivalente de efectivo	689 810	642 512	Cuentas por pagar comerciales	2 275	1 872
Fondo restringido	198 902	153 601	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	78 809	27 509
Cuentas por cobrar comerciales	10 192	21 953	Otras cuentas por pagar	8 731	7 803
Otras cuentas por cobrar	654	15	Anticipo del concedente	309 095	313 554
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	9 791	3 211	Provisiones	116 271	101 818
Anticipos y créditos tributarios	18 954	11 520	PASIVO NO CORRIENTE	94 341	94 517
Inventarios	551	61	Provisiones	67 185	67 644
Gastos pagados por anticipado	1 339	895	Impuesto a la renta diferida	27 156	26 873
ACTIVOS NO CORRIENTES	16 863	23 423	TOTAL PASIVO	609 522	547 073
Cuentas por cobrar a partes relacionadas		8 206	PATRIMONIO NETO	337 534	310 118
Instalaciones, muebles y equipo	10 754	9 016	Capital emitido	113 310	113 310
Costos pre-contrato y activos intangibles	6 109	6 201	Reserva legal	22 662	22 662
			Resultados acumulados	201 562	174 146
TOTAL ACTIVOS	947 056	857 191	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	947 056	857 191

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



Cuadro N° 17
Análisis Vertical y Horizontal – Estado de Situación Financiera 2023-2024
(En porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL 2024/2023	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL 2024/2023
	2024	2023			2024	2023	
ACTIVOS CORRIENTES	98,2%	97,3%	11,6%	PASIVO CORRIENTE	54,4%	52,8%	13,8%
Efectivo y equivalente de efectivo	72,8%	75,0%	7,4%	Cuentas por pagar comerciales	0,2%	0,2%	21,5%
Fondo restringido	21,0%	17,9%	29,5%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	8,3%	3,2%	186,5%
Cuentas por cobrar comerciales	1,1%	2,6%	-53,6%	Otras cuentas por pagar	0,9%	0,9%	11,9%
Otras cuentas por cobrar	0,1%	0,0%	4260,0%	Anticipo del concedente	32,6%	36,6%	-1,4%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1,0%	0,4%	204,9%	Provisiones	12,3%	11,9%	14,2%
Anticipos y créditos tributarios	2,0%	1,3%	64,5%	PASIVO NO CORRIENTE	10,0%	11,0%	-0,2%
Inventarios	0,1%	0,0%	803,3%	Provisiones	7,1%	7,9%	-0,7%
Gastos pagados por anticipado	0,1%	0,1%	49,6%	Impuesto a la renta diferida	2,9%	3,1%	1,1%
ACTIVOS NO CORRIENTES	1,8%	2,7%	-28,0%	TOTAL PASIVO	64,4%	63,8%	11,4%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,0%	1,0%	-100,0%	PATRIMONIO NETO	35,6%	36,2%	8,8%
Instalaciones, muebles y equipo	1,1%	1,1%	19,3%	Capital emitido	12,0%	13,2%	0,0%
Costos pre-contrato y activos intangibles	0,6%	0,7%	-1,5%	Reserva legal	2,4%	2,6%	0,0%
				Resultados acumulados	21,3%	20,3%	15,7%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	10,5%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	10,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

