



# INFORME DE DESEMPEÑO 2024

Concesión del IIRSA Centro - Tramo 2: Pte. Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



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

### **Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

#### **Jefatura de Estudios Económicos**

### **Informe de desempeño 2024: Concesión del IIRSA Centro - Tramo 2: Pte. Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco**

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

Primera versión: junio de 2025

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

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



## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	<b>5</b>
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN</b> .....	<b>7</b>
	II.1. Composición de la empresa .....	7
	II.2. Principales Características del Contrato de Concesión .....	7
	II.3. Área de Influencia .....	10
	II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión .....	11
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA</b> .....	<b>12</b>
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	<b>12</b>
	IV.1. Tráfico vehicular .....	12
	IV.2. Servicios complementarios.....	16
<b>V.</b>	<b>ESQUEMA TARIFARIO</b> .....	<b>19</b>
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO</b> .....	<b>20</b>
	VI.1. Inversiones .....	20
	VI.2. Aporte por Regulación .....	21
<b>VII.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO</b> .....	<b>21</b>
	VII.1. Niveles de Servicio .....	21
	VII.2. Indicadores de Tráfico .....	22
	VII.3. Accidentes .....	22
	VII.4. Reclamos .....	26
<b>VIII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES</b> .....	<b>26</b>
<b>IX.</b>	<b>ANÁLISIS FINANCIERO</b> .....	<b>27</b>
	IX.1. Estados Financieros .....	27
	IX.2. Indicadores Financieros.....	31
<b>X.</b>	<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>34</b>
	<b>ANEXO N° 1 Ficha del Contrato de Concesión</b> .....	<b>36</b>
	<b>ANEXO N° 2 Situación del Peaje de Ticlio</b> .....	<b>39</b>
	<b>ANEXO N° 3 Resumen estadístico</b> .....	<b>40</b>



## CUADROS

Cuadro N° 1 Datos generales de la concesión.....	7
Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales .....	10
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 .....	15
Cuadro N° 5 Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje 2024 .....	16
Cuadro N° 6 Motivo de llamada de emergencia, 2024 .....	17
Cuadro N° 7 Tarifas aplicadas, 2024 .....	19
Cuadro N° 8 Obligaciones asociadas a las OPA.....	20
Cuadro N° 9 Accidentes por tipo y consecuencia 2014 – 2024.....	22
Cuadro N° 10 Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2024 .....	24
Cuadro N° 11 Motivo de reclamos por meses, 2024 .....	26
Cuadro N° 12 Estado de Resultados Integrales, 2024 - 2023 .....	28
Cuadro N° 13 EBITDA, 2024 – 2023.....	28
Cuadro N° 14 Estado de Situación Financiera, 2024 – 2023 .....	30
Cuadro N° 15 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2024 – 2023.....	30
Cuadro N° 16 Ratios de Liquidez, 2024 – 2023.....	31
Cuadro N° 17 Ratios de Endeudamiento, 2024 – 2023 .....	32
Cuadro N° 18 Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2023.....	33

## GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Mapa de la concesión.....	10
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico, 2011 – 2024.....	13
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2023 - 2024 .....	14
Gráfico N° 4: Evolución del tráfico, 2024.....	14
Gráfico N° 5: Evolución del número de llamadas de emergencia, 2024 .....	16
Gráfico N° 6: Motivo de llamadas de emergencia, 2023-2024 .....	17
Gráfico N° 7: Asistencias médicas, 2014-2024 .....	18
Gráfico N° 8: Asistencias mecánicas, 2014-2024 .....	18
Gráfico N° 9: Aporte por regulación, 2023 - 2024 .....	21
Gráfico N° 10: Intensidad Media Diaria (IMD) 2023 - 2024 .....	22
Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2024 .....	23
Gráfico N° 12 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024 .....	24
Gráfico N° 13: Accidentes según tipo y causa probable 2024.....	25
Gráfico N° 14: Indicadores de accidentes, 2014-2024 .....	25
Gráfico N° 15: Recaudación de peaje por tipo de vehículo 2013 – 2024 .....	26



## INFORME DE DESEMPEÑO 2024

### CONCESIÓN DEL IIRSA CENTRO - TRAMO 2: PTE. RICARDO PALMA - LA OROYA - HUANCAYO Y LA OROYA - DV. CERRO DE PASCO



#### I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño a diciembre de 2024 de la Concesión del Tramo N° 2 del Corredor Vial Interoceánico Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco (en adelante, IIRSA Centro – Tramo 2). En particular, se analiza la evolución de los principales indicadores de la Concesión, tales como: tráfico vehicular, tarifas de peaje, inversiones, desempeño operativo, indicadores comerciales, entre otros.

El 27 de setiembre de 2010, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y el Consorcio Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. (en adelante, Deviandes o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del IIRSA Centro - Tramo 2 (en adelante, Contrato de Concesión). El Contrato de Concesión se suscribió bajo un esquema BOT (*“Build, Operate and Transfer”*)<sup>1</sup> por un periodo de 25 años. La Concesión comprende 3 subtramos (i) Pte. Ricardo Palma - La Oroya, (ii) La Oroya – Dv. Cerro de Pasco y (iii) La Oroya – Huancayo, que alcanzan de manera conjunta una longitud aproximada de 377 km.

Los compromisos asumidos por el Concesionario comprenden la construcción de obras y el mantenimiento de estas, el cobro de peaje, el servicio de pesaje y la provisión de los servicios de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real, servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúas.

En el 2024, el número de vehículos que transitaron por la vía de la Concesión ascendió a 5,59 millones, cifra superior en 0,7 % a los vehículos registrados en el 2023 (5,55 millones). En términos de ejes cobrables, durante 2024, el tráfico de vehículos pesados ascendió a 9,38 millones, cifra inferior en 5,1 % a los vehículos registrados en 2023 (9.89 millones).

Durante 2024, se registraron 7026 llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes, cifra que representó un aumento de 0,9 % con relación a las llamadas recibidas el año anterior. Del total de dichas llamadas, el 79,0 % fueron efectuadas para solicitar auxilio mecánico. Así el 99,3 % de estas, fueron reportadas mediante el teléfono celular. Además, del total de incidentes reportados en el 2024, el 42,3 % (2969) generaron interrupción de la vía.

Con respecto a las asistencias médicas proporcionadas por el Concesionario, en el 2024 se prestaron 306 auxilios médicos, cifra 11,0 % menor a las asistencias médicas brindadas el año anterior (344). Por otra parte, el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario ascendió a 4786, lo cual representó una disminución del 0,1 % respecto de lo registrado en el 2023 (4789).

En cuanto al desempeño operativo de la Concesión, en el 2024 se produjeron 1119 accidentes, lo que significó una disminución de 7,2 % en relación con el número de accidentes registrados en 2023 (1206). Adicionalmente, el número de heridos y fallecidos en el 2024 fue de 284 y 42, respectivamente.

<sup>1</sup> Es decir, la transferencia de las actividades no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública.



Durante 2024, los usuarios de la infraestructura vial formularon 20 reclamos sobre los servicios prestados por el Concesionario, los cuales estuvieron relacionados a cobro de tarifa, mala atención, entre otros.

La tarifa aplicada a los vehículos ligeros a partir del 10 de enero de 2024 registró en promedio un incremento de 1,9 % con relación a la tarifa del año anterior, al pasar de S/ 7,90 (incluido IGV) a S/ 8,10 (incluido IGV) por eje cobrable. La tarifa fue el resultado de la aplicación del factor de actualización anual previsto en el Contrato de Concesión.

Durante 2024, el Ositrán no reconoció inversiones del Concesionario. En ese sentido, la inversión acumulada fue de USD 120,3 millones, manteniendo así un 78,3 % de avance de los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario.

En lo que respecta al pago por concepto de Aporte por Regulación, durante 2024 el concesionario efectuó un pago total de S/ 861,2 miles, cifra inferior en 1,0 %, respecto del monto transferido a favor de Ositrán en 2023.

Durante 2024, la recaudación por el cobro de peaje se redujo en 1.1 % respecto de lo registrado el año anterior, pasando de S/ 102,6 millones recaudados en el 2023 a S/ 101,5 millones en el 2024.

En 2024, el activo total del Concesionario ascendió a S/ 425,9 millones, lo que representó una caída de una disminución de 1,8%. La solvencia desmejoró debido a un aumento del pasivo total en S/ 8,7 millones, derivada de mayores obligaciones financieras a largo plazo y el menor patrimonio neto. El pasivo total fue de S/ 376,2 millones, representando el 88,3% del activo total, con el pasivo corriente y no corriente representando el 11,9% y el 76,5% del activo total, respectivamente. Los ingresos totales alcanzaron S/ 122,6 millones, con una ligera disminución del 0,7%, mientras que los costos totales aumentaron un 4,0%, resultando en una utilidad bruta de S/ 59,0 millones, un decrecimiento del 5,4% respecto a 2023. Por consiguiente, la utilidad neta resultó una pérdida de S/ 16,8 millones, una disminución significativa respecto a la ganancia neta de S/ 4,6 millones del año anterior, debido principalmente a una caída de S/ 21,4 millones en la diferencia de cambio, neta.

Para el 2024, el Concesionario mostró ratios de liquidez clásicos, prueba ácida y liquidez absoluta inferiores a la unidad, con valores de 0,37, 0,37 y 0,13, respectivamente, lo que indica que los activos a corto plazo no cubrieron las obligaciones de corto plazo. Estos indicadores reflejan una caída en comparación con la situación de liquidez de 2023. Asimismo, los ratios de endeudamiento (Deuda-Patrimonio, Endeudamiento del Activo e Índice de Solvencia) presentaron valores de 7,6, 88,3%, y 1,1, lo que sugiere que la empresa tiene menor autonomía financiera y solvencia que en 2023. En 2024, los márgenes bruto y operativo fueron positivos, situándose en 48,1% y 18,1%, respectivamente, aunque inferiores a los registrados en 2023 (50,5% y 29,7%). El margen neto fue negativo, alcanzando -13,7%, en contraste con el margen neto positivo de 3,7% en 2023. El ROE y el ROA fueron negativos en 2024, con valores de -33,7% y -3,9%, respectivamente, frente a los positivos 6,9% y 1,1% del año anterior. La Concesión presentó un margen EBITDA positivo del 29,9%, menor al 41,5% de 2023, reflejando una disminución en su capacidad para generar beneficios. No obstante, aunque algunos márgenes permanecen positivos, los indicadores de rentabilidad general como el ROE y el ROA mostraron un deterioro significativo respecto al año previo.



## II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### II.1. Composición de la empresa

1. El 27 de julio de 2010 se otorgó la Buena Pro de la carretera Centro - Tramo 2 de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (en adelante, IIRSA) a la empresa Desarrollo Vial de los Andes (en adelante, Devianandes), constituida en el Perú el 08 de setiembre de 2010 con el único propósito de dedicarse a actividades vinculadas al contrato de concesión del Tramo 2 del IIRSA Centro.
2. Al 31 de diciembre de 2024, la empresa Devianandes S.A.C. cuenta con cuatro (4) accionistas: Concaay S.A. con una participación de 40,96%, Nexus Infraestructura I FCP con una participación de 20,48%, Incoequipos S.A. con una participación de 4,43%, todas estas entidades domiciliadas en Colombia y Viviendas del Perú S.A.C. con una participación de 34,13% domiciliada en Perú<sup>2</sup>.

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

3. El Contrato de Concesión se suscribió el 27 de setiembre de 2010, por un periodo de vigencia de 25 años. Desde la firma del Contrato se inició la etapa de explotación que comprende los servicios de operación de la vía, así como el cobro de las tarifas en las unidades de peaje en operación (para mayor detalle ver Anexo N° 1).

Cuadro N° 1 Datos generales de la concesión	
Concesionario	Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S.A.C.
Accionistas de la Concesión	Concaay S.A. (Colombia): 40,96% Incoequipos S.A. (Colombia): 4,43% Viviendas del Perú S.A.C. (Colombia): 34,13% Nexus (Infraestructuras) IFCP (Colombia): 20,48%
Modalidad de Concesión	Autofinanciada
Factor de competencia	Obras obligatorias a ejecutar
Inversión comprometida	USD 153,7 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2024	USD 120,3 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	27 de setiembre de 2010
Vigencia de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga o caducidad conforme a los términos y condiciones previstos.
Número de Adendas	2

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

4. La modalidad de la Concesión es autofinanciada, lo que implica que el Estado no tendrá que invertir recursos públicos en esta obra, ya que el privado asume el compromiso de financiar las actividades para brindar el servicio público en las condiciones óptimas. Así, los costos de mantenimiento y construcción de obras son recuperados con el cobro de las tarifas de peaje.
5. No obstante, el Concedente se compromete a asegurar un nivel de ingresos mínimos anuales garantizados (IMAG) por concepto de peaje durante el periodo que resulte menor entre (i) 15 años o (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda obtenida para el Cierre Financiero, contados en ambos casos desde la fecha de aceptación de la totalidad de las obras obligatorias. El IMAG tiene como destino cubrir las actividades de construcción y asegurar la recuperación de la inversión.

<sup>2</sup> Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. Estados Financieros Auditados 2022



6. El Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (*Build, operate and transfer*), por ello, la transferencia de actividades antes referidas no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de los Sub Tramos de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública.
7. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto constituyen el objeto de los derechos y obligaciones que asumen las partes en virtud del Contrato de Concesión, son: (i) la entrega, transferencia, uso y devolución de los bienes reversibles que se regula en el capítulo V del Contrato de Concesión, (ii) la ejecución de obras en la infraestructura vial de los subtramos de la Concesión, según se detalla en el capítulo VI del Contrato de Concesión, y (iii) la explotación de la Concesión, conforme a los condiciones de los capítulos VII y VIII del mismo contrato.

#### Compromisos de inversión

8. De acuerdo con la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a ejecutar Obras de No Puesta a Punto (en adelante, ONPA) y Obras de Puesta a Punto (en adelante, OPA). Al respecto, las ONPA deberán empezar a ejecutarse a más tardar a los trescientos (300) días calendario de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión y demorarse como máximo un plazo de veinticuatro (24) meses luego de haberlas iniciado.
9. Las ONPP comprenden la construcción de las siguientes obras:
  - Dos (2) óvalos en el sub-tramo La Oroya – Desvío Cerro de Pasco
  - Diez (10) puentes peatonales ubicados a lo largo de la Concesión
  - Veintinueve (29) ensanche de plataforma
  - Siete (7) variantes
10. Las OPA consisten en obras que debe ejecutar el Concesionario en los sub tramos (i) Puente Ricardo Palma – La Oroya, (ii) La Oroya – Huancayo y (iii) La Oroya – Desviación Cerro de Pasco, a fin de que éstos alcancen los índices de servicialidad exigidos en el Contrato de Concesión. Dichas obras comprenden la construcción de drenajes, puentes y bermas a nivel de la rasante de la calzada en 377,37 kilómetros.
11. Finalmente, el monto referencial de la inversión para las obras señaladas anteriormente (OPA y ONPA) ha sido estimado en USD 153,7 millones.