84. Al cierre del año 2024, se observa que el valor total de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, aumentó en 10,5%, al pasar de S/ 857,2 millones en 2023 a S/ 947,1 millones en 2024.
85. Por el lado del activo, el activo corriente registró un incremento de 11,6%, pasando de S/ 833,8 millones en 2023 a S/ 930,2 millones en 2024; mientras que los activos no corrientes disminuyeron 28,1%, pasando de S/ 23,4 millones a S/ 16,9 millones. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente representó el 98,2% de los activos totales en 2024, mientras que el activo no corriente constituyó el 1,8% restante. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituida por el efectivo y equivalente de efectivo, que asciende a S/ 689,8 millones y representa el 72,8% del total de activos, habiendo aumentado en 7,4% con relación al valor registrado en 2023 (S/ 642,5 millones). Por el lado del activo no corriente, no se registra monto alguno en la partida de cuentas por cobrar a partes relacionadas, mientras que, en 2023, dicha partida ascendió a S/ 8,2 millones. En tanto, la partida de mayor peso dentro de los activos no corrientes continúa siendo la partida de instalaciones, muebles y equipo, con un valor de S/ 10,8 millones, representando el 1,1% del total de activos al 31 de diciembre de 2024.
86. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión aumentaron en 11,4% durante el 2024, ascendiendo a S/ 609,5 millones (frente a S/ 547,1 millones en 2023), mientras que el patrimonio neto se incrementó en 8,8%, alcanzando S/ 337,5 millones (frente a S/ 310,1 millones en 2023). Estos valores representan el 64,4% y 35,6% del total del pasivo y patrimonio, respectivamente.
87. En relación con el pasivo corriente, este se incrementó en 13,8%, alcanzando S/ 515,2 millones en 2024, frente a los S/ 452,6 millones del año anterior. El pasivo no corriente, en cambio, se mantuvo prácticamente constante, pasando de S/ 94,5 millones en 2023 a S/ 94,3 millones en 2024 (que representa una ligera disminución de 0,2%). Dentro del pasivo corriente, las partidas que más aumentaron fueron cuentas por pagar a entidades relacionadas, que crecieron en S/ 50,3 millones (de S/ 27,5 millones a S/ 78,8 millones), y provisiones, que aumentaron en S/ 14,5 millones. En cambio, la partida anticipo del concedente¹⁸ se redujo en S/ 4,5 millones, de S/ 313,6 millones a S/ 309,1 millones.

¹⁸

Corresponden a los anticipos entregados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para financiar obras adicionales y obras de rehabilitación FEN. Asimismo, comprenden el excedente de recursos provenientes del cobro de peajes recaudados. Estos recursos sirven para financiar la construcción de la segunda calzada



88. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, en línea con lo señalado anteriormente, este se incrementó en 8,8 % como resultado de la utilidad integral del ejercicio 2024. Así, los resultados acumulados crecieron 15,7 % en dicho año, al ubicarse en S/ 201,6 millones.

IX.2. Indicadores Financieros

• Ratios de Liquidez

89. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene una política de disponer de la totalidad de recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por encima de 1.
90. Al respecto, durante el ejercicio 2024, se observó una ligera disminución en los indicadores de liquidez, lo cual se explica principalmente por el mayor crecimiento del pasivo corriente en relación con los activos líquidos. Así, el ratio de liquidez general¹⁹ pasó de 1,84 en 2023 a 1,81 en 2024, lo que implica que por cada sol de pasivo corriente, la Concesionaria dispone de S/ 1,81 en activos corrientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo. Del mismo modo, el ratio de la prueba ácida²⁰ disminuyó de 1,81 a 1,77, lo que refleja una leve reducción en la capacidad inmediata de cobertura de pasivos con activos líquidos.

Cuadro N° 18
Ratios de Liquidez, 2023 – 2024

Ratios	2024	2023
Liquidez general	1,81	1,84
Prueba Ácida	1,77	1,81
Liquidez absoluta	1,34	1,42

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

91. Por su parte, el ratio de liquidez absoluta²¹, también conocido como ratio de prueba defensiva, se redujo de 1,42 en 2023 a 1,34 en 2024. Este resultado indica que, al cierre del ejercicio 2024, la entidad contaba con efectivo y equivalentes de efectivo equivalentes a 1,34 veces el valor de sus pasivos corrientes. Esta disminución se explica a la menor expansión del efectivo y equivalentes de efectivo (7,4 %) respecto aumento del pasivo corriente (13,8%).

• Ratios de Endeudamiento Financiero

92. 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

correspondiente a la Concesión de la Autopista del Sol, así como para cubrir los gastos de operación y mantenimiento. Este anticipo se va liquidando a medida que la Concesionaria realiza sus actividades de construcción, operación y mantenimiento.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁰ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

²¹ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente



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

93. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2024 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

Cuadro N° 19
Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2023 – 2024

Ratios	2024	2023
Deuda/Patrimonio	180,6%	176,4%
Endeudamiento del Activo	64,4%	63,8%
Calidad de la Deuda	84,5%	82,7%
Índice de Solvencia	1,55	1,57

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

94. El ratio Deuda/Patrimonio²² muestra que para el ejercicio 2024, por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 180,6 de deuda, lo cual denota que la Concesionaria continua teniendo un elevado nivel de apalancamiento de la empresa. Este indicador ha aumentado ligeramente respecto al 2023 (176,4%), reflejando una mayor proporción de deuda frente al patrimonio.
95. El ratio de Endeudamiento del Activo²³ en el ejercicio 2024 indica que el 64,4% del total de activos está financiado a través de terceros (pasivo total). Este valor representa un leve incremento frente al 63,8% registrado en el 2023, lo que indica una ligera disminución en la autonomía financiera de la empresa.
96. El ratio de Calidad de la Deuda²⁴ asciende a 84,5% en el ejercicio 2024, lo cual indica que una proporción significativa de la deuda corresponde a obligaciones de corto plazo. Este indicador ha aumentado respecto al 2023 (82,7%), lo que refleja una mayor concentración de deuda exigible en el corto plazo.
97. Finalmente, el Índice de Solvencia²⁵ para el ejercicio 2024 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,55 de activo total. Este valor representa una ligera disminución respecto al índice de 1,57 registrado en el 2023. A pesar de ello, el nivel de solvencia se mantiene relativamente alto, lo que indica que la empresa aún conserva una adecuada capacidad para cubrir sus obligaciones totales.

- **Ratios de rentabilidad**

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

²² El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

²³ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

²⁵ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



Cuadro N° 20
Ratios de Rentabilidad, 2023 – 2024

Ratios	2024	2023
Margen Bruto	13,0%	26,5%
Margen Operativo	0,1%	19,9%
Margen EBITDA	0,8%	20,6%
Margen Neto	10,5%	10,8%
ROE	7,2%	6,8%
ROA	2,6%	2,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

99. Al analizar los ratios de rentabilidad del ejercicio 2024, se evidencia una contracción en los márgenes clave de la empresa respecto al año 2023. En efecto, el margen bruto²⁶ se redujo de 26,5% a 13,0%, lo cual refleja un incremento en los costos directos de los bienes o servicios respecto a los ingresos obtenidos. En cuanto al margen operativo²⁷ y el margen EBITDA²⁸, estos descendieron drásticamente de 19,9% a 0,1% y de 20,6% a 0,8%, respectivamente, lo que indica una fuerte presión sobre la rentabilidad operativa antes de depreciación e intereses. Por su parte, el margen neto²⁹ se mantuvo relativamente estable, pasando de 10,8% en 2023 a 10,5% en 2024. Este indicador señala que en el ejercicio 2024, por cada S/ 100 de ingresos, se generaron S/ 10,5 de utilidad neta como resultado final del ejercicio.
100. El ROE³⁰ (Return on Equity) permite evaluar la rentabilidad del patrimonio. En 2024, este ratio se incrementó levemente, alcanzando 7,2% frente al 6,8% del 2023, lo que implica una mejora en la capacidad de la empresa para generar beneficios sobre el capital propio invertido, a pesar del deterioro en los márgenes de rentabilidad.
101. Finalmente, se observa una ligera mejora en la rentabilidad sobre los activos (ROA)³¹, que pasó de 2,5% en 2023 a 2,6% en 2024. Esto sugiere que la empresa logró mantener una eficiencia estable en la generación de beneficios en relación con el total de sus activos, aun en un contexto de mayor presión sobre su estructura de costos.