#### Esquema tarifario

12. Respecto al régimen tarifario, el Contrato de Concesión establece que entre la fecha de inicio de la explotación de la Concesión y hasta antes de enero de 2012, el Concesionario debía cobrar la tarifa de peaje vigente a la fecha en que se inició la explotación. Posteriormente, a partir de enero de 2012, la tarifa a cobrar por el Concesionario en las estaciones de peaje existentes aumentó a USD 1,50.
13. De otro lado, todos los montos establecidos como peajes serán reajustados de forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al incremento del peaje a US\$ 1,5 en cada uno de los sub tramos, el cual, se realizará cada 12 meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste<sup>3</sup>.

$$Peaje = \left[ (US\$1.50 * 50\%) \times \left( \frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[ (US\$1.50 * 50\%) \times \left( \frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

Donde:

<sup>3</sup> En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea USD 1,50.



Sea *i* el mes anterior inmediato al 10 de enero del año calendario del cual se dispone información de los índices de precios al consumidor en ambas monedas. Este mes será considerado el mes de referencia del ajuste.

Peaje : Es el monto a cobrar en nuevos soles ajustado como resultado de aplicar la expresión anterior, cuyo valor convertido en dólares, en la fecha de su determinación, servirá como base tarifaria para el siguiente reajuste y así sucesivamente. Este no incluye el IGV y cualquier otro tributo aplicable.

CPI : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics)

IPC: Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI

TC : Es el tipo de cambio, definido en la cláusula 1.8.84 del Contrato de Concesión que corresponde al último día disponible del mes de referencia al que se realiza el ajuste tarifario.

14. Para efectuar la recaudación del peaje, el Concesionario utilizará al inicio de la Concesión las unidades de peaje existentes, luego de la culminación de todas las obras por parte del Concesionario y recepcionadas por el Concedente entrará en operación una unidad de peaje nueva en la ruta PE-022 (Estación de peaje Ticlio). Las estaciones de peaje actualmente en operación son Casaracra, Quiulla y Corcona

#### Pagos al Estado

15. Otras obligaciones del concesionario están referidas a diversos pagos que debe efectuar al Estado por la cesión del derecho de explotación de la vía, los cuales se detallan a continuación:
  - **Pago por derecho de la Concesión:** Conforme a la cláusula 10.12 del Contrato, el Concesionario entregará al Concedente el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental.
  - **Aporte por Regulación:** Según la Cláusula 15.12 del Contrato, el Concesionario aportará conforme lo establece el Artículo 14 de la Ley N°26917 y el Artículo 10 de la Ley N°27332 en donde se especifica que los organismos reguladores recaudarán una tasa por aporte por regulación no mayor del 1% del total de los ingresos del Concesionario.
  - **Aporte por Supervisión:** El Concesionario realizará pagos por concepto de supervisión de Estudios y Obras contratadas por el Regulador, a través de los fondos del fideicomiso por recaudación, según se establece en el Anexo XI y cláusula 10.6 del Contrato de Concesión. Dicho aporte equivale al 6% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental.

#### Modificaciones contractuales

16. A diciembre de 2023 se han suscrito dos adendas al Contrato de Concesión (ver Cuadro N° 2). La Adenda N° 1 se suscribió el 01 de setiembre de 2014, con el objetivo de permitir al Concedente la aprobación parcial de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) de las obras a cargo del Concesionario, sin la variante de Huayllatupe, e iniciar las obras de construcción de las Obras de no puesta a punto (en adelante, ONPA) en los terrenos liberados (53% del total), manteniendo suspendido el 47% restante hasta recibir los terrenos faltantes.
17. Posteriormente, el 12 de enero de 2015, se firmó la segunda adenda al Contrato de Concesión, la cual permite dar inicio de las Obras de Puesta a punto (en adelante, OPA) y la activación de la unidad de peaje de Ticlio (km 128), esta última condicionada al cumplimiento de los siguientes grados de avance: OPA en un 100% y ONPA en un 53% de obras ejecutadas (es decir, 95% de las obras obligatorias). Cabe mencionar que, se



encuentra pendiente la liberación del 47% de los terrenos para la ejecución de las ONPP, los cuales equivalen al 5% del total de obras obligatorias.

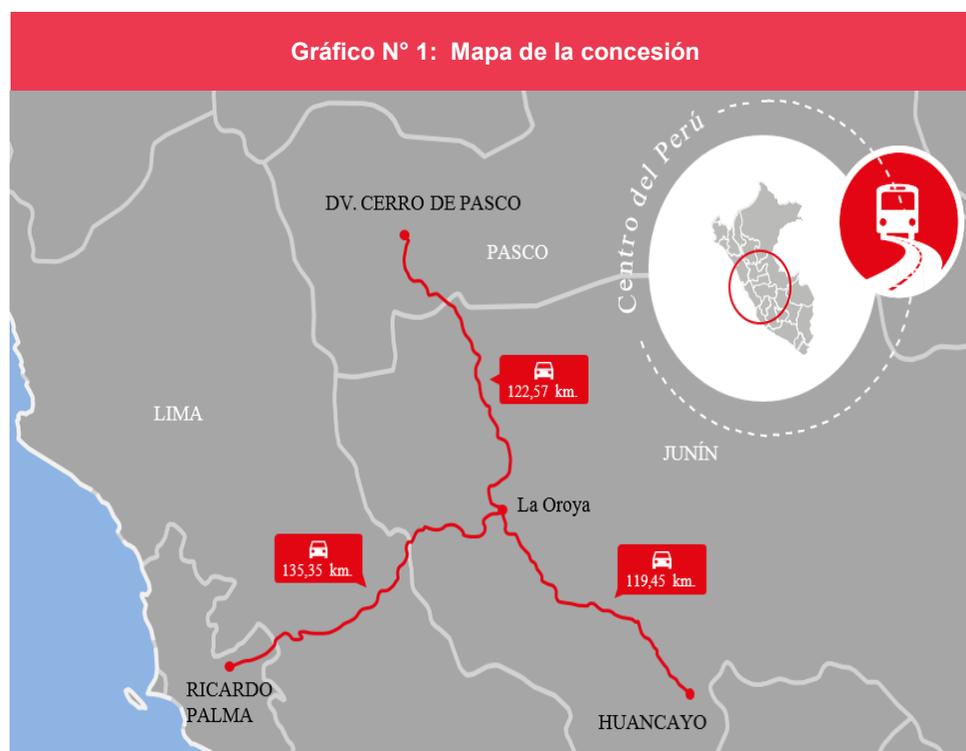
<b>Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales</b>	
<b>Adenda 1</b>	
Fecha de suscripción:	01 de setiembre de 2014
Principales temas:	(1) Permitir la aprobación parcial del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) de las Obras a Cargo del Concesionario.
<b>Adenda 2</b>	
Fecha de suscripción:	12 de enero de 2015
Principales temas:	(1) Establecer las condiciones para dar inicio y garantizar la correcta ejecución de las Obras a cargo del Concesionario. (2) Establecer condiciones para la entrada en operación de la nueva unidad de peaje.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

### II.3. Área de Influencia

18. El ámbito de la concesión comprende el tramo vial que inicia en el puente Ricardo Palma (Provincia de Huarochirí en la Región Lima) y cruza la ciudad de oeste a este, conectándola con las ciudades de La Oroya, Jauja y Huancayo (Región Junín). La vía de Huancayo se conecta con la carretera Longitudinal de la Sierra Tramo N°4 (vía actualmente por concesionar), uniendo las ciudades de Huancayo con Ayacucho y Abancay. Por el norte la vía conecta a la ciudad de Cerro de Pasco con las ciudades de Tingo Maria y Huánuco (Región Huánuco) y la ciudad de Pucallpa (Región Ucayali).
19. Cabe mencionar que esta autopista cuenta con un trazado que va de forma paralela al recorrido del Ferrocarril Central (concesionado a la empresa Ferrovías Central Andino).



Fuente: Memoria Institucional de Ositrán 2016

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán



#### II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

20. La concesión tiene una longitud aproximada de 377 km de carretera que atraviesa las regiones de Lima, Pasco y Junín, comprendiendo los siguientes 3 subtramos viales:

**Cuadro N° 3 Descripción de la infraestructura vial**

Tramo N°	Ruta	Tramo	Longitud (Km)
1	PE-022	Pte. Ricardo Palma - La Oroya	135,35
2	PE-03S	La Oroya - Huancayo	119,45
3	PE-03N	La Oroya - Desviación Cerro de Pasco	122,57
<b>Longitud Total</b>			<b>377,37</b>

*Fuente: Contrato de concesión.*

*Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán*

21. A lo largo de la vía se ubican tres estaciones de peaje, las cuales cuentan con instalaciones de servicios higiénicos y con oficinas de la Policía Nacional:
- Unidad de Peaje de Corcona (km 48+500 Subtramo 1)
  - Unidad de Peaje de Quiulla (km 18+900 Subtramo 2)
  - Unidad de Peaje de Casaracra (km 10+500 Subtramo 3)
22. Como parte de su equipamiento, Deviandes cuenta con postes SOS, los cuales se encuentran instalados cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes están equipados con un sistema de comunicación satelital y se encuentran controlados directamente por la central de emergencia, las 24 horas del día, a través de estos los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
23. Para atender situaciones en las que los vehículos de los usuarios sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición una flota de vehículos compuesta por carros talleres, grúas de plataforma y de arrastre. Las mismas que permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día a los usuarios que así lo requieran.
24. Por otra parte, en caso de presentarse algún siniestro, el Concesionario tiene a su disposición unidades de ambulancia disponibles las 24 horas, las cuales se encuentran dotadas de equipamiento y de personal especializado.
25. Finalmente, el Concesionario cuenta con 2 estaciones de pesaje: la estación de pesaje de Cocachacra (km 52+200 Subtramo 1), la cual fue rehabilitada y se encuentra en operación y la estación de pesaje de Cut Off (km 157+500 Subtramo 1) que fue recibida con observaciones y se encuentra en operación desde junio de 2017. Además, la estación de pesaje de Huancayo (km 10+980 Subtramo 2) está pendiente de entrega por parte del MTC.

#### II.5. Hechos de importancia

26. El 2 de marzo de 2024, un deslizamiento de rocas en el kilómetro 97.8 de la Carretera Central, en la localidad de Cacray, sorprendió a los conductores y bloqueó completamente la vía. Este evento, causado por intensas lluvias, dejó a cientos de vehículos varados y generó caos en una de las rutas más importantes del país. Deviandes, junto con la Policía Nacional del Perú, trabajó rápidamente para limpiar la carretera y restablecer el tránsito, que se reanudó de manera lenta y controlada en horas de la tarde.



27. El 28 de octubre de 2024, una intensa nevada registrada entre los kilómetros 126 y 130 de la Carretera Central, en la zona de Ticlio, Perú, provocó la restricción del tránsito vehicular. La acumulación de nieve obligó al cierre temporal de la vía, dejando varados a cientos de vehículos, incluidos camiones y buses interprovinciales. Deviandes, en ejercicio de sus funciones, desplegó a un equipo especializado con la finalidad de poder liberar el área afectada, de ese modo, el tránsito fue restablecido tras varias horas de labores.

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

28. De acuerdo con lo estipulado en el Contrato de Concesión, los servicios públicos que corresponde prestar al Concesionario son de dos tipos: Servicios Obligatorios, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión pueden elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.
29. Conforme lo señalado en la Cláusula 8.12 del contrato de Concesión los Servicios Obligatorios son los siguientes:

a) **Servicios gratuitos:**

- Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
- Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno.
- Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico policlínico, según sea el caso.
- Servicio de traslado de vehículos que hubiera resultados averiados en la vía, hasta la estación de servicios más próxima, dentro de los 100 km.
- Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
- Servicios higiénicos en cada Estación de Peaje.

b) **Servicios Obligatorios por los que se puede cobrar:**

- Servicio de traslado de vehículos averiados en la vía (distancias que excedan los 100 kilómetros).

30. Los Servicios Opcionales que se hayan incorporado durante la vigencia de la Concesión, podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como áreas de servicios opcionales, de acuerdo con las normas y reglamentos aplicables. Los ingresos obtenidos por este concepto serán de libre disponibilidad del Concesionario.

### IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

#### IV.1. Tráfico vehicular

31. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como en número de ejes. Cabe mencionar que, las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en cada estación de peaje en operación en sentido ascendente como descendente, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>4</sup>.

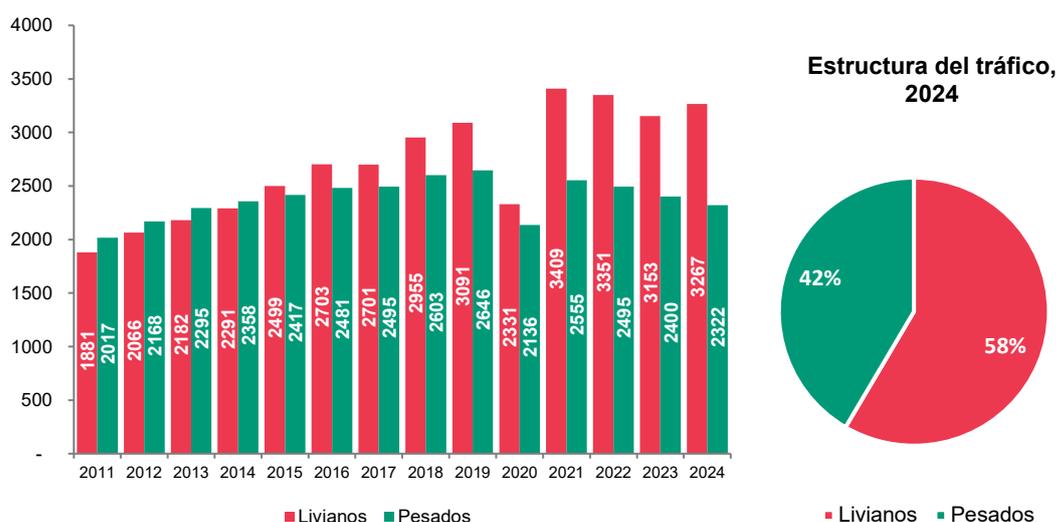
<sup>4</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información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



### Trafico en unidades vehiculares

32. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2024 alcanzó los 5,58 millones, cifra 0,7 % superior a los 5,55 millones de vehículos registrados en el 2023. Del flujo total de vehículos de 2024, el 58,5 % fueron vehículos ligeros (3,27 millones de unidades vehiculares) y el 41,5% restante fueron vehículos pesados (2,32 millones de unidades vehiculares). Como puede observarse del gráfico N° 2, al inicio de la concesión el mayor flujo de vehículos que circulaban por la vía concesionada correspondía a vehículos pesados; sin embargo, a partir de 2015 dicha tendencia se revirtió, registrándose desde dicho año un flujo mayor de vehículos ligeros que de vehículos pesados.

**Gráfico N° 2: Evolución del tráfico, 2011 – 2024**  
(Miles de vehículos)



Fuente: DEVIANDES

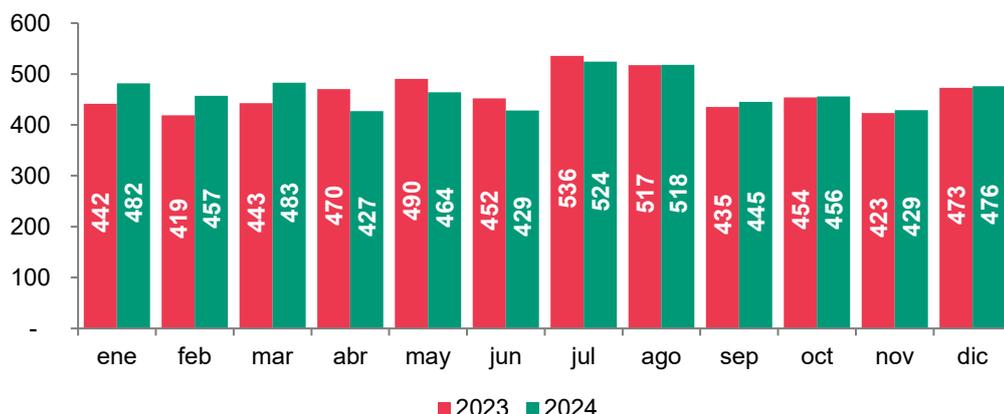
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

33. El siguiente gráfico muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2023 y 2024, apreciándose que en la mayoría de los meses el tráfico en 2024 fue mayor al registrado el año anterior, siendo los 3 primeros meses del año los de mayor crecimiento (9,1 % en promedio). Además, en 2024 se muestra una reducción del tráfico en los meses de abril, mayo, junio y julio, siendo el mes de abril el que mayor caída tuvo (-9,3 %) respecto al mismo mes del año anterior.

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..



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

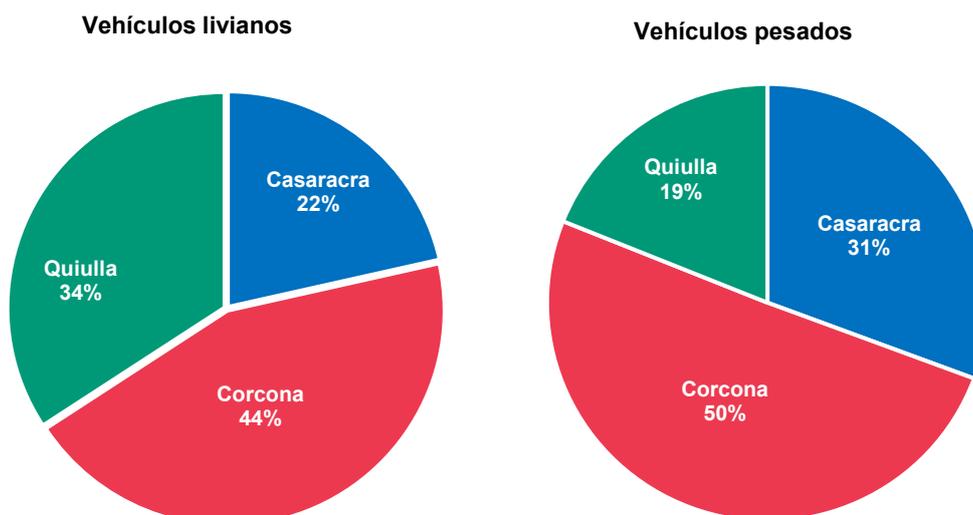


Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

34. En cuanto al tráfico vehicular registrado por cada estación de peaje, en el siguiente cuadro se aprecia que entre 2023 y 2024, las estaciones de Casaracra y Corcona han disminuido su volumen de tráfico en 53 mil unidades de vehículos (-3,6 %) y en 11 mil unidades de vehículos (-0,4 %), respectivamente. Por su parte, la estación de Quiulla incrementó su volumen de tráfico en 100 mil vehículos (+6,9 %)
35. Con relación al tipo de vehículo, durante 2024, la estación de Corcona concentró el 44,3 % del tráfico vehicular liviano y el 50,4 % del tráfico vehicular pesado respecto del tráfico total de la vía. En segundo lugar, se ubicó la estación de Quiulla, la cual registró el 34,2 % y el 18,9 % de vehículos ligeros de vehículos pesados.

**Gráfico N° 4: Evolución del tráfico, 2024**  
(Miles de vehículos)



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.



36. Al analizar el tráfico según tipo de vehículo, se observa que, en el caso de vehículos pesados, el tráfico en la estación de Corcona disminuyó 2,7 % entre 2023 y 2024, al pasar de 1,20 a 1,17 millones de vehículos. En ese mismo periodo, el flujo de vehículos pesados también experimentó una disminución de 9,0 % en la estación de peaje de Casaracra, mientras que en la estación de Quiulla, se registró un incremento de 5,8 %. De otro lado, en la estación de Corcona que registró el mayor flujo de vehículos livianos (44,3 % del total), se produjo un incremento de 1,4 % en el tráfico de dichos vehículos entre 2023 y 2024, al pasar de 1,43 a 1,45 millones. La misma tendencia se registró en el resto de las estaciones de peaje.

**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	Casaracra	684	701	17	2,6 %
	Corcona	1427	1448	21	1,4 %
	Quiulla	1042	1118	76	7,3 %
Pesados	Casaracra	782	712	-70	-9,0 %
	Corcona	1203	1171	-32	-2,7 %
	Quiulla	415	440	24	5,8 %
Total	Casaracra	1466	1413	-53	-3,6 %
	Corcona	2630	2619	-11	-0,4 %
	Quiulla	1457	1558	100	6,9 %

Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

#### Tráfico en ejes cobrables

37. Al analizar el flujo de vehículos pesados<sup>5</sup> medido en ejes cobrables se observa que entre 2023 y 2024 se produjo un descenso de 5,1 % del total de ejes los cuales pasaron de 9,89 millones a 9,38 millones. El mayor número de ejes cobrables de vehículos pesados correspondieron a vehículos con 6 ejes<sup>6</sup> los representan el 54,5 % del total de ejes de vehículos pesados que transitaron por la vía en el 2024.
38. Cabe indicar que las estaciones de peaje de Casaracra y Corcona presentaron una caída en el flujo de ejes cobrables de vehículos pesados en el 2024, de 11,5 % y 4,3 % respectivamente con relación a lo registrado en el 2023. Por otro lado, en la estación Corcona el número de ejes cobrables se incrementó en 4,9 %.
39. Tal como se ha señalado anteriormente de las 3 estaciones de peaje que posee la vía concesionada la de mayor afluencia de ejes cobrables de vehículos pesados en 2024 fue la estación de Corcona con 4,79 millones de ejes cobrables que representaron un poco menos de la mitad (49,1 %) del tráfico total de ejes cobrables de vehículos pesados que transitaron por la concesión.

<sup>5</sup> Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.  
<sup>6</sup> Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



**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 a más	
<b>Unidades vehiculares</b>							
Casaracra	162,650	202,583	55,229	19,653	269,754	1638	<b>711,507</b>
Corcona	278,016	313,388	95,581	35,474	439,678	9090	<b>1,171,227</b>
Quiulla	92,378	142,161	44,655	12,846	143,420	4042	<b>439,502</b>
<b>Ejes cobrables</b>							
Casaracra	325,300	607,749	220,916	98,265	1,618,524	11,683	<b>2,882,437</b>
Corcona	556,032	940,164	382,324	177,370	2,638,068	64,288	<b>4,758,246</b>
Quiulla	184,756	426,483	178,620	64,230	860,520	28,370	<b>1,742,979</b>

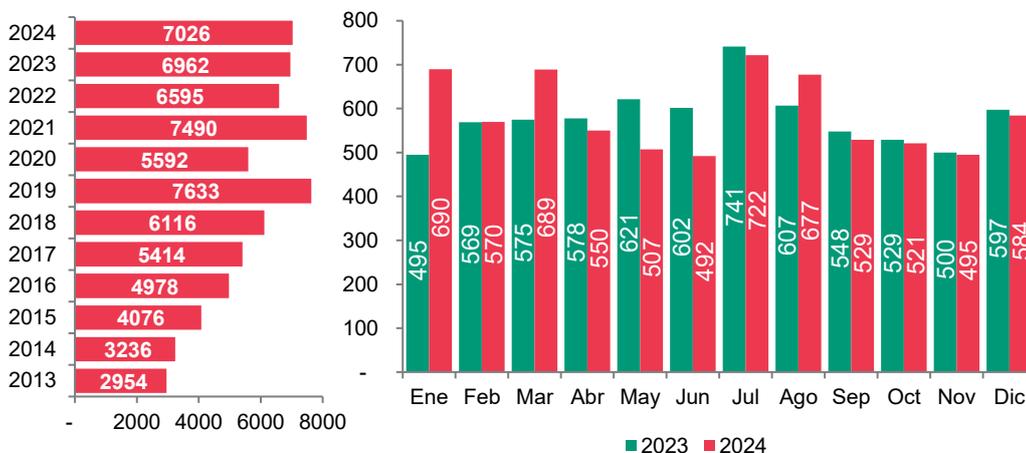
Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

#### IV.2 Servicios complementarios

40. Como se ha mencionado previamente el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios tales como la central de emergencias asistencias mecánicas y asistencias médicas entre otros.
41. Así, durante 2024, el número de llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes fue de 7026, cifra que representó un aumento de 0,9 % en relación con las llamadas efectuadas el año anterior (6962). Como se aprecia en el siguiente gráfico en el 2024 la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de enero, marzo, julio y agosto.

**Gráfico N° 5: Evolución del número de llamadas de emergencia, 2024  
(Miles de vehículos)**



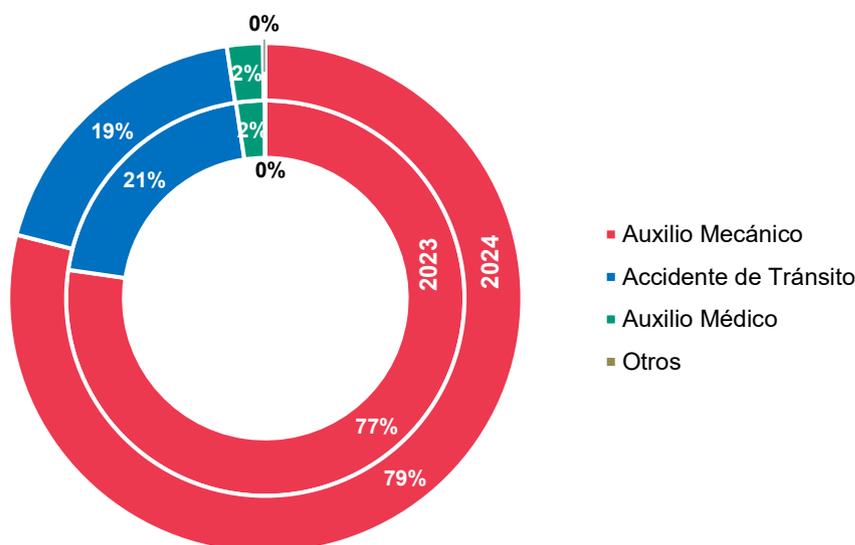
Fuente: DEVIANDES S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.



42. Con relación al motivo de las llamadas de emergencia realizadas en el 2024 el mayor porcentaje de ellas (79,0 %) correspondieron a solicitudes de auxilio mecánico seguido por reportes de accidentes de tránsito (18,6 %) y solicitudes de auxilios médicos (11,3 %).

**Gráfico N° 6: Motivo de llamadas de emergencia, 2023-2024**



Fuente: DEVIANDES S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

43. Durante el 2024 se observó que del total de llamadas para reportar emergencias el 42,3 % (2969) generaron interrupción del tránsito vehicular, siendo las solicitudes de auxilio mecánico el tipo de incidente que generó mayores interrupciones en la vía.

**Cuadro N° 6 Motivo de llamada de emergencia, 2024  
(Número de llamadas)**

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación		Total
	Sí	No	Celular	Postes SOS	
Auxilio Mecánico	2226	3325	5514	37	5551
Accidente de Tránsito	716	590	1295	11	1306
Auxilio Médico	18	141	0	0	159
Otros	9	1	10	0	10
<b>Total</b>	<b>2969</b>	<b>4057</b>	<b>6819</b>	<b>48</b>	<b>7026</b>

Fuente: DEVIANDES

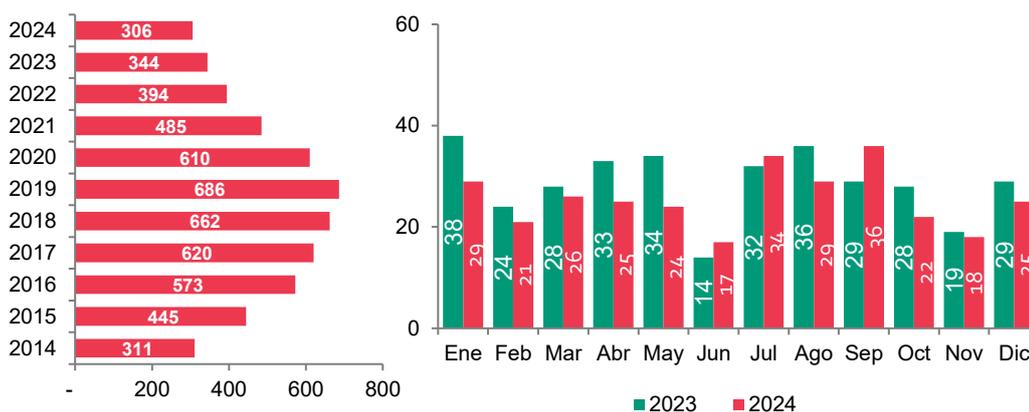
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

44. En cuanto al medio de comunicación que se utilizó en 2024 para reportar el accidente o incidente en la vía, el 99,3 % de sucesos reportados al concesionario (5514) se realizó por llamadas de teléfonos particulares a la central de emergencia y el 0,7 % restante (48) se realizó por medio de la utilización de los postes SOS instalados a lo largo de la concesión.