²⁶ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²⁷ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

²⁸ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

²⁹ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

³⁰ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

³¹ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



X. CONCLUSIONES

102. De la evaluación del desempeño de la Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana durante el año 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) El tráfico medido en unidades vehiculares alcanzó un nivel de 11,7 millones de vehículos, cifra que representó un incremento de 7,2 % respecto del año 2023.
- (ii) Del total de vehículos contabilizados en el 2024, el 40,6 % correspondió a vehículos pesados (4,74 millones de vehículos) y el 59,4 % restante a vehículos livianos (6,95 millones de vehículos).
- (iii) En relación con la variación del tráfico por unidad de peaje de la concesión, las estaciones de Sullana y Pacanguilla fueron las que presentaron las menores tasas de crecimiento, con aumentos de 0,9 % y 1,9 %, respectivamente, respecto a lo registrado en 2023. Por el contrario, las estaciones de Bayóvar y Mórrope mostraron incrementos significativos de tráfico, superiores al 15 %, destacando especialmente Bayóvar con un aumento de 46,6 %.
- (iv) La estación de Chicama fue la que concentró el mayor flujo de vehículos livianos y pesados de la Concesión en 2024. En efecto, concentró el 38,4 % de vehículos livianos y el 32,6 % de vehículos pesados.
- (v) El tráfico medido en relación con el número de ejes cobrables de vehículos pesados alcanzó un nivel de 18,9 millones de ejes durante 2024, lo cual representó un incremento de 8,2 % en relación con lo registrado en el 2023 (17,4 millones de ejes cobrables), explicado principalmente por la mayor cantidad de vehículos pesados de 6 ejes (9,6 millones de ejes cobrables).
- (vi) Respecto de la cantidad de llamadas de emergencia, durante el 2024, se registraron en total 4270 llamadas efectuadas con la finalidad de reportar situaciones de emergencia, lo que implicó un aumento del 4,4 % respecto del año anterior.
- (vii) Por otra parte, COVISOL brindó un total de 479 asistencias médicas, mientras que proporcionó un total de 3605 servicios de atención de emergencia mecánica a lo largo del año.
- (viii) Al cierre de 2024, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión por el concesionario ascendió a USD 454,3 millones, lo cual representa un avance de 62,6 % en relación con la inversión total comprometida. Sin embargo, el monto de la inversión valorizada y reconocida ha sido únicamente de USD 2 millones en el último año.
- (ix) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 2,3 millones durante el 2024, lo que representó un incremento de 2,3 % con respecto al aporte efectuado el 2023.
- (x) En relación con los niveles de servicio, el nivel de rugosidad de la vía fue de 1,43, ubicándose muy por debajo del nivel máximo establecido en el contrato de concesión.
- (xi) En relación con el desempeño operativo, durante el año 2024 se registró una disminución del 35,9 % en el número total de accidentes en la vía concesionada, pasando de 131 eventos en 2023 a 84 en 2024. Sin embargo, pese a la reducción en la frecuencia de accidentes, se observó un incremento en su severidad, con 201 personas heridas (+ 9,8 %) y 51 fallecidos (+ 104 %).
- (xii) Por su parte, se presentaron un total de 152 reclamos de parte de los usuarios, de los cuales, la mayoría resultaron ser inadmisibles (48,6 %), el 45,1% fueron



inundados, 5,6% fueron considerados improcedentes y el 0,7% fueron declarados como fundados.

- (xiii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario, provenientes de los servicios de operación y mantenimiento, así como de los servicios de construcción, aumentaron en 17,7 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 196,4 millones a S/ 231,1 millones. No obstante, los costos totales crecieron en mayor proporción, con un aumento de 39,3 %, al pasar de S/ 144,3 millones en 2023 a S/ 201,1 millones en 2024. Este mayor crecimiento en los costos operativos incidió negativamente en los márgenes de rentabilidad, en especial el margen bruto, que se redujo considerablemente.
- (xiv) Al cierre del año 2024, la empresa incrementó sus valores contables totales, registrando un aumento de 10,5 % en el total de activos, pasivos y patrimonio frente al año anterior, al pasar de S/ 857,2 millones en 2023 a S/ 947,1 millones. En cuanto a su posición frente a los acreedores en el corto plazo, la compañía mantiene una sólida capacidad de cobertura, contando con activos corrientes equivalentes a 1,81 veces sus pasivos corrientes, conforme al ratio de liquidez general, lo que reafirma su posición financiera favorable ante escenarios de exigibilidad inmediata.
- (xv) En relación con la solvencia financiera de la empresa y su autonomía frente al financiamiento externo, se observa una ligera reducción en 2024. El índice de solvencia disminuyó de 1,57 a 1,55 y el endeudamiento del activo aumentó levemente de 63,8 % a 64,4 %, lo cual sugiere una menor autonomía financiera. En cuanto a los indicadores de rentabilidad, los márgenes bruto, operativo y EBITDA disminuyeron importante respecto al año anterior, reflejando un deterioro de la rentabilidad operativa. El margen neto se mantuvo relativamente estable (10,5 %), mientras que el ROE mostró una leve mejora (de 6,8 % a 7,2 %) y el ROA se incrementó marginalmente de 2,5 % a 2,6 %, evidenciando que la empresa conservó una capacidad relativamente eficiente para generar utilidades a partir de sus activos, pese al entorno de incremento sostenido en los costos operativos.



XI. ANEXOS

ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A. Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es aproximadamente 474,99 km., los cuales se encuentran subdivididos en: ▪ Trujillo - Chiclayo (242,61 km.) ▪ Chiclayo - Piura (204,58 km.) ▪ Piura - Sullana (27,80 km.)	Cláusula 1.9.87. (p. 21)
2	Fecha de suscripción	25 de agosto de 2009.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato.	Cláusula 4.1. (p. 31)
4	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.5 (p. 22)
5	Postores	▪ Consorcio Vial del Sol. ▪ Consorcio Vías del Perú. ▪ Consorcio OHL Concesiones. ▪ Consorcio Concesionaria Panamericana. ▪ Graña y Montero S.A.A.	Proinversión
6	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: Ejecución de Estudios de Ingeniería (USD 398 millones).	Inversión proyectada referencial
7	Descripción de Obras	▪ Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Trujillo – Chiclayo – Piura - Sullana, incluidas las calzadas existentes del Evitamiento Trujillo serán ejecutadas por el CONCEDENTE. ▪ Obras Obligatorias: - Segunda calzada del tramo Piura-Sullana con un puente; un pontón y el óvalo Dv Las Lomas - Ayabaca. - Completar del Evitamiento Trujillo a dos calzadas con un Ovalo al fin del Evitamiento, un ovalo intermedio, ampliación del Ovalo de la Dv de Huanchaco y dos pasos de desnivel y puente Moche. - Evitamiento Chiclayo-Lambayeque, con óvalo Puerto Eten, óvalo Dv Monsefú, óvalo Dv. Puente Pimentel, óvalo Dv San José, puente Reque, puente S/N, puente Lambayeque, dos pontones, un óvalo al inicio del evitamiento y un intercambio vial al final del mismo. - Longitud Mínima de Construcción de la segunda calzada señalada por el Estado con todas las obras correspondientes, de acuerdo al apéndice 3 del anexo 9. ▪ Construcción de las Obras en caso de desempate de acuerdo a su oferta durante el concurso: - Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel. - Evitamiento Chicama, Chocope, Paján, Mocupe. - Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel. - Evitamiento San Pedro de Lloc-Pacasmayo, Guadalupe-Chepén-San José Moroc-Pachanguilla. - Diez (10) puentes peatonales. - Diez (10) puentes peatonales. - Evitamiento Piura.	Anexo 6a y 6b (p. 174)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.
Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Nº	Tema	Contenido	Ref.
8	Factor de competencia	Cantidad de km. continuos de la Longitud de Segunda Calzada (38,96 km.) expresada en números enteros, salvo en caso que la propuesta económica alcance la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado.	Anexo 6a (p. 174)
9	Capital mínimo	- Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 2 000 000,00. - Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar como mínimo un incremento del capital social equivalente al 15% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.	Cláusula 3.5.b. (p. 18)
10	Garantías a favor del Concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: - Monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente. Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras. Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: - Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: USD 2 700 000,00. - Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los 12 meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión: USD 5 260 000,00.	Cláusula 11.2. (p. 66) Cláusula 11.3. (p. 67)
11	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	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, entre otros derechos sobre los siguientes bienes: a) El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885). b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad. c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad al numeral (i) literal (f) de la Cláusula 3.5.	Cláusula 11.6. (p. 68-69)