45. Con respecto a la utilización de los postes SOS por motivo de llamada de emergencia, en 2024, el 40,1 % correspondió a solicitudes de auxilios mecánicos (37) y el 54,8 % fue utilizado para reportar accidentes de tránsito (11).
46. En lo que respecta a asistencias médicas durante el 2024, el concesionario proporcionó 306 auxilios médicos cifra que representó una disminución de 11,0 % en relación con las asistencias médicas brindadas el año anterior (344). El mayor número auxilios médicos se proporcionó en los meses de enero, julio y agosto.

Gráfico N° 7: Asistencias médicas, 2014-2024

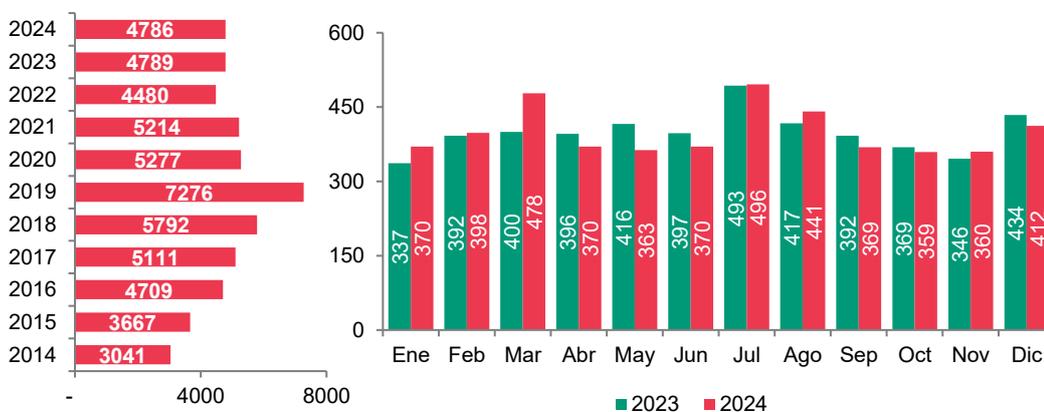


Fuente: DEVIANDES S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

47. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de las asistencias mecánicas brindadas a lo largo del tramo de la concesión, apreciándose que en 2024 el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario ascendió a 4786 lo cual representó una caída de 0,1 % respecto de lo registrado en el 2023 (4789). A nivel mensual se observa que en los meses de julio y diciembre de 2024 se presentan el mayor número de estos eventos a saber 493 y 434 respectivamente ello debido al mayor número de vehículos que transitan en dichos meses.

Gráfico N° 8: Asistencias mecánicas, 2014-2024



Fuente: DEVIANDES S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán



## V. ESQUEMA TARIFARIO

48. De acuerdo a la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión a partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión, el Concesionario cobrará el peaje vigente a dicha fecha para los vehículos ligeros y pesados en las unidades de peajes existentes, es decir, en las unidades de peaje de Corcona, Quiulla y Casaracra.
49. A partir de enero de 2012, el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peajes existentes un peaje de USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. Asimismo, a partir del mes calendario siguiente a la recepción de la totalidad de las obras a cargo del Concesionario, se deberá cobrar en la nueva unidad de peaje el mismo monto (USD 1,50) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. En ambos casos la regla a aplicar sería la siguiente:
- Los Vehículos Ligeros pagarán una Tarifa equivalente a un eje.
  - Los Vehículos Pesados pagarán una Tarifa por cada eje.
50. Conforme a lo establecido en la Cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, a partir del 10 de enero de cada año, todos los peajes son reajustados anualmente en forma ordinaria por el Concesionario conforme a las variaciones del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y el índice de Precios y el índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana.
51. De este modo, a partir del 10 de enero de 2024, y conforme a lo señalado en el contrato de Concesión, se efectuó el reajuste de las tarifas cobradas en las estaciones de peaje de Corcona, Casaracra y Quiulla. Como se aprecia en el siguiente gráfico, las tarifas vigentes durante 2024 registraron, en promedio, incrementos de 1,96 % con relación a los niveles del año anterior.

**Cuadro N° 7 Tarifas aplicadas, 2024**

(Soles)

Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)
Livianos	Vehículo	6,86	8,10
Pesados - 2 ejes	Vehículo	13,73	16,20
Pesados - 3 ejes	Vehículo	20,51	24,20
Pesados - 4 ejes	Vehículo	27,37	32,30
Pesados - 5 ejes	Vehículo	34,24	40,40
Pesados - 6 ejes	Vehículo	41,10	48,50
Pesados - 7 ejes	Vehículo	47,88	56,50

Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

52. Cabe mencionar que, en enero de 2018, el Concesionario entregó las obras requeridas para tener el derecho de instalar y activar el cuarto peaje de Ticlio (ubicado en el KM 128, provincia de Huarochirí) del Subtramo 1 Puente Ricardo Palma - La Oroya e iniciar el cobro de peajes el 20 de febrero de 2018. Sin embargo, el peaje no se activó por actos de protestas sociales de las comunidades adyacentes, por lo que se declaró la suspensión de dicho derecho como un evento de fuerza mayor. A la fecha, aun no se ha activado el cobro de tarifas en la estación de peajes de Ticlio, lo que ha llevado a la apertura de un proceso arbitral internacional ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI) entre el Concesionario y el Concedente (para mayor detalle ver Anexo N° 2).



## VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### VI.1. Inversiones

53. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión las obligaciones del concesionario consisten en la ejecución de dos tipos de obras: (i) Obras de Puesta a punto (OPA); y (ii) Obras de no puesta a punto (ONPA).
54. Las OPA comprenden el cambio total de la carpeta asfáltica en todos los tramos de la concesión, así como la construcción de puentes, obras de drenaje y bermas por un monto estimado de S/ 274,4 millones (alrededor de USD 97 millones, incluido IGV).

**Cuadro N° 8 Obligaciones asociadas a las OPA**

Obras de Puesta a punto (OPA)	Longitud
Subtramo Puente Ricardo Palma – La Oroya	113 35 km
Subtramo La Oroya - Huancayo	119 45 km
Subtramo La Oroya – desvío Cerro de Pasco	122 57 km
Obras de drenaje puentes y bermas a nivel de la rasante de la calzada	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

55. Por otra parte, las obligaciones asociadas a las ONPA consisten en la construcción de 2 óvalos, 10 puentes peatonales, 29 ensanches de plataforma y 7 obras de mejoramientos construcción de variantes)<sup>7</sup>. De acuerdo con lo establecido en el EDI, aprobado mediante Resolución Directoral N° 590-2012-MTC/20 del 22 de agosto de 2012, el monto total presupuestado para las ONPA inicialmente ascendía a S/. 86 6 millones (alrededor de USD 30 5 millones, incluido IGV).
56. Si bien las OPA debían culminarse en julio de 2014, de acuerdo con lo previsto originalmente en el Contrato de Concesión, dichas obras recién se iniciaron en febrero de 2015, debido a retrasos por parte del concedente en la entrega de los terrenos necesarios con los niveles de servicio establecidos en el contrato<sup>8</sup>.
57. Al cierre de 2024, el compromiso total de inversión asciende a USD 153,7 millones, de los cuales se han reconocido un total de USD 120,3 millones, es decir se tiene un avance del 78 3% quedando pendiente por ejecutar alrededor de UD 33,4 millones en ONPA. Cabe mencionar que, las obras no han podido ser culminadas por la demora en la entrega de terrenos saneados y libres de interferencias por parte del Concedente al Concesionario.

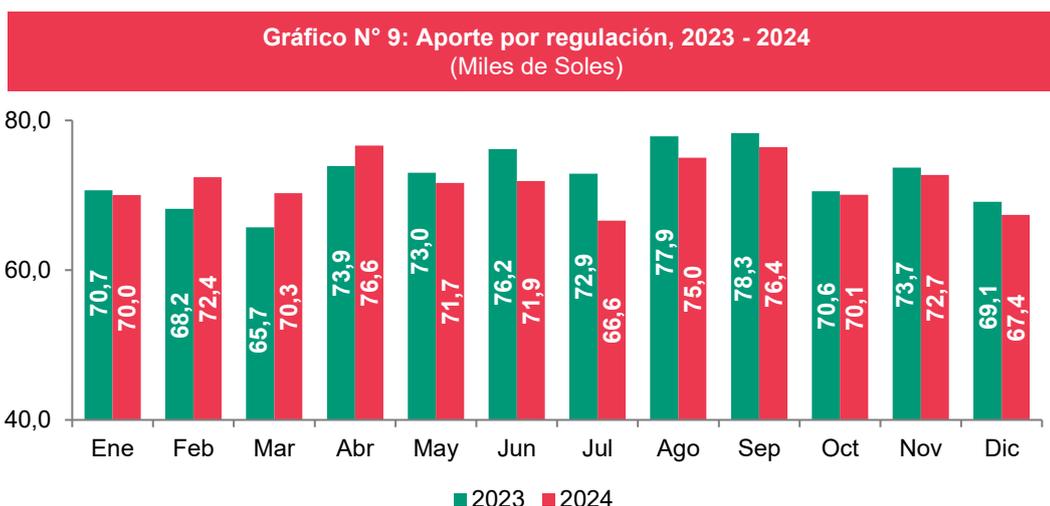
<sup>7</sup> Para mayor detalle ver anexo.

<sup>8</sup> Recién el 15 de agosto de 2013, el Concedente dispuso la entrega de los subtramos al Concesionario, luego de más de 4 meses de retraso en relación a lo previsto en el Contrato de Concesión (31 de marzo de 2013). No obstante, los subtramos entregados no alcanzaban los niveles de servicio indicados en las cláusulas 7.10 y 7.11 del Contrato de Concesión, conforme se dejó constancia en el "Acta de entrega de los subtramos: Puente Ricardo Palma - La Oroya, La Oroya – Huancayo y La Oroya – Desvío Cerro de Pasco". Como consecuencia de ello, el 17 de diciembre de 2013, el Concesionario y el MTC suscribieron un Acta de Suspensión de las Obligaciones Contractuales, con lo cual la obligación de iniciar la ejecución de las OPA, entre otras, quedaron suspendidas hasta el 11 de febrero de 2014, plazo que fue ampliado hasta agosto de 2014, con la firma de la primera adenda al acta de Suspensión de obligaciones Contractuales, en virtud de la no entrega de la vía en las condiciones contractuales de parte del MTC.



## VI.2. Aporte por Regulación

58. De acuerdo con lo señalado en el Contrato de Concesión, el pago por aporte por regulación corresponde al 1% de ingresos de la Concesión que incluye ingresos por construcción ingresos por operación y mantenimiento ingresos por peaje.
59. Durante el 2024 el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 861 mil, lo que representó una disminución de 1,0% en relación con los aportes realizados en 2023 (S/ 870 mil).



Fuente: DEVIANDES S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

60. Como se aprecia en el gráfico anterior, el Aporte por Regulación mensual en el 2024 tuvo sus puntos más bajos en enero y a partir de mayo, siendo los únicos meses en las que superó al 2023 los meses de febrero (6,2 %), marzo (7,0 %) y abril (3,7 %).

## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VII.1. Niveles de Servicio

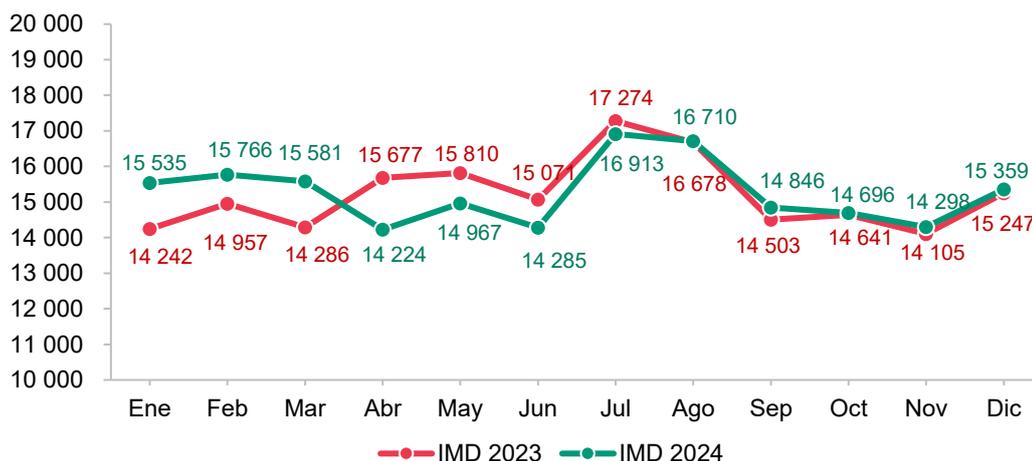
61. De acuerdo con el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
62. Cabe mencionar que, durante los períodos en que los tramos se encuentren en obra (habiendo sido el cronograma de obra aprobado por el Regulador) no se evaluarán los niveles de servicio afectados para la obra, ni se considerarán dichos tramos para el cálculo del nivel de servicio global del Contrato.
63. En 2024, el Ositrán efectuó la medición del Nivel de Servicio global cuyo resultado fue de 97,14 %, el cual es superior al 95,0 % establecido como el umbral mínimo. Así también, una medida alternativa del nivel de servicio de la infraestructura vial es el Índice de Rugosidad Internacional (IRI). La última medición del IRI arrojó un resultado de 1,85 encontrándose debajo del umbral permisible 3,5.



## VII.2. Indicadores de Tráfico

64. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD) se define como el número total de vehículos que atraviesan una determinada sección durante un período determinado, dividido entre la cantidad de días que comprende dicho período<sup>9</sup>. Al respecto el promedio del IMD en el 2024 ascendió a 15,265 vehículos diarios, flujo menor en 0,4 % al contabilizado en el 2023 (15,208 vehículos diario).

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



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

65. Al comparar el IMD mensual, de 2023 y 2024, los meses julio y agosto fueron los que presentaron la mayor intensidad en el uso de la vía concesionada. Asimismo, entre abril y julio se registró el menor IMD en el 2024.

## VII.3. Accidentes

66. En cuanto al desempeño operativo del Concesionario, en 2024 se produjeron 1119 accidentes, cifra 7,2 % inferior a los 1206 accidentes registrados en el 2023. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos disminuyó en 12,6 % (de 325 a 284) y el número de víctimas mortales disminuyó en 25,0 % (de 56 a 42 fallecidos) en relación con lo registrado en 2023.