12	Solución de controversias	- Trato Directo. - Arbitraje. - Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas. - Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas. - Reglas Procedimentales Comunes.	Cláusula 18.11. (p. 101) Cláusula 18.12. (p. 101-104) Cláusula 18.12. a) (p. 101- 104) Cláusula 18.12. b) (p. 102-104) Cláusula 18.13. (p. 104-105)
13	Penalidades	Se refieren a: - Eventos a la fecha de suscripción del contrato. - Régimen de bienes. - Ejecución de obras - De la Conservación de las Obras. - Explotación de la Concesión. - Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario. - Consideraciones Socio Ambientales. - Fideicomiso de la Recaudación.	Anexo IX (p. 181-184)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.
Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Nº	Tema	Contenido	Ref.
14	Causales de Caducidad	▪ Vencimiento del Plazo de la Concesión ▪ Mutuo Acuerdo ▪ Incumplimiento del Concesionario ▪ Incumplimiento del Concedente ▪ Decisión unilateral del Concedente ▪ Fuerza mayor o caso fortuito	Cláusulas 16.1. – 16.9. (p. 88-92)
15	Equilibrio Económico	▪ 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 presente Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico - financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes. ▪ El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y Mantenimiento de los Tramos Viales. ▪ Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el Contrato. ▪ Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. ▪ Se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado.	Cláusula 10.7. -10.10. (p. 64 - 65)
16	Póliza de seguros	A cargo del Concesionario: ▪ De responsabilidad civil. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ Sobre los bienes en Operación. ▪ De riesgos laborales. ▪ Otras pólizas.	Cláusula 12.1. (p. 72-75) Cláusula 12.2.a (p. 73) Cláusula 12.2.b (p. 73-74) Cláusula 12.2.c (p. 74) Cláusula 12.2.d (p. 75) Cláusula 12.2.e (p. 75)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse al día siguiente de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes.	Cláusula 8.10. (p. 55)
18	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I (p. 107)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.
Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	Tarifas	▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje. ▪ A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable. ▪ A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega de la calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje USD 1,50 más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable. ▪ A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de la aceptación de las Obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo un peaje de USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable. ▪ A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura, un monto de USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable. ▪ Todos los peajes serán ajustados por el Regulador conforme a la fórmula establecida por el Contrato.	Cláusula 9.4.a (p. 58-59) Cláusula 9.5. (p. 59-60)
20	IMAG	▪ Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos. ▪ El Concedente se compromete a asegurar al Concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) Quince (15) años desde la fecha de aceptación de la totalidad de las Obras o, (ii) El plazo correspondiente al repago de la deuda del Concesionario, un nivel de ingresos mínimos anuales por Peaje, conforme lo establecido en el Contrato.	Cláusula 1.9.54. (p. 17) Cláusula 10.2. (p. 61-62)



ANEXO N° 2:
RESUMEN ESTADÍSTICO

Concesionario	COVISOL S.A.
Modalidad	Autosotenible
Período:	2009 - 2024

a. Tráfico																	
UNIDAD		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Número de Vehículos																	
- Livianos	Vehículo	711,182	2,744,858	3,169,242	3,429,464	3,691,887	3,859,268	4,460,799	4,820,548	4,339,201	5,287,294	5,326,816	5,068,673	6,876,928	6,844,357	6,503,542	6,944,649
- Pesados	Vehículo	933,388	3,509,952	3,846,424	4,004,524	4,143,956	4,258,202	4,375,451	4,523,245	4,072,366	5,014,487	5,073,563	4,090,108	4,954,571	4,904,784	4,390,699	4,737,659
Número de Ejes cobrables																	
- Livianos	Eje	711,182	2,744,858	3,169,242	3,429,464	3,691,887	3,859,268	4,460,799	4,820,548	4,339,201	5,287,294	5,326,816	5,068,673	6,876,928	6,844,357	6,503,542	6,944,649
- Pesados	Eje	3,412,356	12,922,694	14,303,618	15,026,276	15,475,200	16,170,088	16,699,139	17,340,028	15,449,091	19,083,069	19,586,965	16,708,911	20,196,323	19,943,608	17,431,545	18,856,805
Número de Vehículos por unidad de peaje:																	
Bayovar		143,244	552,874	605,062	616,798	672,542	725,056	775,314	880,046	742,622	990,848	1,026,962	915,938	1,088,148	1,066,304	771,410	1,131,008
Ligero	Vehículo	41,836	156,674	172,932	178,488	203,280	228,158	255,368	272,050	247,822	295,286	277,432	319,340	354,952	346,058	275,254	443,314
Pesado	Vehículo	101,408	396,200	432,130	438,310	469,262	496,898	519,946	607,996	494,800	695,562	749,530	596,598	733,196	720,246	496,156	687,694
Chicama		562,620	2,138,374	2,374,466	2,556,372	2,619,086	2,753,000	2,964,126	3,221,860	2,841,930	3,423,876	3,513,828	3,073,561	4,096,026	4,184,865	4,014,393	4,211,966
Ligero	Vehículo	239,126	938,884	1,058,260	1,146,044	1,193,722	1,281,192	1,490,152	1,683,572	1,465,656	1,802,247	1,899,275	1,817,897	2,555,950	2,609,532	2,547,856	2,667,950
Pesado	Vehículo	323,494	1,199,490	1,316,206	1,410,328	1,425,364	1,471,808	1,473,974	1,538,288	1,376,274	1,621,629	1,614,553	1,255,664	1,540,076	1,575,333	1,466,537	1,544,016
Morropo		151,486	589,016	658,466	680,798	732,820	818,750	914,544	1,001,706	928,662	1,155,638	1,182,640	1,064,128	1,278,258	1,155,778	1,046,380	1,209,852
Ligero	Vehículo	43,562	175,344	207,038	220,234	252,448	304,170	374,072	416,480	388,134	489,230	487,202	462,306	553,852	528,450	498,126	586,198
Pesado	Vehículo	107,924	413,672	451,428	460,564	480,372	514,580	540,472	585,226	540,528	666,408	695,438	601,822	724,406	627,328	548,254	623,654
Pacanguilla		311,566	1,172,338	1,334,758	1,417,716	1,473,116	1,545,466	1,672,472	1,685,066	1,620,132	2,009,943	2,010,360	1,782,443	2,283,897	2,239,393	2,061,101	2,100,998
Ligero	Vehículo	113,404	439,306	508,414	558,172	595,284	626,204	735,914	751,542	768,860	980,716	971,797	909,058	1,257,136	1,214,496	1,113,665	1,132,363
Pesado	Vehículo	198,162	733,032	826,344	859,544	877,832	919,262	936,558	933,524	851,272	1,029,227	1,038,563	873,385	1,026,761	1,024,897	947,436	968,635
Sullana		475,654	1,802,208	2,042,914	2,162,304	2,338,279	2,275,198	2,509,794	2,555,115	2,278,221	2,721,476	2,666,589	2,322,711	3,085,170	3,102,801	3,000,957	3,028,484
Ligero	Vehículo	273,254	1,034,650	1,222,598	1,326,526	1,447,153	1,419,544	1,605,293	1,696,904	1,468,729	1,719,815	1,691,110	1,560,072	2,155,038	2,145,821	2,068,641	2,114,824
Pesado	Vehículo	202,400	767,558	820,316	835,778	891,126	855,654	904,501	858,211	809,492	1,001,661	975,479	762,639	930,132	956,980	932,316	913,660
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:																	