67.

**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	734	131	12	855	254	21
2015	875	184	28	1061	333	50
2016	1006	218	28	1235	394	34
2017	971	221	35	1165	409	49

<sup>9</sup> Calculado en base a la información provista por el concesionario. Es preciso acotar que el tráfico vehicular se contabiliza en base a las unidades que pasan por las unidades de peaje. El IMD mensual se calcula de la siguiente manera:

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

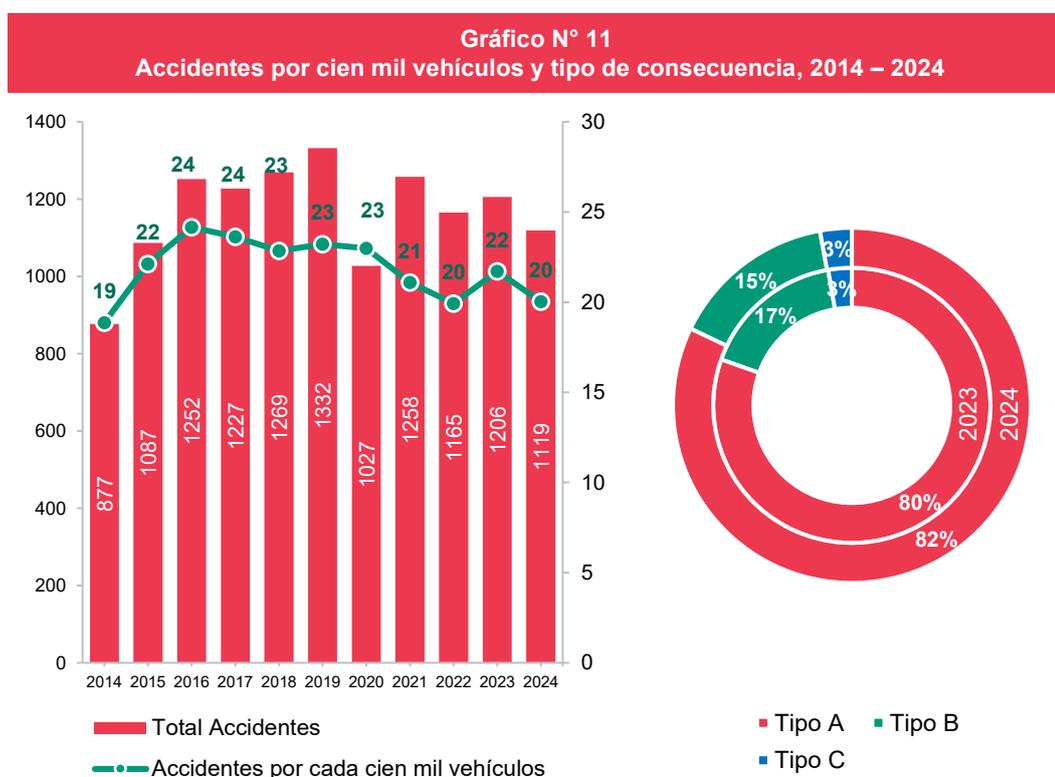


2018	1004	223	42	1237	438	75
2019	1070	225	37	1320	403	58
2020	826	176	25	963	274	33
2021	990	227	41	1204	386	78
2022	922	219	24	1083	347	34
2023	970	203	33	1155	325	56
2024	919	168	32	1077	284	42

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

68. En el gráfico siguiente se muestra que la cantidad de accidentes ocurridos por cada cien mil vehículos transitados disminuyó de 21,7 en 2023 a 20,0 accidentes en el 2024.



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

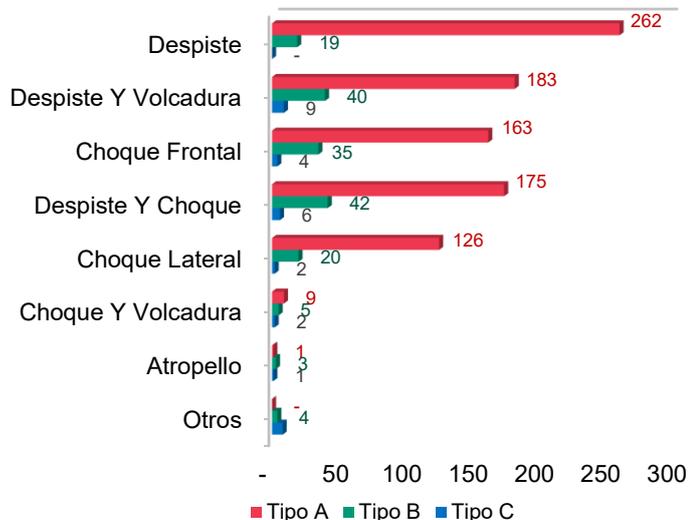
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

69. Se aprecia que el 82,1 % de los accidentes ocurridos en 2024 han generado daño material es decir consecuencias sobre los bienes; mientras que un porcentaje mucho menor correspondió a accidentes que generaron personas heridas (15,0 %) y por último el 2,9 % de los accidentes reportó consecuencias fatales sobre la vida de las personas (fallecidos).
70. El gráfico a continuación muestra el número de accidentes acontecidos en la vía según el tipo de accidente ocurrido. Como se puede observar despiste de vehículos es el principal tipo de accidente ocurrido en la vía en el 2024 con 281 eventos reportados que representan el 25,1% del total de accidentes, seguido por despiste y volcadura con 232 eventos que representan 20,7 % y los choques frontales con 202 accidentes que representan el 18,1 %.



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



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

71. El siguiente cuadro muestra el número de personas heridas o fallecidas según el tipo de accidente. En 2024, 284 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito, de las cuales el 23,2% (66) sufrieron daños a causa de accidentes por choque frontal de vehículos, mientras que el 26,1% (74) a causa de despiste y choque. De igual manera, otro 23,2% (66) sufrieron daños producto de accidentes por despiste y volcadura.
72. Con respecto al número de fallecidos por accidentes de tránsito en 2024, se registró un total de 42 fallecidos, 9 de los cuales fallecieron por despiste y volcadura de vehículos, otros 9 por despiste y choque y 6 fallecieron por accidentes asociados a choque frontal.

**Cuadro N° 10 Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2024  
(Número de personas y porcentaje)**

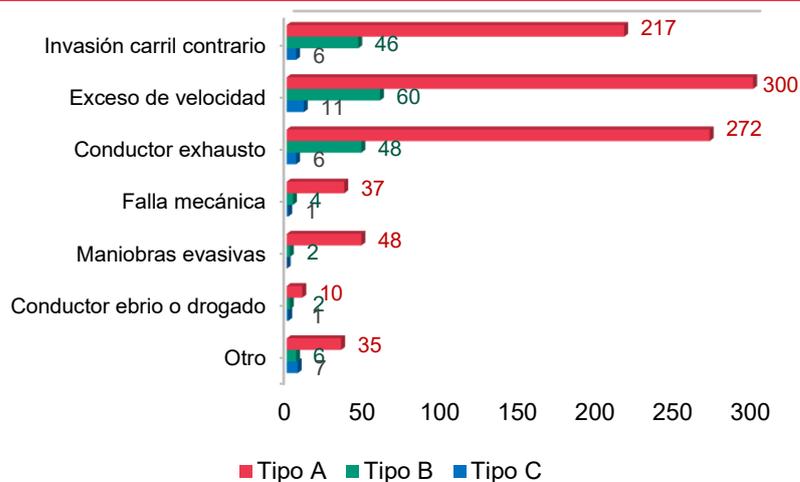
Tipo de accidente	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Despiste	23	8,1 %	0	0,0 %
Despiste Y Volcadura	66	23,2 %	9	21,4 %
Choque Frontal	66	23,2 %	6	14,3 %
Despiste Y Choque	74	26,1 %	9	21,4 %
Choque Lateral	29	10,2 %	2	4,8 %
Choque Y Volcadura	15	5,3 %	5	11,9 %
Atropello	3	1,1 %	1	2,4 %
Otros	8	2,8 %	10	23,8 %
<b>Total</b>	<b>284</b>	<b>100%</b>	<b>42</b>	<b>100%</b>

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

73. El gráfico siguiente muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de este, es decir A (con daños materiales), B (Con Heridos) y C (Con pérdidas Humanas). Así, según se aprecia para el año 2024, la principal causa de los accidentes fue el exceso de velocidad del vehículo, ocasionando un 33,2 % (371) del total de accidentes, seguido por conductor exhausto con un 29,1 % (326) accidentes y por invasión de carril contrario con 269 accidentes (24,0 %).



**Gráfico N° 13: Accidentes según tipo y causa probable 2024**



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

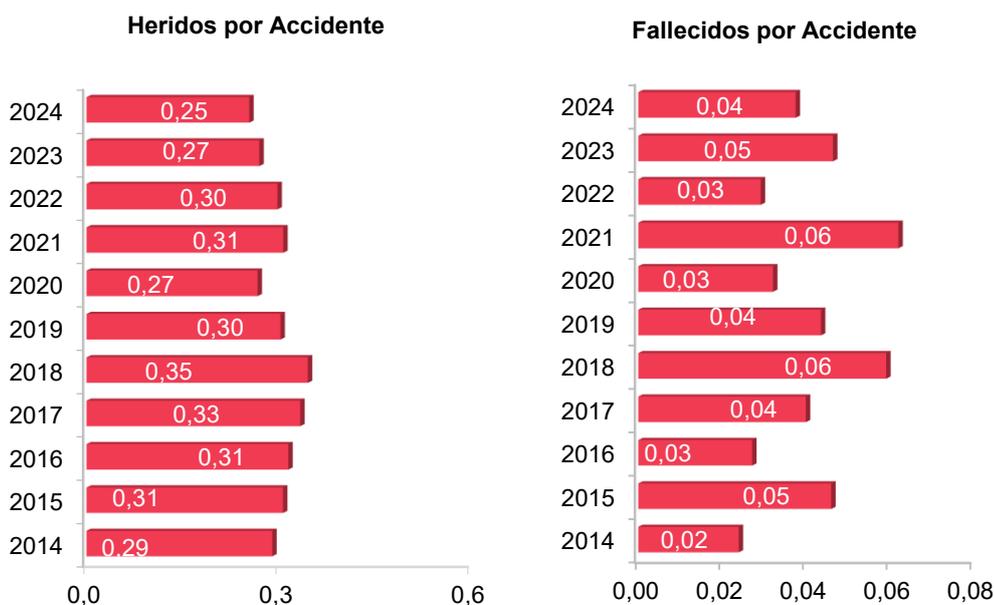
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

74. Por otra parte, durante 2024, el exceso de velocidad fue la principal causa de accidente que generó la mayor cantidad de personas heridas y personas fallecidas los cuales ascendieron a 60 y 11 accidentes, respectivamente.
75. Por otra parte, en 2024, el índice personas heridas por accidente decreció en relación con el año anterior alcanzando el valor de 0,25; de la misma forma el índice de personas fallecidas por cada accidente ocurrido en la vía; alcanzó 0,04 personas fallecidas.

**Gráfico N° 14: Indicadores de accidentes, 2014-2024**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.



#### VII.4. Reclamos

76. Durante el año 2024, el número de reclamos presentados por los usuarios de la vía fue de 20, lo cual representó una caída de 20,0 % respecto al número de reclamos presentados en 2023 (25). Los reclamos presentados por los usuarios de la vía concesionada estuvieron relacionados con el acceso a la infraestructura, la atención inadecuada de la vía y cobro de la tarifa.

**Cuadro N° 11 Motivo de reclamos por meses, 2024**

Materia de Reclamo / Mes	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2024
Acceso a infraestructura	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	3
Calidad y oportuna prestación del servicio	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	4
Daños o pérdida en perjuicio de los usuarios	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3
Facturación o Cobro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros	0	0	4	2	1	0	0	1	0	0	1	1	10
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>20</b>

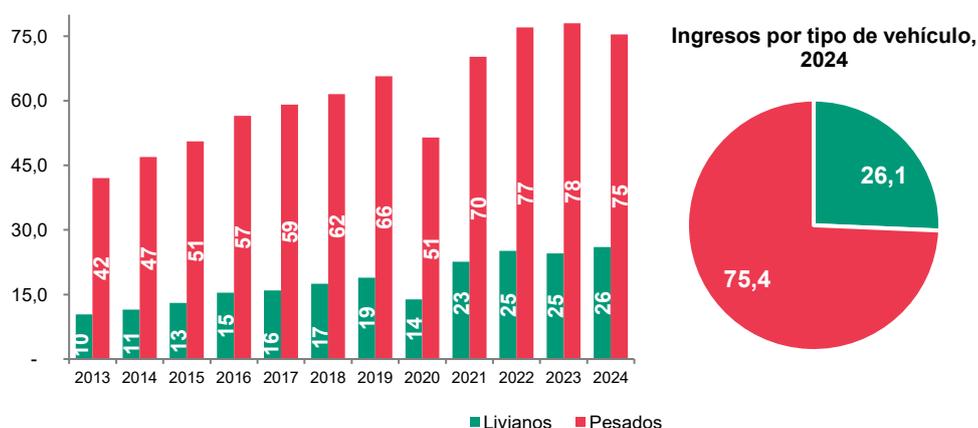
Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

#### VIII. INDICADORES COMERCIALES

77. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 101,5 millones durante 2024, lo que representó una caída de 1,1 % con respecto a los S/ 102,6 millones recaudados en el 2023. Los vehículos pesados representaron el 74,3 % de la recaudación total de 2024; mientras que los vehículos livianos aportaron el 25,7%.
78. Analizando la recaudación por tipo de vehículo, se aprecia que los pagos efectuados por los vehículos livianos en 2024 (S/ 26,1 millones) fueron 6,1 % superiores a los recaudados el año anterior (S/ 24,6 millones). Por el contrario, la recaudación de peajes por vehículos pesados se redujo en 3,3 %, pasando de S/ 78 a S/ 75,4 millones.

**Gráfico N° 15: Recaudación de peaje por tipo de vehículo 2013 – 2024**



Fuente: DEVIANDES S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán



## IX. ANÁLISIS FINANCIERO

### IX.1. Estados Financieros

#### • Estado de Resultados integrales

79. Dada la naturaleza autofinanciada de la concesión los ingresos que obtiene el Concesionario provienen del cobro de peajes así en el ejercicio 2024 la empresa obtuvo ingresos por servicios por S/ 122,6 millones lo cual representó una disminución de S/ 924 000 (-0,7%) con relación a los ingresos registrados el año anterior cuya cifra ascendió a S/ 123,5 millones.
80. En el ejercicio 2024 los costos por servicios ascendieron a S/ 63,6 millones, lo que representa el 51,9% de los ingresos por servicios y un aumento de S/ 2,5 millones (+4,0%) en comparación con el ejercicio 2023. Este incremento se debe principalmente a un aumento en la provisión de mantenimiento periódico, que aumentaron S/ 3,1 millones (+23,3%), y el aumento en las cargas diversas de gestión, que se elevó en S/ 207 000 (+5,6%) en 2024.
81. Considerando los ingresos y costos indicados la utilidad bruta en el ejercicio 2024 alcanzó los S/ 59,0 millones lo cual representa el 48,1% de los ingresos totales y significa un decrecimiento de S/ 3,4 millones (-5,4%) respecto al ejercicio 2023.
82. Respecto a los gastos administrativos en el ejercicio 2024, estos ascendieron a S/ 6,6 millones representando el 5,4% de los ingresos por servicios y una disminución de S/ 445 000 (-6,3%) respecto al ejercicio 2023. Es necesario indicar que desde el ejercicio 2019 se incorporó una nueva partida de gastos denominada deterioro de cuenta por cobrar Ticlio, la partida registra las cuentas por cobrar impagas por dicha unidad de peaje que cuentan con más de un año de antigüedad, para el ejercicio 2024 la referida cuenta por cobrar asciende a S/ 25,9 millones y representó el 21,2% de los ingresos por servicio. Con relación a la utilidad operativa esta ascendió S/ 22,2 millones lo que implica una disminución de S/ 14,5 millones (-39,5%).
83. En el ejercicio 2024 los gastos financieros aumentaron a S/ 37,4 millones lo cual representa el 30,5% de los ingresos por servicios y significa un aumento de S/ 1,9 millones (+5,3%) respecto al ejercicio 2023, los gastos financieros se componen principalmente de gastos generados por obligaciones financieras y gastos generados por obligaciones con empresas relacionadas. Es necesario indicar que las obligaciones financieras fueron contraídas a tasa de interés variable<sup>10</sup> (Libor) y las obligaciones con relacionadas a tasa de interés fija (16% anual).
84. Respecto a la diferencia de cambio en el ejercicio 2024 ascendió a una pérdida de S/ 4,3 millones lo cual representa el 3,5% de los ingresos por servicios y significa una caída de S/ 12,6 millones respecto al ejercicio 2023. La empresa no emplea mecanismos de cobertura para proteger sus flujos de caja de las fluctuaciones del tipo de cambio y/o tasas de interés.
85. Como resultado de indicado, la utilidad neta del ejercicio 2024 ascendió a una pérdida de S/ 16,8 millones lo cual representa el 13,7% de los ingresos por servicio y supone una disminución de S/ 21,4 millones respecto al ejercicio 2023.

<sup>10</sup> A raíz de la discontinuación en el uso de la Tasa Libor en julio de 2023, la Concesionaria se encuentra revisando con los bancos el mecanismo de reemplazo de tasa de interés de sus obligaciones financieras de tasa variable. Asimismo, la Concesionaria revisará durante el 2022 y 2023 como los efectos producto de esta migración de tasa de interés de dichos instrumentos financieros. Para el periodo 2024 la nueva de tasa de interés de aplicación es la tasa SOFR.



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

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2024	2023	2024 / 2023	
Ingresos por servicios	122 567	123 491	100,0%	100,0%	-0,7%	(924)
Costo de servicios	(63585)	(61131)	(51,9%)	(49,5%)	4,0%	2454
<b>Utilidad bruta</b>	<b>58982</b>	<b>62360</b>	<b>48,1%</b>	<b>50,5%</b>	<b>-5,4%</b>	<b>(3378)</b>
Gastos de administración	(6639)	(7084)	(5,4%)	(5,7%)	-6,3%	(445)
Deterioro de cuenta por cobrar Ticlio	(25938)	(17245)	(21,2%)	(14,0%)	50,4%	8693
Otros ingresos / gastos neto	(4201)	(1323)	(3,4%)	(1,1%)	217,5%	2878
<b>Utilidad operativa</b>	<b>22204</b>	<b>36708</b>	<b>18,1%</b>	<b>29,7%</b>	<b>-39,5%</b>	<b>(14504)</b>
Gastos financieros	(37423)	(35538)	(30,5%)	(28,8%)	5,3%	1885
Diferencia en cambio, neta	(4286)	8270	(3,5%)	6,7%	-151,8%	(12556)
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>(19505)</b>	<b>9440</b>	<b>(15,9%)</b>	<b>7,6%</b>	<b>-306,6%</b>	<b>10065</b>
Impuesto a la renta	2749	(4830)	2,2%	(3,9%)	156,9%	7579
<b>Utilidad (pérdida) neta del ejercicio</b>	<b>(16756)</b>	<b>4610</b>	<b>(13,7%)</b>	<b>3,7%</b>	<b>-463,5%</b>	<b>(21366)</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

86. En lo que respecta al EBITDA<sup>11</sup> este ascendió a S/ 36,7 millones en el ejercicio 2024 representando una disminución de S/ 14,6 millones (-28,5%) respecto al ejercicio 2023, este descenso se explica principalmente por contracción de S/ 14,5 millones (-39,5%) en la utilidad operativa la cual representa en el 2024 el 60,5% del EBITDA evidenciándose una disminución respecto al ejercicio 2023.

**Cuadro N° 13 EBITDA. 2024 – 2023**  
(En miles de soles)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2024	2023	2024 / 2023	
Utilidad Operativa	22204	36708	60,5%	71,6%	-39,5%	(14504)
Depreciación y amortización	14471	14557	39,5%	28,4%	-0,6%	(86)
<b>EBITDA</b>	<b>36675</b>	<b>51265</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-28,5%</b>	<b>(14590)</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 –(Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

87. En conclusión, en el ejercicio 2024 la empresa obtuvo una pérdida neta de S/ 16,8 millones lo cual representa una fuerte caída de S/ 21,4 millones respecto al ejercicio 2023 esta disminución se sustenta principalmente en una fuerte caída en la cuenta diferencia de cambio, neta. Al respecto es necesario indicar que la empresa no ha contratado en el ejercicio 2023 mecanismos de cobertura para protegerse por las variaciones del tipo de cambio y/o tasas de interés; sin embargo, viene analizando la mejor estrategia de cobertura para mitigar la volatilidad del tipo de cambio.

<sup>11</sup> EBITDA, es la utilidad operativa antes de deducir los intereses, depreciación y amortización, mide la capacidad de la empresa de generar recursos con sus operaciones, es un estimador del flujo de caja operativo de la empresa.



- **Estado de Situación Financiera**

88. En 2024, el Activo Total alcanzo S/ 425,9 millones, reflejando una contracción de S/8,0 (-1,8%) en comparación con el ejercicio 2023. Esta disminución del activo total se atribuye a una reducción significativa en el activo corriente de S/ 9,1 millones (-32,8%), impulsada principalmente por una caída de S/ 4,4 millones (-27,4%) en otras cuentas por cobrar.
89. En el ejercicio 2024 el activo corriente ascendió a S/ 18,6 millones, significando una caída de S/ 9,1 millones (-32,8%) respecto al ejercicio 2023. Esta disminución se explica principalmente por:
- Una contracción en otras cuentas por cobrar, las cuales ascendieron a S/ 11,8 millones en 2024, representando el 2,8% del activo total y mostrando una caída de S/ 4,4 millones (-27,4%) respecto al ejercicio 2023.
  - Una reducción en el saldo de efectivo y equivalentes de efectivo, que descendió a S/ 6,5 millones en 2024, representando el 1,5% del activo total y suponiendo una disminución de S/ 3,6 millones (-35,4%) respecto al ejercicio 2023.
90. En el ejercicio 2024 el activo no corriente ascendió a S/ 407,3 millones, significando un ligero incremento de S/ 1,1 millones (+0,3%) respecto al ejercicio 2023 dicha expansión se explica principalmente por:
- Un aumento de las cuentas por cobrar comerciales, las cuales ascendieron a S/ 131,9 millones en 2024, representando el 31,0% del activo total y mostrando un aumento de S/ 10,6 millones (+8,7%) respecto al ejercicio 2023.
  - Un aumento en impuesto a la renta diferido, que ascendió a S/ 14,9 millones en 2024, mostrando un incremento de S/ 4,7 millones (+46,4%) respecto al ejercicio 2023.
91. El pasivo total ascendió a S/ 376,2 millones en el ejercicio 2024, representando el 88,3% del activo total, lo cual significó un aumento de S/ 8,7 millones (+2,4%) respecto al ejercicio 2023. Este aumento se explica principalmente por un incremento de S/ 4,6 millones (+1,4%) en el pasivo no corriente y una elevación de S/ 4,1 millones (+8,9%) en el pasivo corriente.
92. Respecto al pasivo no corriente en el ejercicio 2024, este aumento se explica principalmente por:
- Un aumento en cuentas por pagar a partes relacionadas, las cuales ascendieron a S/ 86,7 millones, representando el 20,4% del activo total y mostrando un incremento de S/ 13,2 millones (+18,0%) respecto al ejercicio 2023.
  - Un aumento en provisiones, que ascendieron a S/ 73,7 millones, representando el 17,3 % del pasivo total y supone un incremento de S/ 9,4 millones (+14,7%).
93. En el ejercicio 2024, el incremento del pasivo corriente se explica principalmente por:
- Un aumento en obligaciones financieras (parte corriente), las cuales alcanzaron los S/ 32,0 millones y representaron el 7,5% del activo total, suponiendo una expansión de S/ 7,3 millones (+29,6%) respecto al ejercicio 2023.
  - Un incremento en cuentas por pagar comerciales en S/ 1,5 millones (+20,8%) respecto del 2023.
94. La cuenta de Patrimonio Neto en el ejercicio 2024 registra S/ 49,7 millones, representando el 11,7% del Activo Total, su principal cuenta es la de Capital Social la cual representa el 26,0% del Activo Total. La cuenta de Patrimonio Neto disminuyó en S/ 16,8 millones (-25,2%) respecto al ejercicio 2023, siendo el aumento en las pérdidas acumuladas el principal factor que explica esta disminución.



**Cuadro N° 14 Estado de Situación Financiera 2024 – 2023**  
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2024	2023		2024	2023
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>18583</b>	<b>27648</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>50525</b>	<b>46405</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	6511	10078	Obligaciones financieras	31965	24669
Otras cuentas por cobrar	11800	16245	Cuentas por pagar comerciales	8637	7149
Fondos en retención	245	211	Cuentas por pagar a partes relacionadas	466	466
Gastos pagados por anticipado	27	1114	Otras cuentas por pagar	1479	7164
			Provisiones	7978	6957
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>407 290</b>	<b>406 240</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>325 657</b>	<b>321 036</b>
Cuentas por cobrar comerciales	131 945	121 343	Obligaciones financieras	165 228	183 249
Otras cuentas por cobrar	-	-	Cuentas por pagar a partes relacionadas	86713	73507
Provisión por cobrar	108 230	108 230	Provisiones	73716	64280
Activos intangibles	151 131	165 201	Impuesto a la renta diferido	-	-
Mobiliario y equipo	1102	1303			
Impuesto a la renta diferido	14882	10163	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>376 182</b>	<b>367 441</b>
			<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>49691</b>	<b>66447</b>
			Capital social	110 555	110 555
			Capital adicional	284	284
			Reserva legal	493	493
			Pérdidas acumuladas	(61641)	(44885)
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>425 873</b>	<b>433 888</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>425 873</b>	<b>433 888</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

**Cuadro N° 15 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2024 – 2023**  
(En porcentaje)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2024	2023	2024 / 2023		2024	2023	2024 / 2023
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>4,4%</b>	<b>6,4%</b>	<b>-32,8%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>11,9%</b>	<b>10,7%</b>	<b>8,9%</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	1,5%	2,3%	-35,4%	Obligaciones financieras	7,5%	5,7%	29,6%
Otras cuentas por cobrar	2,8%	3,7%	-27,4%	Cuentas por pagar comerciales	2,0%	1,6%	20,8%
Gastos pagados por anticipado	0,1%	0,0%	16,1%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0,1%	0,1%	0,0%
			-97,6%	Otras cuentas por pagar	0,3%	1,7%	-79,4%
				Provisiones	1,9%	1,6%	14,7%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>95,6%</b>	<b>93,6%</b>	<b>0,3%</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>76,5%</b>	<b>74,0%</b>	<b>1,4%</b>
Cuentas por cobrar comerciales	31,0%	28,0%	8,7%	Obligaciones financieras	38,8%	42,2%	-9,8%
Otras cuentas por cobrar	0,0%	0,0%	-	Cuentas por pagar a partes relacionadas	20,4%	16,9%	18,0%
Provisión por cobrar	25,4%	24,9%	0,0%	Provisiones	17,3%	14,8%	14,7%
Activos intangibles	35,5%	38,1%	-8,5%	Impuesto a la renta diferido	0,0%	0,0%	-
Mobiliario y equipo	0,3%	0,3%	-15,4%				
Impuesto a la renta diferido	3,5%	2,3%	46,4%	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>88,3%</b>	<b>84,7%</b>	<b>2,4%</b>
				<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>11,7%</b>	<b>15,3%</b>	<b>-25,2%</b>
				Capital social	26,0%	25,5%	0,0%
				Capital adicional	0,1%	0,1%	0,0%
				Reserva legal	0,1%	0,1%	0,0%
				Pérdidas acumuladas	-14,5%	-10,3%	37,3%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1,8%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1,8%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



95. En conclusión, el activo total en el ejercicio 2024 ascendió a S/ 425,9 millones, reflejando una contracción de S/ 8,0 (-1,8%) respecto al 2023. Esta disminución se atribuye principalmente a la reducción en otras cuentas por cobrar (- S/ 4,4 millones) y una caída en efectivo y equivalentes de efectivo (-S/3,6 millones). En cuanto al nivel de solvencia, este desmejoró debido a un aumento del pasivo total en S/ 8,7 millones, explicada por el incremento de obligaciones financieras en el pasivo no corriente, y una disminución de S/ 16,8 millones del patrimonio neto, impulsado por el aumento de las pérdidas acumuladas.

## IX.2. Indicadores Financieros

### • Ratios de Liquidez

96. En los ejercicios 2024 y 2023 la empresa presenta ratios de liquidez menores a 1,00, medidos por los ratios de liquidez clásica<sup>12</sup> prueba ácida<sup>13</sup> y liquidez absoluta<sup>14</sup>. Esto refleja que la empresa podría no disponer de suficientes recursos de corto plazo para respaldar el pago de su pasivo de corto plazo (pasivo corriente).
97. El ratio de liquidez clásica cayó a 0,37 en el ejercicio 2024 (0,60 en el ejercicio 2023) lo cual significa que por cada sol de pasivo corriente existe S/ 0,37 de activo corriente para respaldar su pago. El ratio de prueba ácida en el ejercicio 2024 descendió a 0,37 (0,57 en el ejercicio 2023) lo cual significa que por cada sol de pasivo corriente existe S/ 0,37 de activo corriente descontado los gastos pagados por anticipado para garantizar su pago.
98. Finalmente, en el caso del ratio de liquidez absoluta<sup>15</sup> se aprecia que descendió a 0,13 en el ejercicio 2024 (0,22 en el ejercicio 2023) lo cual significa que por cada sol de pasivo corriente existe S/ 0,13 de efectivo y equivalentes de efectivo para respaldar su pago.

**Cuadro N° 16 Ratios de Liquidez 2024 – 2023**

<b>Ratios</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Liquidez clásica	0,37	0,60
Prueba ácida	0,37	0,57
Liquidez absoluta	0,13	0,22

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

### • Ratios de Endeudamiento Financiero

99. En los ejercicios 2024 y 2023 los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio<sup>16</sup> Endeudamiento del Activo<sup>17</sup> e Índice de Solvencia<sup>18</sup> permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa en general ha disminuido. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera, se aprecia que el nivel apalancamiento total ha aumentado debido a un aumento del pasivo total y la disminución del patrimonio neto.
100. Respecto al ratio de calidad de la Deuda<sup>19</sup> se aprecia que se ha incrementado de 12,6% a 13,4% en 2024. Esto indica que la proporción del pasivo corriente ha aumentado respecto al pasivo total, aumentando en términos relativos la participación de la deuda de corto plazo.

<sup>12</sup> Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

<sup>13</sup> Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado)

<sup>14</sup> Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

<sup>15</sup> Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

<sup>16</sup> Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

<sup>17</sup> Calculado como Pasivo Total / Activo Total

<sup>18</sup> Calculado como Activo Total / Pasivo Total

<sup>19</sup> Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total



101. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2024 que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 7,6 de deuda. En comparación con el ejercicio 2023, donde el ratio fue de 5,5, se aprecia una desmejora, lo cual indica un aumento del nivel de apalancamiento de la empresa.
102. El ratio de Endeudamiento del Activo también aumenta en el ejercicio 2024 respecto al ejercicio 2023. En 2024, el activo total es financiado en un 88.3% por el pasivo total, mientras que en 2023, este valor fue de 84.7%, denotando un aumento en el financiamiento del activo total con recursos de terceros.
103. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2024 muestra que por cada sol de pasivo total corresponde S/ 1,1 de activo total. Cuanto más alto este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa. Para el ejercicio 2023 este indicador fue de 1,2, lo cual refleja una ligera desmejora en el nivel de solvencia de la empresa en 2024.

**Cuadro N° 17 Ratios de Endeudamiento 2024 – 2023**

<b>Ratios</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Deuda - Patrimonio	7,6	5,5
Endeudamiento del Activo	88,3%	84,7%
Calidad de la Deuda	13,4%	12,6%
Índice de Solvencia	1,1	1,2

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – (Concesionario)*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

#### • **Ratios de Rentabilidad**

104. Las ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto<sup>20</sup> ha disminuido puesto que en el ejercicio 2024 asciende a 48,1% y en el ejercicio 2023 es de 50,5%. Respecto al margen operativo<sup>21</sup> este es de 29,7% en el 2023 y disminuye a 18,1% en el 2024 estos resultados se explican en gran medida debido al aumento de los costos operativos (+4,0%), el incremento del deterioro de la cuenta por cobrar Ticlio (+50,4%), y a un aumento de los otros gastos neto (+217,5%).
105. De igual forma el margen neto<sup>22</sup> presenta una caída significativa, pasando de 3,7% millones en 2023 a -13,7% en 2024. Este indicador muestra que, en 2024, por cada S/ 100 de ingresos por servicios se obtiene una pérdida de S/ 13,7. La disminución se debe principalmente a una caída en la diferencia de cambio, neta (- S/ 21,4 millones).
106. El margen EBITDA<sup>23</sup> es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos, así en el ejercicio 2024 el margen EBITDA fue del 29,9% mientras que en 2023 fue del 41,5%. Estos resultados muestran una disminución en términos relativos del flujo de caja operativo, indicando que por cada S/ 100 de ingresos por servicios, el EBITDA es de S/ 29,9 en el ejercicio 2024 y de S/ 41,5 en 2023.
107. El ROE<sup>24</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. En 2024, el ROE disminuyó sustancialmente en comparación con 2023, ya que en 2024 se obtuvo una pérdida de S/ 33,7 por cada S/ 100 de patrimonio, mientras que en 2023 la ganancia fue

<sup>20</sup> Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

<sup>21</sup> Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

<sup>22</sup> Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

<sup>23</sup> Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles

<sup>24</sup> Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total



de S/ 6,9 por cada S/ 100 de patrimonio. Esta disminución se explica principalmente por una caída de S/ 12,6 millones en la diferencia de cambio neta.

108. De la misma forma el ROA<sup>25</sup> mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa. Este indicador presenta una significativa disminución al pasar de 1,1% en 2023 a -3,9% en el 2024. La caída de este indicador se debe a una disminución en diferencia de cambio neta en el ejercicio de 2024 y al aumento en gastos financieros.

#### Cuadro N° 18 Ratios de Rentabilidad 2024 – 2023

<b>Ratios</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Margen Bruto	48,1%	50,5%
Margen Operativo	18,1%	29,7%
Margen Neto	-13,7%	3,7%
Margen EBITDA	29,9%	41,5%
ROE	-33,7%	6,9%
ROA	-3,9%	1,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – (Concesionario)  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>25</sup> Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



## X. CONCLUSIONES

109. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo 2 del Corredor vial interoceánico Centro durante el año 2024 se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En el 2024 el número de vehículos que transitaron por la vía de la Concesión descendió a 5,6 millones, cifra superior a los 5,5 millones de vehículos registrados en el 2023.
  - (ii) De las tres estaciones de peaje ubicadas en la Concesión la estación de Corcona (Región Lima) recibió el 46,9 % del total de vehículos del 2024, seguida por Casaracra (La Oroya- Cerro de Pasco) y Quiulla (La Oroya – Huancayo) que concentraron el 27,9 % y 25,3 % respectivamente.
  - (iii) En términos de ejes cobrables, durante 2024, el tráfico de vehículos pesados disminuyó 5,1 % respecto a lo registrado el año anterior, teniendo la mayor concentración en los vehículos de 6 ejes, los cuales representaron el 54,5 % del total de ejes cobrables de los vehículos pesados.
  - (iv) Durante 2024, se registraron 7026 llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes, cifra que representó un aumento de 0,9 % con relación a las llamadas recibidas el año anterior. Del total de dichas llamadas, el 79,0 % fueron efectuadas para solicitar auxilio mecánico. Así el 97,1 % de estas fueron reportadas mediante el teléfono celular. Además, del total de incidentes reportados en el 2024, el 42,3 % generaron interrupción de la vía.
  - (v) Con respecto a las asistencias médicas proporcionadas por el Concesionario en el 2024, se prestaron 306 auxilios médicos, cifra 11,0 % menor a las asistencias médicas brindadas el año anterior. Por otra parte, el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario ascendió a 4,786, lo cual representó una reducción del 0,1% respecto de lo registrado en el 2023.
  - (vi) Las tarifas vigentes en 2024 ascendieron a S/ 8,10 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje de vehículo pesado, como consecuencia de la aplicación del factor de actualización anual previsto en el Contrato de Concesión.
  - (vii) Durante 2024, Ositrán no reconoció inversiones del Concesionario. De esta manera, la inversión acumulada se mantuvo en USD 120,3 millones lo que representa un avance de 78,3% respecto de la inversión comprometida por el concesionario.
  - (viii) En lo que respecta al pago por concepto de Aporte por Regulación, durante 2024 el concesionario efectuó un pago total de S/ 861,2 miles, cifra inferior en 1,0 % respecto del monto transferido a favor de Ositrán en 2023.
  - (ix) En cuanto al desempeño operativo de la Concesión en el 2024 se produjeron 1119 accidentes, lo que significó una caída de 7,2 % en relación con el número de accidentes registrados en 2023 (1206). Adicionalmente, el número de heridos y fallecidos en el 2024 fue de 284 y 42, respectivamente.
  - (x) Durante 2024, la recaudación por el cobro de peaje se redujo en 1,1 % respecto de lo registrado el año anterior, pasando de S/ 102,6 millones recaudados en el 2023 a S/ 101,5 millones en el 2024.
  - (xi) Respecto a la situación financiera, el activo total en el ejercicio 2024 ascendió a S/ 425,9 millones lo que supone una reducción de S/ 8,0 millones, explicado principalmente por una disminución en otras cuentas por cobrar. En 2024, el nivel



de solvencia desmejoró debido tanto a un aumento del pasivo total en S/ 8,7 millones (por el incremento de obligaciones financieras a largo plazo) como a la disminución de S/ 16,8 millones del patrimonio neto, explicado por mayores pérdidas acumuladas.

- (xii) Con respecto a los resultados financieros de la Concesión los ingresos totales de la Concesión alcanzaron los S/ 122,6 millones en 2024, lo que representó una ligera disminución de 0,7%. Mientras tanto, los costos totales aumentaron en 4,0% durante el mismo año. Como resultado, se registró una utilidad bruta de S/ 59,0 millones, lo cual representa un decrecimiento del 5,4% en comparación con la utilidad del ejercicio 2023. En consecuencia, al final del periodo, se obtuvo una pérdida neta de S/ 16,8 millones lo que representa una disminución significativa respecto al año anterior, cuando se registró una ganancia de S/ 4,6 millones.
- (xiii) Para el 2024, el Concesionario mostró ratios de liquidez clásico, prueba ácida y liquidez absoluta inferiores a la unidad, 0,37, 0,37 y 0,13, respectivamente, lo cual refleja que los activos de corto plazo no cubrieron las obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Estos indicadores muestran una caída respecto a la situación de liquidez del 2023.
- (xiv) Al 2024, las ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio, Endeudamiento del Activo e Índice de Solvencia presentaron valores que permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa aumentó respecto al ejercicio 2023.
- (xv) En el 2024, el margen bruto y operativo fueron positivos, ubicándose en 48,1 % y 18,1 %, respectivamente. Sin embargo, el margen neto fue negativo, alcanzando el valor de -13,7%. En concordancia con la pérdida neta registrada por la empresa en el 2024, el ROE alcanzó el valor de -33,7 % y el ROA de -3,9 %. Asimismo, la Concesión presenta un margen EBITDA positivo, aunque menor al del año anterior, lo que refleja una gran reducción en su capacidad de generar beneficios.



**ANEXO N° 1**  
**Ficha del Contrato de Concesión**

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es 377,37 km, los cuales se encuentran subdivididos en:</p> <p><b>Pte. Ricardo Palma – La Oroya</b> <span style="float: right;"><b>135,35 km</b></span>  <b>La Oroya – Huancayo</b> <span style="float: right;"><b>119,45 km</b></span>            – La Oroya – Empalme ruta 003SB - 77,5 km            – Empalme ruta 003SB–Cruce ruta PE24 -39,0 km            – Cruce ruta PE24 – Empalme ruta 003S - 2,9 km  <b>La Oroya – Dv Cerro de Pasco</b> <span style="float: right;"><b>122,57 km</b></span></p>	Anexo 1, apéndice 1
2	Modalidad	Autofinanciada.	Cláusula 2.5.
3	Factor de competencia	Obras obligatorias a ejecutar.	Cláusula 9.3.
4	Fecha de suscripción	27 de setiembre de 2010.	Cláusula 20.2
5	Plazo de la Concesión	25 años, contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato, salvo los casos de prórroga o caducidad conforme a los términos y condiciones previstos.	Cláusula 4.1.
6	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Adenda 1:</b> 01 de setiembre de 2014.</li> <li>▪ <b>Adenda 2:</b> 12 de enero de 2015.</li> </ul>	Adenda 1 Adenda 2
7	Capital mínimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 1 000 000,00</li> <li>▪ En un plazo de 30 días de aprobado el Estudio Definitivo de Ingeniería de las obras (excepto las de Puesta a Punto) se deberá incrementar el capital social en 15% del presupuesto aprobado.</li> <li>▪ A la fecha de cierre financiero se deberá acreditar un incremento del Capital Social equivalente al Quince por ciento (15%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería para las Obras de Puesta a Punto.</li> </ul>	Cláusula 3.5.
8	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b><u>Garantía de Fiel Cumplimiento de la Ejecución de Obras:</u></b> asciende al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) emitida a favor del Concedente.</li> <li>▪ <b><u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u></b> asciende a USD 6 810 000,00 desde la suscripción del contrato hasta doce (12) meses posteriores a la culminación de la vigencia de la concesión. Alternativamente, se podrá aceptar una carta de Crédito <i>stand-by</i>.</li> </ul>	Cláusula 11.2. Cláusula 11.3.
9	Compromiso de inversión	<p>Información técnica sobre la ejecución de obras.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Términos de referencia para el Estudio Definitivo de Ingeniería (excepto obras de puesta a punto).</li> <li>▪ Términos de referencia para el Estudio de Impacto Ambiental (excepto obras de puesta a punto).</li> <li>▪ Términos de referencia para el Estudio Definitivo de Ingeniería para las obras de puesta a punto.</li> <li>▪ Términos de referencia para el Estudio de Impacto Ambiental para las obras de puesta a punto.</li> <li>▪ Relación general de obras.</li> </ul>	Anexo XII, Términos de Referencia de las bases Apéndice 1 a 6



N°	Tema	Contenido	Ref.
10	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo</li> <li>▪ Arbitraje:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas</li> <li>- Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas</li> </ul> </li> <li>▪ Reglas Procedimentales Comunes</li> </ul>	Cláusula 18.11. Cláusula 18.12. Cláusula 18.13.
11	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato.</li> <li>▪ Régimen de bienes.</li> <li>▪ Ejecución de obras.</li> <li>▪ De la Conservación de las Obras.</li> <li>▪ Explotación de la Concesión.</li> <li>▪ Régimen de Seguros y responsabilidad del concesionario.</li> <li>▪ Obligaciones de información y obras.</li> <li>▪ Fideicomiso de recaudación.</li> </ul>	Anexo IX
12	Causales de Caducidad	<p><u>Terminación del Contrato:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vencimiento del plazo de la concesión.</li> <li>▪ Mutuo acuerdo.</li> <li>▪ Incumplimiento del concesionario.</li> <li>▪ Incumplimiento del concedente.</li> <li>▪ Decisión unilateral del concedente.</li> <li>▪ Fuerza mayor o caso fortuito.</li> </ul>	Cláusulas 16.1. – 16.12.
13	Equilibrio Económico	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de la duración del Contrato el equilibrio económico-financiero de éste, para lo cual se señala que el Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico-financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados.</li> <li>▪ El restablecimiento del equilibrio económico-financiero se dará exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que dichos cambios tengan exclusiva relación a aspectos económicos-financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y conservación vial.</li> <li>▪ El Regulador, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: a) Los resultados antes de impuestos resultantes del ejercicio, y b) El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios:</li> </ul> $PD = \frac{[\text{Monto obtenido en (a)} - \text{Monto obtenido en (b)}]}{[\text{Monto obtenido en (b)}]}$ <p>PD: porcentaje de desequilibrio.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Si alguna de las partes invoca la ruptura, y esta procede, se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado por los días de retraso.</li> </ul>	Cláusula 10.7.-10.10.



Nº	Tema	Contenido	Ref.
14	Póliza de seguros	A cargo del Concesionario: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ De responsabilidad civil</li><li>▪ Sobre los bienes en construcción</li><li>▪ Sobre los bienes en operación</li><li>▪ De riesgos laborales</li><li>▪ Otras pólizas</li></ul>	Cláusula 12.3.
15	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación de la concesión deberá producirse al día siguiente de la primera acta de entrega parcial de bienes referida a la entrega simultanea de las unidades de peaje existentes a favor del CONCESIONARIO.	Cláusula 8.10.
16	Índices de serviciabilidad	Son indicadores que califican y cuantifican el estado de la vía, y se utilizan como límites admisibles hasta los cuales puede evolucionar su condición superficial, funcional, estructural y de seguridad. <ul style="list-style-type: none"><li>▪ De la conservación de la vía.</li><li>▪ De la conservación de las obras complementarias.</li><li>▪ De la explotación.</li><li>▪ Otras provisiones.</li></ul>	Cláusula 1.8.51. Anexo I Sección 1 a 4
17	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</li><li>▪ Desde el inicio de la explotación hasta el mes de enero de 2012 se deberá cobrar los peajes vigentes más el IGV y otro tributo aplicable.</li><li>▪ A partir del mes de enero de 2012 se deberá cobrar USD 1,50 dólares americanos más el IGV y otro tributo aplicable.</li><li>▪ A partir del mes calendario siguiente a la recepción de la totalidad de las obras a cargo del concesionario se deberá cobrar en la nueva unidad de peaje USD 1,50 más el IGV y otro tributo aplicable.</li></ul>	Cláusula 9.4.
18	Reajuste de tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año siguiente a aquel en que ocurrió el incremento tarifario.</li><li>▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses.</li><li>▪ El reajuste se hará a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado.</li><li>▪ El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario.</li></ul>	Cláusula 9.5
19	IMAG	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Es la garantía que otorga el concedente para asegurar al concesionario un nivel mínimo de ingresos.</li><li>▪ Los montos del IMAG correspondiente a cada año se encuentran establecidos en el contrato de concesión.</li></ul>	Cláusula 1.8.53. Cláusula 10.2.



## ANEXO N° 2

### Situación del Peaje de Ticlio

La cláusula 9.1 del Contrato de Concesión establece que en caso el Concesionario se vea imposibilitado de explotar las unidades de peaje debido a actos de protestas sociales que impidan el funcionamiento de las mismas comunicará por escrito al Concedente esta situación para que sea considerado como un evento de fuerza mayor de conformidad con lo establecido en el literal a) de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión. Asimismo, la citada cláusula también dispone que el Concedente con opinión del Ositrán podrá modificar la ubicación de la unidad de peaje para cuyo efecto el Concedente asumirá el costo que demanda tal modificación. De igual forma señala que corresponde al Concedente reestablecer el orden social y en caso persista la resistencia social por más de seis meses el Concedente asumirá los montos que deje de recaudar el Concesionario.

Cumplido los seis meses el 21 de agosto de 2018 el Concesionario cumplió con informar al Concedente (MTC) esta situación para que cumpla con asumir los montos dejados de recaudar. En diciembre de 2018 mediante Resolución N° 037-2018-CD-OSITRAN el Ositrán interpretó el alcance del último párrafo de la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión indicando que de acuerdo con el Contrato de Concesión es obligación del Concedente hacer los pagos correspondientes de acuerdo con las normas del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

En enero de 2019 el MTC presentó un recurso de reconsideración al Ositrán indicando que su obligación como Concedente de asumir los montos dejados de recaudar no corresponde específicamente al pago de efectivo, sino que puede ser mediante otros mecanismos. Sin embargo en julio de 2019 mediante Resolución N° 033-2019-CD-OSITRAN el Ositrán declaró infundado el recurso solicitado por el MTC por lo que el Concesionario solicitó nuevamente el pago de los recursos dejados de recaudar sin tener respuesta.

En octubre 2019 el Concesionario inicia el procedimiento de Trato Directo señalado en el Contrato de Concesión para la solución de controversias con la participación del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y el MTC sin llegar a un acuerdo entre las partes.

En junio 2020 la Concesionaria realiza la solicitud de apertura del proceso arbitral internacional ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI) cuyo tribunal fue constituido en agosto 2020. El 5 de enero de 2021 la Concesionaria interpuso la demanda ante el CIADI de acuerdo con el calendario procesal establecido en la primera sesión.

El 15 de abril de 2021 el Concedente dio respuesta a la demanda presentada por el Concesionario incorporando objeciones jurisdiccionales. El 28 de octubre de 2021 la Concesionaria presentó su réplica sobre la respuesta interpuesta por el Concedente.

El 7 de febrero de 2022, el Concedente presentó una contrademanda con los argumentos y observaciones sobre el fondo del asunto. El 8 de abril de 2022, la Concesionaria presentó su contrademanda a la interpuesta por el Concedente.

Durante el mes de junio de 2022, se llevó a cabo presencialmente la Audiencia del caso en las oficinas del Banco Mundial en Washington D.C., Estados Unidos de América. En la audiencia, ambas partes presentaron sus alegatos orales de apertura e interrogaron a los testigos y expertos legales y técnicos.

El 1 de febrero de 2023, se presentaron los costos incurridos en el proceso arbitral por ambas partes. Después de ello, se espera la emisión del laudo final. El 23 de diciembre del 2023, el tribunal informó a las partes que continúa deliberando sobre el caso y comunicaron que emitirán el Laudo a más tardar a finales de abril del 2024.

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – 2023

**ANEXO N° 3**  
**Resumen estadístico**

**INDICADORES ANUALES: IIRSA Centro tramo 2**

<b>Concesionario</b>	Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. - Devianes
<b>Modalidad</b>	
<b>Periodo:</b>	

a. Tráfico																
UNIDAD		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Número de Vehículos</b>																
Livianos	Vehículo	321 626	1 880 722	2 065 634	2 181 796	2 290 990	2 499 190	2 702 690	2 700 578	2 954 520	3 091 288	2 331 242	3 409 389	3 350 762	3 152 814	3 267 155
Pesados	Vehículo	347 494	2 016 974	2 168 004	2 295 328	2 357 583	2 416 759	2 480 629	2 494 677	2 602 651	2 602 651	2 135 649	2 555 113	2 494 916	2 400 211	2 322 236
<b>Número de Ejes cobrables</b>																
Livianos	Eje	321 626	1 880 722	2 065 634	2 181 796	2 290 990	2 499 190	2 702 690	2 700 578	2 954 520	3 091 288	2 331 242	3 409 389	3 350 762	3 152 814	3 267 155
Pesados	Eje	1 305 028	7 574 472	8 304 041	8 863 617	9 273 939	9 581 667	9 740 598	9 866 603	10 361 553	10 596 559	8 776 811	10 543 860	10 274 227	9 888 998	9 383 662
<b>Número de Vehículos por unidad de peaje</b>																
<b>Casaracra</b>		<b>192 170</b>	<b>1 104 072</b>	<b>1 193 666</b>	<b>1 254 765</b>	<b>1 310 548</b>	<b>1 395 986</b>	<b>1 488 365</b>	<b>1 503 768</b>	<b>1 591 411</b>	<b>1 630 041</b>	<b>1 333 035</b>	<b>1 749 549</b>	<b>1 608 579</b>	<b>1 465 591</b>	<b>1 412 982</b>
Ligero	Vehículo	85 502	488 128	526 985	534 374	567 268	632 128	676 663	680 625	735 644	774 274	596 989	863 724	776 481	683 993	701 475
Pesado	Vehículo	106 668	615 944	666 681	720 391	743 280	763 858	811 702	823 143	855 767	855 767	736 046	885 825	832 098	781 598	711 507
<b>Corcona</b>		<b>315 550</b>	<b>1 860 448</b>	<b>2 004 334</b>	<b>2 096 487</b>	<b>2 193 244</b>	<b>2 319 372</b>	<b>2 428 705</b>	<b>2 411 242</b>	<b>2 605 093</b>	<b>2 652 649</b>	<b>2 078 065</b>	<b>2 786 661</b>	<b>2 791 060</b>	<b>2 630 369</b>	<b>2 618 899</b>
Ligero	Vehículo	145 560	862 206	925 768	973 044	1 025 585	1 120 055	1 203 565	1 180 611	1 322 044	1 369 600	1 028 183	1 526 379	1 532 233	1 427 095	1 447 672
Pesado	Vehículo	169 990	998 242	1 078 566	1 123 443	1 167 659	1 199 317	1 225 140	1 230 631	1 283 049	1 283 049	1 049 882	1 260 282	1 258 827	1 203 274	1 171 227
<b>Quiulla</b>		<b>161 400</b>	<b>933 176</b>	<b>1 035 638</b>	<b>1 125 872</b>	<b>1 144 781</b>	<b>1 200 591</b>	<b>1 266 249</b>	<b>1 280 245</b>	<b>1 360 667</b>	<b>1 411 249</b>	<b>1 055 791</b>	<b>1 428 292</b>	<b>1 446 039</b>	<b>1 457 065</b>	<b>1 557 510</b>
Ligero	Vehículo	90 564	530 388	612 881	674 378	698 137	747 007	822 462	839 342	896 832	947 414	706 070	1 019 286	1 042 048	1 041 726	1 118 008
Pesado	Vehículo	70 836	402 788	422 757	451 494	446 644	453 584	443 787	440 903	463 835	463 835	349 721	409 006	403 991	415 339	439 502
<b>Número de ejes contabilizados por unidad de peaje</b>																
<b>Casaracra</b>		<b>484 806</b>	<b>2 804 500</b>	<b>3 099 322</b>	<b>3 329 563</b>	<b>3 516 629</b>	<b>3 702 269</b>	<b>3 887 599</b>	<b>3 960 265</b>	<b>4 204 848</b>	<b>4 385 144</b>	<b>3 640 845</b>	<b>4 549 476</b>	<b>4 260 545</b>	<b>3 941 734</b>	<b>3 583 912</b>
Ligero	Vehículo	85 502	488 128	526 985	534 374	567 268	632 128	676 663	680 625	735 644	774 274	596 989	863 724	776 481	683 993	701 475
Pesado	Vehículo	399 304	2 316 372	2 572 337	2 795 189	2 949 361	3 070 141	3 210 936	3 279 640	3 469 204	3 610 870	3 043 856	3 685 752	3 484 064	3 257 741	2 882 437



<b>Corcona</b>		<b>777 734</b>	<b>4 575 564</b>	<b>5 024 974</b>	<b>5 283 474</b>	<b>5 622 017</b>	<b>5 870 098</b>	<b>6 037 382</b>	<b>6 077 376</b>	<b>6 444 532</b>	<b>6 595 926</b>	<b>5 342 806</b>	<b>6 727 492</b>	<b>6 704 892</b>	<b>6 396 631</b>	<b>6 205 918</b>
Ligero	Vehículo	145 560	862 206	925 768	973 044	1 025 585	1 120 055	1 203 565	1 180 611	1 322 044	1 369 600	1 028 183	1 526 379	1 532 233	1 427 095	1 447 672
Pesado	Vehículo	632 174	3 713 358	4 099 206	4 310 430	4 596 432	4 750 043	4 833 817	4 896 765	5 122 488	5 226 326	4 314 623	5 201 113	5 172 659	4 969 536	4 758 246
<b>Quiulla</b>		<b>364 114</b>	<b>2 075 130</b>	<b>2 245 379</b>	<b>2 432 376</b>	<b>2 426 283</b>	<b>2 508 490</b>	<b>2 518 307</b>	<b>2 529 540</b>	<b>2 666 693</b>	<b>2 706 777</b>	<b>2 124 402</b>	<b>2 676 281</b>	<b>2 659 552</b>	<b>2 703 447</b>	<b>2 860 987</b>
Ligero	Vehículo	90 564	530 388	612 881	674 378	698 137	747 007	822 462	839 342	896 832	947 414	706 070	1 019 286	1 042 048	1 041 726	1 118 008
Pesado	Vehículo	273 550	1 544 742	1 632 498	1 757 998	1 728 146	1 761 483	1 695 845	1 690 198	1 769 861	1 759 363	1 418 332	1 656 995	1 617 504	1 661 721	1 742 979

<b>b. Recaudación por cobro de peaje</b>																
<b>Total</b>		<b>6 425 133</b>	<b>37 173 866</b>	<b>47 148 337</b>	<b>52 412 031</b>	<b>58 401 391</b>	<b>63 629 719</b>	<b>71 944 142</b>	<b>75 104 154</b>	<b>79 015 364</b>	<b>84 630 674</b>	<b>65 353 005</b>	<b>92 826 680</b>	<b>102 181 790</b>	<b>102 591 681</b>	<b>101 510 077</b>
Livianos	Soles	1 399 726	8 198 095	9 622 122	10 339 145	11 488 612	13 048 682	15 412 630	15 969 818	17 485 635	18 860 994	13 838 946	22 512 061	25 060 507	24 499 951	25 992 843
Pesados	Soles	5 025 407	28 975 771	37 526 215	42 065 040	46 906 267	50 575 843	56 522 894	59 127 894	61 525 618	65 677 947	51 413 488	70 186 251	77 007 853	77 969 532	75 385 147
No efectivo	Soles										83 926	97 243	124 699	107 537	117 232	126 082
Otros	Soles				7 847	6 512	5 195	8 619	6 442	4 111	7 808	3 328	3 669	5 893	4 966	6 005



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](mailto:estudioseconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://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  
**Jefa de Regulación**

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

---

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