Bayovar		458,700	1,802,118	1,987,558	2,018,864	2,182,728	2,361,254	2,520,698	2,997,604	2,347,752	3,355,570	3,642,406	3,029,572	3,751,036	3,736,392	2,494,622	3,540,930
Ligero	Ejes	41,836	156,674	172,932	178,488	203,280	228,158	255,368	272,050	247,822	295,286	277,432	319,340	354,952	346,058	275,254	443,314
Pesado	Ejes	416,864	1,645,444	1,814,626	1,840,376	1,979,448	2,133,096	2,265,330	2,725,554	2,099,930	3,060,284	3,364,974	2,710,232	3,396,084	3,390,334	2,219,368	3,097,616
Chicama		1,381,306	5,192,846	5,781,864	6,315,014	6,336,460	6,655,920	6,820,840	7,259,386	6,472,670	7,695,394	7,838,886	6,909,818	8,796,185	8,895,247	8,328,176	8,687,005
Ligero	Ejes	239,126	938,884	1,058,260	1,146,044	1,193,722	1,281,192	1,490,152	1,683,572	1,465,656	1,802,247	1,899,275	1,817,897	2,555,950	2,609,532	2,547,856	2,667,950
Pesado	Ejes	1,142,180	4,253,962	4,723,604	5,168,970	5,142,738	5,374,728	5,330,688	5,575,814	5,007,014	5,893,147	5,939,611	5,091,921	6,240,235	6,285,715	5,780,320	6,019,055
Morropo		490,134	1,887,714	2,084,108	2,135,812	2,245,824	2,460,004	2,631,384	2,878,050	2,652,714	3,262,372	3,395,442	3,013,426	3,550,436	3,217,384	2,825,620	3,183,438
Ligero	Ejes	43,562	175,344	207,038	220,234	252,448	304,170	374,072	416,480	388,134	489,230	487,202	462,306	553,852	528,450	498,126	586,198
Pesado	Ejes	446,572	1,712,370	1,877,070	1,915,578	1,993,376	2,155,834	2,257,312	2,461,570	2,264,580	2,773,142	2,908,240	2,551,120	2,996,584	2,688,934	2,327,494	2,597,240
Pacanguilla		912,592	3,405,126	3,872,494	4,082,000	4,198,022	4,405,434	4,594,720	4,508,258	4,177,962	5,057,701	5,144,873	4,549,566	5,544,804	5,448,102	5,004,212	5,098,449
Ligero	Ejes	113,404	439,306	508,414	558,172	595,284	626,204	735,914	751,542	768,860	980,716	971,797	909,058	1,257,136	1,214,496	1,113,665	1,132,363
Pesado	Ejes	799,188	2,965,820	3,364,080	3,523,828	3,602,738	3,779,230	3,858,806	3,756,716	3,409,102	4,076,985	4,173,076	3,640,508	4,287,668	4,233,606	3,890,547	3,966,086
Sullana		880,806	3,379,748	3,746,836	3,904,050	4,204,053	4,146,744	4,592,296	4,517,278	4,137,194	4,999,326	4,892,174	4,275,202	5,430,790	5,490,840	5,282,457	5,291,632
Ligero	Ejes	273,254	1,034,650	1,222,598	1,326,526	1,447,153	1,419,544	1,605,293	1,696,904	1,468,729	1,719,815	1,691,110	1,560,072	2,155,038	2,145,821	2,068,641	2,114,824
Pesado	Ejes	607,552	2,345,098	2,524,238	2,577,524	2,756,900	2,727,200	2,987,003	2,820,374	2,668,465	3,279,511	3,201,064	2,715,130	3,275,752	3,345,019	3,213,816	3,176,808

b. Recaudación por cobro de peaje

Total		15,941	57,417	67,559	85,348	93,502	99,974	109,015	130,529	125,990	166,899	181,846	146,008	214,951	240,866	226,013	247,357
Livianos	Miles Soles	3,122	11,443	13,944	16,230	18,863	20,359	24,337	29,659	28,606	37,295	40,019	35,016	55,535	62,580	61,773	66,293
Pesados	Miles Soles	12,819	45,975	53,615	69,117	74,285	78,012	81,284	96,630	94,779	117,288	120,341	90,461	123,936	136,521	127,126	137,387
Prepago						354	1,604	3,393	4,241	2,605	12,316	21,486	20,532	35,481	41,765	37,114	43,677
Otros																	

c. Daños personales

Accidentes	Persona					142	124	177	116	128	154	136	138	125	131		84
Heridos	Persona					393	234	257	256	256	284	215	286	287	183		201
Fallecidos	Persona					43	27	8	70	33	34	51	28	56	25		51



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima

Teléfono: (511) 500 9330

estudioseconomicos@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la 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 Llallire – Practicante
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante